



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

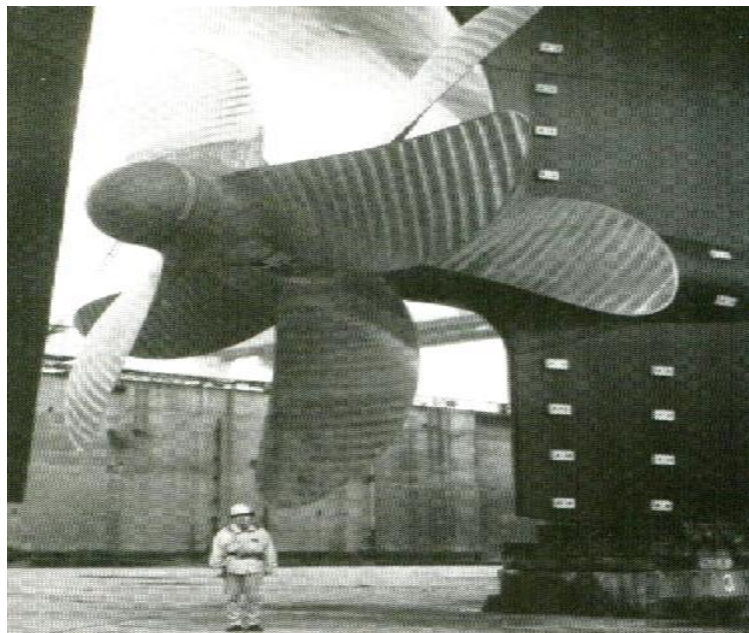
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ευρωπαϊκό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα

στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Ολική Ποιότητα

Διπλωματική Εργασία:

Ανάλυση του Υποκλάδου της Ελληνικής Ακτοπλοΐας



Σπυρίδων Βικεντίου Γραμματικόπουλος (Αρ. μητρώου ΜΔΕ-ΟΠ/0608)
Υπεύθυνη καθηγήτρια: κ. Πέκκα Βικτωρία

Πειραιάς

Μάρτιος 2008

Θα ήθελα να ευχαριστήσω κάποιους ανθρώπους που πραγματικά με στήριξαν και με βοήθησαν για την ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας...

Την οικογένειά μου γιατί είναι αυτή που είναι.

Τους καθηγητές μου κ. Πέκκα και κ. Γεωργακέλο για την ελευθερία πρωτοβουλίας που μου άφησαν και τις συμβουλές όταν ήταν απαραίτητο.

Τον κ. Λινάρδο, μέλος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας γιατί όταν δεν ήξερα πώς να προχωρήσω αφιέρωσε τον πολύτιμο χρόνο του χωρίς να είναι υποχρεωμένος να το κάνει και μετά όλα μπήκαν σε σειρά.

Τέλος, του συνεργάτες μου στον Ελληνικό Νηογνώμονα για την ανοχή τους όταν χρειαζόμουν αυτοσυγκέντρωση και τις πολύτιμες γνώσεις τους όταν χρειαζόμουν βοήθεια.

Και...

«Αγόρι μου, να είσαι χρήσιμος όπως τα παταράτσα...»

Καπετάν Γιώργης Αδαμιού

(«Τα παταράτσα στηρίζουν τις καπελλαδούρες των τσιμπουκιών, των μπαστουνιών και του κόντρα μπαστουνιού των φλόκων.

Πηγή: Σεγδίτσας Π.Ε. (1954), Οι κοινοί ναυτικοί μας όροι και αι ρωμανικαί γλώσσαι, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα»)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 : Μέσος Όρος Ηλικίας Πλοίων	σελ. 9
Πίνακας 2 : Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας Κατόπιν Διενέργειας Διαγωνισμών Έτους 2006 (Υ.Ε.Ν.)	σελ. 43
Πίνακας 3 : Επιδοτούμενες Ακτοπλοϊκές Γραμμές Με Συμβάσεις Ανάθεσης Υπηρεσίας Αρμοδιότητας του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής	σελ. 49
Πίνακας 4 : Κατάλογος με τις κυριότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες	σελ. 69
Πίνακας 5 : Στοιχεία μετοχής της Attica Group	σελ. 81
Πίνακας 6 : Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη της Attica Group	σελ. 82
Πίνακας 7 : Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη Blue Star Ferries	σελ. 85
Πίνακας 8 : Ανθρώπινο Δυναμικό της Blue Star Ferries	σελ. 85
Πίνακας 9 : Στοιχεία μετοχής της Blue Star Ferries	σελ. 86
Πίνακας 10 : Συγκεντρωτικός Στόλος Blue Star Ferries	σελ. 87
Πίνακας 11 : Στόλος Blue Star Ferries Αναλυτικά	σελ. 87
Πίνακας 12 : Συμμετοχή της Α.Ν.Ε.Κ. σε άλλες εταιρείες	σελ. 90
Πίνακας 13 : Στόλος Α.Ν.Ε.Κ. αναλυτικά	σελ. 91
Πίνακας 14 : Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη Α.Ν.Ε.Κ.	σελ. 92
Πίνακας 15 : Περιοχή Δραστηριοτήτων Hellenic Seaways	σελ. 93
Πίνακας 16 : Στόλος H.S. Αναλυτικά	σελ. 94
Πίνακας 17 : Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη H.S.	σελ. 96
Πίνακας 18 : Συμμετοχή Μινωικών Γραμμών Σε Άλλες Εταιρείες	σελ. 98
Πίνακας 19 : Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη Μινωικών Γραμμών (2005-2006)	σελ. 99
Πίνακας 20 : Ανθρώπινο Δυναμικό Μινωικών Γραμμών (2005-2006)	σελ. 99
Πίνακας 21 : Στόλος Μινωικών Γραμμών Αναλυτικά	σελ. 100
Πίνακας 22 : Στοιχεία Μετοχής Μινωικών Γραμμών	σελ. 101
Πίνακας 23 : Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη ΝΕΛ	σελ. 104
Πίνακας 24 : Μεταφερόμενοι Επιβάτες και	

Οχήματα ΝΕΛ	σελ. 104
Πίνακας 25: Συγκεντρωτικός Στόλος ΝΕΛ	σελ. 105
Πίνακας 26: Στόλος ΝΕΛ Αναλυτικά	σελ. 105
Πίνακας 27: Στοιχεία Μετοχής ΝΕΛ	σελ. 106
Πίνακας 28: Συγκεντρωτικός Στόλος Agoudimos Lines	σελ. 107
Πίνακας 29: Συγκεντρωτικός Στόλος GA Ferries	σελ. 109
Πίνακας 30: Επιβατική Κίνηση Ανά Λιμένα (2000-2006)	σελ. 112
Πίνακας 31: Ετήσια Ποσοστιαία Διαφορά Επιβατικής Κίνησης Ανά Λιμένα	σελ. 114
Πίνακας 32: Κίνηση Οχηματαγωγών Ανά Λιμένα (2000-2006)	σελ. 121
Πίνακας 33: Συνολική Κίνηση Οχημάτων (2000-2006)	σελ. 124

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (πλοία >1000 gt, αριθμός πλοίων)	σελ. 6
Διάγραμμα 2: Εξέλιξη Χωρητικότητας Ελληνόκτητου Στόλου (πλοία >1000 gt, σε χιλ gt)	σελ. 7
Διάγραμμα 3: Συμμετοχή Attica Group σε άλλες επιχειρήσεις	σελ. 80
Διάγραμμα 4: Συνολικά Μεριδία Εταιρειών 2006	σελ. 111
Διάγραμμα 5: Εξέλιξη Κίνησης Αργοσαρωνικού	σελ. 115
Διάγραμμα 6: Εξέλιξη Κίνησης Πειραιά-Κρήτης	σελ. 115
Διάγραμμα 7: Εξέλιξη Κίνησης Ραφήνας-Εύβοιας-Άνδρου-Τήνου-Σύρου	σελ. 116
Διάγραμμα 8: Εξέλιξη Κίνησης Πειραιά- -Μυκόνου-Σάμου	σελ. 116
Διάγραμμα 9: Ποσοστιαία Σύνθεση Επιβατικής Κίνησης Ανά Γραμμή	σελ. 117
Διάγραμμα 10: Συνολική Κίνηση Επιβατών στο Σύνολο των Γραμμών/ Έτος	σελ. 118
Διάγραμμα 11: Εξέλιξη Κίνησης του Συνόλου των Οχημάτων (2000-2006)	σελ. 125
Διάγραμμα 12: Εξέλιξη Κίνησης Φορτηγών (2000-2006)	σελ. 125
Διάγραμμα 13: Εξέλιξη Κίνησης Επιβατικών Αυτοκινήτων(2000-2006)	σελ. 126
Διάγραμμα 14: Εξέλιξη Κίνησης Δικύκλων (2000-2006)	σελ. 126

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1.ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	5
.....	5
1.1 ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	5
1.2 ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΛΟΥ.....	8
1.3 ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΛΟΥ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....	8
1.4 ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ ΕΓΓΡΑΦΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (άνω 3.000 g.r.t.).....	8
1.5 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	9
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 1.....	11
2. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	12
2.1 ΝΟΜΟΣ 2932/2001 ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ SAVOTAGE.....	12
2.1.1 ΝΟΜΟΣ 2932/01- ΑΡΘΡΟ 1	13
2.1.2. ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-ΑΡΘΡΟ 4/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1).....	15
2.1.3 ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ	15
2.1.4 ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-ΑΡΘΡΟ 4/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΩΣ 7)	18
2.1.5. ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ- ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ (ΝΟΜΟΣ 2932/01- ΑΡΘΡΟ 3/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΚΑΙ 2)	21
2.1.6 ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΗΣ ΣΤΟΚΧΟΛΜΗ	22
2.1.7 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-(ΑΡΘΡΟ 3/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.δ έως 5).....	26
2.1.8 ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ- ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ (ΝΟΜΟΣ 2932/01- ΑΡΘΡΟ 7)	28
2.1.9 ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΝΟΜΟΣ 2932/01- ΑΡΘΡΟ 8)	29
2.2 ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	30
2.3 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΜΕΙΟΔΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕ ΣΥΝΑΨΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ή ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΜΕΧΡΙ ΔΩΔΕΚΑ (12) ΕΤΩΝ.....	31
2.3.1. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	32
2.3.2. ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ.....	32
2.3.3. ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ	32
2.3.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	34
2.3.5 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI- ΕΤΗΣΙΑ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΜΙΣΘΩΜΑΤΟΣ.....	37
2.3.6. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΕΣ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	38
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2.....	40
3. ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	42
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 3.....	59
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ.....	60
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 4.....	67
5.ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	69
6. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	76
6.1 ΑΤΤΙΣΑ GROUP.....	78

6.1.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	78
6.1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	79
6.1.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	80
6.1.4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ ΑΤΤΙΣΑ GROUP	81
6.1.5 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	82
6.2 BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	83
6.2.1.ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	83
6.2.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	84
6.2.3 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	85
6.2.4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	85
6.2.5 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ BLUE STAR FERRIES.....	86
6.2.6 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	87
6.3 Α.Ν.Ε.Κ.	88
6.3.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	88
6.3.2. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	90
6.3.3. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	91
6.3.4 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	91
6.3.6 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ Α.Ν.Ε.Κ. (2005 - 2006).....	92
6.4 HELLENIC SEAWAYS.....	93
6.4.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	93
6.4.2. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	93
6.4.3. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	94
6.4.4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ HELLENIC SEAWAYS (2005 - 2006).....	96
6.5 MINOAN LINES	97
6.5.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	97
6.5.2. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	97
6.5.3 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΜΙΝΩΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (2005 - 2006).....	99
6.5.4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	99
6.5.5 ΣΤΟΛΟΣ ΜΙΝΩΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	100
6.5.6 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ ΜΙΝΩΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	101
6.6. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ	102
6.6.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	102
6.6.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	103
6.6.3. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	104
6.6.4 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	105
6.6.5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ ΝΕΛ.....	106
6.6. AGOUDIMOS LINES.....	107
6.6.1 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	107
6.7 GA FERRIES	108
6.7.1. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	109
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 6.....	110
7. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ.....	111
7.1. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΝΑ ΛΙΜΕΝΑ.....	112
7.2 ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ.....	120
7.2.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	127
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 7.....	128
8. ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ.....	129

8.1 ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ	130
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 8.....	131
9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	132
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 9.....	138
ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	139
<i>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</i>	143

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

(χρησιμοποιώντας αποσπάσματα από το βιβλίο της Τζελίνας Χαρλαύτη, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας)

Τι συνδέει τους Έλληνες με την θάλασσα; Πώς μπόρεσε ένας μικρός λαός των έντεκα εκατομμυρίων ατόμων να κυριαρχήσει στην παγκόσμια ναυτιλία μέσα στην ιστορία και εν έτη **2008** να ελέγχει το **16,5%** της μεταφορικής ικανότητας του παγκοσμίου στόλου; Είναι επιχειρηματικό δαιμόνιο; Είναι απλά η κοινή επιχειρηματική στρατηγική των Ελλήνων πλοιοκτητών σε όποιο σημείο του κόσμου και να βρίσκονται; Είναι η οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που κυριαρχούν ακόμα, όπου όλοι λειτουργούν μόνο για το συμφέρον της οικογένειας; Ή μήπως είναι η χούντα;

Ναι, η δικτατορία των συνταγματαρχών με τις προνομιακές φοροαπαλλαγές (νομοθετικό διάταγμα **89/67** και **375/68**) που προσέφερε στους Έλληνες πλοιοκτήτες για να επιστρέψουν στην Ελλάδα άλλαξε την σημασία του λιμανιού του Πειραιά και το έκανε παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Είναι ένα πολύ παράδοξο φαινόμενο, μια παράνομη και δικτατορική κυβέρνηση να βοηθήσει την Ελληνική ναυτιλία να γίνει αυτό που είναι σήμερα.

Ουσιαστικά είναι όλα αυτά και άλλα πολλά μαζί. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν κάνει τα πάντα μέσα στην ιστορία. Έχουν παραβιάσει όλα σχεδόν τα εμπάργκο και έχουν πουλήσει τις υπηρεσίες τους σε όποιον δέχτηκε να τις αγοράσει. Μάλιστα κατά την διάρκεια των Ρώσο-τουρκικών πολέμων το **1877** φημολογούνταν ότι εφοδιάζαν σιτάρι τα τουρκικά στρατεύματα, όταν είχε κοπεί οποιοσδήποτε άλλος δρόμος ανεφοδιασμού. Όταν η Κούβα αποκλείστηκε από τις Η.Π.Α., οι Έλληνες χρησιμοποιώντας πλοία με κυπριακή σημαία μετέφεραν ζάχαρη από την Ε.Σ.Σ.Δ. στην Κούβα και έκαναν το ίδιο κατά την διάρκεια του πολέμου του Βιετνάμ. Έχουν αποδειχθεί ειδήμονες στις αλλαγές της αγοράς και έχουν επιζήσει εκεί που άλλοι έχουν καταστραφεί. Είναι από τους πρώτους στον κόσμο που χρησιμοποίησαν «σημαία ευκαιρίας»* και δικαιώθηκαν γι' αυτό. Έχουν διατηρήσει την οικογενειακή παράδοση και την έννοια της «τιμής». Είναι χαρακτηριστικό ότι στη Ναυτιλία ακόμα και τώρα πολλές συμφωνίες γίνονται προφορικά, χωρίς συμβόλαιο και αν κάποιος αθετεί το λόγο του, η αγορά τον αποβάλλει.

Πιο συγκεκριμένα όμως, σύμφωνα με την ναυτιλιακή οικονομολόγο Θανοπούλου Ε. υπάρχουν τέσσερις παράγοντες που συμβάλλουν στη διαμόρφωση της ανταγωνιστικότητας ενός στόλου και οι Έλληνες συνδύασαν και τους τέσσερις: εξειδίκευση και προσαρμοστικότητα στη διεθνή ζήτηση, το επίπεδο της τεχνολογίας και της αποδοτικότητας, το σταθερό κόστος και το

* **Boczek "Flags of convenience. An International legal study", 1962:** Είναι η σημαία που το κράτος της επιτρέπει την εγγραφή πλοίων ξένης πλοιοκτησίας κάτω από όρους που για οποιοδήποτε λόγους εξυπηρετούν τα πρόσωπα που πραγματοποιούν τη νηολόγηση.

μεταβλητό κόστος (εδώ, η εργασία). Χάρη στις διεθνείς διασυνδέσεις τους εξασφάλιζαν την σωστή πληροφόρηση στο σωστό χρόνο και με σωστή συντήρηση των πλοίων διατηρούσαν υψηλό το επίπεδο της αποδοτικότητας και επέτρεπαν στα πλοία να αξιοποιούν τη διαθέσιμη τεχνολογία τους. Έτσι το σταθερό κόστος διατηρήθηκε χαμηλό. Αλλά και το μεταβλητό διατηρούνταν σε χαμηλά επίπεδα, αρχικά λόγω της μεγάλης ζήτησης θέσεων εργασίας από Έλληνες ναυτικούς και έπειτα από τη χρησιμοποίηση ξένων σημαίων και ξένων πληρωμάτων.

Η «σχέση στοργής» που διατηρεί ο Έλληνας εφοπλιστής με το «βαπόρι» του ίσως είναι και η σημαντικότερη αιτία που η Ελληνική ναυτιλία είναι τόσο ισχυρή για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα. Για εμάς όλη η Ελληνική Ναυτιλία συνοψίζεται σε μία φράση της Καδιώς Σιγάλα, της μοναδικής Ελληνίδας πλοιοκτήτριας την δεκαετία του **1950**: «Θα πεις έχω σπίθια, έχω χτήματα, οικόπεδα...χώματα και πλίθες είναι αυτά, δεν είναι περιουσίες. Μονάχα ό,τι σου δίνει η θάλασσα, αυτό είναι, ό,τι κάμεις με τη θάλασσα.»

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ξεκινώντας την έρευνα για αυτή τη διπλωματική εργασία δεν είχα καταλήξει ακόμα στην τελική της μορφή παρά μόνο σε ένα γενικό πλαίσιο που κυμαίνονταν οι κλαδικές μελέτες της εταιρείας ερευνών **I.C.A.P.** και οι οδηγίες του βιβλίου «Οικονομοτεχνικές μελέτες». Ταυτόχρονα με την έρευνα ξεκίνησα και πρακτική άσκηση στον Ελληνικό Νηογνώμονα μέσω του Πανεπιστημίου. Εκεί ήρθα σε επαφή, χωρίς να το επιδιώξω αρχικά αλλά λόγω της φύσης της δουλειάς, με πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες και εφοπλιστές* που δραστηριοποιούνται στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Με διάφορες συζητήσεις που πραγματοποιούνταν στο γραφείο συνειδητοποίησα ότι ο νόμος **2932/2001** δεν είναι ένας απλός διαδικαστικός νόμος που πρέπει να τηρείται, αλλά η αρχή και το τέλος της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Επίσης κατάλαβα ότι ενώ είχα διαβάσει διεξοδικά τον νόμο αυτό, δεν μπορούσα να παρακολουθήσω κουβέντες μεταξύ πλοιοκτητών, απλούστατα γιατί όλοι αναφέρονταν σε πολύ μικρά κομμάτια του νόμου (που εγώ δεν είχα συγκρατήσει) τα οποία έφεραν τεράστιες αλλαγές στα δεδομένα. Μάλιστα, πολλοί πλοιοκτήτες, κυρίως από μικρές εταιρείες, αντιμετώπιζαν μεγάλα προβλήματα και οι ίδιοι στο να κατανοήσουν τις επιταγές του νόμου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι μετά την ολοκλήρωση της εργασίας, μου ζητήθηκαν οι πηγές μου για το πιστοποιητικό ελληνομάθειας από τρεις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες δεν ήξεραν πραγματικά τι έπρεπε να κάνουν για να προσλάβουν νόμιμα αλλοδαπούς ναυτικούς.

Κάτι άλλο που αντιλήφθηκα μετά από καιρό είναι ότι μερικά στοιχεία που αρχικά θεωρούσα δεδομένα και εύκολα στη συγκέντρωση δεν ήταν και τόσο. Ακόμα και το θεωρητικά πιο απλό, την συγκεντρωτική λίστα ακτοπλοϊκών εταιριών δυσκολεύτηκα πολύ να την ανακαλύψω. Το Υ.Ε.Ν. ισχυρίζεται ότι δεν έχει τέτοια λίστα, το Ναυτικό επιμελητήριο το ίδιο, οι μεμονωμένες εταιρίες δεν

* Η διαφορά της έννοιας πλοιοκτήτης-εφοπλιστής είναι η εξής: ο εφοπλιστής διαχειρίζεται πλοία χωρίς αναγκαστικά να σημαίνει ότι του ανήκουν. Δηλαδή μπορεί ο πλοιοκτήτης να είναι και εφοπλιστής αλλά και ο εφοπλιστής να μην είναι πλοιοκτήτης.

ενδιαφέρονται για συγκεντρωτικούς καταλόγους. Τελικά ανακαλύφθηκε στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (που πραγματικά ήταν εξυπηρετικότεροι) μετά από αρκετή ταλαιπωρία. Τα ίδια προβλήματα αντιμετωπίστηκαν και σε άλλους τομείς, γόπως στο σε ποιες εταιρείες έχει ανατεθεί η εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών που τα μισά στοιχεία ήταν στο Υ.Ε.Ν. και τα άλλα μισά στο Υπ. Αιγαίου στη Λέσβο.

Αυτό που σίγουρα δεν θα μπορούσα να καταφέρω χωρίς εξωτερική βοήθεια ήταν η ερμηνεία του νόμου **2932/01** και το τι πραγματικά συμβαίνει στην πράξη. Οι πολύωρες συνεντεύξεις με τον κύριο Λινάρδο, **D.P.A.** της εταιρείας **Flanmare** αλλά και μέλους του Δ.Σ. της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (**E.E.A.**) με βοήθησαν στο να ανακαλύψω πράγματα που μόνος μου δεν θα τα έβλεπα. Αυτό δεν σημαίνει ότι τα λεγόμενά του δεν αντιμετωπίστηκαν με κριτική σκέψη. Απλώς, το πρόβλημα δεν είναι να βρει κάποιος τις Υπουργικές Αποφάσεις ή αποφάσεις λιμεναρχείων στο διαδίκτυο, αλλά το να ξέρει αρχικά ότι υπάρχουν αυτές οι αποφάσεις. Ένα παράδειγμα είναι οι χρεώσεις των λιμένων υπέρ τρίτων που έχω παραθέσει στο Παράρτημα, τις οποίες, αν δεν μου τις αναφέρανε, δεν θα σκεφτόμουν ποτέ να τις ερευνήσω, γιατί απλούστατα αγνοούσα την ύπαρξή τους.

Τέλος, θα ήθελα να σταθώ στην ιδιομορφία του Πειραιά. Ο Πειραιάς είναι μια περιοχή που όλοι γνωρίζονται με το μικρό τους όνομα και όλοι ξέρουν ποιος είσαι και τι έχεις κάνει στην επαγγελματική σου πορεία. Επίσης χρησιμοποιούν μια δική τους γλώσσα, ναυτική, ιδιότυπη και αν μου επιτρέπεται η έκφραση «μάγκικη». Η αγορά (η λέξη που χρησιμοποιείται είναι «μαρκέτα» από το αγγλικό **market**) είναι πολύ κλειστή και χωρίς να εργάζομαι στον Ελληνικό Νηογνώμονα ελάχιστοι θα μου μιλούσαν, ούτε θα έβρισκα τα μισά τουλάχιστον στοιχεία. Θεώρησα λοιπόν ευκαιρία να μην επικεντρωθώ στις πωλήσεις των εταιριών ή στους ισολογισμούς, που είναι πράγματα γνωστά και δημοσιευμένα αλλά στο να

εμμένω στα «κρυφά» σημεία της νομοθεσίας, τις κινήσεις που πρέπει να κάνει κάποιος για να δραστηριοποιηθεί στην ακτοπλοΐα και στο τι θα συναντήσει.

Για παράδειγμα, αν κάποιος διαβάσει μια κλασική κλαδική μελέτη για την ακτοπλοΐα δεν θα δει το ότι το **30%** των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων πάνε σε εισφορές υπέρ τρίτων.

Στα πλαίσια της μελέτης αυτής θα δοθούν στοιχεία για τη συνολική θέση της Ελληνικής (Ελληνόκτητης και υπό Ελληνική σημαία) Ναυτιλίας στον Παγκόσμιο και Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Χάρτη καθώς και για την ηλικία του Ελληνικού Στόλου, στοιχείο πολύ σημαντικό για την κατανόηση του μεγέθους της Ελληνικής Ναυτιλίας καθώς και της σημασία της στην Ελληνική αλλά και τη παγκόσμια οικονομία.

Στη συνέχεια θα προσπαθήσουμε να κάνουμε μια πιο βαθιά και διεξοδική ανάλυση στο Νόμο **2932/2001** για την άρση του **cabotage** καθώς και στις αλλαγές που έχει υποστεί ο νόμος αυτός από το **2001** και μετά, για τους λόγους που αναφέραμε παραπάνω. Χρησιμοποιούμε μια προκήρυξη του Υ.Ε.Ν. για ανάθεση επιδοτούμενων δρομολογιακών γραμμών σαν παράδειγμα για βαθύτερη κατανόηση των απαιτήσεων του Υπουργείου.

Ένα κεφάλαιο έχει αφιερωθεί στην παράθεση των πλοίων και των εταιρειών που έχουν συνάψει σύμβαση για επιδοτούμενες γραμμές με το Υπουργείο, δηλαδή δείχνουμε τον τρόπο που απασχολούν τα πλοία τους οι μικρές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη ακτοπλοΐα.

Αμέσως μετά γίνεται μια προσπάθεια συγκέντρωσης των σημαντικότερων σημείων όσον αφορά το νομοθετικό πλαίσιο. Είναι γνωστό ότι η νομοθεσία περιέχει σημεία που δεν μπορεί κάποιος να τα αντιληφθεί με μια απλή ανάγνωση. Γίνεται μια προσπάθεια να «διαβάσουμε ανάμεσα στις λέξεις» ώστε να γίνει αντιληπτό τι ισχύει στην πράξη.

Το στάδιο που ακολουθεί είναι μια περιληπτική παράθεση όλων των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα και μια λεπτομερής περιγραφή των κυριότερων επιχειρήσεων, που καλύπτουν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της προσφοράς. Θα αναφερθούν επίσης οι εξαγορές και οι νεοεισερχόμενοι που έχουν προκαλέσει τις αλλαγές στον υπό-κλάδο αυτό. Οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις κυριαρχούν στον κλάδο και αποτελούν το σημαντικότερο ποσοστό της προσφοράς.

Το επόμενο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στην επιβατική κίνηση καθώς και στην κίνηση τροχοφόρων οχημάτων από το **2000** έως το **2006**. Στο τέλος του κεφαλαίου εκπονούνται ορισμένα συμπεράσματα που διαφαίνονται μετά την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων από την Ε.Σ.Υ.Ε. Η προσπάθεια αυτή γίνεται για να ανακαλύψουμε το αν η ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες έχει αυξανόμενες ή μειούμενες τάσεις μέσα στην επταετία **2000-2006**.

Επιπλέον, αναφέρεται και στην συνέχεια αναλύεται η διαφημιστική δαπάνη των εταιριών στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και μέσα απο την ανάλυση είναι φανερό η προσπάθεια των εταιρειών να διαφημίσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν και τα νεότευκτα πλοία που διαθέτουν, ώστε να προσελκύσουν επιβάτες.

Τέλος, εξάγουμε τα συμπεράσματα της μελέτης και κάποιες προτάσεις για βελτίωση της κατάστασης στις επιδοτούμενες γραμμές, που είναι ένα σημείο που «πονάει» την ακτοπλοΐα μας.

1.ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αν και ένα ποσοστό του κόσμου το αγνοεί, η Ελλάδα είναι μια από τις μεγαλύτερες Ναυτιλιακές δυνάμεις στον κόσμο. Επίσης, η εμπορική μας ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας, αν και τις περισσότερες φορές υποβαθμίζεται, και πάλι λόγω άγνοιας, από τον τουρισμό ή την γεωργική παραγωγή.

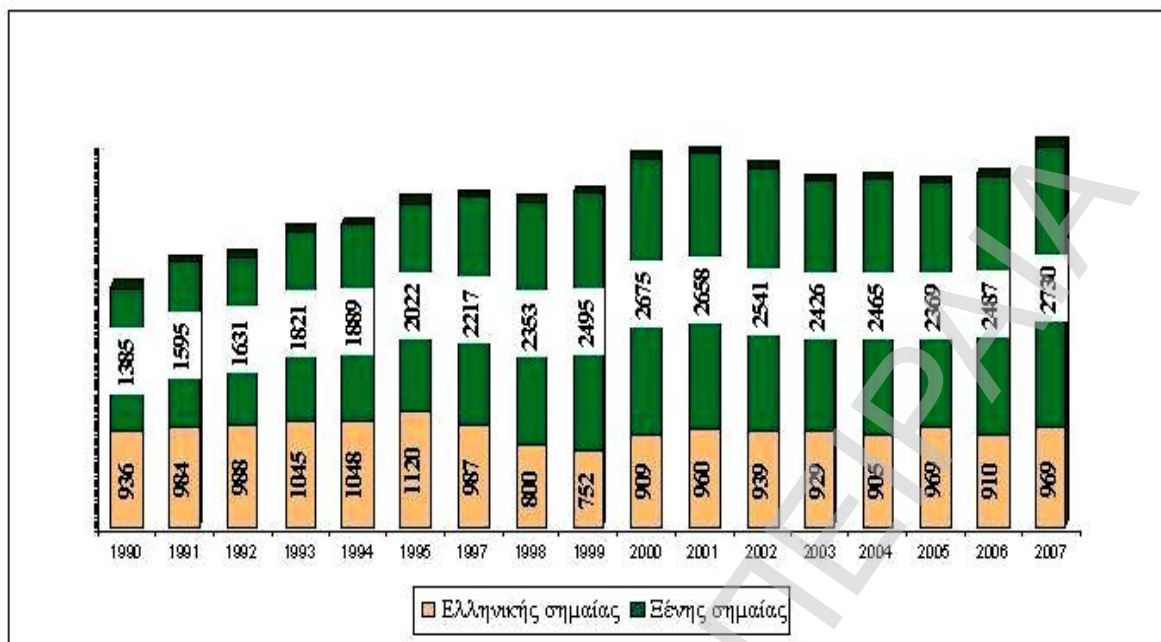
1.1 ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Φεβρουάριος 2007, για πλοία άνω των 1000 grt*), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt**, μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική ικανότητα στον κόσμο, η οποία ελέγχει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt***) του παγκοσμίου στόλου {1}.

* Ολική χωρητικότητα (**gross register tonnage**): Είναι ο συνολικός εσωτερικός όγκος όλων των μόνιμα σκεπαστών και κλειστών χώρων του πλοίου που βρίσκονται είτε κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα είτε πάνω από αυτό, μετρούμενος σε κόρους. Στην ολική χωρητικότητα περιλαμβάνονται όλοι οι μόνιμως κλειστοί χώροι που διατίθενται για φορτίο, εφόδια πλοίου και ενδιαίτηση πληρώματος - επιβατών. Έτσι προκύπτει η συνολική σε όγκο διάσταση του πλοίου η οποία είναι και η επίσημα καταχωρούμενη στα Νηολόγια για κάθε πλοίο εξ ου και η ονομασία "χωρητικότητα νηολογίου" (**registered tonnage**).

** Η "Ολική Χωρητικότητα" αποδίδεται και σε τόνους των 100 κυβικών ποδών έκαστος, όπου 1gt = 1 κόρος.

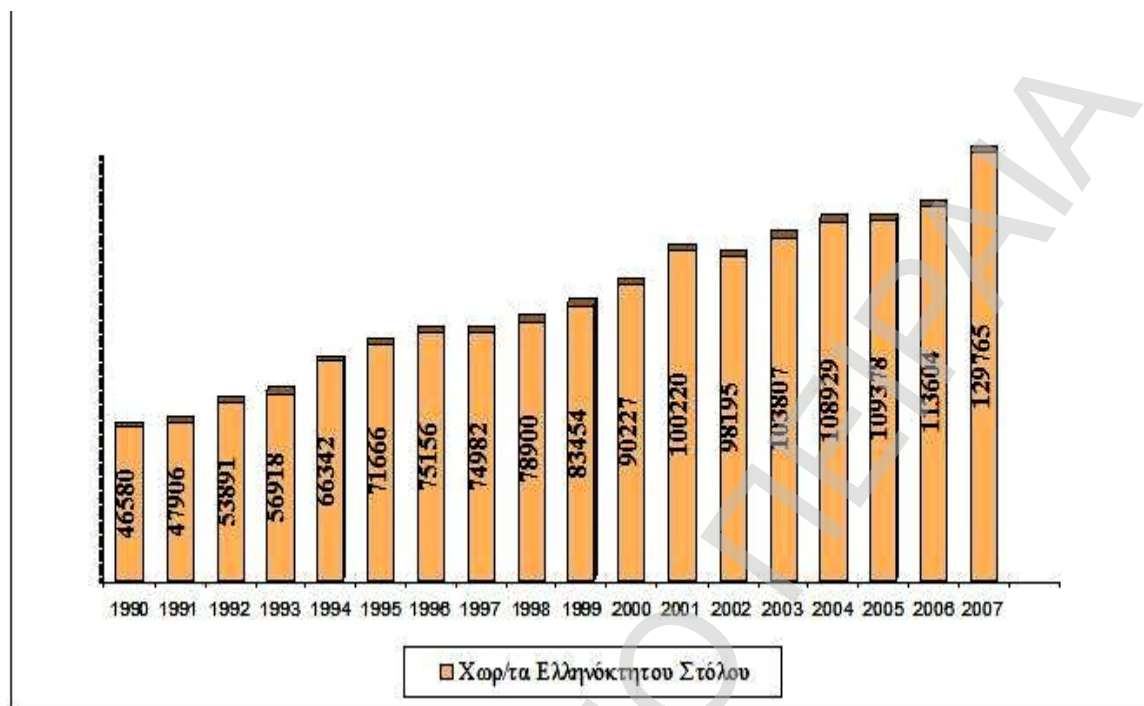
*** Χωρητικότητα εκτοπίσματος (**dead weight tonnage - dwt**): Υπολογίζεται σε τόνους "νεκρού βάρους". Η χωρητικότητα αυτή είναι διάφορη των παραπάνω αφού υπολογίζεται σε βάρος, δηλαδή σε τόνους των 2.24 λιβρών. Η χωρητικότητα εκτοπίσματος προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ασφαλώς το πλοίο σε φορτίο, εφόδια κ.ά. εφόσον διατηρεί το βύθισμα (γραμμή φόρτωσης) που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς. Από το συνολικό αυτό βάρος αν αφαιρεθεί το βάρος καυσίμων, εφοδίων (ύδατος, τροφίμων, κλπ) και έρματος προκύπτει το πραγματικό βάρος που μένει για το φορτίο δηλ. η πραγματική σε φορτίο μεταφορική ικανότητα του πλοίου, που ονομάζεται Χωρητικότητα φορτίου (**loading or carrying capacity**).



Διάγραμμα 1: Εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (πλοία >1000 gt, αριθμός πλοίων)

Πηγή: Lloyd's Register-Fairplay(2/2007) μέσω [\(ΥΕΝ/ΑΝΙΑ\)](#)

Η χωρητικότητα του Ελληνόκτητου στόλου είναι η εξής {1}:



Διάγραμμα 2: Εξέλιξη Χωρητικότητας Ελληνόκτητου Στόλου (πλοία >1000 gt, σε χιλ gt)

Πηγή: Lloyd's Register-Fairplay(2/2007) μέσω [\(ΥΕΝ/ΑΝΠΛΑ\)](#)

Επίσης, με βάση επίσημα στοιχεία των Lloyd's (Lloyd's 31-12-2007) {1} η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1455 πλοία υπό Ελληνική σημαία χωρητικότητας 32.048.052 gt.

1.2 ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΛΟΥ

Για τον υπό Ελληνική Σημαία Στόλο (πλοία άνω των **1000 gt**) επισημαίνονται τα ακόλουθα **{1}**:

- Εμφανίζεται σαφής τάση ανανέωσης, δεδομένου ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων με βάση το **dwt** μειώθηκε στα **5,9** έτη το **2007** έναντι **6,9** ετών του **2006**, τη στιγμή κατά την οποία ο αντίστοιχος μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου είναι **9,2** έτη έναντι **10,2** ετών του **2004**
- Η σαφής τάση ανανέωσης προκύπτει και από τον αριθμό των νέων ναυπηγήσεων. Κατά τον Φεβρουάριο του **2007** υφίστανται **612** παραγγελίες πλοίων για λογαριασμό Ελλήνων (εκ των οποίων **212** θα υψώσουν την Ελληνική σημαία), έναντι **256** του Μαρτίου **2004** (εκ των οποίων τα **109** θα ύψωναν την Ελληνική σημαία).

1.3 ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΟΛΟΥ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ο υπό ελληνική σημαία στόλος καταλαμβάνει την πρώτη θέση με ποσοστό **28%**, ενώ ο υπό Ελληνική πλοιοκτησία στόλος απαρτίζει το **51,5 %** του αντίστοιχου κοινοτικού. **{1}**

1.4 ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ ΕΓΓΡΑΦΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (άνω 3.000 g.r.t.)

Παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου. Ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφόμενων στα Ελληνικά Νηολόγια πλοίων είναι **7,16** έτη και των διαγραφόμενων είναι **19,15** έτη. **{1}**

Πίνακας 1: Μ.Ο. Ηλικίας πλοίων σε έτη

Πηγή: ΥΕΝ/ΔΝΠΑ (31-07-07)

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003	20	5
2004	17	3
2005	18	3
2006	16	3
2007 (31-8)	14	6
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	19,15	7,16

1.5 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί (σε ποσοστό άνω του **95%** της χωρητικότητας του στόλου της) τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (**cross trade**). Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται ένας μεγάλος αριθμός ναυτικών (άνω των **25.000**). {2}

Όσον αφορά τις εισροές ναυτλιακού συναλλάγματος, το **2006** ανήλθε σε **14,32** δις ευρώ, συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας μας.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές εταιρίες, που κατά κύριο λόγο είναι ελληνικών συμφερόντων, για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Περίπου **1200** ναυτιλιακές εταιρίες έχουν εγκατασταθεί και δραστηριοποιούνται στον Πειραιά. Οι συνολικοί υπάλληλοι των εταιριών αυτών υπολογίζονται στους **12.300**. Επίσης στον Πειραιά δραστηριοποιούνται εταιρίες ναυτασφαλίσεων (**P and I clubs**) καθώς και Νηογνώμονες.

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος **2005** τα **13,871** δισεκατομμύρια ευρώ συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.

Σημειώνεται ότι εκτός από τα αρχικά αυτά στοιχεία που φτάνουν μέχρι το **2007**, στην υπόλοιπη μελέτη τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται χρονικά φτάνουν μέχρι το **2006** γιατί όταν ξεκίνησε η εκπόνησή της δεν ήταν διαθέσιμα αποτελέσματα του **2007**.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 1

1. Πρωτεύουσα Πηγή :ΥΕΝ/ Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης ([ΥΕΝ/ΔΝΠΔ](#))- Δευτερεύουσα Πηγή: **Lloyd's Register-Fairplay**
2. www.yen.gr

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

2. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το νομοθετικό πλαίσιο στην Ελληνική Ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια έχει γίνει κυρίαρχος παράγοντας που διαδραματίζει νευραλγικό ρόλο στις μελλοντικές εξελίξεις. Η άρση του **cabotage**, η κατάργηση της ανώτατης τιμής ναύλου από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η προσχώρηση στη συνθήκη της Στοκχόλμης μέσω της οδηγίας **2003/25/ΕΚ** αλλά και οι επιδοτούμενες γραμμές στην ελληνική επικράτεια είναι παράγοντες που αναγκάζουν οποιονδήποτε που ασχολείται με την Ελληνική Ακτοπλοΐα να τους γνωρίζει εκ βάθρων. Αν δεν έχεις βαθιά γνώση του νόμου **2932/01** για την άρση του **cabotage** πρακτικά δεν μπορείς να ασχοληθείς με την Ακτοπλοΐα.

2.1 ΝΟΜΟΣ 2932/2001 ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ CABOTAGE

Το νομοθετικό πλαίσιο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας άλλαξε άρδην μετά την υιοθέτηση από την ελληνική νομοθεσία του νόμου **3577/92** της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την περίφημη «άρση του **cabotage**». Η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε ως σκοπό την ελαχιστοποίηση του κρατικού παρεμβατισμού καθώς και την εξασφάλιση ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός θα είναι μονόδρομος όσο αναφορά τον κλάδο της ακτοπλοΐας. Ο **3577/92** επιβάλλει την ελεύθερη παροχή των θαλάσσιων μεταφορών σε όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικά όμως για την Ελλάδα δόθηκε μια περίοδος χάριτος **11** ετών για την εφαρμογή της οδηγίας, δηλαδή μέχρι την **1/1/2004**, γιατί η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε υπ' όψιν της την **μη** ετοιμότητα των ελληνικών επιχειρήσεων για να αντιμετωπίσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υιοθέτησε την οδηγία αυτή και την εναρμόνισε με το θεσμικό της πλαίσιο με τον νόμο **2932/2001**, μόλις **2,5** χρόνια πριν την λήξη της προθεσμίας από την Ε.Ε. και ο

νόμος αυτός προέβλεπε ότι η άρση του **cabotage** θα ξεκινούσε νωρίτερα, από την **1/11/2002**.

Μέχρι την στιγμή εκείνη το κράτος μόνο του αποφάσιζε ποιός και με πόσα πλοία θα εξυπηρετούσε μια γραμμή, χωρίς να ενδιαφέρεται για τις προθέσεις των εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο. Αν όριζε δηλαδή ότι ένα πλοίο 25 ετών, αργό και με περιορισμένη δυνατότητας επιβατών και ανέσεων θα εξυπηρετούσε συγκεκριμένη γραμμή, αυτό δεν μπορούσε να αλλάξει όποιος και να ήθελε να δρομολογήσει ένα άλλο πλοίο με πολύ καλύτερες προδιαγραφές για την συγκεκριμένη γραμμή.

Πλέον ισχύει:

2.1.1 ΝΟΜΟΣ 2932/01- ΑΡΘΡΟ 1

«Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών

1, Από την **1** η Νοεμβρίου **2002** είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που:

α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε. Κ.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), εκτός από την Ελβετία, και

β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι εξακόσιες πενήντα μονάδες υπολογισμού, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του **1969**», την οποία κύρωσε ο Ν. **1373/1983** (ΦΕΚ **92** Α), εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο

Κράτος - Μέλος της Ε.Κ. ή του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ. εκτός από την Ελβετία, και φέρουν τη σημαία του». **{1}**

Γενικά ο **2932/01** προκάλεσε πολλές αλλαγές στην διαδικασία δρομολόγησης πλοίου και άλλαξε το καθεστώς των λεγόμενων άγονων γραμμών. Επειδή ο **2932/01** είναι ο νόμος που έχει σπιγματίσει την Ελληνική Ακτοπλοΐα, θα ξεκινήσουμε να παραθέτουμε τα σημαντικά του άρθρα. Όλες οι σημαντικές αλλαγές τις νομοθεσίας που έχουν προκύψει από εκείνο το σημείο και ύστερα είναι αλλαγές πάνω σε άρθρα του νόμου **2932/01**. Θα διακόπτουμε λοιπόν την παράθεση του νόμου όταν φτάνουμε σε άρθρα που έχουν μεταβληθεί και τώρα ισχύει διαφορετική νομοθεσία. Στον **2932/01** θα παρεμβληθούν: Η κατάργηση του Ανώτατου Ορίου Ναύλου και η Συνθήκη της Στοκχόλμης.

Βέβαια, σε αντίθεση με άλλα καθεστώτα ελεύθερης δρομολόγησης, όπως για παράδειγμα στην Αδριατική Θάλασσα (το μόνο που απαιτείται για ελεύθερη δρομολόγηση είναι μια δήλωση του πλοιοκτήτη περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν αυτή πραγματοποιηθεί), η διαδικασία «τακτικής δρομολόγησης» στην Ελλάδα είναι μέχρι και αυτή τη στιγμή αρκετά πιο περίπλοκη.

Πλέον το νομικό καθεστώς έχει διαμορφωθεί ως εξής (με βάση τον **2932/01**) **{1}**:

Η διαδικασία δρομολόγησης χωρίζεται σε τρία στάδια, την **τακτική**, την **έκτακτη** δρομολόγηση και την **σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας**.

2.1.2. ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-ΑΡΘΡΟ 4/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1)

«Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης πλοίου

1. Ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να δρομολογήσει πλοίο ή πλοία, υποβάλλει στο Υπουργείο δήλωση, στην οποία αναγράφει την επωνυμία και την έδρα ή την κατοικία του και προκειμένου περί φυσικού προσώπου το ονοματεπώνυμο και την ιθαγένειά του.

Αν έχει έδρα ή κατοικεί σε άλλο κράτος - μέλος, αναγράφει και ότι έχει κατά νόμο διορίσει εκπρόσωπο, διαχειριστή και αντίκλητο εγκατεστημένο στην Ελλάδα, καθώς και τα στοιχεία του διορισμού αυτού.

[Το δεύτερο εδάφιο τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 παρ.3 Ν. 3450/2006 (ΦΕΚ Α' 64)]

Επίσης αναγράφει τα στοιχεία προσδιορισμού του πλοίου, τα δρομολόγια που θα εκτελεί, σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές του δικτύου, τους λιμένες αφετηρίας, τελικού προορισμού και ενδιάμεσους, κατά σειρά προσέγγισης, τις ημέρες και ώρες απόπλου και κατάπλου του πλοίου από και σε αυτούς, την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση και για τα οχήματα, τον προγραμματιζόμενο χρόνο της ετήσιας επιθεώρησης του πλοίου εντός της δρομολογιακής περιόδου και κάθε άλλο στοιχείο, που καθορίζεται με την απόφαση της επόμενης παραγράφου.».

(αρθρο 4)

2.1.3 ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΝΑΥΛΟΥ

«την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας για την οικονομική ή υπάρχουσα ενιαία θέση και για τα οχήματα.»

Θα διακόψουμε τον 2932/01 για να αναφερθούμε στην Υπουργική Απόφαση για την κατάργηση του ανώτατου ορίου ναύλου. {2}

Το **2006** με μια υπουργική απόφαση άλλαξαν μάλλον για πολλοστή φορά τα οικονομικά δεδομένα της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας. Με την Υπουργική Απόφαση **3323.1/01/2006** με τίτλο «Τροποποίηση - Συμπλήρωση της υπ' αριθμόν **3323.1/01/05/ 26.5.2005** Απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Επορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου (Β' **718**)» αποφασίστηκε ότι:

1. Δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται από τον λιμένα ΠΕΙΡΑΙΑ (συμπεριλαμβανομένων και των λοιπών λιμένων αρμοδιότητας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά) και επιστροφή, με πλοία της ακτοπλοΐας, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες πληρούται για κάθε λιμένα προορισμού μία τουλάχιστον από τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Η σύνδεση του λιμένα ΠΕΙΡΑΙΑ με το λιμένα προορισμού να εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δυο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες με ανεξάρτητη μεταξύ τους οικονομική δραστηριότητα και ο λιμένας προορισμού να έχει ετήσιο αριθμό διακινουμένων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των εκατόν πενήντα χιλιάδων (**150.000**) βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων ετησίων στατιστικών στοιχείων.

β) Ο λιμένας προορισμού να έχει ετήσιο αριθμό διακινουμένων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των τριακοσίων χιλιάδων (**300.000**) βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων ετησίων στατιστικών στοιχείων.

Τον Ιούλιο του **2005** ξεκίνησε η σταδιακή προσαρμογή του νόμου αυτού και του γενικότερου νομοθετικού πλαισίου της ακτοπλοΐας προς τον ευρωπαϊκό κανονισμό **3577/92** οπότε και απελευθερώθηκαν οι ναύλοι των γραμμών που έχουν ως αφετηρία τα λιμάνια της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Ελευσίνας και της Κύμης με την προϋπόθεση ότι δραστηριοποιούνται τουλάχιστον τρεις εταιρείες

στη γραμμή. Το καλοκαίρι του **2006** απελευθερώθηκαν και οι γραμμές που έχουν αφετηρία το λιμάνι του Πειραιά εφόσον πληρούν τις παραπάνω προϋποθέσεις.

Η υπουργική απόφαση περιελάμβανε και άλλα δεδομένα που θα τα αναφέρουμε επιγραμματικά:

- Ø Η ανώτατη τιμή ναύλου της χειμερινής περιόδου δεν θα υπερβαίνει την αντίστοιχη κατώτατη τιμή ναύλου της θερινής περιόδου.
- Ø Σε μικτό δρομολόγιο που περιλαμβάνει αφενός «ελεύθερες» συνδέσεις και αφετέρου συνδέσεις «δημόσιας υπηρεσίας», η τιμή ναύλου για κάθε λιμένα προορισμού σύνδεσης «δημόσιας υπηρεσίας» δεν θα υπερβαίνει την τιμή ναύλου του τελευταίου προ αυτού λιμένα «ελεύθερης» σύνδεσης.
- Ø Στις περιπτώσεις που υπάρχουν περισσότεροι του ενός λιμένες προσέγγισης σε ένα νησί η ετήσια επιβατική κίνηση υπολογίζεται ως ενιαία ανά νησί με εξαίρεση τη νήσο Κρήτη, όπου συνυπολογίζεται, για την περίπτωση αυτή, η κίνηση του Νομού Χανίων με εκείνη του Ρεθύμνου αφενός και του Νομού Ηρακλείου με εκείνη του Λασιθίου αφετέρου.

Αυτή η υπουργική απόφαση επικρίθηκε πολύ από τα Μ.Μ.Ε. γιατί θεωρήθηκε σαν δώρο στους πλοιοκτήτες που ζήτησαν την απελευθέρωση των ναύλων επικαλούμενοι την συνεχιζόμενη πτώση των κερδών τους. Ουσιαστικά το Υ.Ε.Ν. κατηγορήθηκε ότι δεν ενδιαφέρεται για τα δικαιώματα των επιβατών ενώ η επίσημη θέση του Υπουργείου είναι ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός ουσιαστικά επιβάλλει η κάθε εταιρία να διαμορφώνει τις τιμές που αποφασίζει.

Με αυτή την απόφαση ο κλάδος έγινε πιο ελκυστικός ουσιαστικά από τη μια μέρα στην άλλη.

2.1.4 ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-ΑΡΘΡΟ 4/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΩΣ 7)

Συνεχίζουμε με την παράθεση του **2932/01** και με το κεφάλαιο που αφήσαμε, την **Τακτική Δρομολόγηση Πλοίου. {1} και {3}**

«**2.** Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου καθορίζονται ο τύπος και άλλα στοιχεία, που αποτελούν περιεχόμενο της δηλώσεως, τα έγγραφα που συνυποβάλλονται για να αποδεικνύεται η συνδρομή των προϋποθέσεων του προηγούμενου άρθρου, οι περιπτώσεις που δικαιολογείται η υποβολή ορισμένων εγγράφων και **μετά** την προθεσμία που τάσσεται **με** την επόμενη παράγραφο, ο χρόνος υποβολής των εγγράφων αυτών, καθώς και οι διαδικασίες που απαιτούνται για τον έλεγχο όλων των εγγράφων που υποβάλλονται.

3. Η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται **μέχρι** την **31η** Ιανουαρίου. Η αρμόδια Υπηρεσία **μέχρι** τη **10η** Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου, το οποίο καταχωρίζεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες πανελληνίας κυκλοφορίας, για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος **μπορεί** **μέχρι** την **20ή** Φεβρουαρίου να συμπληρώσει, να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Η αρμόδια Υπηρεσία ανακοινώνει τις τροποποιήσεις αυτές **μέχρι** την **28η** Φεβρουαρίου **με** δελτίο τύπου και **με** καταχώριση στην οικεία ιστοσελίδα του Υπουργείου, εφόσον υπάρχει. Μέχρι την **31η** Μαρτίου η υπηρεσία κοινοποιεί στον ενδιαφερόμενο εγγράφως την αποδοχή της δήλωσής του, εκτός αν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της επόμενης παραγράφου.»

[Η παρ.3 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153)]

4. Το Υπουργείο **μπορεί** να τροποποιήσει στο αναγκαίο μέτρο τη δήλωση ως προς **μεν** τα στοιχεία των δρομολογίων αν αιτιολογημένα κρίνεται: α) ότι οι συνθήκες σε λιμένα ή λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας του πλοίου και τάξης στο λιμένα την εκτέλεση των δρομολογίων που ζητήθηκαν, β) ότι το

πλοίο δεν μπορεί απρόσκοπτα να καταπλεύσει και να εκτελέσει τη μεταφορά σε συγκεκριμένο χώρο του λιμένα και στο χρόνο που δηλώνει και γ) ότι η συχνότητα των δρομολογίων ή ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις πάγιες κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου ανάγκες τακτικής παροχής υπηρεσιών, ως προς δε το στοιχείο του ναύλου, αν αιτιολογημένα κρίνεται ότι η ανώτατη τιμολόγηση που προτείνεται, σύμφωνα με την παράγραφο 1, σε συγκεκριμένη σύνδεση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

5. Υποβολή δήλωσης δρομολόγησης επιβατηγού, επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου ή φορτηγού-οχηματαγωγού πλοίου μετά την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους γίνεται αποδεκτή με απόφαση του Υπουργού, αν ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ. κριθεί ότι:

- α) πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου τρίτου,
- β) ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή συμβάσεις του άρθρου όγδοου. Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές.

Μετά το πέρας του χρόνου αυτού το πλοίο συνεχίζει τα δρομολογία του σε γραμμή ή γραμμές για τις οποίες η αρμόδια Υπηρεσία έχει ανακοινώσει στον πλοιοκτήτη εγγράφως την αποδοχή εμπρόθεσμης δήλωσής του για τακτική δρομολόγηση, άλλως στην περίπτωση που δεν υποβάλει εμπρόθεσμη δήλωση το πλοίο δύναται να συνεχίσει στην ίδια γραμμή ή γραμμές, μέχρι να ενταχθεί στις διαδικασίες εμπρόθεσμης τακτικής δρομολόγησης. Για τις ανωτέρω δρομολογήσεις έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου έκτου.

Στις περιπτώσεις α και β της παραγράφου 4 καλούνται οι πλοιοκτήτες να προσαρμόσουν με συμφωνία τα δρομολογία τους στις αναγκαίες χρονικές αποστάσεις για την επίλυση των προβλημάτων αυτών.

Αν εντός πέντε ημερών δεν επιτευχθεί συμφωνία, ο Υπουργός αποφασίζει για τις αναγκαίες μεταβολές των δρομολογίων κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου Ακτοπλοικών Συγκοινωνιών.

[Η παρ.5 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 18 του Ν. 3409/2005 (ΦΕΚ Α' 273)]

6. [Η παρ.6 διαγράφηκε σύμφωνα με το εδάφιο 1 της παρ.3 του άρθρου 17 του Ν. 3260/2004

(ΦΕΚ Α' 151)]

7. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους των ανωτέρω πράξεων και συνεργαζόμενος με την αρμόδια λιμενική αρχή και τον οργανισμό διοίκησης του λιμένα, να τα ανακοινώνει δημόσια με κάθε πρόσφορο μέσο και να πληροφορεί εγκαίρως το κοινό σχετικά με την εκτέλεσή τους.

[Η παρ.7 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το εδάφιο 2 της παρ.3 του 17 του Ν. 3260/2004 (ΦΕΚ Α' 151) » (ΑΡΘΡΟ 4 ΤΟΥ 2932/01)

2.1.5. ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ- ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-ΑΡΘΡΟ 3/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΚΑΙ 2)

Θα συνεχίσουμε με τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρεί το πλοίο για την τακτική δρομολόγησή του {1}:

«1. Η δρομολόγηση επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού, πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση).

2, Για τη δρομολόγηση πρέπει:

α) το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο Κράτος-Μέλος, όπου είναι νηολογημένο και στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν, και αν φέρει σημαία άλλου Κράτους - Μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας για τα θέματα της παραγράφου 7 του δευτέρου άρθρου και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής - ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.

β) το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, καθώς και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης γραμμής, που θα εξυπηρετεί.

γ) το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μην συμπληρώνει ηλικία, υπολογιζόμενη από την 31η Δεκεμβρίου του έτους της καθέλκυσης, τριάντα πέντε ετών την 31η Δεκεμβρίου κατά τα έτη 2002, 2003, 2004 και 2005, τριάντα τεσσάρων ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2006, τριάντα δύο ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2007 και τριάντα ετών την 31 η Δεκεμβρίου 2008. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στο πλαίσιο των

τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των πλοίων που έχουν συμπληρώσει ηλικία τριάντα ετών κατά τη δρομολόγησή τους κατά το μεταβατικό στάδιο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008.»

2.1.6 ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΗΣ ΣΤΟΚΧΟΛΜΗΣ

Η παραπάνω παράγραφος είναι αυτή που προκάλεσε τις περισσότερες αντιδράσεις από τους πλοιοκτήτες. Τα περισσότερα πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα είναι δυστυχώς μεγάλης ηλικίας και με τον συγκεκριμένο νόμο θα έπρεπε πολύ γρήγορα να αποσυρθούν. Οι εφοπλιστές λοιπόν πίεσαν για κάποια αλλαγή. {4}

Η αλλαγή που έγινε ήταν η συμφωνία που συνήφθη στη Στοκχόλμη στις 28 Φεβρουάριου του 1996 και μπήκε σε εφαρμογή την 1η Απριλίου 1997. Αρχικά, 8 χώρες, μεταξύ των οποίων 7 κράτη μέλη της Ε.Ε. αποφάσισαν να θεσπίσουν υψηλότερο πρότυπο ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία ώστε να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της συγκέντρωσης υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων και να καθίσταται δυνατή η επιβίωση του πλοίου σε δυσμενέστερες καταστάσεις θαλάσσης από εκείνες του προτύπου SOLAS '90, με σημαντικά ύψη κύματος έως και 4 m.

Μετά το ναυάγιο του «Εξπρές Σαμίνα» στην Πάρο, ορίστηκε μια επιτροπή εμπειρογνομόνων για να ανακαλύψει τα αίτια του ναυαγίου. Μεταξύ άλλων, η επιτροπή διαπίστωσε ότι οι συνθήκες ύψους κύματος στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης είναι παρόμοιες με εκείνες στις θάλασσες του Βορρά. Αν και οι μετεωρολογικές συνθήκες μπορεί να είναι εν γένει ευνοϊκότερες στον Νότο, το πρότυπο ευστάθειας, που καθορίστηκε στα πλαίσια της συμφωνίας της Στοκχόλμης, βασίζεται αποκλειστικά στην παράμετρο του σημαντικού ύψους κύματος και στον τρόπο με τον οποίο το στοιχείο αυτό επηρεάζει τη συγκέντρωση υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων.

Εκτιμώντας τα παραπάνω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε μέσω της οδηγίας **2003/25/ΕΚ** τα ακόλουθα:

(1) Στα πλαίσια της κοινής πολιτικής μεταφορών, θα πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να βελτιωθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

(2) Η Κοινότητα επιθυμεί να αποφεύγονται, με κάθε πρόσφορο μέσο, τα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (**ro-ro**) και καταλήγουν σε απώλεια ανθρωπίνων ζώων.

(3) Η δυνατότητα επιβίωσης των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, όπως προσδιορίζεται από το πρότυπο ευστάθειάς τους μετά από βλάβη, αποτελεί βασικό παράγοντα για την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος και είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης· το πλέον επικίνδυνο πρόβλημα για την ευστάθεια ενός επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου με κλειστό κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, είναι εκείνο που προξενείται από την επίδραση της συγκέντρωσης σημαντικής ποσότητας υδάτων στο εν λόγω κατάστρωμα.

(4) Η εφαρμογή κοινών κοινοτικών προτύπων ασφαλείας όσον αφορά τις απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία είναι ουσιώδους σημασίας για την ασφάλεια των εν λόγω σκαφών και πρέπει να αποτελεί μέρος του κοινού πλαισίου ασφαλείας των θαλασσίων μεταφορών.

(5) Για να βελτιωθεί η ασφάλεια και να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού, τα κοινά πρότυπα ασφαλείας όσον αφορά την ευστάθεια θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, εφόσον εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από έναν λιμένα στα κράτη μέλη σε διεθνείς πλόες.

(6) Η ασφάλεια των πλοίων αποτελεί κυρίως αρμοδιότητα των κρατών της σημαίας και, επομένως, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας που εφαρμόζονται για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που φέρουν τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους.

(7) Θα πρέπει επίσης να υπάρχουν ρυθμίσεις για τα κράτη μέλη όταν αυτά έχουν την ιδιότητα των κρατών υποδοχής. Οι αρμοδιότητες που ασκούνται υπό αυτή την ιδιότητα βασίζονται στις ειδικές αρμοδιότητες του κράτους του λιμένα, που ευθυγραμμίζονται πλήρως με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982.

(8) Οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία, θα πρέπει να βασίζονται σε μια μέθοδο, όπως καθορίζεται στα παραρτήματα της συμφωνίας της Στοκχόλμης, σύμφωνα με την οποία το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας κατόπιν συγκρούσεως, υπολογίζεται ανάλογα με δύο βασικές παραμέτρους: το απομένον ύψος εξάλων του πλοίου και το σημαντικό ύψος κύματος στη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελεί δρομολόγια το πλοίο.

(9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν και να δημοσιεύσουν τα σημαντικά ύψη κύματος στις θαλάσσιες περιοχές όπου τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς τους λιμένες τους. Για τις διεθνείς διαδρομές, τα σημαντικά ύψη κύματος, όποτε αυτό είναι πρόσφορο και δυνατόν, θα πρέπει να καθοριστούν με συμφωνία μεταξύ των κρατών και στα δύο άκρα της διαδρομής. Μπορούν επίσης να καθοριστούν σημαντικά ύψη κύματος για εποχιακή δρομολόγηση στις ίδιες θαλάσσιες περιοχές.

(10) Κάθε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο που εκτελεί πλόες στα πλαίσια του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ευστάθειας ως προς τα σημαντικά ύψη κύματος που έχουν καθοριστεί για την περιοχή δρομολόγησής του θα πρέπει να φέρει πιστοποιητικό συμμόρφωσης, εκδοθέν από τις αρχές του κράτους της σημαίας, το οποίο θα πρέπει να γίνεται δεκτό από όλα τα άλλα κράτη μέλη.

(11) Το πρότυπο **SOLAS '90** προβλέπει επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθιερώνονται με την παρούσα οδηγία για πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου το σημαντικό ύψος κύματος είναι ίσο ή μικρότερο από **1,5 m**.

Η οδηγία αυτή έγινε νόμος του Ελληνικού κράτους με την δημοσίευση στην Εφημερίδα της κυβερνήσεως στις **31 Μαρτίου 2005** (Πρώτο τεύχος, Αρ. Φύλλου **79**, Προεδρικό διάταγμα υπ' αριθμόν **52**) και ισχύει από το **2010**.

Ουσιαστικά με αυτή την υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας καταργείται ο Ελληνικός νόμος που προέβλεπε απόσυρση των πλοίων που χρησιμοποιούνταν στην ακτοπλοΐα, μετά το πέρας **30** χρόνων ζωής. Αν κάποιος πλοίος ικανοποιούσε τις απαιτήσεις ευστάθειας και ασφάλειας της Οδηγίας μπορεί να παραμείνει σε ενεργό δράση έπ' αόριστον. Αυτή η απόφαση έλυσε το πρόβλημα που διαφαινόταν στον ορίζοντα, δηλαδή τον φόβο απόσυρσης πολλών ελληνικών πλοίων από το Αιγαίο και το Ιόνιο πέλαγος λόγω **35-ετίας** (και μετά το ναυάγιο του Σάμινα, **30-ετίας**), όπως προέβλεπε ο αποκαλούμενος στην αγορά «νόμος Παπουτσή» (**2932/01**).

2.1.7 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-(ΑΡΘΡΟ 3/ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.δ έως 5)

Συνεχίζουμε με τον **2932/01 {1}** και τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη για οποιαδήποτε δρομολόγηση πλοίου, που είναι παρόμοιες με τις **υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη** για την δρομολόγηση πλοίου σε επιδοτούμενες γραμμές. Θα αναφερθούν λοιπόν μια φορά σε αυτό το σημείο:

- «δ) η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη ο οποίος:
- αα) δεν έχει καταδικαστεί **αμετάκλητα** σε κάθειρξη ή σε φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους για πρόκληση ναυαγίου **με** πρόθεση, διατάραξη της ασφάλειας πλοίων, έκθεση πλοίου σε κίνδυνο, πειρατεία, **εμπορία ή μεταφορά ναρκωτικών**, εκβίαση, πλαστογραφία, απιστία, παραχάραξη, κιβδηλία, δόλια χρεοκοπία για τα **αδικήματα** που αναφέρονται στην παράγραφο α' του άρθρου **1** του Ν. **2331/1995**, καθώς και για παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών κατά παράβαση του Πρώτου Μέρους του νόμου αυτού,
 - ββ) δεν είναι σε κατάσταση πτώχευσης, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης ή άλλης παρεμφερούς διαδικασίας, **σύμφωνα με** το δίκαιο Κράτους - Μέλους της Ε.Κ» του Ε.Ο.Χ. ή της Ε.Ζ.Ε.Σ., εκτός από την Ελβετία,
 - γγ) έχει εκπληρώσει τις φορολογικές του υποχρεώσεις, καθώς και τις υποχρεώσεις από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, **σύμφωνα με** την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και **με** τη νομοθεσία της χώρας, όπου είναι εγκατεστημένος.
 - ε) Ο πλοιοκτήτης να έχει καλύψει την αστική ευθύνη του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή **αφορμή** την απώλεια ζωής ή **σωματική βλάβη** ή απώλεια ή **ζημία** πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή σχετίζεται **άμεσα με** την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, **μετά από γνώμη** του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, **ρυθμίζονται** νέοι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι, τα ελάχιστα απαιτούμενα ασφαλιστικά ποσά, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια

που αφορά στα παραπάνω, καθώς και στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς.

[Η περ. ε' τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 Ν. 3450/2006 (ΦΕΚ Α' 64)]

στ) ο πλοιοκτήτης να χρησιμοποιεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαινόντων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

3. Όταν ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, η προϋπόθεση υπό στοιχείο α' της περίπτωσης δ' ερευνάται στο πρόσωπο του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου, διευθύνοντος ή εντεταλμένου ή συμπράττοντος συμβούλου, διαχειριστή, νόμιμου εκπροσώπου και κάθε προσώπου εντολοδόχου για τη διοίκηση ή διαχείριση αυτού.

4. *[Η παράγραφος 4 του άρθρου τρίτου καταργήθηκε και οι παράγραφοι 5 και 6 αναριθμήθηκαν σε 4 και 5 αντίστοιχα με το άρθρο 25 παρ.3 Ν. 3450/2006 (ΦΕΚ Α' 64)]*

4 (5). Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ορίζεται ο κώδικας συμπεριφοράς ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων, αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων και των μέσων διανομής αυτών, ειδικότερα ζητήματα εποπτείας και λειτουργίας αυτών, κατηγορίες πλοίων που εξαιρούνται, η συχνότητα διαβίβασης στοιχείων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανάλογα με την κατηγορία δρομολογιακής γραμμής και δρομολογίων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5 (6). Ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και ανάλογων προσόντων, για το οποίο συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου.»

2.1.8 ΕΚΤΑΚΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ- ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-ΑΡΘΡΟ 7)

Περνάμε σε άλλη κατηγορία, την **έκτακτη δρομολόγηση πλοίου** και τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται:

1. Με απόφαση του Υπουργού επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου **1** του άρθρου τρίτου, να δρομολογηθεί επιβατηγό ή οχηματαγωγό, επιβατηγό ή φορτηγό, πλοίο, για την εκτέλεση συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων δρομολογίων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παράγραφο **2** του άρθρου τρίτου και πρόκειται να καλυφθούν έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες, οι οποίες δεν μπορεί να εξυπηρετηθούν εγκαίρως από τα **ήδη δρομολογημένα πλοία**.

2. Ομοίως με απόφαση του Υπουργού ή του αρμόδιου για τη δρομολόγηση οργάνου, το οποίο ορίζεται από τον Υπουργό, μπορεί να επιτρέπεται σε δρομολογημένα πλοία να εκτελούν έκτακτες προσεγγίσεις, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν συγκοινωνιακές ανάγκες για έκτακτους ή επείγοντες κοινωνικούς λόγους. **{1}**

[Η παρ.2 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 27 Ν. 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153)]

2.1.9 ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (ΝΟΜΟΣ 2932/01-ΑΡΘΡΟ 8)

1. Αν δεν υποβάλλονται εντός της προθεσμίας της παραγράφου **3** του άρθρου τέταρτου δηλώσεις για δρομολόγηση πλοίου ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών στις προβλεπόμενες στο νόμο αυτόν περιπτώσεις, ο Υπουργός μπορεί να συνάπτει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας τριών έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής.

3. Στην πρόσκληση αναφέρεται η προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, η διαδικασία, το όργανο και τα κριτήρια επιλογής των ενδιαφερομένων, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου ή των πλοίων, τυχόν υποχρεώσεις για παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφοράς, ο χρόνος διάρκειας της σύμβασης, τα δικαιώματα, οι υποχρεώσεις, οι όροι που εξασφαλίζουν τη διενέργεια τακτικών δρομολογίων και ασφάλεια μεταφοράς, οι περιπτώσεις μεταβολής των όρων της σύμβασης, η εγγυητική επιστολή, οι λόγοι μερικής ή ολικής κατάπτωσης αυτής, η σταδιακή κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης απόδοσή της στον εγγυητή, οι κυρώσεις για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων και ο ναύλος.

5. Αν δεν υποβληθούν προτάσεις ή οι υποβαλλόμενες προτάσεις δεν ικανοποιούν τις ανάγκες που περιγράφονται στην παράγραφο **1** ή προκύψουν ανάγκες λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων πλοίου που είχε δρομολογηθεί είτε με τακτική δρομολόγηση είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή κρίνεται απολύτως απαραίτητο για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης συγκοινωνιακών αναγκών, προκηρύσσεται, μετά από

γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως έξι ετών. Η προκήρυξη του διαγωνισμού δημοσιεύεται όπως ορίζεται στην παράγραφο 2. Η προκήρυξη περιλαμβάνει εκτός από τα στοιχεία της παραγράφου 3, όλα τα ουσιώδη στοιχεία που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς.

[Η παρ.5 τίθεται όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.2 του άρθρου 19 του Ν. 3409/2005 (ΦΕΚ Α' 273)]

6. Στις γραμμές που εξυπηρετούνται με σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας έχει εφαρμογή το άρθρο έβδομο. {1}

2.2 ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ένα άλλο πολύ σημαντικό κομμάτι της διαδικασίας είναι το Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών που έχει καθοριστεί με το Φ.Ε.Κ. 3331.1/ 1/1/2007. Το Δίκτυο καλύπτει όλους τους λιμένες της χώρας και χωρίζει τις ακτοπλοϊκές γραμμές σε κύριες και τοπικές, όπου κύρια είναι μια γραμμή που συνδέει λιμένες της ηπειρωτικής χώρας με νησιωτικούς λιμένες ή λιμένες μεταξύ νησιών που δεν ανήκουν στον ίδιο νομό και δεν είναι τοπική γραμμή και τοπική είναι αυτή που συνδέει λιμένες της ηπειρωτικής χώρας με νησιωτικούς λιμένες ή αποκλειστικά νησιωτικούς λιμένες που ανήκουν στον ίδιο νομό ή απέχουν μεταξύ τους τρία (3) ναυτικά μίλια ανεξαρτήτως διοικητικής υπαγωγής τους. Ουσιαστικά το Δίκτυο έχει καθοριστεί για να διασφαλίσει την συνοχή του νησιωτικού χώρου και την εδαφική συνέχεια της χώρας. Δηλαδή ελέγχεται αν:

- § Οι νησιωτικοί λιμένες που αποτελούν έδρα νομαρχίας ή επαρχείου να συνδέονται καθημερινά με ηπειρωτικά λιμάνια καθ' όλο το έτος με μια τουλάχιστον κύρια γραμμή.
- § Τα υπόλοιπα νησιά συνδέονται τουλάχιστον **3** φορές την εβδομάδα με νομαρχίες ή επαρχεία.
- § Τα νησιά που υπάγονται διοικητικά σε συγκεκριμένη περιφέρεια να συνδέονται μια φορά την εβδομάδα με την περιφέρεια.
- § Να εξυπηρετούνται επιπλέον συνδέσεις μεταξύ νησιών αν αυτό κριθεί απαραίτητο. {5}
- Το δίκτυο παρατίθεται στο παράρτημα.

2.3 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΜΕΙΟΔΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕ ΣΥΝΑΨΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ή ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΜΕΧΡΙ ΔΩΔΕΚΑ (12) ΕΤΩΝ.

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα παραθέσουμε ενδεικτικά κάποια κεφάλαια από έναν μειοδοτικό διαγωνισμό του Υ.Ε.Ν. για να δείξουμε τι ακριβώς ισχύει με βάση τη νομοθεσία. {6} Δεν αναφέρονται κεφάλαια για τις νομικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη γιατί οι διατάξεις είναι ίδιες με αυτές του **2932/2001**. Αναφέρονται τα δικαιολογητικά για την συμμετοχή στον διαγωνισμό, οι διαφορετικοί τύποι των πλοίων και το διάστημα των συμβάσεων που μπορεί να συνάψει το κάθε πλοίο καθώς και ο μαθηματικός τύπος που χρησιμοποιείται σαν βάση για την αναπροσαρμογή του μισθώματος, που είναι και σημείο διένεξης των πλοιοκτητών με το Υ.Ε.Ν.

2.3.1. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Στο διαγωνισμό γίνονται δεκτοί πλοιοκτήτες που αυτοί και τα πλοία τους πληρούν τις διατάξεις των άρθρων ένα και τρία του Ν. **2932/2001**, παριστάμενοι οι ίδιοι ή με τους νόμιμους εκπροσώπους τους με σχετική εξουσιοδότηση.

2.3.2. ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΤΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ

Αυτοί που επιθυμούν να λάβουν μέρος στο διαγωνισμό υποβάλλουν μέσα στην καθοριζόμενη από την προκήρυξη προθεσμία, αίτηση συμμετοχής στην οποία αναφέρεται το πλοίο ή τα πλοία που προσφέρονται για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής ή γραμμών όπως αναφέρονται στην προκήρυξη.

Στην αίτηση επισυνάπτονται εβδομαδιαίος πίνακας δρομολογίων κατά πλοίο και αναλυτική περιγραφή των δρομολογίων για το διάστημα κάθε έτους δρομολόγησης (που περιλαμβάνει ώρες αναχώρησης και άφιξης από/ προς κάθε λιμένα προσέγγισης), με σαφή αναφορά των διαστημάτων ακινησίας και τα ακόλουθα δικαιολογητικά - έγγραφα από τα οποία αποδεικνύεται η συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου τρίτου του Ν. **2932/2001** και τα οποία είναι έγγραφα που αφορούν τον πλοιοκτήτη, το πλοίο και λοιπά έγγραφα συμμετοχής στο διαγωνισμό.

2.3.3. ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

α) Έγγραφο Εθνικότητας.

β) Πιστοποιητικό Ασφαλείας ή Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης και επιπλέον, για τα Ταχύπλοα ή Δυναμικώς Υποστηριζόμενα Σκάφη, Άδεια Λειτουργίας για τους συγκεκριμένους λιμένες προσέγγισης.

γ) Πιστοποιητικό Καταμέτρησης.

δ) Υπεύθυνη δήλωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας περί εφαρμογής των απαιτήσεων του Π.Δ.152/2003 (Α'/124) και των όρων Συλλογικής Σύμβασης αλλά και των όρων περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης των πληρωμάτων των ταχυπλόων ή Δυναμικώς Υποστηριζόμενων Σκαφών σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας.

ε) Υπεύθυνη δήλωση του πλοιοκτήτη ή της πλοιοκτήτριας εταιρείας ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής των λιμένων προσέγγισης που αιτούνται.

στ) Βεβαίωση της αρμόδιας αρχής του κράτους νηολόγησης ότι το πλοίο συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στο κράτος - μέλος που είναι νηολογημένο.

ζ) Σε περίπτωση πλοίου που τελεί σε ακινησία ή μετασκευή (αποδεικνυόμενη από άδεια επίσημης Αρχής), ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης προσκομίζει όλα τα προβλεπόμενα στην παρούσα δικαιολογητικά, πλην του Πιστοποιητικού Ασφαλείας ή Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης και για ταχύπλοα ή Δυναμικώς Υποστηριζόμενα Σκάφη της άδειας λειτουργίας, τα οποία προσκομίζει το αργότερο μέχρι πέντε ημέρες πριν την έκδοση της σχετικής κατακυρωτικής απόφασης.

η) Βεβαίωση της Αρχής ή του Φορέα που εκδίδει τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του πλοίου για το έτος καθέλκυσής του, εφόσον αυτό δεν προκύπτει από τα υποβαλλόμενα έγγραφα της Αρχής ή του Φορέα.

θ) Στοιχεία δοκιμών ταχύτητας του πλοίου από το ναυπηγείο κατασκευής του ή σε περίπτωση μετασκευής του από το ναυπηγείο μετασκευής, με τα οποία θα τεκμηριώνεται η μέγιστη ταχύτητα την οποία είναι δυνατόν να επιτύχει το πλοίο σε ήρεμη θάλασσα (κατάσταση θάλασσας μέχρι **2** κατά **Douglas**), χωρίς ρεύματα και με ένταση ανέμου μέχρι **4 Beaufort**. Σε περίπτωση μετασκευής του πλοίου μετά τις δοκιμές αυτές, τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να είναι επικαιροποιημένα ανάλογα. Για το λόγο αυτό θα συνυποβάλλεται σχετική υπεύθυνη δήλωση

(άρθρου **8** του Ν. **1599/1986**) του πλοιοκτήτη για το εάν το πλοίο έχει υποστεί μετασκευή. Το παρόν δικαιολογητικό κατατίθεται μόνον από τους ενδιαφερόμενους για συμμετοχή στην Κατηγορία **1**.

Όσα από τα παραπάνω δικαιολογητικά (πλοιοκτήτη ή πλοίου) έχουν ήδη υποβληθεί στην Υπηρεσία με δήλωση δρομολόγησης δεν απαιτείται να επανυποβληθούν, εφόσον δεν έχει λήξει η ισχύς τους. Στην περίπτωση αυτή υποβάλλεται απαραίτητα σχετική έγγραφη δήλωση στην Επιτροπή διεξαγωγής του διαγωνισμού με φωτοαντίγραφα των εν λόγω δικαιολογητικών.

2.3.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Τα πλοία που θα λάβουν μέρος στον διαγωνισμό είναι τριών κατηγοριών και ανάλογα με τις κατηγορίες μεταβάλλεται το διάστημα που μπορούν να συνάψουν σύμβαση με το Υ.Ε.Ν.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ 1.:

Πλοία ηλικίας μέχρι και οκτώ (08) ετών (τα οποία έχουν κατελκυστεί μετά την 01/01/2000), που έχουν ταχύτητα σύμφωνα με την παράγραφο 5.θ τουλάχιστον 22 κόμβους καθώς και τα λοιπά απαιτούμενα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή.

Για τα πλοία αυτά μπορεί να συναφθεί Σύμβαση από δύο (2) μέχρι δώδεκα (12) έτη με αναπροσαρμογή ετησίου μισθώματος σύμφωνα με την μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή και σύμφωνα με τη Ρήτρα Καυσίμου που αναφέρονται στο παράρτημα VI.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ 2:

Πλοία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ηλικίας και ταχύτητας της κατηγορίας 1 αλλά έχουν τα λοιπά απαιτούμενα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή.

Για τα πλοία αυτά μπορεί να συναφθεί Σύμβαση, ως εξής:

α) Μέχρι **30** μήνες, εφόσον για το διάστημα αυτό πληρούνται οι απαιτήσεις ηλικίας της ισχύουσας νομοθεσίας και δηλώνεται ότι εντός **30** μηνών από την υπογραφή της σύμβασης το εν λόγω πλοίο θα αντικατασταθεί από πλοίο ηλικίας, ταχύτητας και λοιπών χαρακτηριστικών όπως στην παραπάνω Κατηγορία 1. Η σύμβαση για το νέο πλοίο θα είναι χρονικής διάρκειας εννέα (**09**) μέχρι δώδεκα (**12**) έτη από την ημερομηνία υπογραφής της αρχικής σύμβασης, και **β)** Μέχρι **21** μήνες, εφόσον για το διάστημα αυτό πληρούνται οι απαιτήσεις ηλικίας της ισχύουσας νομοθεσίας και δηλώνεται ότι εντός **21** μηνών από την υπογραφή της σύμβασης το εν λόγω πλοίο θα αντικατασταθεί από πλοίο ηλικίας, ταχύτητας και λοιπών χαρακτηριστικών όπως στην παραπάνω Κατηγορία 1. Η σύμβαση για το νέο πλοίο θα είναι χρονικής διάρκειας πέντε (**05**) μέχρι εννέα (**09**) έτη από την ημερομηνία υπογραφής της αρχικής σύμβασης. Μέχρι έξι μήνες πριν την λήξη της αρχικής σύμβασης να προσκομισθούν στην Υπηρεσία στοιχεία τεκμηρίωσης υλοποίησης της υποχρέωσης του αναδόχου για αντικατάσταση του αρχικού πλοίου με νέο.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ 3:

Κάθε πλοίο που δεν ανήκει σε καμία από τις παραπάνω κατηγορίες 1 και 2. Απαιτούμενα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή.

Για τα πλοία αυτά μπορεί να συναφθεί Σύμβαση για οκτώ (**08**) μήνες, η οποία δύναται σε ειδικές περιπτώσεις να παρατείνεται για χρονικό διάστημα μέχρι τεσσάρων (**04**) μηνών.

Στην περίπτωση αυτή το ανώτατο μίσθωμα του είναι το αναφερόμενο στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (Κατηγορία 3).

Για την πρόταση κατακύρωσης και με απόλυτο σειρά επιλογής τη σειρά των κατηγοριών που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο (i), λαμβάνεται ως κριτήριο:

α) Στην περίπτωση που πλοίο ή πλοία της ίδιας κατηγορίας πληροί (ούν) όλα τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή τότε επιλέγεται το πλοίο για το οποίο έχει υποβληθεί η χαμηλότερη συνολική ετήσια οικονομική προσφορά για την πρώτη ετήσια μισθούμενη δρομολογιακή περίοδο. Στη περίπτωση πλοίων της κατηγορίας 1, για σύμβαση δυο (2) ή περισσότερων και μέχρι δώδεκα (12) ετών, εκτός των αναφερομένων στο προηγούμενο εδάφιο και ανεξάρτητα από τον χρονική διάρκεια της προσφοράς, επιλέγεται το πλοίο για το οποίο έχει υποβληθεί η χαμηλότερη συνολική ετήσια οικονομική προσφορά για την πρώτη ετήσια μισθωμένη δρομολογιακή περίοδο.

Εάν οι προσφορές συμπίπτουν μεταξύ τους, τότε επιλέγεται εκείνο το πλοίο που συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη βαθμολογία προσόντων σύμφωνα με τα στοιχεία των πινάκων που έχουν ήδη ανακοινωθεί.

β) Στην περίπτωση που τα προσφερόμενα πλοία δεν πληρούν όλα τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή, τότε επιλέγεται το πλοίο με την συμφερότερη προσφορά δηλαδή το μικρότερο λόγο οικονομικής τιμής προσφοράς προς βαθμολογία προσόντων σύμφωνα με τα στοιχεία των πινάκων που έχουν ήδη ανακοινωθεί. Για τα πλοία αυτά μπορεί να συναφθεί Σύμβαση για οκτώ (8) μήνες, η οποία δύναται σε ειδικές περιπτώσεις να παρατείνεται για χρονικό διάστημα μέχρι τεσσάρων (04) μηνών. Στην περίπτωση αυτή το ανώτατο μίσθωμα του είναι το αναφερόμενο στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (Κατηγορία 3).

26. Στο τέλος του διαγωνισμού συντάσσεται από την Επιτροπή τελικό πρακτικό, στο οποίο επισυνάπτονται οι πίνακες προσφορών όσων έχουν λάβει μέρος στο διαγωνισμό, καθώς επίσης και οι τυχόν υποβληθείσες ενστάσεις και οι αποφάσεις της Επιτροπής επί αυτών. Τα παραπάνω διαβιβάζονται από τον Πρόεδρο του διαγωνισμού, στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής μέσα σε σαράντα οκτώ **(48)** ώρες από την λήξη των διαδικασιών του διαγωνισμού.

27. Μετά το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών δεν επιτρέπεται να γίνουν αντιπροσφορές.

2.3.5 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI- ΕΤΗΣΙΑ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΜΙΣΘΩΜΑΤΟΣ

1. Μεταβολή δείκτη τιμών Καταναλωτή

Το μίσθωμα αυξομειώνεται ετησίως βάσει της ποσοστιαίας μεταβολής του επίσημου Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ)

2. Ρήτρα Καυσίμου

Το μίσθωμα αυξομειώνεται ετησίως βάσει Ρήτρας Καυσίμου, που αφορά το καύσιμο που χρησιμοποιεί κάθε πλοίο, σύμφωνα με την ποσοστιαία μεταβολή της τιμής του καυσίμου, σταθμισμένη με συντελεστή **0,30** αφαιρούμενης της ποσοστιαίας μεταβολής του επίσημου Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ίδιας χρονικής περιόδου. Ως βάση μέτρησης της ποσοστιαίας μεταβολής καυσίμου λαμβάνεται η τιμή του καυσίμου κατά το χρόνο υπογραφής της σύμβασης.

Σύμφωνα με τα παραπάνω η ποσοστιαία μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή

ορίζεται ως ακολούθως:

$$ΜΔΤΚ = [(ΔΤΚ_1 - ΔΤΚ_0) / ΔΤΚ_0] * 100$$

και η Ρήτρα Καυσίμου ορίζεται ως ακολούθως:

$$ΡΚ = [(ΤΚ_1 - ΤΚ_0) / ΤΚ_0] * 100 * 0,30 - ΜΔΤΚ$$

Όπου:

ΜΔΤΚ = Ποσοστιαία Μεταβολή Δείκτη Τιμών Καταναλωτή σε κάθε έτος της σύμβασης

(%) ΡΚ = Ρήτρα Καυσίμου σε κάθε έτος της σύμβασης

(%) ΤΚ₀ = Η τιμή του καυσίμου κατά το χρόνο της υπογραφής της σύμβασης / κατά την έναρξη κάθε επόμενου έτους της σύμβασης

ΤΚ₁ = Η τιμή του καυσίμου στο τέλος του πρώτου έτους / στο τέλος κάθε επόμενου έτους της σύμβασης

ΔΤΚ₀ = Η τιμή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτών κατά το χρόνο της υπογραφής της σύμβασης / κατά την έναρξη κάθε επόμενου έτους της σύμβασης

ΔΤΚ₁ = Η τιμή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτών στο τέλος του πρώτου έτους / στο τέλος κάθε επόμενου έτους της σύμβασης.

3. Το Μίσθωμα αναπροσαρμόζεται ετησίως όπως παρακάτω: Νέο Μίσθωμα = Παλιό Μίσθωμα * **(100 + ΜΔΤΚ + ΡΚ)/100**

2.3.6. ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΕΣ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τα προσόντα των πλοίων καθορίζονται με την χρήση του παρακάτω υπολογισμού {7}:

α. Ο αριθμός επιβατών χειμώνα που αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη γραμμή επί συντ. **0.02**

β. Ο αριθμός επιβατών θέρους επί συντ. **0.02**. Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότερες από μια μεταφορικές ικανότητες του πλοίου θα λαμβάνεται υπ' όψιν η αναφερόμενη στη συγκεκριμένη κατηγορία πλου για τον οποίο πρόκειται να μισθωθεί το πλοίο.

γ. Ο αριθμός κλινών των επιβατών ανεξαρτήτως θέσεως επί συντ. **0.04**

δ. Η διαφορά των ετών ηλικίας κάθε πλοίου από την ηλικία του παλαιότερου, επί συντ. **2**

ε. Τα καθίσματα αεροπορικού τύπου επί συντ. **0.02**

στ. Η επιφάνεια χώρου οχημάτων σε τ.μ. επί συντ. **0.04**

ζ. Το ολικό μήκος του πλοίου σε μέτρα επί συντ. **0.04**

Τελικά αθροίζονται τα επί μέρους γινόμενα και από το σύνολο προκύπτει η βαθμολογία των προσόντων κάθε πλοίου.

Η βαθμολογία αυξάνεται κατά:

- ποσοστό **2%** σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει και χρησιμοποιεί σύστημα σταθεροτήτων.
- ποσοστό **2%** σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει και χρησιμοποιεί εγκατάσταση κλιματισμού.
- ποσοστό **2%** σε περίπτωση που το πλοίο διαθέτει και χρησιμοποιεί πρωραία έλικα ή άλλο σύστημα ελιγμών.

Η βαθμολογία αυτή μειώνεται κατά **10%** εφόσον υποβληθεί υπεύθυνη δήλωση ότι δεν δύναται να αντικατασταθεί το πλοίο σε περίπτωση ακινησίας.

Επίσης:

- Κατά ποσοστό **1%** στην περίπτωση που το ποσοστό των ανεκτέλεστων δρομολογίων επί του συνόλου των προγραμματισμένων δρομολογίων κυμαίνεται από **1-5 %**.
- Κατά ποσοστό **2%** στην περίπτωση που το ποσοστό αυτό κυμαίνεται από **5,1-10 %**.
- Κατά ποσοστό **3%** στην περίπτωση που το ποσοστό υπερβαίνει το **10,1%**.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2

1. ΦΕΚ Α' 145 (Νόμος 2932/2001), «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (Ιούνιος)

2. ΦΕΚ Β' 556 (Αριθμ. Απόφασης 3323/1.1.2006), «Τροποποίηση-Συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 3323/1.1.05/ 26.5.2005 Απόφασης: Ανώτατες Επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην ταχυδρομικών αποστολών, πλοίων Ακτοπλοΐας κατα σύνδεση και κατα κατηγορία πλοίου (Β' 718)» (Μάιος)

3. ΦΕΚ 76 (Αριθμ. Απόφασης 3332/2.1.2006), «Καθορισμός του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης δρομολόγησης πλοίου, του περιεχομένου αυτής και των εγγράφων που συνυποβάλλονται με αυτή» (Ιανουάριος)

4. ΦΕΚ 79-Προεδρικό Διάταγμα Αρ. 52 (2005), «Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) σύμφωνα με την οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14 Απριλίου 2003- L 123/22/ 17.05.2003» (Μάρτιος)
(Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών...Αρ. πρωτοκόλου: 3327.1/41/07).

5. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής, Δ.Θ.Σ. (2007) Αρ. Πρωτ. 3331.1/01/07, «Καθορισμός Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και Διάκριση Τακτικών Δρομολογιακών Γραμμών σε Κατηγορίες», (Οκτώβριος)

6. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Διεύθυνση Μεταφορών-Τμήμα Άγονων Γραμμών, Αρ. Πρωτ.: ΔΜ/Φ.231.01/11184 (2007), «Προκήρυξη Μειοδοτικού Διαγωνισμού για την Εξυπηρέτηση Δρομολογιακών Γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας Διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών» (Νοέμβριος)

7. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής, Δ.Θ.Σ., Τμήμα Β', Αρ. Πρωτ.: 3327.1/79/07 (2007), «Επανάληψη Μειοδοτικών Διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση Δρομολογιακών Γραμμών με σύνοψη

σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών.», (Νοέμβριος), άρθρο 45

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

3. ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Στην συνέχεια θα αναφερθούμε στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν διαγωνισμού. Ακολουθούν δύο πίνακες γιατί παλαιότερα, διαγωνισμοί διενεργούνταν και από το Υ.Ε.Ν. και από το Υπουργείο Αιγαίου. Ακόμα οι συμβάσεις ισχύουν παρά την συνένωση των δύο υπουργείων σε ένα υπέρ-υπουργείο. Ο πρώτος πίνακας είναι οι επιδοτήσεις που δίνει το Υ.Ε.Ν. {1} και ο δεύτερος είναι αυτές που ανήκουν στην δικαιοδοσία του Υπουργείου Αιγαίου.{2}

Πίνακας 2: Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας Κατόπιν Διενέργειας Διαγωνισμών Έτους 2006 από το Υ.Ε.Ν.

Πηγή: Υ.Ε.Ν. , Τμήμα Επιδοτούμενων Γραμμών

Α/Α	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
1	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑ	20.600,00	ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ
	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	14.000,00	ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ
	ΛΗΜΝΟΣ -ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ - ΚΑΒΑΛΑ	24.396,00	ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ
2	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ- ΛΗΜΝΟΣ	12.979,00	ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ
4	ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	2.636,16	ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε.
5	ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ -ΙΚΑΡΙΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ (ή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ	5.976,60	ΣΑΜΗ Ν.Ε.

6	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	11.954,00	ANEN LINES
	ΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	7.065,00	ANEN LINES
	ΓΥΘΕΙΟ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	6.180,00	ANEN LINES
	Ν.ΒΟΙΩΝ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1.800,00	ANEN LINES
	Ν. ΒΟΙΩΝ - ΚΥΘΗΡΑ	490,00	ANEN LINES

7	ΠΑΛΛΙΟΧΩΡΑ - ΓΑΥΔΟΣ	1.663,20	ΑΝΕΔΥΚ Α.Ε.
8	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ -ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ	2.700,00	ΚΑΤΕΧΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ν.Ε.
9	ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ	535,00	ΑΣΠΙΩΤΗΣ ΛΑΙΝΣ
	ΣΙΔΑΡΙ ή ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ -ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	356,00	ΑΣΠΙΩΤΗΣ ΛΑΙΝΣ
10	ΙΕΡΙΣΣΟΣ - Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	505,26	ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

11	ΔΑΦΝΗ -Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	280,00	ΜΙΚΡΟΑΘΩΣ Ν.Ε
12	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	1.000,00	ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ν.Ε
13	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ -ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ -ΤΗΛΟΣ - ΣΥΜΗ - ΡΟΔΟΣ	27.000,00	ΚΑΣΟΣ Ν.Ε. ΙΚΑΡΙΑ Ν.Ε. ΡΟΔΑΝΘΗ Α Ν.Ε.
14	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΘΗΡΑ	6.842,00	ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ν.Ε
15	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ -ΘΗΡΑ ΑΝΑΦΗ	4.742,00	ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ν.Ε

16	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	14.014,00	ΣΑΜΗ Ν.Ε.
17	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΜΗΛΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ	10.288,52	ΣΑΜΗ Ν.Ε.
18	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ ή ΑΙΓΙΑΛΗ	8.000,00	BLUE STAR FERRIES
19	ΚΑΣΤΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	420,00	ΓΙΑΝΝΟΥΤΣΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΙ ΓΙΑΝΝΟΥΤΣΟΣ ΠΕΤΡΟΣ
20	ΚΑΛΑΜΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	120,00	ΓΙΑΝΝΙΩΤΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΙ ΓΙΑΝΝΙΩΤΗ ΔΗΜΗΤΡΑ

21	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ -ΔΟΝΟΥΣΑ -ΚΑΤΑΠΟΛΑ ή ΑΙΓΙΑΛΗ	8.977,00	ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ν.Ε
----	--	----------	--------------

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πίνακας 3: Επιδοτούμενες Ακτοπλοϊκές Γραμμές Με Συμβάσεις Ανάθεσης Υπηρεσίας Αρμοδιότητας του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής						
Πηγή: Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Τμήμα Άγονων Γραμμών						
Περίοδος από 1/11/2007 έως 31/10/2008 από 1/03/2007 έως 31/10/2014. Η δαπάνη προϋπολογίζεται για το έτος 2008. (Λέσβος)						
A/A	Εκτελούμενη Δρομολογιακή Γραμμή	Συχνότητα Δρομολογίων	Δρομολόγια	Μίσθωμα/ Δρομολόγιο	Όνομα Πλοίου	Δαπάνη σε ευρώ
1	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ ή ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/2007 έως 31/10/08. Το δρομολόγιο δεν θα εκτελείται από 1/11/07 έως 12/12/07 και από 17/1/08 έως 3/4/08	52	38.500 €	Ε/Γ-Ο/Γ «Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ & "ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ". Μέχρι 24/6/07. το δρομ. εκτελούσε το Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ με 31.900 € και από 25/6/07 έως 31/10/07 με 38.500€, σε αντικατάσταση του Ε/Γ-Ο/Γ «Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ "	1.801.800 €
2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα τη θερινή περίοδο από 1/5 έως 30/9. Διάρκεια σύμβασης έως 31/10/2008	22	43.980 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ" & "ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ." Μέχρι 31/10/07 εκτελείται από το Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ σε αντικατάσταση του Ε/Γ-Ο/Γ «Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ".	967.560 €
3	ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ και επιστροφή	5 δρομ. / εβδομάδα τις εργάσιμες ημέρες & 2 δρομολόγια μήνα για μεταφορά καυσίμων και οχημάτων φορτίων από 8/6/07 έως 31/10/07. Παράταση σύμβασης έως 29/2/08. Νέα προκήρυξη 8/1/08	284	2.500 €	Ε/Γ - Ο/Γ ΑΙΟΛΙΣ	710.000 €

4α	ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20ης Νοεμβρίου 2006. Εκκρεμεί στο ελεγκτικό συνέδριο	52	18.842 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ μέχρι 10/6/07. Από 11/6/07 το Ε/Γ-Ο/ΓΣΑΜΟΘΡΑΚΗ έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού χωρίς επιδότηση. Το δρομολόγιο θα εκτελείται έως 30/11/07 χωρίς επίδότηση	612.365 €
4β	ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20ης Νοεμβρίου 2006. Εκκρεμεί στο ελεγκτικό συνέδριο	52	18.842 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ μέχρι 10/6/07. Από 11/6/07 το Ε/Γ-Ο/ΓΣΑΜΟΘΡΑΚΗ ως ανωτέρω. Το δρομολόγιο από 1/10/07 δεν πραγματοποιείται.	612.365 €
5	ΨΑΡΑ-ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ	6 δρομολόγια / εβδομάδα και 2 δρομολόγια/μήνα για μεταφορά καυσίμων και οχημάτων φορτίων από 1/3/07 έως 31/10/08	336	5.390 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ»	1.811.040 €
6	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ-ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	4 δρομολόγια την εβδομάδα τις εργάσιμες ημέρες 2 δρομολόγια / μήνα (μεταφορά καυσίμων και οχημάτων φορτίων) από 1/3/07 έως 31/10/09	232	1.450 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΙΙΙ»	336.400 €
7	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ - ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09 (Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή και Κυριακή) Προσέγγιση σε Φαρμακονήσι 2 φορές / μήνα	208	7.150 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ"	1.487.200 €

8	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/2007 έως 31/10/08	156	950 €	Ε/Γ-Δ/Ρ «ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ»	148.200 €
9	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/2007 έως 31/10/08	156	850 €	Ε/Γ-Δ/Ρ «ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ»	132.600 €
10	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ και επιστροφή	5 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08 .	260	4.400 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ»	1.144.000 €
11	ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ - ΤΡΑΠΑΛΟΥ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα	156	730 €	Ε/Γ-Δ/Ρ «ΜΑΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣ»	113.880 €
12	ΛΕΒΙΘΑ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΒΙΘΑ	1 δρομολόγιο /εβδομάδα από 25/6/07 έως 31/10/07 . Παρατάθηκε έως 29/1/08 . Νέα προκήρυξη 8/1/08	52	300 €	Α/Κ Π/Κ ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΕΒΙΘΟΥ	16.380 €

13	ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΜΑΡΑΘΙ-ΛΕΙΨΟΙ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/09 και ένα επιπλέον από 1/6 έως 30/9 . Με ανάθεση ένα (1) επιπλέον δρομολόγιο από 22/11/07 έως 29/2/08 . Νέα προκήρυξη 8/1/08	70	690 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΛΑΜΠΗ ΙΙ"	48.300 €
14	ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα και 1 δρομολόγιο /εβδομάδα ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ σε ανταπόκριση από Πειραιά. Σύμβαση από 1/3/07 έως 31/10/09	208	1.000 €	Ε/Γ- Δ/Ρ "ΠΑΤΜΟΣ ΣΤΑΡ"	208.000 €
15	ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα Προσέγγιση σε Φαρμακονήσι ανά 15 ημέρες, από 1/3/07 έως 16/5/07 και από 17/5/07 έως 31/10/2014	104	880 1080	Ε/Γ - Δ/Ρ "ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ" Αντικαταστάθηκε με νέο πλοίο κατηγορίας 1 το Ε/Γ-Τ/Ρ "ANNA ΕΞΠΡΕΣ" με αναπροσαρ-μογή του μισθώματος σε 1080 € από 17/5/07 έως 31/10/2014	112.320 €
16	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ και επιστροφή	3 δρομολ./εβδομάδα από 1/11 - 30/9 εκάστου έτους 5 δρομολ./εβδομάδα από 1/05 - 31/10 τη θερινή περίοδο. Τριετής σύμβαση από 1/3/07 μέχρι 31/10/09	208	500 €	Ε/Γ-Δ/Ρ «ΜΑΝΙΑΪ»	104.000 €

17	ΚΑΛΥΜΝΟΣ- ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09	156	3.500 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ»	546.000 €
18	ΝΙΣΥΡΟΣ – ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08	208	420 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ"	87.360 €
19	ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟΣ- ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-(ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ)-ΧΑΛΚΗ- ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα όλο το χρόνο και 1 επιπλέον δρομολόγιο από 1/6 – 15/9 . Τα δύο(2) τουλάχιστον εξ αυτών των δρομολογίων θα είναι συνέχεια των δρομολογίων ΠΕΙΡΑΙΑ- ΣΗΤΕΙΑΣ. Δύο προσεγγίσεις σε Διαφάνι . Σύμβαση από 8/6/07- 31/10/08	172	14.165 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.» και «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ»	2.436.380 €
20	ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09	104	1.200 €	Ε/Γ-Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ"	124.800 €
21	ΚΩΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ- ΤΗΛΟΣ-ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	2 δρομολόγια/εβδομάδα. Επαναπροκηρύχθηκε ο άγονος διαγωνισμός της 16-3-07 στις 25/5/07 . Νέα προκήρυξη 8/1/08	104	15.000 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού. 31/10/07 παρατάθηκε η σύμβαση 'εως 29/2/08	1.664.000 €

22	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ(ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα.Επαναπροκηρύχθηκε ο άγονος διαγωνισμός της 16-3-07 στις 25/5/07 . Νέα προκήρυξη 8/1/08	156	6.500 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού 31/10/07 παρατάθηκε η σύμβαση 'εως 29/2/08	1.170.000 €
23	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ (ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα . Το δρομολόγιο θα εκτελείται πρωινές ώρες από ΡΟΔΟ και βράδυ από ΚΑΣΤ/ΖΟ με ταχύπλοο από 11/6 έως 15/9 . Επαναπροκηρύχθηκε ο άγονος διαγωνισμός της 16-3-2007 στις 25/5/07 . Νέα προκήρυξη 8/1/08	24	8.100 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ	194.000 €
24	ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα. Τα δρομολόγια από 11/6/07 έως 31/10/07 εκτελούνται σύμφωνα με το διαγωνισμό της 25/5/07 . Παράταση σύμβασης έως 29/2/08 . Νέα προκήρυξη 8/1/08	208	770 €	Ε/Γ-Δ/Ρ ΝΗΣΟΣ ΧΑΛΚΗ & ΕΞΙΠΡΕΣ ΝΙΚΟΣ.	160.160 €
25	ΚΑΣΟΣ-ΦΟΙΝΙΚΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα με παραμονή στο ΦΟΙΝΙΚΙ εξι (6) ώρες από 1/3/07 έως 31/10/08	208	580 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΘΗΝΑ"	120.640 €
26	ΔΙΑΦΑΝΙ-ΠΗΓΑΔΙΑ(ΚΑΡΠΑΘΟΥ) και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08	208	550 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΥΣΟΒΑΛΛΑΝΤΟΥ"	114.400 €

27	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα από 8/6/2007 έως 31/10/08	104	4.600 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ»	478.400 €
	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/2007 έως 31/10/08	52	4.600 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ"	239.200 €
28	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο Λαύριο	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/08	52	7.500 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ»	390.000 €
	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο ΛΑΥΡΙΟ	2 δρομολόγια / εβδομάδα από 8/6/2007 έως 31/10/08	104	7.500 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ»	780.000 €
29	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια /εβδομάδα από 8/6/2007 έως 31/10/08 . Σε δύο δρομολόγια δεν θα γίνεται προσέγγιση σε ΠΑΡΟ	156	12.700 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ»	1.981.200 €
30	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΕΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΕΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/08	52	12.700 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ»	660.400 €
31	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΕΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-	2 δρομολόγια / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/08	108	15.100 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ»	1.630.800 €

	ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ και επιστροφή					
32	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/08	52	15.120 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ»	786.240 €
33	ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ και επιστροφή	6 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08	312	4.400 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΕΞΠΡΕΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ»	1.372.800 €
34	ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08	208	6.050 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΑΡΣΙΝΟΗ"	1.258.400 €
35	ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ-ΘΗΡΑ	3 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08	156	2.750 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΑΡΣΙΝΟΗ"	429.000 €
36	ΘΗΡΑ-ΙΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ-ΘΗΡΑ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα για το διάστημα από 1/6 - 31/8 μέχρι 31/10/08	12	5.780 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΑΡΣΙΝΟΗ"	69.360 €

37	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΗΛΟΥ-ΨΑΘΗ ΚΙΜΩΛΟΥ και επιστροφή	2 δρομολόγια / ημέρα από 1/11 – 31/5/ με υποχρέωση εκτέλεσης ενός (1) επιπλέον δρομολογίου /ημέρα χωρίς επιδότηση. Δύο δρομολόγια την ημέρα, με υποχρέωση εκτέλεσης άλλων μη επιδοτούμενων από 1/6-31/10 .Δ.Σ. 1/3/07-31/10/09	730	580 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ»	423.400 €
38	ΘΗΡΑΣΙΑ- ΘΗΡΑ και επιστροφή	5 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/2007 έως 31/10/09	260	1.040 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ "ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ"	270.400 €
39	ΘΗΡΑΣΙΑ-ΟΙΑ ΘΗΡΑΣ (Ρίβα- Κόρφος-Αμμούδι) και επιστροφή	3 δρομολόγια / ημέρα από 1/3/07 έως 31/10/08	1095	90 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΘΗΡΑΣΙΑ"	98.550 €
40	ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΙΝΑΡΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/07. Παράταση σύμβασης έως 29/2/08.	52	400 €	Α/Κ-Π/Κ «ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» Υποβλήθηκε δήλωση αντικατάστασης του πλοίου με νέο	20.800 €
41	ΡΟΔΟΣ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/2007 έως 31/10/07 (θερινή περίοδο μόνο). Νέα προκήρυξη 8/1/08	52	14.750 €	BLUE STAR 2	767.000 €
42	ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΤΗΛΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/09 και ένα επιπλέον 15/6 έως 15/9 χωρίς επιδότηση	52	4.230 €	Ε/Γ -Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ"	219.960 €

43	ΞΗΡΟΚΑΜΠΟΣ ή ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΡΟΥ-ΜΥΡΤΙΕΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	3 δρομολόγια / εβδομάδα	156	580 € 650 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΜΑΡΙΑ". Αντικαταστάθηκε από 25/5/07 με νέο πλοίο κατηγορίας 1 Ε/Γ-Δ/Ρ "ANNA ΕΞΙΠΡΕΣ" με αναπροσαρμογή του μισθώματος σε 650 €. Διάρκεια σύμβασης έως 31/10/2014	101.400 €
44	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ- ΛΗΜΝΟΣ- ΜΥΤΙΛΗΝΗ - (ΧΙΟΣ- ΣΑΜΟΣ)	1δρομ/γιο/εβδομάδα και επιπλέον 1 δρομολόγιο από 15/6 έως 15/9 χωρίς επιδότηση. Εκκρεμεί στο ελεγκτικό συνέδριο	52	24000€ (25.196)€	Ε/Γ-Ο/Γ "ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ" ' από 12/6/07 έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20/11/06. Το δρομολόγιο εκτελείται ελεύθερα από 1/10 - 30/11/07	1.310.192 €
45	ΝΑΞΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ- ΝΑΞΟΣ με ελεύθερη υποχρεωτική προσέγγιση στη Αμοργό, σε συνέχεια δρομολογίου από Πειραιά	2 δρομολόγια/εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09	104	14.300 €	Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR ΝΑΞΟΣ	1.487.200 €
46	ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ	2 δρομ/εβδομάδα με ανάθεση και 5 δρομ/εβδ. Ελεύθερα από 19/11/07 έως 29/2/08. Προκηρύχθηκε για 8/1/08	104	20.000 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ	
47	ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ	3 δρομ/εβδομάδα. Προκηρύχθηκε για 8/1/08	156		Ε/Γ	
48	ΘΥΜΑΙΝΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ	10 δρομ/εβδομάδα.	520		Ε/Γ	
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ						31.758.852 €

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 3

1.Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (2007), «Επιδοτούμενες Ακτοπλοϊκές Γραμμές με Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας απο 1/11/2007 έως 31/10/2008» (Δεκέμβριος)

2. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (2006), «Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας κατόπιν Διενέργειας διαγωνισμού έτους 2006»

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Είναι σύνηθες φαινόμενο στην Ελληνική επικράτεια το να υπάρχουν προβλήματα και διαμαρτυρίες για τους Ελληνικούς νόμους καθώς και για γραφειοκρατία. Η Ακτοπλοΐα δεν αποτελεί εξαίρεση σε αυτό. Στην προσπάθεια παράθεσης των κυριότερων προβλημάτων που θα ακολουθήσει, τις περισσότερες θα αναφέρουμε τις απόψεις και τα προβλήματα των πλοιοκτητών που ασχολούνται με τον κλάδο. Αυτό γίνεται γιατί ο σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διαπιστωθούν οι επενδυτικές ευκαιρίες στον χώρο που εξετάζουμε και όχι ότι συμεριζόμαστε ή επικροτούμε οποιαδήποτε προσωπική θέση. Παρ' όλα αυτά, τα πρακτικά προβλήματα στην νομοθεσία είναι υπαρκτά.

1) Η νομοθεσία στην Ελληνική Ακτοπλοΐα γίνεται όλο και πιο περίπλοκη και δυστυχώς πολλές φορές γραφειοκρατική. Ένα παράδειγμα στο τελευταίο είναι οι απαιτήσεις για να μπορέσει μια πλοιοκτήτρια εταιρία να λάβει μέρος στον διαγωνισμό για τις επιδοτούμενες γραμμές {1}. Από τον πλοιοκτήτη ζητούν βεβαίωση ποινικού μητρώου, βεβαιώσεις για την οικονομική του ακεραιότητα, βεβαιώσεις ότι έχει εκπληρώσει τις φορολογικές του υποχρεώσεις και πολλές άλλες βεβαιώσεις και χαρτιά. Σε συζήτηση μάλιστα με έναν πλοιοκτήτη και με στελέχη ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων που ασχολούνται με τις επιδοτούμενες γραμμές αναφέρθηκαν πολλά παράπονα για την οργάνωση των διαγωνισμών αυτών. Πρώτο, το μεγάλο πρόβλημα της συγκέντρωσης των δικαιολογητικών που κοστίζει πολλές εργατοώρες στις εταιρίες. Μάλιστα, επειδή κάποιες από αυτές είναι μικρές εταιρίες, με λίγο προσωπικό και τα ίδια άτομα επωμίζονται πολλές και διαφορετικές εργασίες, το πρόβλημα διογκώνεται. Συγκεκριμένα, ανέφεραν ότι ένας υπάλληλος μπορεί να απασχολείται αποκλειστικά με αυτό για παραπάνω από μια εβδομάδα. Ουσιαστικά οι πλοιοκτήτες από την μεριά τους

έχουν να προτείνουν μια απλή λύση: Τα χαρτιά αυτά έτσι κι αλλιώς βρίσκονται στην κατοχή του κράτους από προηγούμενες υποχρεώσεις. Πρότειναν λοιπόν να μεταφέρονται από την μια υπηρεσία στην άλλη αυτόματα, χωρίς να πρέπει κάποιος να τα πάρει από το ένα γραφείο και να το πάει σε ένα άλλο.

2) Στο άρθρο 4, παρ. 3 του **2932/01 {1}** αναφέρεται ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να δηλώσουν ενδιαφέρον για την δρομολόγηση πλοίου μέχρι τις **31/1** κάθε χρονιάς. Στην παρ. 5 αναφέρονται οι διαδικασίες όταν προκύψει καθυστερημένη κατάθεση ενδιαφέροντος. Αναφέρεται συγκεκριμένα: “β) ικανοποιούνται συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία με τακτική δρομολόγηση ή συμβάσεις του άρθρου όγδοου”.

Πρακτικά μεταφράζεται με τον εξής τρόπο: Ένας πλοιοκτήτης ενδιαφέρεται να εισέλθει στην γραμμή Πειραιά-Πάρο-Νάξο-Ίο. Αν υπάρχει κοινωνική ανάγκη, το Υπουργείο μπορεί να τον υποχρεώσει να συνεχίσει το δρομολόγιο και για το λιμάνι π.χ. της Δονούσας. Προφανώς καταδεικνύει τον κοινωνικό ρόλο του κράτους, ώστε να υπάρχει πάντα σύνδεση των “άγονων νησιών” με την υπόλοιπη Ελλάδα αλλά δεν συμφέρει τις επιχειρήσεις ενώ σίγουρα αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για επενδύσεις.

3) Η Συνθήκη της Στοκχόλμης **{2}** εισήλθε στο Ελληνικό Δίκαιο και θεωρήθηκε μεγάλη νίκη των εφοπλιστών. Η Συνθήκη είναι υποχρεωτική και θα αρχίσει να ισχύει από το έτος **2010**. Οποιοδήποτε πλοίο λοιπόν το **2010** πρέπει να συμμορφωθεί στις απαιτήσεις της. Μιλώντας πρακτικά και για χάριν κατανόησης, ας πούμε ότι μια εταιρεία έχει στην ιδιοκτησία της ένα επιβατηγό πλοίο που **2008** φτάνει την **30-ετία**. Με τον παλιό νόμο (**2932/01**) θα έπρεπε να αποσυρθεί. Με τον καινούριο (Σ.τ.Σ.) πρέπει να συμμορφωθεί στις καινούριες απαιτήσεις. Αλλά η Στοκχόλμη δεν μπορεί να ισχύσει νωρίτερα από το **2010** για κανέναν πλοιοκτήτη. Και ο **2932/01** δεν ισχύει πια. Υπάρχει λοιπόν νομικό κενό για το τι θα ισχύει. Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων με απόφασή της αναγκάζει τις εταιρείες να περνάνε Στοκχόλμη από τη στιγμή που τα πλοία τους

φθάνουν τα **30** χρόνια. Είναι πραγματικά παράδοξο το να έχει καταργηθεί ένας νόμος και να συνεχίζεται, σε αυτές τις περιπτώσεις, να εφαρμόζεται. Μπορεί να ακούγεται απλό, δηλαδή “αφού θα γίνει το **2010** γιατί να μην γίνει από τώρα;” αλλά ουσιαστικό σημαίνει: Ένα Ε/Γ-Ο/Γ με μεταφορική δυνατότητα **40** φορτηγών και **1600** επιβατών πρέπει να εγκαταστήσει διάφορες πόρτες στεγανότητας και να κλείσει κάποιους χώρους για να ικανοποιεί την Στοκχόλμη. Αυτόματα το πλοίο έχει νέα μεταφορική ικανότητα **35** φορτηγών και **1400** επιβατών, αφού πολλοί ελεύθεροι χώροι κλείνουν αναγκαστικά. Ουσιαστικά ομιλούμε για **5** φορτηγά και **200** επιβάτες λιγότερους σε κάθε ταξίδι για χρονική περίοδο δύο ετών, χωρίς να μπορεί να στηριχθεί νομικά, δηλαδή για ένα σημαντικά μικρότερο κέρδος για τις εταιρείες.

4) Ένας άλλος τομέας που έχει προκαλέσει ενστάσεις είναι ο όρος των προκηρύξεων μειοδοτικών διαγωνισμών για τις επιδοτούμενες γραμμές που αναφέρει ότι σε νησιά που έχουν κάτω από χίλιους μόνιμους κατοίκους οι μεταφορές είναι δωρεάν **{3}**. Το πρόβλημα δεν έγκειται εδώ. Η ανάδοχη εταιρία αναλαμβάνει την δωρεάν μεταφορά και των εγγεγραμμένων στους εκλογικούς του καταλόγους αλλά και των προστατευόμενων μελών τους. Αυτό μειώνει κατά πολύ τα κέρδη των εταιρειών που διαμαρτύρονται συνεχώς στο υπουργείο. Σε συζητήσεις που είχαμε με πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται σε αυτές τις γραμμές αναφέρθηκαν παραδείγματα για νησιά με **350** κατοίκους και η λίστα που παραδίδεται να φτάνει στους **1900** πολίτες που μεταφέρονται δωρεάν. Βέβαια η άποψη του Υ.Ε.Ν. είναι ότι το κράτος με αυτόν τον τρόπο ασκεί κοινωνική πολιτική με μεγάλο όφελος για τους πολίτες και από την σκοπιά αυτή η άποψη είναι σωστή.

5) Συνεχίζοντας τις επιδοτούμενες γραμμές και τις προκηρύξεις μειοδοτικών διαγωνισμών, υφίσταται και άλλο πρόβλημα. Σε οποιαδήποτε προκήρυξη διαγωνισμού **{3}** αναφέρεται στο τέλος η Ρήτρα Καυσίμου. Δηλαδή η αναπροσαρμογή του μισθώματος των πλοίων κάθε χρόνο που εξαρτάται από

τις αλλαγές στην διεθνή τιμή του πετρελαίου. Όμως σε ένα επιβατηγό πλοίο το πετρέλαιο δεν είναι το μόνο έξοδο. Για παράδειγμα, κάθε χρόνο αναπροσαρμόζονται κατά 4-5 % οι μισθοί των ναυτικών, πρέπει να γίνεται μια πολύ συστηματική συντήρηση κ.α. Πρέπει σε αυτό το σημείο να διευκρινιστεί ότι κάποια πλοία δεν κόβουν εισιτήρια γιατί εξυπηρετούν νησιά με λίγους μόνιμους κατοίκους. Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας πραγματοποίησε μια μελέτη που συμπεριέλαβε και τα κόστη αναπροσαρμογής και τις απόσβες των πλοίων και την κατέθεσε στο Υ.Ε.Ν., που δεν την έκανε δεκτή. Έτσι λοιπόν προσπαθούν να μειώσουν το κόστος με άλλους τρόπους. Είναι ένας από τους λόγους ή αν θέλετε μια δικαιολογία για την κακή κατάσταση των πλοίων των επιδοτούμενων γραμμών ή για τις χαμηλές ταχύτητες με τις οποίες πλέουν (οι μειωμένες ταχύτητες μειώνουν την κατανάλωση πετρελαίου).

6) Η μεγάλη διαφωνία των πλοιοκτητών με το Υ.Ε.Ν. όμως, είναι ένα μέτρο που επανήλθε προσφάτως δριμύτερο, αυτό της υποχρεωτικής δεκάμηνης υπηρεσίας των πλοίων.**{1}** Έχει ξεσηκώσει θύελλα διαμαρτυριών από τους εφοπλιστές, καθώς επιβαρύνει σημαντικά το κεφάλαιο κίνησής τους, αφού τις υποχρεώνει να κρατούν τα πλοία τους εν ενεργεία σε περιόδους όπου η ακτοπλοϊκή κίνηση είναι ελάχιστη έως μηδενική στη συντριπτική πλειονότητα των προορισμών οι οποίοι καλύπτονται συνάμα και από επιδοτούμενα δρομολόγια χειμώνα - καλοκαίρι. Για κάποιον που θέλει να επενδύσει στην ακτοπλοΐα είναι ανασταλτικός παράγοντας και μάλιστα σημαντικός. Αν δηλαδή ο πλοιοκτήτης θέλει να δραστηριοποιηθεί στην ακτοπλοΐα, πρέπει να κρατά σε κίνηση το πλοίο **10** μήνες υποχρεωτικά.

7) Όσο αναφορά την στελέχωση των πλοίων όλα τα θέματα ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας. **{1}**

Ειδικά το πιστοποιητικό ελληνομάθειας {4} προκάλεσε αντιδράσεις από ξένους επιχειρηματίες που θα ήθελαν να δραστηριοποιηθούν στον Ελλαδικό χώρο. Ένα πλοίο μπορεί πλέον βάσει νόμου να δραστηριοποιείται στην Σκανδιναβία και αν οι πλοιοκτήτες του αποφασίσουν ότι είναι οικονομικά συμφέρον, να μεταφερθεί στον Ελλαδικό χώρο. Το Πιστοποιητικό Ελληνομάθειας ουσιαστικά τους εξαναγκάζει να **απολύσουν** το υπάρχον πλήρωμα του πλοίου και να προσλάβουν Έλληνες ναυτικούς. Το Πιστοποιητικό αυτό σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα με αριθμό **383** αναφέρει **4** επίπεδα Ελληνομάθειας. Στο πρώτο επίπεδο πρέπει κάποιος να μπορεί να κατανοήσει μια καθημερινή συνομιλία ή ανάγνωση ενός κειμένου με απλά θέματα, να είναι σε θέση να μπορεί να ανταλλάξει βασικές πληροφορίες και να γράψει ένα απλό κείμενο. Στο τέταρτο επίπεδο όμως πρέπει να μπορούν να συμμετέχουν σε συζητήσεις με απλούς ομιλητές, να εκμαιεύουν πληροφορίες, να προσδιορίζουν τον στόχο των διαφορετικών τύπων γραπτών κειμένων και να ανταλλάσσουν ιδέες που αντλούνται από προσωπικές εμπειρίες. Όπως καταλαβαίνετε, είναι πολύ δύσκολο π.χ. για τον Δανό ναυτικό να κάνει αυτά που ζητάει ο νόμος. Αυτό που δεν ξεκαθαρίζει ο **2932/01** είναι σε ποιο επίπεδο Ελληνομάθειας πρέπει να βρίσκονται οι ξένοι ναυτικοί και μάλλον πρέπει να διευκρινιστεί.

8) Ακόμα μια ισχυρή διαφωνία προκύπτει από τα λιμενικά και ανταποδοτικά τέλη που πρέπει να κατατίθενται από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες σε διάφορους φορείς καθώς και στους Οργανισμούς Λιμένων. Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα **242**, ορίζεται: {5} “**1.** Σε κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε θαλάσσιο μεταφορικό μέσο και έχει προορισμό το εσωτερικό της χώρας ή το εξωτερικό, επιβάλλεται ειδικό τέλος για το φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα επιβίβασης, ανταποδοτικό για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων, τη χρήση του λιμένα και άλλους συναφείς σκοπούς, σχετικούς με τη βελτίωση της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών.

2. Το τέλος συνίσταται σε ποσοστιαία προσαύξηση 5% στην τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου για τους επιβάτες των κάθε φύσης Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και υδροπτερυγών πλοίων γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού με Ελληνική ή ξένη σημαία.

Ειδικότερα:

Α. Ποσοστό **30%** από τα έσοδα των διακινουμένων επιβατών προς το εξωτερικό της προηγούμενης παραγράφου αποδίδεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής του λιμένα στο Ν.Α.Τ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις του **NAT**.

...Δ. Τα πιο πάνω τέλη δεν ισχύουν για τους Οργανισμούς Λιμένος Α.Ε., που συστάθηκαν με τον Ν. **2932/2001** και τους Ο.Λ.Θ. Α.Ε. και Ο.Λ.Π. Α.Ε., οι οποίοι υποχρεούνται στην έκδοση τιμολογίων, ύστερα από απόφαση των Δ.Σ. αυτών, για τον καθορισμό του ειδικού τέλους επιβατών. ”

Ο Ο.Λ.Π. και ο Ο.Λ.Θ. εκδίδουν δικά τους τιμολόγια και τα ανταποδοτικά τέλη μαζί με τις εισφορές υπέρ τρίτων φτάνουν μέχρι και το **30%** του εισιτηρίου.**{6}** Όχι μόνο αυτοί όμως. Στο Παράρτημα παραθέτονται κάποια τιμολόγια και τέλη λιμένων που βαρύνουν τους επιβάτες από διάφορα λιμάνια. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο λιμένα Κισάμου Χανίων έχει εγκριθεί ποσοστό αποζημίωσης λόγω διαφυγούσας εργασίας Φορτοεκφορτωτών που βαρύνει τα φορτία φορτηγών αυτοκινήτων χωρητικότητας **3,5** τόνων και άνω που διακινούνται με Ο/Γ πλοία με ποσοστό **4%** επί του ναύλου σε κάθε ταξίδι.**{7}** Μάλιστα το **1998** με Φ.Ε.Κ. **{8}** το **1998** συστάθηκε κλάδος ασφάλισης επιβατών και οχημάτων που μετακινούνται μεταξύ ελληνικών λιμένων και ορίστηκε ότι θα είναι το **6,5 %** του ναύλου. Οι εφοπλιστές πιέζουν να καταργηθούν αυτές οι χρεώσεις με το πρόσχημα ότι αυξάνεται κατά πολύ το ακτοπλοϊκό εισιτήριο, χωρίς να γνωρίζει ο κόσμος ότι τα χρήματα δεν πάνε στις εταιρίες αλλά σε τρίτους.

Από την άλλη μεριά, η Ελληνική Πολιτεία καταδικάστηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο γιατί οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης χρέωναν χαμηλότερα τέλη σε επιβατηγά πλοία, φορτηγά αλλά και κρουαζιερόπλοια όταν

οι μεταφορές εκτελούνται μεταξύ δύο λιμένων εσωτερικού. Επίσης, κρίθηκε παράνομο το δικαίωμα που είχαν οι δήμοι και οι κοινότητες της περιφέρειας, το να επιβάλλουν πρόσθετα τέλη σε πλοία που έρχονταν από λιμένα εξωτερικού {9}. Είναι φανερό ότι με τα λιμενικά τέλη έχουν πρόβλημα και διαφωνίες και οι εγχώριοι πλοιοκτήτες αλλά και οι αλλοδαποί που δραστηριοποιούνται στον Ελλαδικό χώρο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 4

1. ΦΕΚ Α' 145 (Νόμος 2932/2001), «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (Ιούνιος)
2. ΦΕΚ 79-Προεδρικό Διάταγμα Αρ. 52 (2005), «Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) σύμφωνα με την οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14 Απριλίου 2003- L 123/22/ 17.05.2003» (Μάρτιος)
(διεύθυνση θαλάσσιων συγκοινωνιών...Αρ. πρωτοκόλου: 3327.1/41/07).
3. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Διεύθυνση Μεταφορών-Τμήμα Άγονων Γραμμών, Αρ. Πρωτ.: ΔΜ/Φ.231.01/11184 (2007), «Προκήρυξη Μειοδοτικού Διαγωνισμού για την Εξυπηρέτηση Δρομολογιακών Γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας Διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών» (Νοέμβριος)
4. ΦΕΚ 242-Προεδρικό Διάταγμα Αρ. 363 (1998), «Πιστοποιητικό Ελληνομάθειας τύπος, προϋποθέσεις απόκτησης, διαδικασία και περιεχόμενο εξετάσεων, προϋποθέσεις συμμετοχής και ρύθμιση σχετικών λεπτομερειών» (Οκτώβριος)
5. ΦΕΚ 310- Αριθμ. Απόφασης 3350/01/04 (2004), «Ρύθμιση θεμάτων εκτέλεσης δαπανών, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των εσόδων του Ειδικού Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών» (Φεβρουάριος)
6. ΦΕΚ 219- Προεδρικό Διάταγμα Αρ. 242 (2003), «Τροποποίηση των παραγρ. 1 και 2 του άρθρου 6 του Ν. 2399/96 (Α' 90), όπως αντικαταστάθηκαν από τις περιπτώσεις α και β της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του Ν. 2575/98 (Α' 23) » (Σεπτέμβριος)
7. Φ.Ε.Κ. 23- Νόμος Υπ. Αριθμ. 2575 (1998), «Ρύθμιση Θεμάτων αρμοδιότητας Υ.Ε.Ν.»(Φεβρουάριος)

8. Υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Γενική Διεύθυνση Εργασίας, Διεύθυνση Δ3, Τμήμα 4 (2005)/ Αρ. Πρωτ: Φ4γ/13703, «Διαφυγούσα Εργασία Φορτοεκφορτωτών Λιμένων» (Φεβρουάριος)

9. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2007), «Απόφαση του Δικαστηρίου (έβδομο τμήμα) της 11 Ιανουαρίου 2007- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας (Υπόθεση C-269/05)--- Παράβαση κράτους μέλους- Άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86- Θαλάσσιες Μεταφορές-Λιμενικά Τέλη επιβατηγών και φορτηγών πλοίων- Λιμενικά Τέλη οχημάτων που μεταφέρονται με οχηματαγωγά πλοία- Δυσμενής Διάκριση» (Φεβρουάριος)

5.ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΕ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Πίνακας 4: Κατάλογος με τις κυριότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	Τ.Κ.	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΤΗΛΕΦΩΝ Ο	FAX	ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ	E-MAIL
AGOUDIMOS LINES (FLANMARE)	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙ ΟΥ 2	185 31	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4225515	210 4129652	ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ ΑΛ.	linardos@flanmare.gr
ALPHA FERRIES NE	ΚΑΝΑΡΗ 5-7	185 37	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4282540-5	210 4282550	ΠΕΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΓΕΩΡ.	perosea1@otenet.gr
ANE ZAKINTHOU	ΛΟΜΒΑΡΔΟΥ 30	291 00	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	26950 44117	26950 44596	ΚΛΑΜΠΑΝΗΣ ΕΛΕΥ.	joconda@otenet.gr
ANEK LINES	ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 22	185 45	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4197400	210 4114188/		

ANEK LINES	ΑΠΟΚΟΡΩΝ ΟΥ 1	731 34	ΧΑΝΙΑ	28210 24000	28210 27611	ΓΑΛΑΝΑΚ ΗΣ ΕΜ.	rob@anek.gr
ANEN	ΑΠΟΚΟΡΩΝ ΟΥ 1	731 34	ΧΑΝΙΑ	28210 20345	28210 28200	ΚΑΛΑΪΤΖΑ ΚΗΣ ΣΤ.	anek@anek.gr
ANE SYMIS	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ 88	851 00	ΡΟΔΟΣ	22410 37769	22410 34493	ΠΑΠΑΚΑΛ ΟΔΟΥΚΑΣ ΒΑΣ.	anesymis@otenet.gr
ANMEZ	ΛΟΜΒΑΡΔΟΥ 72	291 00	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	26950 49501	26950 41250	ΚΑΡΔΑΡΗΣ ΝΙΚ.	amnezf@otenet.gr
ATLAS V MARITIME Co	ΝΙΚΗΦΟΡΟΥ 7	166 75	ΓΛΥΦΑΔΑ	2109636306	210 9645392	ΞΗΝΤΑΡΑΚ ΟΣ ΓΕΩ.	operation@atlas-marine.gr
BLUE STAR FERRIES	ΑΛΚΥΟΝΙΔΩ N 157	166 73	ΒΟΥΛΑ	210 8919000	210 8919899	ΣΑΚΕΛΛΗΣ ΜΙΧ.	bluestarferries@bluestarferries.com
DODEKANISOS NAYTILIAKI	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ 3	851 00	ΡΟΔΟΣ	22410 70590	22410 70591	ΣΠΑΝΟΣ ΧΡΗΣΤ.	info@12ne.gr

EURO SEAS NE	ΑΚΤΗ ΤΖΕΛΕΠΗ 3	185 31	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4132188	210 4132198	ΚΑΡΑΓΙΑΝ ΝΗΣ ΑΛΕΞ.	signad@otenet.gr
ΘΑΛ. ΣΥΓΚ/ΝΙΕΣ ΕΥΒΟΪΚΟΥ	ΟΡΕΟΙ	340 12	ΕΥΒΟΙΑ	22260 72900	22260 72903	ΚΩΝΣΤΑΝΤ ΙΝΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ	evoikos@otenet.gr
GA FERRIES	ΚΑΝΘΑΡΟΥ 2	185 37	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2104582600 /4511720	210 4525939 210 4510600	ΑΓΟΥΔΗΜ ΟΣ ΓΕΡΑΣ.	marialena@lobe-shipping.gr
GOUTOS LINES	ΚΟΝΙΤΣΗΣ 43	152 35	ΒΡΙΑΛΗΣΣΙΑ	110 6135459- 422/613149 4	210 8032180	ΓΟΥΤΟΣ ΓΕΩ.	glines@otenet.gr
HELLENIC SEAWAYS	ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 26	185 45	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2104199100 1	210 4110047	ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΓΕΡ.- ΑΓΑΠΗΤΟΣ	m.pissia@hellenicseaways.gr
IASON JETS NE	ΝΟΤΑΡΑ 71	185 35	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4121001	210 4132559	ΑΘΑΝΑΣΟ ΠΟΥΛΟΣ	superjet@hol.gr

KERKYRA LINES	ΕΛ. BENIZEΛΟΥ 38	491 00	ΚΕΡΚΥΡΑ	26610 21991	26610 21000	ΜΑΝΕΣΗΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ	kerlines@otenet.gr
LANE LINES	ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 22	185 45	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4274009	210 4197569 210 4274013	ΓΑΛΑΝΑΚ ΗΣ ΕΜ.	
MINOAN LINES	ΘΕΡΜΟΠΥΛΩ N 6-8	185 45	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4082440	210 4080015		
MINOAN LINES	25ης ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ	17712 02	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2810 215060	2810 242904	ΞΕΝΙΚΑΚΗ Σ ΙΩΑ.	ixenikakis@xenikakhs.gr
MINOAN LINES	25ης ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ	17712 02	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2810 3998001	2810 330308	ΣΑΡΡΗΣ ΣΤΥΛ.	info@minoan.gr
NEL LINES	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩ NH 116	185 35	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4594096	210 4510386	ΒΕΝΤΟΥΡΗ Σ ΑΠΟΣΤ.	aveco@athensnet.gr
NEL LINES	ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25	185 31	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4114161/	210 4117374		

NEL LINES	ΕΛ. BENIZEΛΟΥ 5	811 00	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	22510 26212-3	22510 28690		nellines@otenet.gr
NE ΘΑΣΟΥ ΑΕ		640 04	ΘΑΣΟΣ	25930 22318	25930 22845	ΔΗΜΗΤΡΙΑ ΔΗΣ ΙΩΑΝ.	info@anethferries.gr
PETRAKIS NE	ΕΘΝ. ΑΝΤΣΤΑΣΕΩΣ	491 00	ΚΕΡΚΥΡΑ	26610 38690/3164 9	26610 26555/38787	ΠΑΠΙΚΙΝΟ Σ ΠΕΤΡΟΣ	petrakis_line@otenet.gr
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗΣ	ΦΙΛΩΝΟΣ 113	18535	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2104522131	2104180176	ΠΑΝΑΓΙΩΤ ΑΚΗΣ ΘΕΟΛ.	megatugs@otenet.gr
ΠΛΟΕΣ ΑΙΓΑΙΟΥ NE	ΘΕΜ. ΣΟΦΟΥΛΗ 5	1831 00	ΣΑΜΟΣ	22730 87399/8020 3	22730 27151	ΚΑΤΡΑΚΑΖ ΟΣ ΝΙΚ.	info@samoss hips.gr

SAOS FERRIES	ΕΛΛΙΩΝ 57	145 64	Ν. ΚΗΦΙΣΙΑ	210 6250000	210 6250163	ΜΑΝΟΥΣΗΣ ΦΩΤ.	Saos- anes@ax d.forthne t.gr
SKYROS NE	ΣΚΥΡΟΣ	1340 07	ΣΚΥΡΟΣ	22220 91789	22220 91791	ΜΑΡΟΥΔΗΣ ΣΤ.	sne@ote net.gr
STRINTZIS FERRIES	ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ 6	1185 31	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4225000	210 4177807	ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΑΝΤ.	info@stri ntziserri es.gr
TYROGALAS	ΛΟΜΒΑΡΔΟΥ 15	1291 00	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	26950 23672- 22761	26950 28733	ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ ΔΙΟΝ.	
TYROGALAS	ΠΕΙΡΑΙΩΣ 1	105 52	ΟΜΟΝΟΙΑ	210 3249882	210 3249997	ΛΙΟΥΛΙΟΣ ΧΡΗΣΤ.	lioulios@ ionianfer ries.gr

VENTOURIS SEA LINES	NOTAPA 67	185 35	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	210 4114911	210 4114911	BENTΟΥΡΗΣ ΕΥΑ.	agiosgeor gios@ath .forthnet .gr
--------------------------------	------------------	---------------	-----------------	------------------------	--------------------	---------------------------	---

6. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η τετραετία **2004-2007** αναφέρεται ως περίοδος ανακατατάξεων στην Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία γενικά και στην Ελληνική Ακτοπλοΐα ειδικότερα. Κατ' αρχήν, οι έλληνες ακτοπλόοι άρχισαν να προσαρμόζονται στην υπουργική απόφαση για την κατάργηση της ανώτατης τιμής του ναύλου. Επίσης, τον Μάρτιο του **2005** έγινε νόμος του κράτους η Συνθήκη της Στοκχόλμης για την ευστάθεια των πλοίων που αναφέραμε παραπάνω και ουσιαστικά κατήργησε τα ανώτατα όρια ηλικίας των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα. Ο μεγάλος φόβος των κυβερνήσεων ήταν το ότι μέχρι το **2010** η ελληνική ακτοπλοΐα δεν θα είχε τον απαραίτητο αριθμό πλοίων λόγω απόσυρσης και ο φόβος αυτός σταμάτησε να υφίσταται.

Όμως έγιναν και αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς κάποιων εταιριών που θα προκαλέσουν με τη σειρά τους αλλαγές στο μοίρασμα της ακτοπλοϊκής πίτας.

Τον Οκτώβριο του **2007**, η **MIG Shipping**, που είναι θυγατρική εταιρία του ομίλου **Marfin Investment Group** (με επικεφαλής του ομίλου τον επιχειρηματία κ. Βγενόπουλο) έκανε δημόσια πρόταση για την εξαγορά του ομίλου **Attica Group** και της εταιρίας **Blue Star Ferries**, ιδιοκτησίας του εφοπλιστή Περικλή Παναγόπουλου και ο τελευταίος δέχτηκε την πρόταση αυτή. Η **MIG shipping** κατείχε το **52,26%** της **Attica Group** και εξαγόρασε και το υπόλοιπο **47,74%**, σε τιμή **5,5** ευρώ ανά μετοχή. Ταυτόχρονα με την πρόταση για την εξαγορά της **Attica Group**, κατέβαλε πρόταση για την εξαγορά του **51,15%** της **Blue Star Ferries** σε τιμή **3,83** ευρώ ανά μετοχή. Το υπόλοιπο ποσοστό το κατείχε ήδη. Έτσι, οι δυο εταιρίες πέρασαν στα χέρια της **MIG Shipping** (ας μην ξεχνάμε ότι τον Ιούλιο του **2006** η **Blue Star Ferries** είχε εξαγοράσει το σύνολο του ενεργητικού της ΔΑΝΕ). Ο κύριος Περικλής Παναγόπουλος αρχικά κράτησε την θέση του προέδρου ομίλου **Attica Group** για να εκμεταλλευτεί η **MIG** τις γνώσεις και τις γνωριμίες του πάνω στην Ελληνική ακτοπλοΐα. {2}. Στις **13/02/2008** ο

πρόεδρος της **Attica Group** άλλαξε και την θέση πήρε ο κ. Χ. Πασχάλης. Έτσι η αρχική συμφωνία κράτησε πολύ λίγο καιρό. {2}

Επίσης, αίσθηση στην Ελληνική Ακτοπλοΐα έκανε η κίνηση του **Grimaldi Group**, ενός κολοσσού της ιταλικής ακτοπλοΐας με **120** πλοία, που εξαγόρασε το **15%** της **A.N.E.K. LINES**, που εκπροσωπείται από τον κύριο Γιάννη Βαρδινογιάννη, γιο του εκλιπόντα Σήφη Βαρδινογιάννη {2}. Με αυτή την κίνηση, ο όμιλος Γκριμάλντι εισήλθε δυναμικά στην Ελληνική Ακτοπλοΐα κυρίως για να χρησιμοποιήσει την **A.N.E.K.** για περαιτέρω είσοδο στην Αδριατική {3}. Τέλος το πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου του **2007** ξεκίνησε πολύ δυναμικά για τον κλάδο. Ο κύριος Βαρδινογιάννης μέσω της κυπριακής εταιρίας **SEA STAR** με μια εντυπωσιακή κίνηση εξαγόρασε το **26,7%** των Μινωϊκών Γραμμών και το **34,7%** της συγγενής εταιρίας **H.SW.** και άλλαξε πάλι τα δεδομένα σε αυτόν τον έτσι κι αλλιώς ρευστό κλάδο. Έτσι λοιπόν οι δυο μεγάλες Κρητικές εταιρίες ουσιαστικά συγχωνεύθηκαν και ένας δεύτερος μεγάλος παίχτης μετά την **MIG** δημιουργήθηκε στην Ελληνική αγορά.

Θα αρχίσουμε αναφέροντας κάποιες πληροφορίες για τις κυριότερες επιχειρήσεις.

6.1 ATTICA GROUP

6.1.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Το **1918** ιδρύθηκε η εταιρία με έδρα τον Πειραιά και επωνυμία "Γενική Εταιρία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος".{4} Αντικείμενο εργασιών η παραγωγή και εμπορία αλεύρων για αρκετές δεκαετίες υπό νέα επωνυμία "Κυλινδρόμυλοι Αττικής Α.Ε." Το **1993** υπό νέα διοίκηση με Πρόεδρο τον κ. Π. Παναγόπουλο, ιδρύεται η θυγατρική εταιρία Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε., μετέπειτα **Superfast Ferries** Ναυτιλιακή Α.Ε. και γίνεται παραγγελία ναυπήγησης των δύο πρώτων **Superfast**, (**Superfast I** και **Superfast II**) στη Γερμανία. Τα δύο αυτά πλοία μειώνουν το χρόνο ταξιδιού Πάτρα-Αγκώνα κατά **40%** και ανοίγουν ένα νέο δρόμο στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Τον Αύγουστο του **1999** επέρχεται συμφωνία με μετόχους της εταιρίας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. για την αγορά ποσοστού ελέγχου **38,8%** της τελευταίας, ποσοστό που αργότερα φτάνει το **48,8%** και αλλαγή του εμπορικού σήματος και ονόματος της εταιρίας σε **Blue Star Ferries**. Τον Ιανουάριο του **2005** η **Attica Group** αποκτά ποσοστό **12.33%** στην **Hellas Flying Dolphins**, νυν **Hellenic Seaways**, που δραστηριοποιείται με επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία κυρίως στις γραμμές του Αιγαίου. Ενώ τον Φεβρουάριο αποκτά ποσοστό συμμετοχής **10.23%** στο μετοχικό κεφάλαιο στην εδρεύουσα στο Ηράκλειο Κρήτης ναυτιλιακή εταιρία Μινωικές Γραμμές Α.Ν.Ε. ποσοστό που αργότερα φτάνει το **11.61%**. Τον Φεβρουάριο του **2006** προβαίνει στην πώληση του ποσοστού **12,33%** στη **Hellenic Seaways** που είχε αποκτήσει ένα χρόνο νωρίτερα. Τον Ιούλιο η **Blue Star N.A.E.** αποκτά, μέσω πλειστηριασμού, το σύνολο του ενεργητικού της ΔΑΝΕ που περιλαμβάνει το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο Διαγόρας, για το συνολικό τίμημα των Ευρώ **19,9** εκατ. Το πλοίο Διαγόρας δρομολογείται στις γραμμές των Δωδεκανήσων τον Αύγουστο. Τέλος, τον Οκτώβριο του **2007** η **Attica Group** εξαγοράζεται από την **MIG Shipping**.

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, η **Attica Group** είναι από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα. Ο όμιλος δραστηριοποιείται στην Αδριατική, στη Βόρεια Θάλασσα και την Ελληνική Ακτοπλοΐα. Τα πλοία του Ομίλου εξυπηρετούν τους επιβάτες και τα Ι.Χ. οχήματα, που σχετίζονται με την τουριστική κίνηση, καθώς και τα φορτηγά αυτοκίνητα που διακινούν την εμπορευματική κίνηση. Αναλυτικότερα, ο κύκλος εργασιών του Ομίλου προέρχεται σε ποσοστό **55,0%** από την Αδριατική θάλασσα, σε ποσοστό **36,6%**, από την Ελληνική Ακτοπλοΐα, σε ποσοστό **8,4%** από τη Βόρεια θάλασσα και παρουσιάζει ανά γεωγραφική περιοχή την ακόλουθη εξέλιξη:

- Αδριατική θάλασσα, αύξηση του κύκλου εργασιών σε ποσοστό **20,5%** με αντίστοιχη αύξηση των δρομολογίων των πλοίων σε ποσοστό **12,9%**.
- Ελληνική Ακτοπλοΐα, αύξηση του κύκλου εργασιών σε ποσοστό **28,9%** με αντίστοιχη αύξηση των δρομολογίων των πλοίων σε ποσοστό **22,6%**
- Βόρεια θάλασσα, μείωση του κύκλου εργασιών σε ποσοστό **9,7%** ενώ παρέμεινε ίδιος ο αριθμός των δρομολογίων των πλοίων.

6.1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Στις γραμμές της Ακτοπλοΐας (γραμμές Πειραιάς-Κυκλάδες, Ραφήνα-Κυκλάδες και Πειραιάς-Δωδεκάνησα) {4}ο θυγατρικός Όμιλος **Blue Star** κατά το α' τρίμηνο του **2007** πέτυχε σημαντική αύξηση των μεγεθών του και αύξησε τη λειτουργική κερδοφορία του. Κατά το α' τρίμηνο του **2007** τα δρομολόγια των πλοίων, με την προσθήκη και του πλοίου Διαγόρας στη γραμμή των Δωδεκανήσων, αυξήθηκαν κατά **22,6%** σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του **2006**. Το μεταφορικό έργο,

κατά το α' τρίμηνο του 2007 ανήλθε σε **511.868** επιβάτες (αύξηση **13,1%** σε σχέση με το α' τρίμηνο του 2006), **69.646** Ι.Χ οχήματα (αύξηση **14,6%**) και **27.642** φορτηγά αυτοκίνητα (αύξηση **28,0%**).

6.1.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ



Σημείωση:

- Τον Απρίλιο του 2006 επωλήθησαν τα πλοία SUPERFAST VII, SUPERFAST VIII και SUPERFAST IX.
- Η διαχείριση των πλοίων Superfast γίνεται μέσω της εταιρίας Superfast Ferries S.A. Η διαχείριση των πλοίων Blue Star που εκτελούν πλόες εξωτερικού γίνεται μέσω της εταιρίας Blue Star Ferries S.A.
- Ο συντονισμός των πλοιοκτητριών εταιριών για την από κοινού εξυπηρέτηση των γραμμών εξωτερικού γίνεται από την Κοινοπραξία Σούπερφαστ Δώδεκα (ΕΛΛΑΣ) ΙΝΚ κ' ΣΙΑ και των γραμμών εσωτερικού από την Κοινοπραξία Blue Star Ferries (Οι εταιρίες αυτές δεν εμφανίζονται στο συνοπτικό διάγραμμα).

Διάγραμμα 3: Συμμετοχή Attica Group σε άλλες επιχειρήσεις{4}

Πηγή: Attica Group (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

6.1.4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ ATTICA GROUP

Πίνακας 5: Στοιχεία μετοχής της Attica Group

Πηγή: Χ.Α.Α.

Μήνες 2006	Κλείσιμο μετοχής (σε Ευρώ)	Συνολικός όγκος συναλλαγών (τεμάχια)	Αξία συνολικών συναλλαγών (σε Ευρώ)	Κλείσιμο Γ.Δ.Χ.Α. (μονάδες)	Κλείσιμο Δείκτη FTSE ATHEX Mid- 40 (μονάδες)
Ιανουάριος	4,20	5.232.272	21.629.772	3.977,84	3.915,41
Φεβρουάριος	4,44	6.379.076	29.159.522	4.202,85	4.258,32
Μάρτιος	4,50	7.126.879	31.665.713	4.122,34	4.293,92
Απρίλιος	4,76	4.302.975	20.494.416	4.139,96	4.536,71
Μάιος	4,36	4.232.195	19.407.490	3.753,21	4.138,03
Ιούνιος*	3,12	2.929.186	10.277.622	3.693,75	4.081,26
Ιούλιος	3,46	1.900.404	6.280.535	3.747,98	4.037,34
Αύγουστος	3,60	1.392.849	4.967.592	3.868,62	4.186,99
Σεπτέμβρης	4,08	5.517.644	21.625.455	3.931,05	4.356,75
Οκτώβρης	4,14	3.987.937	16.611.757	4.128,60	4.731,83
Νοέμβρης	3,96	2.162.927	8.884.059	4.220,50	4.909,56
Δεκέμβρης	4,00	2.815.914	10.894.112	4.394,13	5.245,31

* Αποκοπή δικαιώματος επιστροφής κεφαλαίου Ευρώ **0,60** ανά μετοχή.

6.1.5 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Πίνακας 6: Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη της Attica Group

Πηγή: Attica Group (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

(Σε εκατ. Ευρώ)	2002	2003	2004	2005	2006
Κύκλος Εργασιών	318,61	385,87	371,25	385,12	326,60
EBITDA	60,99	100,83	104,72	99,10	71,53
Αποσβέσεις	32,98	40,12	37,98	37,39	29,93
Καθαρές Χρηματοοικονομικές Δαπάνες	-38,57	-33,04	-33,20	-26,20	-22,97
Κέρδη μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας	6,50	27,83	35,63	28,08	26,28
Περιθώριο EBITDA	19,1%	26,2%	28,2%	25,7%	21,9%
Περιθώριο Καθαρού Κέρδους	2,0%	7,2%	9,6%	7,3%	8,0%
Αριθμός Μετόχων	104.173.680	104.173.680	104.173.680	104.173.680	104.173.680
Κέρδη ανά Μετοχή (Ευρώ)	0,06	0,27	0,34	0,27	0,25
Σύνολο ιδίων Κεφαλαίων	480,79	430,92	466,89	491,81	454,40
Σύνολο ιδίων Κεφαλαίων εξαιρουμένων των Δικαιωμάτων Μειοψηφίας	350,36	337,95	372,80	389,08	344,29
Σύνολο Ενεργητικού	1.621,20	1.468,56	1.361,41	1.334,70	1.035,56
Καθαρός Δανεισμός	905,64	822,54	703,64	696,48	434,86
Καθαρός Δανεισμός	55,9%	56,0%	51,7%	52,2%	41,9%

/ Σύνολο					
Ενεργητικού					
Ταμιακά Διαθέσιμα	150,47	152,10	143,01	92,56	105,45

6.2 BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

6.2.1. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η **BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.** ιδρύθηκε την **10η** Νοεμβρίου **1992** (ΦΕΚ **5228/23.11.1992**) και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιριών με αριθμό **27574/06/B/92/34. {5}** Η διάρκειά της έχει ορισθεί μέχρι το **2091** με δυνατότητα παράτασης. Η Εταιρία έχει έδρα τη Βούλα Αττικής, Λεωφ. Κ. Καραμανλή **157**. Η ιστορία του Ομίλου **BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.** ξεκινάει από το **1897** με τη δραστηριοποίηση στη μεταφορά εμπορευμάτων και εμπορευομένων μεταξύ Πειραιά, Πάτρας, Ιονίων νήσων και Ιταλίας. Τις δεκαετίες **1980** και **1990** η εξέλιξη των δραστηριοτήτων της Εταιρίας ήταν αλματώδης αποκτώντας σημαντικό μερίδιο στις θαλάσσιες γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού.

Το **1999** η **ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ** απέκτησε το **38,87%** των μετοχών της Εταιρίας και στη συνέχεια διέυρνε το ποσοστό συμμετοχής της στο **48,79%**. Μετά την εξαγορά της από την **ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ**, η Εταιρία αλλάζει εμπορικό σήμα, ονομάζεται **Blue Star Ferries** και προχωράει σε πλήρη αναδιοργάνωση των λειτουργιών της.

Η **BLUE STAR ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.** είναι αμιγώς ναυτιλιακή εταιρία με σημαντική παρουσία στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές γραμμές καθώς και στις γραμμές

Ελλάδος-Ιταλίας. Ο Όμιλος διαθέτει οκτώ (8) επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, από τα οποία τα πέντε (5) ναυπηγήθηκαν από τα μέσα του 2000 και έπειτα. Η διαχείριση και λειτουργία των πλοίων **BLUE STAR** γίνεται κατά τα πρότυπα του κώδικα διασφάλισης ποιότητας **ISO 9001:2000**. Επίσης, η **BLUE STAR FERRIES** έχει πιστοποιηθεί κατά τον κώδικα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης **ISO 14001**.

6.2.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Πειραιάς - (Σύρος) - Πάρος - Νάξος - (Ιος) - Σαντορίνη - (Αμοργός) με τα πλοία **BLUE STAR PAROS** και **BLUE STAR NAXOS** εκτελώντας 2 δρομολόγια μετ' επιστροφής καθημερινά. Επίσης, πραγματοποιούνται τακτικές προσεγγίσεις στα νησιά Ηράκλεια - Σχοινούσα - Κουφονήσια - Αστυπάλαια - Κάλυμος. {5}

Πειραιάς - Σύρος - Τήνος - Μύκονος με το **BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ** εκτελώντας καθημερινά δρομολόγια. Επίσης, εκτελέστηκαν έκτακτα δρομολόγια στην γραμμή Πειραιά - Πάρο κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος με το **SUPERFERRY II** εκτελώντας καθημερινά δρομολόγια.

Πειραιάς - (Κυκλάδες) - (Πάτμος) - (Λέρος) - Κάλυμος - Κως - Ρόδος με τα πλοία **BLUE STAR 2** και **ΔΙΑΓΟΡΑΣ** (από τον Αύγουστο 2006) εκτελώντας καθημερινά δρομολόγια μετ' επιστροφής.

6.2.3 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Πίνακας 7: Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη **Blue Star Ferries {5}**

Πηγή: **Blue Star Ferries (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

	2002	2003	2004	2005	2006
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	2.944.633	3.933.516	3.853.418	3.478.082	3.351.170
ΦΟΡΤΗΓΑ	127.866	125.031	129.619	123.079	143.042
Ι.Χ. ΟΧΗΜΑΤΑ	444.486	556.016	533.044	422.975	425.652
	2002	2003	2004	2005	2006
Αριθμός Πλοίων	13	12	11	8	8
Μέσος Όρος Ηλικίας Στόλου	16	15	12	10	12
Προορισμοί	25	28	26	21	24
Αριθμός Ταξιδιών	5.531	6.797	6.372	4.745	4.139

6.2.4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Πίνακας 8: Ανθρώπινο Δυναμικό της **Blue Star Ferries{5}**

Πηγή: **Blue Star Ferries (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	ΕΤΑΙΡΙΑ		ΟΜΙΛΟΣ	
	2004	2003	2004	2003
Διοικητικό προσωπικό	23	23	89	93
Ναυτικοί (Αξιωματικοί και κατώτερα πληρώματα)	141	269	516	674
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	164	292	605	767

6.2.5 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ BLUE STAR FERRIES

Πίνακας 9: Στοιχεία μετοχής της **Blue Star Ferries**

Πηγή: **X.A.A.**

Στοιχεία Μετοχής					
Συνολικός όγκος			Κλείσιμο	Κλείσιμο	
Κλείσιμο μετοχής συναλλαγών			Αξία συνολικών συναλλαγών	Γ.Δ.Χ.Α.	Δείκτη FTSE ATHEX Mid-40
Μήνες 2006	(σε Ευρώ)	(τεμάχια)	(σε Ευρώ)	(μονάδες)	(μονάδες)
Ιανουάριος	2,18	10.216.072	21.002.177	3.977,84	3.915,41
Φεβρουάριος	2,35	10.059.055	24.805.699	4.202,85	4.258,32
Μάρτιος	2,45	6.170.435	15.139.473	4.122,34	4.293,92
Απρίλιος	2,89	8.121.007	23.449.473	4.139,96	4.536,71
Μάιος	2,86	4.547.779	12.985.034	3.753,21	4.138,03
Ιούνιος	2,89	2.586.478	7.203.492	3.693,75	4.081,26
Ιούλιος	2,77	1.640.872	4.701.561	3.747,98	4.037,34
Αύγουστος	3,16	2.847.076	8.754.860	3.868,62	4.186,99
Σεπτέμβριος	3,22	3.392.659	11.185.239	3.931,05	4.356,75
Οκτώβριος	3,22	3.004.981	9.579.099	4.128,60	4.731,83
Νοέμβριος	2,92	3.681.388	11.638.345	4.220,50	4.909,56
Δεκέμβριος	3,10	2.293.663	6.834.516	4.394,13	5.245,31

6.2.6 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Πίνακας 10: Συγκεντρωτικός Στόλος **Blue Star Ferries**{6-7}

Πηγή: **XRTC Business Consultants**

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	4	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	2	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
RO-PAX	1	ΑΔΡΑΤΙΚΗ
RO-PAX	1	ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

Πίνακας 11: Στόλος **Blue Star Ferries** Αναλυτικά

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΚΟΜΒΟΙ	ΕΤ. ΚΑΘΕ/ΣΗ	Επιβ.	Ιχ+ Φ/Γ
BLUE STAR FERRIES	BLUE HORIZON	23	1986	1502	67+100
BLUE STAR FERRIES	BLUE STAR 1	28	2000	1106	641 ή 89
BLUE STAR FERRIES	BLUE STAR 2	28	2000	1600	641 ή 89
BLUE STAR FERRIES	BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ	24	2000	1238	110+22
BLUE STAR FERRIES	BLUE STAR NAXOS	24,5	2002	1252	100+21
BLUE STAR FERRIES	BLUE STAR PAROS	24,5	2001	1432	100+21
BLUE STAR FERRIES	SUPERFERRY II	19	1974	1832	130+30
BLUE STAR FERRIES	ΔΙΑΓΟΡΑΣ	22	1990	1260	90+70

6.3 A.N.E.K.

6.3.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Στις **10** Απριλίου **1967** ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά. Το **1998** γίνεται αύξηση κεφαλαίου με εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α). Το επόμενο έτος, το **1999** είναι πολύ δραστήριο για την εταιρεία. Πραγματοποιείται έναρξη διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρείας (συγκεκριμένα στις **21/01/1999**). Επίσης το **1999**, συμμετέχει στο **50%** του Μ.Κ της "ΛΑΝΕ" και παραχωρεί σε αυτή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ". Ακολουθούν: Συγχώνευση δια απορροφήσεως της "Ρεθυμνιακής" από την Α.Ν.Ε.Κ. , συμμετοχή στο **16,5%** του Μ.Κ. της ΝΕΛ, ίδρυση της "**ANEK LINES ITALIA s.r.l.**" και συμμετοχή στο ιδρυτικό της κεφάλαιο κατά **51 %** και τέλος ίδρυση της "ΑΝΕΝ" και συμμετοχή στο Μ.Κ. με **20%**. Το επόμενο έτος, το **2000** πραγματοποιεί και άλλες επιχειρηματικές κινήσεις: Συμμετοχή **41,9 %** στο Μ.Κ. της "ΔΑΝΕ", συμμετοχή **50%** στο Μ.Κ. της "ΕΤΑΝΑΠ" Α.Ε, συμμετοχή **62 %** στο Μ.Κ. της «ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε.» καθώς και αύξηση συμμετοχής στο Μ.Κ. της ΝΕΛ στο **19,05 %**. Το **2005** το Πακέτο της ΝΕΛ που κατείχε η Α.Ν.Ε.Κ. πουλήθηκε στην εταιρεία **Edgewater Holdings Inc**, ιδιοκτησίας του Απ. Βεντούρη.

Σημαντική εξέλιξη στην εταιρεία είναι η είσοδος της Ιταλικής εφοπλιστικής οικογένειας Γκριμάλντι. Η είσοδος της οικογένειας Γκριμάλντι στην εταιρεία τροφοδότησε διάφορα σενάρια για το μέλλον της, ενώ ορισμένοι προεξόφλησαν ότι σύντομα θα αποκτήσει τον απόλυτο έλεγχο της. Όμως ο κύριος Γ. Βαρδινογιάννης μέσω της εισηγμένης στο κυπριακό χρηματιστήριο εταιρείας **Sea Star Capital Plc** (πρώην **Mega Bet**) αγόρασε **23.495.163** μετοχές που αντιστοιχούν σε ποσοστό **14,93%** του μετοχικού κεφαλαίου της. Συνολικά ο κύριος Γ. Βαρδινογιάννης εκτός από διευθύνων σύμβουλος στην Α.Ν.Ε.Κ., εκπροσωπεί μαζί με τη δική του συμμετοχή και μέσω πληρεξουσίων πάνω από το **25%** της

εταιρίας και ο όμιλος Γκριμάλντι το **15%**. Όλα αυτά οδήγησαν σε μια έντονη φημολογία για επικείμενη εξαγορά της εταιρίας από τον Ιταλικό όμιλο. Όμως όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο διευθυντής του ομίλου Εμμ. Γκριμάλντι και υπεύθυνος για την ελληνική αγορά κ. Παύλος Κυπριανού, αυτό δεν διαφαίνεται. Η είσοδος της οικογένειας στην Ελληνική Ναυτιλία έγινε για να χρησιμοποιήσουν την Α.Ν.Ε.Κ. για την αγορά της Αδριατικής Θάλασσας. Υπήρχε επίσης μια έντονη φημολογία στην Ναυτιλιακή αγορά ότι η Α.Ν.Ε.Κ. με την υποστήριξη του ομίλου Γκριμάλντι θα έκανε πρόταση εξαγοράς για το **50%** της **Attica Group** αλλά αυτό δεν έγινε ποτέ. Εκεί που όλοι περίμεναν νηνεμία και αναμονή, ο κύριος Βαρδινογιάννης τάραξε τα νερά με την εξαγορά των Μινωικών γραμμών και της **HSW**, μέσω της Κυπριακής Εταιρίας **Sea Star Capital Plc** που αναφέραμε παραπάνω(ο κύριος Βαρδινογιάννης ελέγχει το **30%** της **Sea Star**). Η **Sea Star** αγόρασε μέσω του Χ.Α. το ποσοστό του Ομίλου Λασκαρίδη (**26,4%** του μετοχικού κεφαλαίου) στη **Minoan Lines**, στην τιμή των **5** ευρώ ανά μετοχή. Στη συμφωνία περιλαμβάνεται και το ποσοστό (**34,7%**) των μετοχών της **Hellenic Seaways** που είχε στην κατοχή του ο όμιλος Λασκαρίδη. Επισημαίνεται ότι ο όμιλος Λασκαρίδη είχε αγοράσει από τον όμιλο **Attica** ποσοστό **22,25%** της **Minoan**, στην τιμή των **6** ευρώ ανά μετοχή τον περασμένο Ιούλιο, ενώ είχε στη διάθεσή του ήδη περίπου **5%** του μετοχικού κεφαλαίου (είτε προσωπικά ο κ. Πάνος Λασκαρίδης είτε η εταιρεία **Access Maritime** που είχε αποκτηθεί παλαιότερα).

Πληροφορίες αναφέρουν ότι η συνολική συμφωνία είναι αξίας **250** εκατ. ευρώ, ενώ οι μετοχές της **Hellenic Seaways** πουλήθηκαν στην τιμή των **6** ευρώ ανά μετοχή. Αυτή η κίνηση προκάλεσε αλυσιδωτές αντιδράσεις. Ουσιαστικά δημιούργησε το μεγαλύτερο επιχειρηματικό σχήμα στην αγορά του Αιγαίου μαζί με τον βασικό ανταγωνιστή του, την **MIG**. Η **HSW** ελέγχει μεγάλο μερίδιο στις γραμμές- φιλέτα των Κυκλάδων, στις γραμμές του Αργοσαρωνικού και του Βορειοανατολικού Αιγαίου και, μέσω της Α.Ν.Ε.Κ. και των Μινωικών Γραμμών, είναι πλέον ο μόνος «παίχτης» στην γραμμή της Κρήτης. Τα δύο αντίπαλα

σχήματα ελέγχουν σήμερα περισσότερο από το **80%** της κίνησης στην Αδριατική και κοντά στο **85%** στα δρομολόγια του Αιγαίου. Πρόκειται για μία πύλα, που, σύμφωνα με μελέτη της εταιρίας συμβούλων **XRTC {6}**, ξεπερνά τα **1,2** δισ. ευρώ.

6.3.2. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Η συμμετοχή της Α.Ν.Ε.Κ. (με ποσοστό μεγαλύτερο από **20%**) σε άλλες εταιρείες αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα τόσο σε αριθμό μετοχών όσο και σε ποσοστό συμμετοχής. **{8}**

Πίνακας **12**: Συμμετοχή της Α.Ν.Ε.Κ. σε άλλες εταιρείες

Πηγή: Α.Ν.Ε.Κ. (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Σύνολο Μετοχών εταιρείας	Μετοχές που κατέχει η Α.Ν.Ε.Κ.	Συμμετοχή (%)
ΛΑΝΕ	3.242.308	1.624.734	50,11
ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.	1.473.616	736.808	50,00
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ	352.483	84.596	62,00*
Α.Ν.Ε.Κ. LINES ITALIA srl	93.600	45.864	49,00
CHAMPION FERRIES L.T.D.	500	350	70,00
Α.Ν.Ε.Κ. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε.	75.000	74.250	99,00
ΤΙ.ΣΙ.ΣΕΪΛΙΝΓΚ Ν.Ε.	100	95	95,00
* Άμεση συμμετοχή & έμμεση μέσω της ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ.			

6.3.3. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Συνολικά η εταιρία απασχολεί **1259** υπαλλήλους από τους οποίους οι χίλιοι (**1000**) απασχολούνται στον στόλο της και οι υπόλοιποι (**259**) στα γραφεία.

6.3.4 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Πίνακας **13**: Στόλος Α.Ν.Ε.Κ. αναλυτικά {7}

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΚΟΜΒΟΙ	ΕΤΟΣ ΚΑΘΕ/ΣΗ	ΕΠΙΒ.	Ι.Χ.+Φ/Γ
Α.Ν.Ε.Κ.	HELLENIC SPIRIT	28	2001	1850	100+2000μ
Α.Ν.Ε.Κ.	OLYMPIC CHAMPION	28	2000	1010	100+2000μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΕΛ. BENIZEΛΟΣ	21	1984	2240	180+1708μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΚΡΗΤΗ Ι	23	1979	1477	86+2084μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΚΡΗΤΗ ΙΙ	23	1979	1477	86+2084μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΛΑΤΩ	21	1975	1790	165+1529μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ	24	1992	1500	73+1881μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΛΙΣΣΟΣ	18	1972	1835	87+998μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΠΡΕΒΕΛΗΣ	18	1980	1500	80+650μ
Α.Ν.Ε.Κ.	ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β.	24	1990	1500	73+1881 μ

6.3.6 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ Α.Ν.Ε.Κ. (2005 - 2006)

Πίνακας 14: Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη Α.Ν.Ε.Κ.

Πηγή: XRTC Business Consultants {6}

Έτη	2005	2006	Δ%
Στόλος	10	10	0,00%
Κίνηση Επιβατών	1.938.000	1.870.000	-3,51%
Κίνηση Αυτοκινήτων	572.000	570.000	-0,35%
Κίνηση Φορτηγών	217.000	217.000	0,00%
Κύκλος Εργασιών	223.958.000	254.718.000	13,73%
ΕΒΙΤΔΑ	40.203.000	52.430.000	30,41%
Καθαρά αποτελέσματα	11.603.000	23.541.000	10,89%

6.4 HELLENIC SEAWAYS

6.4.1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Πίνακας 15: Περιοχή Δραστηριοτήτων **Hellenic Seaways**{9}

Πηγή: **Hellenic Seaways (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

Περιοχή δραστηριότητας	Σύνολο πλοίων	Αριθμός πλοίων H.S.	Μερίδιο αγοράς επιβατών
Πειραιάς/Ραφήνα,Λαύριο/ Ηράκλειο – Κυκλάδες	26	9	31%
Πειραιάς - Χίος - Μυτιλήνη	4	1	50%
Πειραιάς – Χανιά	3	1	22%
Πειραιάς - Σαρωνικός	20	14	78%
Θεσσαλονίκη/ Βόλος/ Αγ. Κωνσταντίνος - Σποράδες	7	5	80%
ΣΥΝΟΛΟ	60	30	48%

6.4.2. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Η εταιρία απασχολεί **1780** υπαλλήλους. {9}

6.4.3. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Πίνακας 16: Στόλος Η.Σ. Αναλυτικά {7}

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΚΟΜΒΟΙ	ΕΤΟΣ ΚΑΘΕ/ ΣΗ	ΕΠΙΒ.	ΙΧ+Φ/Γ
Hellenic seaways	Highspeed 1	34	1996	726	150
Hellenic seaways	Highspeed 2	33	2000	642	70
Hellenic seaways	Highspeed 3	33	2000	642	70
Hellenic seaways	Highspeed 4	35	2000	1.004	188
Hellenic seaways	Highspeed 5	40	2005	809	154
Hellenic seaways	Flyingcat 1	30	1991	352	-
Hellenic seaways	Flyingcat 2	35	1998	516	-
Hellenic seaways	Flyingcat 3	40	1998	360	-
Hellenic seaways	Flyingcat 4	40	1999	440	-
Hellenic seaways	Flyingcat 5	30	1996	337	-
Hellenic seaways	Flyingcat 6	30	1997	337	-
Hellenic	Νησος	28,4	2007	1.800	418

seaways	Χιος				
Hellenic seaways	Νήσος	28	2005	1.915	418
	Μύκονος				
Hellenic seaways	Εξπρές	19,5	1974	1.915	210
	Σαντορίνη				
Hellenic seaways	Εξπρές	20	1977	1.998	200
	Πήγασος				
Hellenic seaways	Εξπρές	19	1996	1/390	184
	Σκιάθος				
Hellenic seaways	Ποσειδών	18	1998	1.300	74
	Ελλάς				
Hellenic seaways	Άρτεμις	18	1997	1.250	74
Hellenic seaways	Νεφέλη	18	1990	1.250	125
Hellenic seaways	Απόλλων	16	1990	1.500	98
	Ελλάς				
Hellenic seaways	Αίας	12	1974	1.035	70
Hellenic seaways	Ocean Trailer	21	1987	12	Φ. 130
Hellenic seaways	Cielo Trailer	19	1975	12	Φ. 100
Hellenic seaways	Celtic Sun	19	1978	12	Φ. 120
Hellenic seaways	Nave Trailer	19	1975	12	Φ. 100

6.4.4. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ HELLENIC SEAWAYS (2005 - 2006)

Πίνακας 17: Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη H.S.W. {6}

Πηγή: XRTC Business Consultants

	2005	2006	Δ%
Στόλος	33	34	3,03%
Κίνηση Επιβατών	3.331.414	3.317.789	-0,41%
Κίνηση Αυτοκινήτων	390.932	288.986	-26,08%
Κίνηση Φορτηγών	74.464	75.124	0,89%
Κύκλος Εργασιών	€ 141.084.798	€ 165.406.164	17,24%
EBITDA	€ 16.840.558	€ 25.675.000	52,46%
Καθαρά αποτελέσματα	€ 2.042.261	€ 11.339.194	455,23%

6.5 MINOAN LINES

6.5.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η εταιρεία κατέχει τον νεότερο μέσο όρο ηλικίας στόλο του κλάδου, έξι έτη. Διαχειρίζεται έξι πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αδριατικής και του Αιγαίου. Μέχρι και τον Σεπτέμβριο του **2006** στον ενεργό στόλο υπήρχε και το Ε/Γ - Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΛΑΣ το οποίο και πουλήθηκε σε εταιρεία Ιταλικών συμφερόντων.

Η βελτίωση αυτή των αποτελεσμάτων οφείλεται στην μείωση του κόστους λειτουργίας μέσω της μείωσης των δρομολογίων κυρίως στην περιοχή της Αδριατικής, στην πώληση του πλοίου Ε/Γ - Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΛΑΣ καθώς και στα καθαρά κέρδη της θυγατρικής της **HELLENIC SEAWAYS** τα οποία ανήλθαν στα **€10,14** εκατομμύρια, της οποίας κατέχει το **33,35%.{10}**

6.5.2. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται οι εταιρίες, στις οποίες οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ κατέχουν πλειοψηφική συμμετοχή στο κεφάλαιό τους (θυγατρικές), οι οποίες περιλαμβάνονται στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις με τη μέθοδο της ολικής ενοποίησης, καθώς και οι εταιρίες στις οποίες δεν κατέχουν πλειοψηφική συμμετοχή στο κεφάλαιό τους και δεν ασκούν δεσπόζουσα επιρροή σ' αυτές (συγγενείς), οι οποίες ενσωματώνονται στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις με τη μέθοδο της καθαρής θέσης. **{10}**

Πίνακας 18: Συμμετοχή Μινωϊκών Γραμμών Σε Άλλες Εταιρείες

Πηγή: **Minoan Lines (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

Εταιρίες που ενοποιήθηκαν με τη μέθοδο της ολικής ενοποίησης κατά την 31/12/2006.	
Επωνυμία	% Συμμετοχής
EUROPEAN THALASSIC AGENCIES SHIPPING MANAGEMENT & CONSULTANTS S.A.*	100,00%
ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ Α.Ε	99,99%
ΑΘΗΝΑ Α.Β.Ε.Ε.	99,99%
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΑΠΟΔΡΑΣΕΙΣ Α.Ε..	99,95%
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Α.Ν.Ε	80,28%
Εταιρίες που ενσωματώθηκαν με τη μέθοδο της καθαρής θέσης.	
Επωνυμία	% Συμμετοχής
MEDITERRANEAN FERRIES S.r.l.*	50,00%
HELLENIC SEAWAYS Α.Ν.Ε. - ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	33,31%

* υπό εκκαθάριση

6.5.3 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΜΙΝΩΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (2005 - 2006)

Πίνακας 19: Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη Μινωικών Γραμμών (2005-2006) {6}

Πηγή: XRTC Business Consultants

	2005	2006	Δ%
Στόλος	7	6	-16,67%
Κίνηση Επιβατών	1.531.479	1.549.000	1,13%
Κίνηση Αυτοκινήτων	278.099	280.000	0,68%
Κίνηση Φορτηγών	151.675	157.000	3,39%
Κύκλος Εργασιών	€ 204.808.782	€ 206.891.038	1,01%
EBITDA	€ 55.781.495	€ 61.393.830	9,14%
Καθαρά αποτελέσματα	€ 17.610.718	€ 20.237.367	12,98%

6.5.4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Πίνακας 20: Ανθρώπινο Δυναμικό Μινωικών Γραμμών (2005-2006) {10}

Πηγή: Minoan Lines (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

Ποσά σε χιλ. ευρώ	2005		2006	
	Άτομα	Αμοιβές	Άτομα	Αμοιβές
Σύνολο έμμισθου ανθρώπινου δυναμικού	908	42.166	795	40.832
Σύνολο ημερομίσθιου ανθ. Δυν.	9	607	8	667
Σύνολο	917	42.773	803	41.499

6.5.5 ΣΤΟΛΟΣ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Πίνακας 21: Στόλος Μινωικών Γραμμών Αναλυτικά{7}

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΚΟΜΒΟΙ	ΕΤΟΣ ΚΑΘΕ/ ΣΗ	ΕΠΙΒ.	Ι.Χ.+Φ/Γ
MINOAN LINES	ΙΚΑΡΟΣ ΠΑΛΑΣ	27	1997	1500	150+2150μ
MINOAN LINES	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ	31,6	2000	2190	700 ή 50+80
MINOAN LINES	ΟΛΥΜΠΙΑ ΠΑΛΑΣ	31,6	2001	1912	700+ 120
MINOAN LINES	ΠΑΣΙΦΑΗ ΠΑΛΑΣ	27	1998	1500	150+2150μ
MINOAN LINES	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ	31,6	2001	2190	700 η 250+80
MINOAN LINES	ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ	31,6	2002	1912	821 ή 70+113

6.5.6 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Η τιμή κλεισίματος της μετοχής κάθε μήνα, ο συνολικός μηνιαίος όγκος συναλλαγών και η αξία του παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα {11}:

Πίνακας 22: Στοιχεία Μετοχής Μινωικών Γραμμών

Πηγή: Χ.Α.Α.

Μήνας	Τιμή* (σε €)	Συνολικός μηνιαίος όγκος συναλλαγών (τμχ.)	Αξία μηνιαίου όγκου συναλλαγών (σε €)
Ιανουάριος	3,48	2.432.609	8.510.877,12
Φεβρουάριος	3,54	2.999.346	11.787.168,88
Μάρτιος	3,50	2.798.791	9.604.026,22
Απρίλιος	3,68	1.669.949	6.301.645,52
Μάιος	3,80	3.530.408	13.711.325,40
Ιούνιος	3,44	1.387.896	4.891.246,58
Ιούλιος	3,32	756.441	2.528.241,80
Αύγουστος	3,58	1.438.249	5.026.949,50
Σεπτέμβριος	4,02	2.880.718	11.046.867,72
Οκτώβριος	4,10	7.517.682	31.843.611,14
Νοέμβριος	4,10	3.032.622	12.945.052,34
Δεκέμβριος	4,18	1.638.419	6.843.888,46
Σύνολο		32.083.130	125.040.900,68
Μέσοι Ημερήσιοι Όροι		128.848	502.172,29

6.6. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ

6.6.1 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη της ΝΕΛ είναι:

1972: Ίδρυση της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.

1995: Αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας με δημόσια εγγραφή και εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (έναρξη διαπραγμάτευσης μετοχών της ΝΕΛ στις **28.08.1995**).

1999: Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας με καταβολή μετρητών. Συνολικά έσοδα αύξησης **49,9** εκατ. **Euro** περίπου. Συμμετοχή στρατηγικού επενδυτή (Α.Ν.Ε.Κ.) στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας με ποσοστό **16,5%**.

2000: Εξαγορά του **42%** της ακτοπλοϊκής εταιρείας **MedLonk S.A.**, κατόχου τριών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων με δραστηριοποίηση στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, με στόχο το ποσοστό να ανέλθει σε **70%**.

2000: Παραλαβή του υπερταχύπλου «ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ» (**CORSAIRE 12000**) και δρομολόγηση στη γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων (Πειραιάς ή Ραφήνα - Άνδρος - Σύρος - Τήνος - Μύκονος).

2001: Ίδρυση των θυγατρικών εταιρειών **Arisvi Shipping Ltd** και **Irina Shipping Ltd**.

2005: Εξαγορά του πακέτου μετοχών της ΝΕΛ που βρίσκονταν υπό την κατοχή της AN EK AE, από το νέο στρατηγικό επενδυτή **Edgewater Holdings Inc**, ιδιοκτησίας του κ. Βεντούρη.

2006: Σύσταση της Κοινοπραξίας Γραμμών ΝΕΛ με την εταιρεία ΣΙ ΛΙΝΚ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.

2006: Υποβολή πρότασης για την εξαγορά του **33,31%** της εταιρείας **HELLENIC SEAWAYS**.

2006: Εξαγορά των μετοχών της εταιρείας ΣΙ ΛΙΝΚ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε. **{12}**

6.6.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- Γραμμή Πειραιάς - Χίος - Μυτιλήνη

Η γραμμή εξυπηρετούνταν από τα πλοία ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΘΕΟΦΙΛΟΣ, ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ. Εκτελούνται έως **20** δρομολόγια εβδομαδιαίως αναλόγως της εποχής. Το **72%** των εσόδων από ναύλους της Εταιρείας κατά την χρήση του **2006** προήλθαν από την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής.

- Γραμμή Πειραιάς - Πάρος - Νάξος - Σαντορίνη

Η γραμμή εξυπηρετήθηκε από το πλοίο ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ κατά την διάρκεια της περιόδου του καλοκαιριού (**29/07/06-10/09/06**) με πληρότητα επιβατών **84%**. Το **17%** των εσόδων από ναύλους της Εταιρείας κατά την χρήση του **2006** προήλθαν από την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής.

- Γραμμή Βορείου Ελλάδος (Μυτιλήνη - Λήμνος - Θεσσαλονίκη)

Η γραμμή αυτή εξυπηρετούνταν ανάλογα με την εποχή από τα πλοία ΘΕΟΦΙΛΟΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ. Στη γραμμή αυτή τα έσοδα της Εταιρείας ανήλθαν σε **8%** περίπου των συνολικών εσόδων από ναύλους της χρήσης **2006**. {12}

6.6.3. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Πίνακας 23: Συνοπτικά Οικονομικά Μεγέθη ΝΕΛ {6}

Πηγή: XRTC Business Consultants

	2005	2006	Διαφορά %
Στόλος	6	10	66,67%
Κίνηση Επιβατών	805.829	603.548	-25,10%
Κίνηση Αυτοκινήτων	103.135	77.990	-24,38%
Κίνηση Φορτηγών	34.200	23.003	-32,74%
Κύκλος Εργασιών	€ 38.897.816	€ 26.979.330	-30,64%
EBITDA	€ 1.092.014	€ 43.772.687	3908,44%
Καθαρά αποτελέσματα	-€ 12.070.319	€ 32.077.908	365,76%

Πίνακας 24: Μεταφερόμενοι Επιβάτες και Οχήματα ΝΕΛ

Πηγή: ΝΕΛ (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

Έτη	2005	2006
Αριθμός διακινηθέντων Επιβατών	805.829	603.548
Αριθμός διακινηθέντων Οχημάτων	138.395	100.993
- Ι.Χ. Επιβατικά	103.719	77.990
- Φορτηγά	34.676	23.003

6.6.4 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Πίνακας 25: Συγκεντρωτικός Στόλος ΝΕΛ {6}

Πηγή: XRTC Business Consultants

Τύπος Πλοίου	Αριθμός Πλοίων	Περιοχή Δραστηριοποίησης
HSC	2	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HSC	1	ΚΡΗΤΗ Β. Α. ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	3	ΚΥΚΛΑΔΕΣ

Πίνακας 26: Στόλος ΝΕΛ Αναλυτικά

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας {7}

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΚΟΜ ΒΟΙ	ΕΤΟΣ ΚΑΘΕ/ΣΗ	ΕΠΙΒ.	Ι.Χ.+Φ/Γ
NEL LINES	ΘΕΟΦΙΛΟΣ	18	1974	1792	480 ή 0+80
NEL LINES	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	20	1973	1735	260 ή 0+60
NEL LINES	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	17	1976	560	500 ή 0+110
NEL LINES	ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ	14	1976	370	65+14
NEL LINES	ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ	13	1977	334	70
NEL LINES	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	30	1996	576	148
NEL LINES	ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΡΟΥ	30	1995	573	120
NEL LINES	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι	32	2000	1.000	146+12
NEL LINES	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ	32	2001	777	146+8

6.6.5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ ΝΕΛ

Πίνακας 27: Στοιχεία Μετοχής ΝΕΛ {11}

Πηγή: Χ.Α.Α.

	ΤΙΜΗ ΚΛΕΙΣΙΜΑΤΟΣ ΜΕΤΟΧΗΣ ΣΕ EURO
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ (2/1/2006)	0,59
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ (1/2/2006)	0,87
ΜΑΡΤΙΟΣ (1/3/2006)	1,19
ΑΠΡΙΛΙΟΣ (3/4/2006)	1,20
ΜΑΙΟΣ (2/5/2006)	1,15
ΙΟΥΝΙΟΣ (1/6/2006)	1,22
ΙΟΥΛΙΟΣ (3/7/2006)	1,31
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ (1/8/2006)	1,19
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ (1/9/2006)	1,30
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ (2/10/2006)	1,21
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ (1/11/2006)	1,11
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ (1/12/2006)	1,12
ΤΕΛΟΣ ΕΤΟΥΣ (29/12/2006)	1,10

6.6. AGOUDIMOS LINES

Η AGOUDIMOS LINES {13} είναι μία παραδοσιακή οικογενειακή ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, με τριακονταετή ανελλιπή παρουσία στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Η AGOUDIMOS LINES αποτελούν θυγατρική εταιρεία του ναυτιλιακού ομίλου FLANMARE SHIPPING INC, ενός ομίλου που επεκτείνει συνεχώς τις δραστηριότητές του στον τομέα του ξηρού φορτίου διατηρώντας υπό την κατοχή του έναν στόλο φορτηγών πλοίων. Σήμερα διαθέτει στόλο 5 πλοίων RO-PAX εξυπηρετώντας τρεις γραμμές εξωτερικού από Ιταλία για Ελλάδα και μία για Αλβανία και δύο γραμμές ακτοπλοΐας εσωτερικού από Ραφήνα για Κυκλάδες και από Θεσσαλονίκη/ Καβάλα προς Νησιά Β.Α. Αιγαίου. Η εταιρεία ανήκει στη οικογένεια Μίμη Αγούδημου.

6.6.1 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Πίνακας 28: Συγκεντρωτικός Στόλος Agoudimos Lines {6}

Πηγή: XRTC Business Consultants

Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή δραστηριοποίησης
RO-PAX	Ionian King	1991	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	Ionian Sky	1974	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	Kapetan Alexandros	1962	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
RO-PAX	Πηνελόπη Α	1972	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	Πηνελόπη	1975	Β.Α.ΑΙΓΑΙΟ

6.7 GA FERRIES

Η **GA FERRIES** είναι μία παραδοσιακή οικογενειακή ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, με πολυετή παρουσία στην ακτοπλοΐα. Ιδρύθηκε από τον κ. Γεράσιμο Αγούδημο, το **1988**, με την αγορά του Ε/Γ-Ο/Γ ΝΤΑΛΙΑΝΑ και του Ε/Γ-Ο/Γ ΜΙΛΕΝΑ. Η **G.A.FERRIES** έχοντας έγκαιρα συνειδητοποιήσει την αλλαγή των δεδομένων στο χώρο της ακτοπλοΐας, καθώς και την ανάγκη για παροχή ολοένα και πιο ποιοτικών υπηρεσιών έχει ήδη ξεκινήσει την υλοποίηση του νέου επενδυτικού της πλάνου. Το πρώτο βήμα της νέας επενδυτικής πολιτικής υπήρξε η απόκτηση του Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ τον Αύγουστο του **2003** και η δρομολόγηση του στη γραμμή Πειραιά - Μυκόνου - Κω -Ρόδου τον Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου. Ο επιβατικός στόλος της εταιρίας απαριθμεί σήμερα **7** επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και **1** ταχύπλοο εξυπηρετώντας τις περιοχές των Κυκλάδων, της Κρήτης, του Β.Α. Αιγαίου και των Δωδεκανήσων, δηλαδή σχεδόν όλου του Αιγαίου Πελάγους. Παράλληλα ο Όμιλος του Καπετάν Μάκη Αγούδημου, όπως είναι περισσότερο γνωστός, από το **2005** εισήλθε στην αγορά της Σκανδιναβίας με την χρονοναύλωση του **Pride of Telemark** (Πρώην Αλκμήνη Α) το οποίο πουλήθηκε εντός **2007**. {14}

6.7.1. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Πίνακας 29: Συγκεντρωτικός Στόλος GA Ferries

Πηγή: XRTC Business Consultants

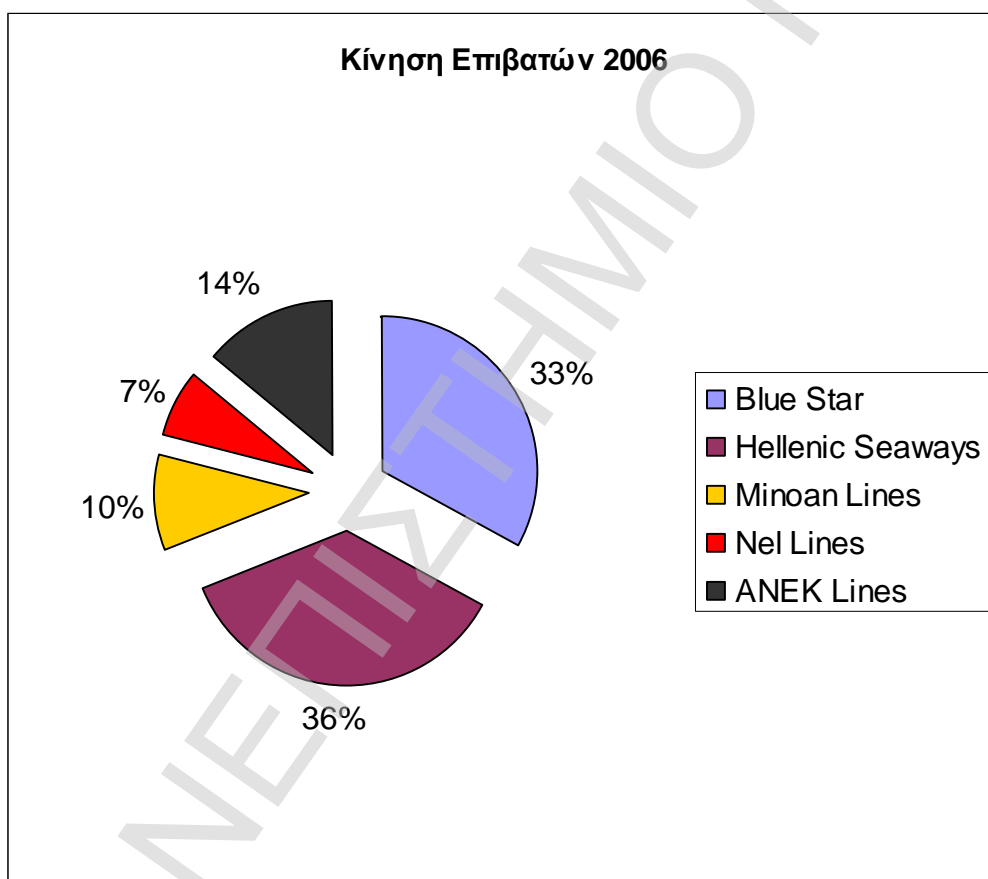
Τύπος Πλοίου	Όνομα Πλοίου	Έτος Ναυπήγησης	Περιοχή Δραστηριοποίησης
RO-PAX	ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	1980	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
RO-PAX	ΝΤΑΛΙΑΝΑ	1969	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ΚΡΗΤΗ
RO-PAX	ΜΑΡΙΝΑ	1971	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ Β.Α.ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	ΜΙΛΕΝΑ	1969	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ Β.Α.ΑΙΓΑΙΟ
RO-PAX	ΡΟΔΑΝΘΗ	1973	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
RO-PAX	ΡΟΜΙΝΤΑ	1974	ΚΥΚΛΑΔΕΣ
RO-PAX	ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	1976	ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ΚΡΗΤΗ
HSC	JET FERRY 1	1995	ΣΠΟΡΑΔΕΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 6

1. Σκορδίλης Γ.Σ. (2007 β), «Το επόμενο βήμα των **Blue Star** και του κ. Π. Παναγόπουλου στην ελληνική ναυτιλία», **ΤΟ ΒΗΜΑ**, 7 Νοεμβρίου, Σελ. **D-10**
2. <http://www.greekshippingnews.gr>
<http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/680>
3. Αθανασίου Σ. (2008), «Η απόβαση των Γκριμάλντι σε Ηράκλειο, Αδριατική και Αιγαίο», **greek shipping news**, 4 Φεβρουαρίου
4. **Attica Group (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»
5. **Blue Star Ferries (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»
6. **XRTC Business Consultants (2007)**, «Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα-Εξελίξεις και προοπτικές σε γόνιμο έδαφος» (Ιούλιος)
7. Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας
8. **ANEK (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»
9. **Hellenic Seaways (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»
10. Πηγή: **Minoan Lines (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»
11. Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών
12. Πηγή: **NEA (2006)**, «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»
13. <http://www.agoudimos-lines.com/>
, **Agoudimos Lines Official Website**
14. <http://www.gaferries.gr/>
, **GA Ferries Official Website**

7. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Σύμφωνα με την "Ετήσια Μελέτη Για Την Ελληνική Ακτοπλοΐα-Εξελίξεις Και Προοπτικές Σε Γόνιμο Έδαφος" {1} για το 2007 της εταιρίας μελετών **X.R.T.C.**, το 2006 η **Hellenic Seaways** κατείχε εντυπωσιακά ποσοστά ως προς την κίνηση των επιβατών, με ποσοστό **36%** και **3.317.789** επιβάτες. Ακολούθησε η **Blue Star Ferries** με **33%** και **3.099.212** επιβάτες, η **NEA Lines** με **14%** και **1.350.060** επιβάτες, η **MINOAN LINES** με **10%** και **968.000** και η **A.N.E.K.** με **7%** και **603.548** επιβάτες.



Διάγραμμα 4: Συνολικά Μερίδια Εταιρειών 2006

Πηγή: . XRTC Business Consultants

7.1. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΝΑ ΛΙΜΕΝΑ

Πίνακας 30: Επιβατική Κίνηση Ανά Λιμένα (2000-2006) {2}

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	2.110.580	2.286.422	2.077.406	3.244.754	3.362.968	3.266.107	3.221.171
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	154.354	104.145	156.166	158.218	133.329	184.544	174.228
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΡΗΤΗ	1.376.428	1.654.270	2.465.142	2.555.578	2.511.936	2.585.899	2.837.606
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ- ΚΡΗΤΗ	190.268	215.410	206.924	168.519	186.073	237.947	224.048
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	520.156	696.652	787.405	689.285	831.848	1.450.077	1.787.179
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	465.721	504.038	627.160	550.228	624.622	708.559	593.114
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1.571.533	1.925.592	1.507.167	1.094.720	1.979.143	1.120.475	1.001.778
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ ΣΑΜΟΣ	1.283.998	1.359.019	1.427.086	1.263.658	1.608.944	1.606.534	1.741.603
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟ-ΜΥΤΗΛ.	100.097	473.852	780.513	855.653	933.118	897.912	883.985
ΡΑΦΗΝΑ-ΕΥΒΟΙΑ-ΑΝΔΡΟ-ΤΗΝΟ- ΣΥΡΟ	1.675.972	1.523.027	1.347.731	1.569.757	2.022.020	2.255.144	2.333.255

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΚΡΗΤΗ- Ν.ΑΙΓΑΙΟ-ΚΑΒΑΛΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	38.491	25.857	44.487	51.795	37.301	138.677	185.346
ΒΟΛΟΣ-ΕΥΒΟΙΑ-Β. ΣΠΟΡΑΔΕΣ	509.759	611.227	500.187	902.816	853.762	900.806	932.912
ΠΑΤΡΑ-ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ-ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	417.684	401.505	156.383	335.019	438.058	353.896	463.717
ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΚΥΘΝΟΣ	223.198	229.342	356.851	272.025	297.657	333.556	518.973
Σύνολο	10.638.239	12.010.358	12.440.608	13.712.025	15.820.779	16.040.133	16.898.915

Πίνακας 31: Ετήσια Ποσοστιαία Διαφορά Επιβατικής Κίνησης Ανά Λιμένα{2}

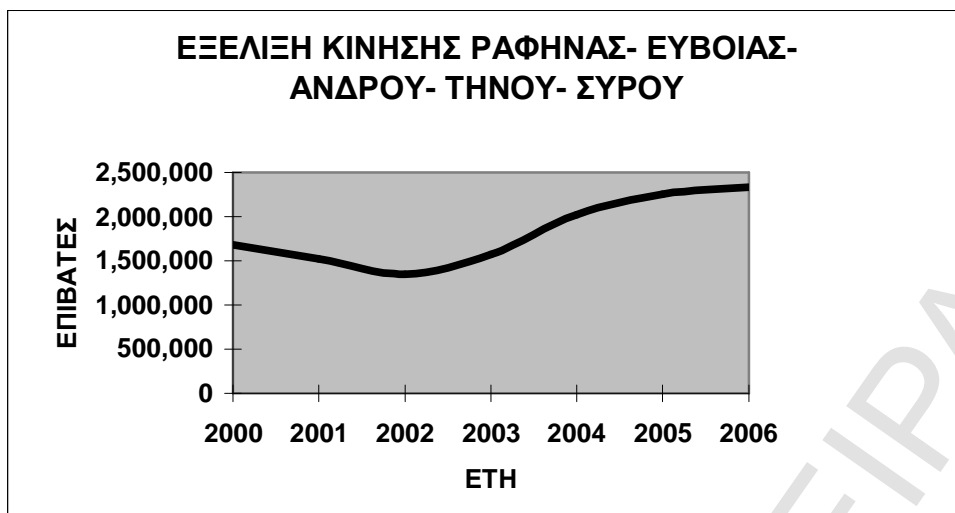
ΕΤΗ	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	8,33%	-9,20%	56,19%	3,64%	-2,90%	-1,38%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	-32,52%	49,90%	13,00%	-13,00%	38,40%	5,50%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΡΗΤΗ	20,10%	49,00%	3,60%	1,70%	2,90%	9,70%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ- ΚΡΗΤΗ	13,20%	-3,90%	-18,50%	10,40%	27,80%	-5,80%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	33,90%	13,00%	-12,46%	20,60%	74,30%	23,24%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	8,22%	24,42%	-12,20%	13,50%	13,40%	-16,29%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	22,52%	-21,70%	-27,00%	80,70%	-43,38%	-10,50%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ ΣΑΜΟΣ	5,80%	5,00%	-11,45%	27,32%	1,00%	8,40%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟ-ΜΥΤΗΛ.	373,3%	64,70%	9,62%	9,00%	-3,70%	-1,50%
ΡΑΦΗΝΑ-ΕΥΒΟΙΑ-ΑΝΔΡΟ-ΤΗΝΟ-ΣΥΡΟ	-9,00%	-11,50%	16,47%	28,80%	11,53%	3,46%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΚΡΗΤΗ-Ν.ΑΙΓΑΙΟ-ΚΑΒΑΛΑΣ- ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	-32,82%	72,00%	16,40%	-27,90%	271,70%	33,65%
ΒΟΛΟΣ-ΕΥΒΟΙΑ-Β. ΣΠΟΡΑΔΕΣ	19,90%	-18,16%	80,40%	-5,43%	5,50%	3,56%
ΠΑΤΡΑ-ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ-ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	-3,87%	-61,00%	114,20%	30,75%	-19,20%	31,00%
ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΚΥΘΝΟΣ	2,70%	55,50%	-23,77%	9,42%	12,00%	55,58%
Σύνολο	12,89%	3,50%	2,10%	15,30%	1,30%	5,30%



Διάγραμμα 5: Εξέλιξη Κίνησης Αργοσαρωνικού



Διάγραμμα 6: Εξέλιξη Κίνησης Πειραιά-Κρήτης

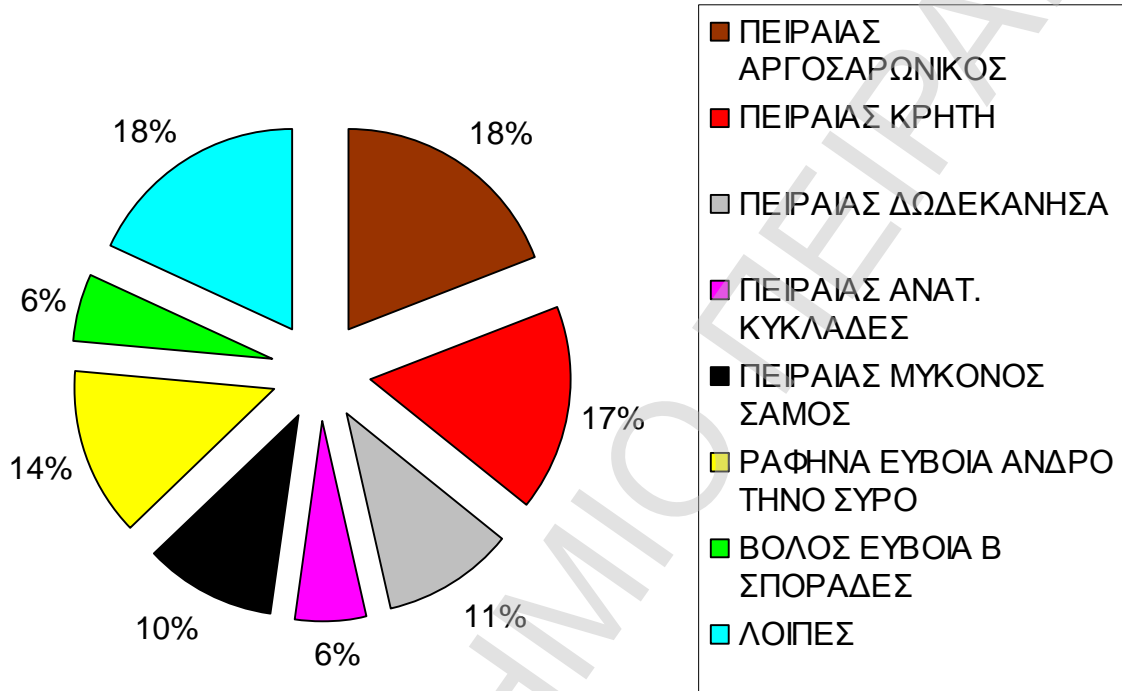


Διάγραμμα 7: Εξέλιξη Κίνησης Ραφήνας-Εύβοιας-Άνδρου-Τήνου-Σύρου

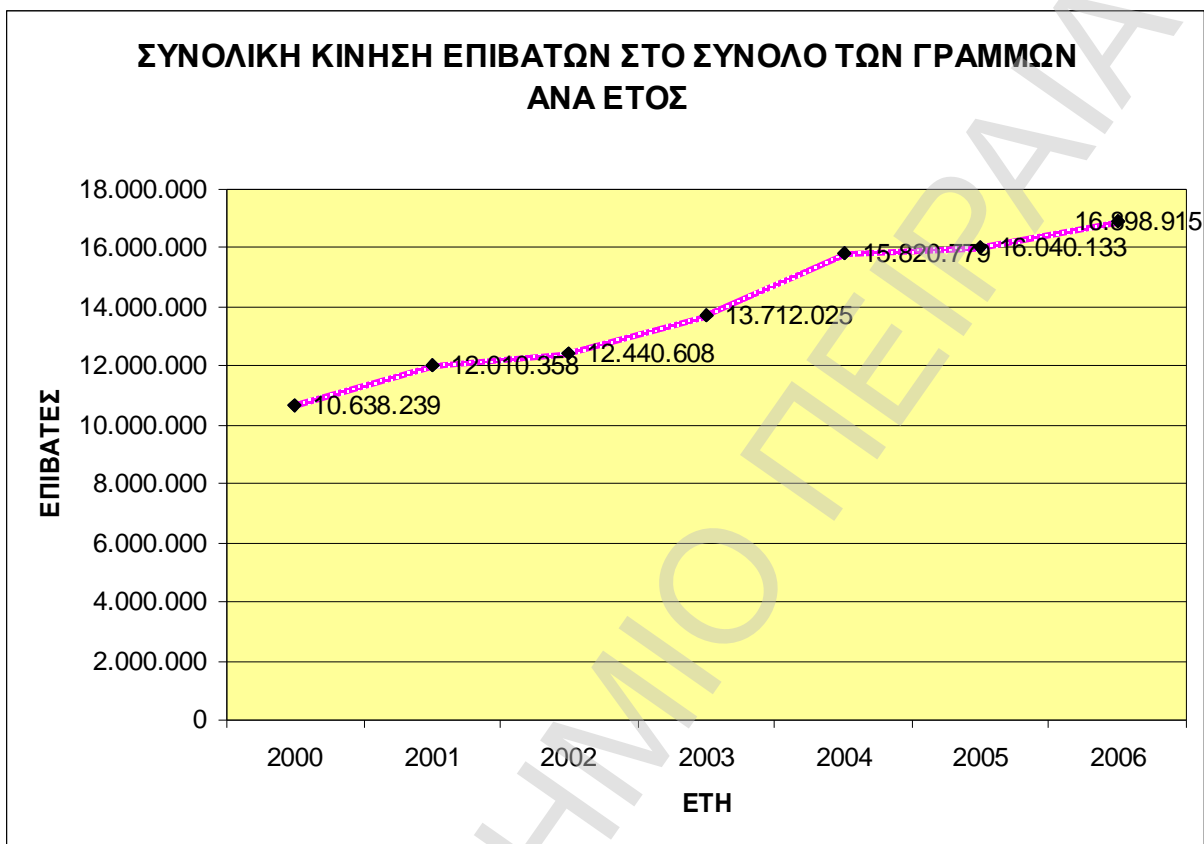


Διάγραμμα 8: Εξέλιξη Κίνησης Πειραιά-Μυκόνου-Σάμου

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΗ



Διάγραμμα 9: Ποσοστιαία Σύθεση Επιβατικής Κίνησης Ανα Γραμμή



Διάγραμμα 10: Συνολική Κίνηση Επιβατών στο Σύνολο των Γραμμών/ Έτος

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστεί η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης καθώς και η εξέλιξη της κίνησης των οχημάτων. Επίσης θα αναλυθούν οι ετήσιες μεταβολές αυτών από το έτος **2000** μέχρι το έτος **2006**. Επίσης παρουσιάζεται η ποσοστιαία μεταβολή της επιβατικής κίνησης μέσα σε αυτά τα χρόνια.

Όπως φαίνεται και στους δύο πίνακες, είναι φανερό ότι και ποσοστιαία αλλά και σε απόλυτους αριθμούς η επιβατική κίνηση έχει αυξηθεί. Μάλιστα, αν χρησιμοποιήσουμε το πρώτο και το τελευταίο έτος (**2000** και **2006**) φαίνεται ότι σε απόλυτους αριθμούς υπήρξε μια αύξηση **6.260.676** επιβατών που κατά τη γνώμη μας είναι εντυπωσιακό νούμερο. Είναι φανερό ότι περισσότερος κόσμος εμπιστεύεται την ακτοπλοΐα μέσα σε αυτά τα χρόνια. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες όπως η ανανέωση του στόλου, που προσέδωσε

εμπιστοσύνη στον κόσμο καθώς και η μεγάλη μείωση των χρόνων ταξιδιού που διευκόλυναν κατά πολύ τις μετακινήσεις.

Είναι αξιοσημείωτα τα εξής:

- § Η κίνηση στην γραμμή Πειραιάς-Κρήτη βαίνει συνεχώς αυξανόμενη, χωρίς να υπάρχει μείωση καμία χρονιά. Αλλά και σε απόλυτους αριθμούς η κίνηση στην συγκεκριμένη γραμμή είναι πολύ μεγάλη (το **17%** της συνολικής ακτοπλοϊκής κίνησης).
- § Η κίνηση στον Αργοσαρωνικό παρουσίασε μεγάλη αύξηση το **2003 (56,19 %)** και από τότε μέχρι τώρα είναι περίπου στα ίδια ποσοστά.
- § Η γραμμή Πειραιάς-Ανατολικές Κυκλάδες εκτός από το **2004** που έκαναν μια έκρηξη με αύξηση περίπου **81%**, μειώνονται κάθε χρόνο με μεγάλα ποσοστά (χαρακτηριστικά, το μικρότερο είναι **-10,5%**). Η γραμμή είναι φανερό ότι έχει πρόβλημα.
- § Η γραμμή με την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση είναι από Λαύριο προς την Κέα και την Κύθνο αλλά σε απόλυτα νούμερα δεν συνεισφέρει με μεγάλο αριθμό επιβατών.
- § Η πιο σταθερή γραμμή είναι από το λιμάνι της Ραφήνας προς Άνδρο-Τήνο- Σύρο. Και έχει πολλούς επιβάτες (κοντά ή πάνω από **2.000.000** επιβάτες ανά έτος) και είναι μια σταθερότατη γραμμή με πολύ μικρές αποκλίσεις.

§ Στις Λοιπές Γραμμές περιλαμβάνονται οι παρακάτω:

ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ- ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ- ΚΡΗΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΧΙΟ- ΜΥΤΙΛΗΝΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ- ΚΡΗΤΗ- Ν. ΑΙΓΑΙΟ- ΚΑΒΑΛΑΣ- ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ

ΠΑΤΡΑ- ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ- ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

ΛΑΥΡΙΟ- ΚΕΑ- ΚΥΘΝΟΣ

7.2 ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

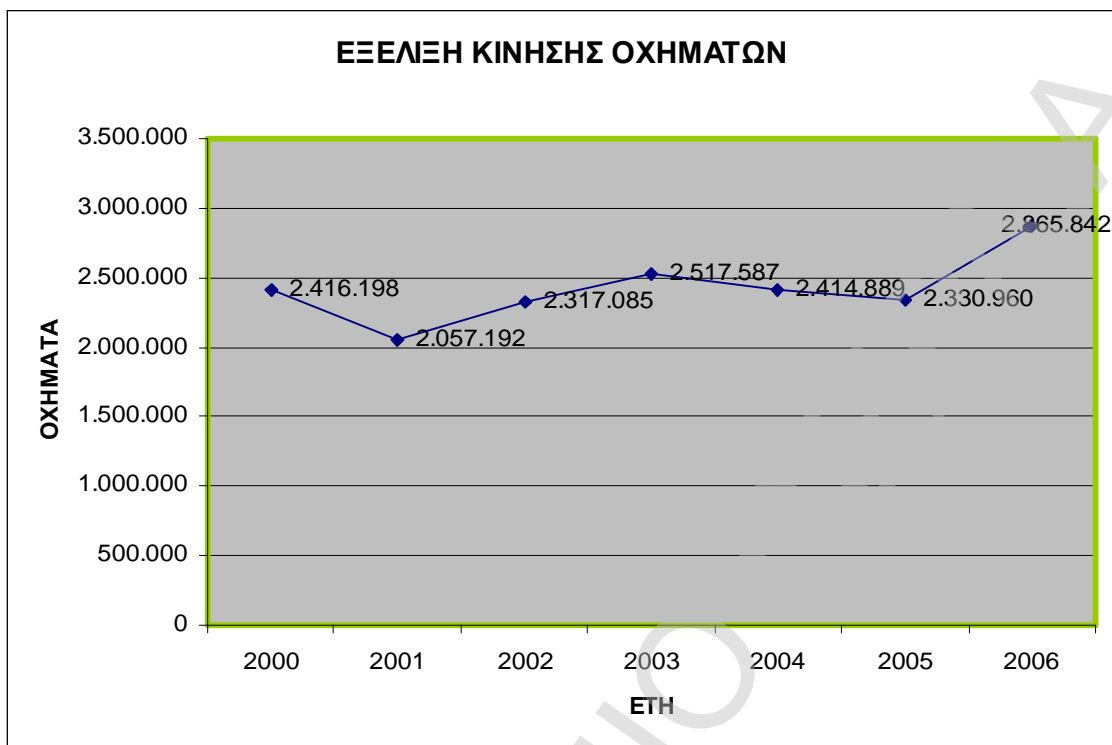
Πίνακας 32: Κίνηση Οχηματαγωγών Ανά Λιμένα (2000-2006) Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.	2000			2001			2002		
	Φορτηγά	Επιβατηγά	Δίκυκλα	Φορτηγά	Επιβατηγά	Δίκυκλα	Φορτηγά	Επιβατηγά	Δίκυκλα
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	47,345	188,262	113,453	45,824	202,015	120,683	44,876	213,019	112,913
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	7,624	41,079	4,309	4,873	35,738	3,165	5,816	42,132	3,371
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ	147,280	248,611	66,033	63,488	230,529	48,726	67,634	311,825	63,200
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΚΡΗΤΗ	10,152	17,242	7,837	13,691	25,392	9,243	13,179	24,548	8,655
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	62,478	73,325	32,911	62,237	89,700	42,223	61,494	81,473	34,732
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	13,138	57,986	35,883	14,478	52,500	31,058	14,461	70,938	32,526
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΝΑΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	45,162	133,601	83,895	52,432	117,389	80,996	32,133	107,522	63,371
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΣΑΜΟΣ	38,251	90,965	50,320	20,894	49,704	25,567	43,796	108,251	56,624
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟ ΜΥΤΗΛ.	48,772	81,272	30,286	34,123	94,798	29,119	35,653	83,819	27,132
ΡΑΦΗΝΑ ΕΥΒΟΙΑ ΑΝΔΡΟ ΤΗΝΟ ΣΥΡΟ	30,486	224,986	62,988	32,689	137,810	35,392	28,446	199,805	37,345
ΠΕΙΡΑΙΑ- ΚΥΚΛ.- ΚΡΗΤΗ-Ν ΑΙΓ.- ΚΑΒΑΛ.- ΔΩΔΕΚΑΝ.	3,916	7,436	3,118	1,044	4,517	1,753	1,535	5,625	1,844
ΒΟΛΟΣ ΕΥΒΟΙΑ Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	27,471	105,723	21,133	29,944	110,673	18,878	25,852	97,371	14,453
ΠΑΤΡΑ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ ΙΟΝΙΩΝ	13,681	64,215	9,482	2,547	8,697	1,573	11,472	24,434	2,028
ΛΑΥΡΙΟ ΚΕΑ ΚΥΘΝΟΣ	4,969	50,181	8,932	11,548	50,332	9,210	15,941	74,643	11,198
Σύνολο	500,725	1,384,884	530,580	389,812	1,209,794	457,586	402,288	1,445,405	469,392

	2003			2004			2005		
	Φορτηγά	Επιβατηγά	Δίκυκλα	Φορτηγά	Επιβατηγά	Δίκυκλα	Φορτηγά	Επιβατηγά	Δίκυκλα
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	49,213	198,003	119,926	47,682	251,983	124,833	39,102	250,627	119,126
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	8,021	43,975	4,487	5,688	36,722	3,144	6,925	51,103	3,666
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ	151,307	260,024	68,469	99,550	335,772	71,200	84,698	339,839	59,949
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΚΡΗΤΗ	10,258	19,453	7,202	13,357	26,391	7,608	13,161	26,630	7,997
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	64,823	78,031	34,201	72,489	111,554	40,405	77,541	149,498	56,153
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	13,458	61,987	38,258	14,212	72,881	33,594	9,513	86,119	32,663
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΝΑΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	47,008	140,175	88,220	39,727	161,398	71,883	22,441	90,164	35,353
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΣΑΜΟΣ	40,389	96,259	53,925	15,117	44,261	18,870	18,501	46,957	18,742
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟ ΜΥΤΗΛ.	51,697	86,015	31,858	50,086	117,909	30,040	44,274	110,358	27,442
ΡΑΦΗΝΑ ΕΥΒΟΙΑ ΑΝΔΡΟ ΤΗΝΟ ΣΥΡΟ	31,927	234,135	65,098	8,012	117,015	15,177	8,471	131,612	14,340
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΚΡΗΤΗ Ν ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΒΑΛΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	4,188	7,158	3,756	13,357	26,391	7,608	1,914	6,576	4,762
ΒΟΛΟΣ ΕΥΒΟΙΑ Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	51,697	86,015	31,858	24,260	106,635	13,430	22,629	110,543	13,468
ΠΑΤΡΑ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ ΙΟΝΙΩΝ	11,472	24,434	2,028	7,193	61,226	6,856	8,582	58,735	6,149
ΛΑΥΡΙΟ ΚΕΑ ΚΥΘΝΟΣ	5,242	40,573	6,243	13,708	66,834	8,831	11,848	93,086	9,703
Σύνολο	540,700	1,376,237	555,529	424,438	1,536,972	453,479	369,600	1,551,847	409,513

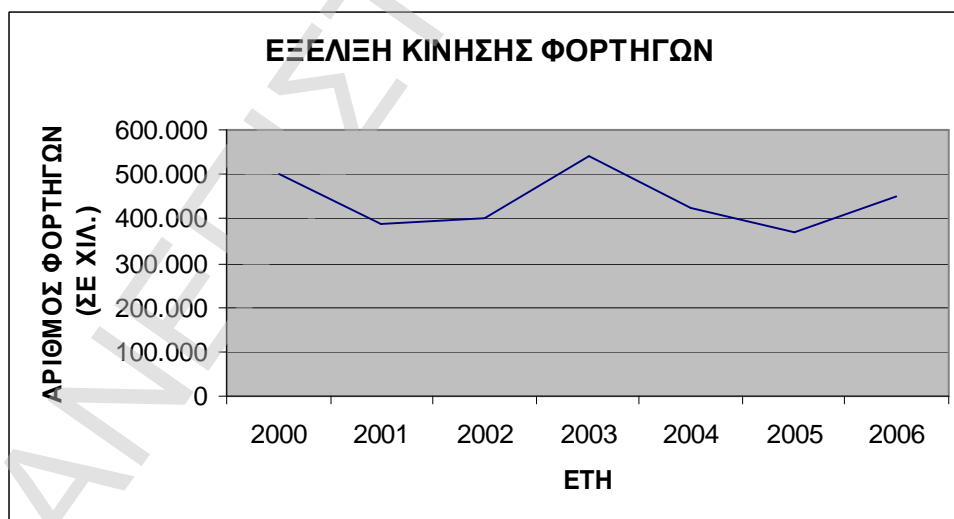
		2006	
	Φορτηγά	Επιβατηγά	Δίκυκλα
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	30,311	254,169	116,957
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	5,758	49,999	3,316
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ	106,991	359,248	59,551
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΚΡΗΤΗ	10,637	22,736	5,441
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	80,447	177,112	56,798
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	8,533	74,749	27,986
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΝΑΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	21,953	90,938	34,602
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΣΑΜΟΣ	54,162	141,884	58,204
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟ ΜΥΤΗΛ.	40,388	104,734	26,165
ΡΑΦΗΝΑ ΕΥΒΟΙΑ ΑΝΔΡΟ ΤΗΝΟ ΣΥΡΟ	31,399	331,771	54,223
ΠΕΙΡΑΙΑ- ΚΥΚΛ.- ΚΡΗΤΗ-Ν ΑΙΓ.- ΚΑΒΑΛ.- ΔΩΔΕΚΑΝ.	2,452	8,760	7,416
ΒΟΛΟΣ ΕΥΒΟΙΑ Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	24,082	117,425	13,200
ΠΑΤΡΑ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ ΙΟΝΙΩΝ	18,573	79,670	8,982
ΛΑΥΡΙΟ ΚΕΑ ΚΥΘΟΣ	14,654	120,516	13,950
Σύνολο	450,340	1,933,711	486,791

Πίνακας 33 : Συνολική Κίνηση Οχημάτων (2000-2006) {2}

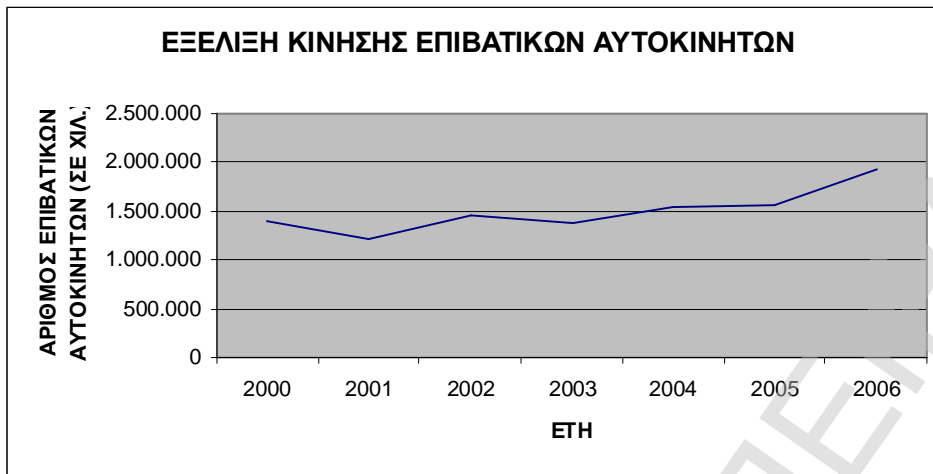
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	349,060	368,522	370,808	367,142	424,498	408,855	401,437
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	53,012	43,776	51,319	56,483	45,554	61,694	59,073
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ	461,924	342,743	442,659	479,800	506,522	484,486	525,790
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΚΡΗΤΗ	35,231	48,326	46,382	36,913	47,356	47,788	33,814
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	168,714	194,160	177,699	177,055	224,448	283,192	314,357
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	107,007	98,036	117,925	113,703	120,687	128,295	111,268
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΝΑΤ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	262,658	250,817	203,026	275,403	273,008	147,958	147,493
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ΣΑΜΟΣ	179,536	96,165	208,671	190,572	78,248	84,200	254,250
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟ ΛΕΣΒΟ	160,330	158,040	146,604	169,570	198,035	182,074	171,287
ΡΑΦΗΝΑ ΕΥΒΟΙΑ ΑΝΔΡΟ ΤΗΝΟ ΣΥΡΟ	318,460	205,891	265,596	331,160	140,204	154,423	417,393
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΚΡΗΤΗ Ν ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΒΑΛΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	14,470	7,314	9,004	15,102	47,356	13,252	18,628
ΒΟΛΟΣ ΕΥΒΟΙΑ Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	154,327	159,495	137,676	159,648	144,325	146,640	154,707
ΠΑΤΡΑ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ ΙΟΝΙΩΝ	87,387	12,817	37,934	92,978	75,275	73,466	107,225
ΛΑΥΡΙΟ ΚΕΑ ΚΥΘΝΟΣ	64,082	71,090	101,782	52,058	89,373	114,637	149,120
ΣΥΝΟΛΟ	2,416,198	2,057,192	2,317,085	2,517,587	2,414,889	2,330,960	2,865,842



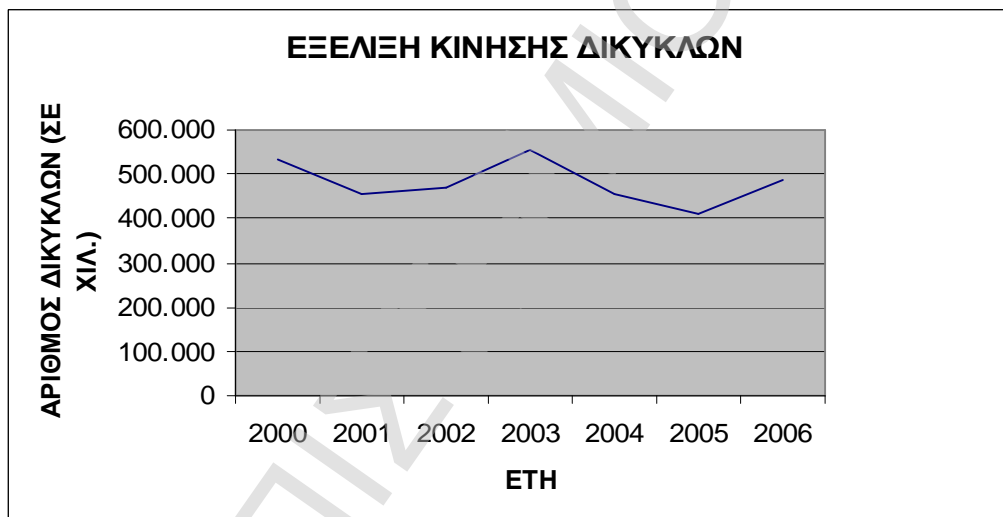
Διάγραμμα 11: Εξέλιξη Κίνησης του Συνόλου των Οχημάτων (2000-2006)



Διάγραμμα 12: Εξέλιξη Κίνησης Φορτηγών (2000-2006)



Διάγραμμα 13: Εξέλιξη Κίνησης Επιβατικών Αυτοκινήτων(2000-2006)



Διάγραμμα 14: Εξέλιξη Κίνησης Δικύκλων (2000-2006)

7.2.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα συμπεράσματα από αυτή την ανάλυση είναι τα ακόλουθα:

- § Η κίνηση των οχημάτων στο σύνολό τους παρουσιάζει μια σχετική σταθερότητα μέσα στην εξεταζόμενη περίοδο (2000-2006). Το 2000 μεταφέρθηκαν **2.416.198** οχήματα και το 2006 **2.865.842** οχήματα. Μέσα σε μια εξαετία η κίνηση ανέβηκε κατά **449.644** οχήματα το οποίο χαρακτηρίζεται θετικό.
- § Όμως από την άλλη μεριά, η κίνηση των φορτηγών μειώθηκε περίπου κατά **90.000** οχήματα τον χρόνο μέσα στην εξαετία. Από **540.400** μειώθηκαν στα **450.340** τον χρόνο. Αυτό είναι πολύ αρνητικό για τους ακτοπλόους για τον λόγο του ότι τα φορτηγά κρατάνε υψηλά τα κέρδη των εταιρειών σε περιόδους που η κίνηση των επιβατικών αυτοκινήτων είναι χαμηλή, δηλαδή τον χειμώνα. Για αυτόν τον λόγο οι εταιρίες έχουν αρχίσει να προσφέρουν εκπτώσεις σε μεταφορικές εταιρείες για να προσελκύσουν πελάτες.
- § Το ίδιο συμβαίνει με τον αριθμό δίκυκλων. Από **555.529** το 2000 μειώθηκε στα **486.791** δίκυκλα το 2006. Αν και μεταφερόμενα δίκυκλα έχουν μειωθεί, δεν αποτελούν μεγάλο μέρος του τζίρου των ακτοπλόων.
- § Αυτό που κρατάει το συνολικό νούμερο των μεταφερόμενων οχημάτων ψηλά σε απόλυτο νούμερο είναι η αύξηση των επιβατικών οχημάτων. Ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατικών μάλιστα βαίνει συνεχώς αυξανόμενος μέσα σε αυτά τα χρόνια. Από **1.376.237** οχήματα το νούμερο ανέβηκε **1.933.711** και ανεβάζει κατά πολύ το συνολικό νούμερο των μεταφερόμενων οχημάτων. Είναι μάλιστα αξιοπερίεργο το γεγονός ότι παρά την αύξηση τις τιμές των ναύλων, περισσότερος κόσμος επιλέγει να μετακινηθεί με αυτοκίνητο στα νησιά. Βέβαια, τα στατιστικά στοιχεία είναι μέχρι το 2006 που δεν είχε εφαρμοστεί ακόμα η απελευθέρωση των ναύλων. Λογικά η κίνηση θα επηρεαστεί από το συγκεκριμένο γεγονός και μένει να δούμε στο μέλλον το πώς θα διαμορφωθεί η κατάσταση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 7

1 . **XRTC Business Consultants (2007)**, «Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα-Εξελίξεις και προοπτικές σε γόνιμο έδαφος» (Ιούλιος)

2. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (2000-2006), «Μεταφορικό έργο επιβατηγών πλοίων ακτοπλοΐας. Διακίνηση επιβατών, κατά κατηγορία πλοίων και κατά γραμμή δρομολογίου-Διακίνηση τροχοφόρων»

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

8. ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Στον πίνακα του Παραρτήματος παρουσιάζεται το σύνολο της διαφημιστικής δαπάνης των εταιρειών της ακτοπλοΐας για την περίοδο 2006-Αύγουστο 2007. Από τα στοιχεία του πίνακα φαίνεται ότι το 2006 διαφημίστηκαν στα μέσα ενημέρωσης 30 εταιρείες μαζί με κάποιες που δεν αναφέρονται ονομαστικά. Οι τελευταίες δεν προέβησαν σε μεγάλη δαπάνη για διαφήμιση ώστε να αναφέρονται ξεχωριστά. Μέχρι τον Αύγουστο του 2007 (δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τους επόμενους μήνες) 31 επιχειρήσεις επέλεξαν να δαπανήσουν χρήματα για διαφήμιση στα Μ.Μ.Ε.

Το ύψος της συνολικής δαπάνης για διαφήμιση το 2006 είναι 6.456.560 ευρώ. Για την περίοδο Ιανουάριος-Αύγουστος 2007 οι δαπάνες ανέρχονται στα 8.267.030 ευρώ. Φαίνεται λοιπόν ότι οι διαφημιστικές δαπάνες είναι ιδιαίτερα αυξημένες μέσα σε ένα χρόνο, κατά 1.810.470 ευρώ.

Το 2006 τα μεγαλύτερα κονδύλια διατέθηκαν από την εταιρεία **Hellenic Seaways** και φτάνουν το ποσό των 1.260.304 ευρώ. Η συγκεκριμένη εταιρία συμμετείχε με ποσοστό 19,52% και ακολούθησε η **Blue Star Ferries** με 873.360 ευρώ και ποσοστό 13,53%.

Αντίστοιχα το 2007, η **Blue Star Ferries** δαπάνησε 1.630.131 ευρώ με ποσοστό 19,72% και η **Minoan Lines** 1.050.974 ευρώ με ποσοστό συμμετοχής 12,71%. Είναι χαρακτηριστικό ότι η **Minoan Lines** αύξησε τη διαφημιστική της δαπάνη κατά 703.593 ευρώ και μάλιστα επιμερίζεται σε λιγότερους μήνες αφού στοιχεία υπάρχουν μέχρι τον Αύγουστο του 2007. Δηλαδή η μηνιαία δαπάνη της **Minoan Lines** για το 2006 είναι 28.948 ευρώ ενώ το 2007 είναι 131.372 ευρώ. {1}

8.1 ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

Στο Παράρτημα παρουσιάζεται η διάρθρωση της διαφημιστικής δαπάνης για την περίοδο **2006**-Αύγουστο **2007**.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία, το κυριότερο μέσο προβολής το **2006** είναι οι εφημερίδες. Συνολικά όλες οι εταιρείες δαπάνησαν **3.529.848** ευρώ για διαφήμιση σε εφημερίδες, **1.146.863** ευρώ για διαφήμιση σε περιοδικά, **967.973** ευρώ για την τηλεόραση και **811.876** ευρώ για το ραδιόφωνο.

Το **2007** οι εφημερίδες διατηρούν την πρωτοκαθεδρία τους και καρπώθηκαν **4.308.872** ευρώ μέχρι τον Αύγουστο, τα περιοδικά **1.537.827** ευρώ, η τηλεόραση **1.401.514** και το ραδιόφωνο **1.021.817**. Είναι φανερό, όπως αναφέραμε και παραπάνω ότι ενώ η κατάταξη των μέσων δεν άλλαξε, οι δαπάνες αυξήθηκαν κατά πολύ. {1}

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 8

1. **Media services S.A. Research Advertising Expenditure (2006)**, «Συγκεντρωτική Διαφημιστική Δαπάνη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα» (Δεκέμβριος)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι ένας υπό-κλάδος της Ελληνικής Ναυτιλίας που τα τελευταία χρόνια είναι συνέχεια στο προσκήνιο είτε με θετικό είτε με αρνητικό τρόπο. Την τελευταία επταετία έχουν αγοραστεί από τους Έλληνες ακτοπλόους πολλά καινούρια πλοία και ο Ελληνικός στόλος έχει εκσυγχρονισθεί κατά πολύ, αλλά κάποια παλιά πλοία προκαλούν την κοινή γνώμη κάθε καλοκαίρι με τις πραγματικά μεγάλες καθυστερήσεις λόγω βλαβών. Οι ακτοπλόοι από τη μεριά τους αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα με την άνοδο της τιμής του πετρελαίου και καινούρια μέτρα πρέπει να ληφθούν με σοβαρό σχεδιασμό για το καλό ενός πολύ σοβαρού για την ελληνική οικονομία κλάδου, αλλά στην πράξη το μόνο που γίνεται είναι να μετατοπίζεται το κόστος στον καταναλωτή, που κάθε χρόνο αναγκάζεται να πληρώνει πολύ υψηλούς ναύλους για να ταξιδέψει στα Ελληνικά νησιά.

Τα ζητήματα αυτά είναι υπαρκτά και προβληματίζουν και τους ακτοπλόους, που για να εξορθολογήσουν τα οικονομικά τους στοιχεία και να μειώσουν το στόλο τους προχώρησαν σε πωλήσεις παλαιών πλοίων, καθώς και το Υ.Ε.Ν., που συνέχεια προσπαθεί να βρει λύσεις βιώσιμες για τους καταναλωτές οι οποίοι απομακρύνονται από τους νησιωτικούς προορισμούς το καλοκαίρι και στρέφονται στις τουριστικές περιοχές στις οποίες μπορούν έχουν πρόσβαση με το αυτοκίνητο.

Η κατάσταση στην ακτοπλοΐα είναι θολή και μάλιστα τα δεδομένα έχουν αλλάξει αρκετές φορές κατά την διάρκεια εκπόνησης της συγκεκριμένης μελέτης.

Συγκεκριμένα:

- Στο τέλος του Αυγούστου του **2007** τα δεδομένα του υπό-κλάδου ήταν πολύ καλύτερα. Η ακτοπλοΐα ήταν ένας τομέας που προσφερόταν για επενδύσεις, ειδικά μετά τις αποφάσεις για την αλλαγή συγκεκριμένων άρθρων του **2932/01** που θεωρούνταν τροχοπέδη για επενδύσεις.

Αναφερόμαστε συγκεκριμένα στην κατάργηση του ανώτατου ορίου ναύλου καθώς και την προσχώρηση της Ελλάδας στην Συνθήκη της Στοκχόλμης, δηλαδή την κατάργηση της τριακονταετίας. Άνοιξαν λοιπόν νέοι δρόμοι για επενδύσεις, όχι μόνο από ανθρώπους που ήδη δραστηριοποιούνταν στον κλάδο αλλά και από καινούριους.

- Με τη συνεχή άνοδο της τιμής του πετρελαίου όλα ανατράπηκαν μέσα σε 5 μήνες. Όσο η **tramp** ναυτιλία ανέβαινε σε δυσθεώρητα ύψη και οι πλοιοκτήτες της απολαμβάνουν υπερκέρδη, τόσο τα κόστη του υπό-κλάδου που εξετάζουμε, της ακτοπλοΐας, αυξήθηκαν κατακόρυφα. Αν κάτι χαρακτηρίζει την περίοδο αυτή, είναι η αναμονή και ο φόβος για το μέλλον.
- Ενώ η άνοδος της τιμής του πετρελαίου συνεχιζόταν με αμείωτους ρυθμούς, η είδηση της εξαγοράς της **Attica Group** από την **MIG Shipping**, θυγατρική της **Marfin Investment Group** έσκασε σαν βόμβα στον Πειραιά. Η **MIG**, με την πολιτική της ασυσχέτιστης διαποίκισης που ακολουθεί κατάφερε να πάρει ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της Ακτοπλοϊκής αγοράς εν μια νυκτί. Η **Blue Star Ferries** στην Ελληνική επικράτεια και η **Superfast Ferries** στην αγορά της Αδριατικής και της Βόρειας Θάλασσας (στη μελέτη αυτή δεν αναλύονται οι συγκεκριμένες αγορές) έχουν μεγάλο μερίδιο και θεωρείται ο πιο «δυνατός» παίκτης στην Ελλάδα. Πολλές απορίες έχουν διατυπωθεί για τους λόγους που μια εταιρεία που δεν έχει σχέση με την ακτοπλοΐα διάλεξε να εισέλθει στο χώρο, την περίοδο μάλιστα που τα κέρδη περιορίζονται μέρα με τη μέρα. Πολλοί λίγοι ξέρουν τους πραγματικούς λόγους, αλλά πολλά ακούγονται στην αγορά του Πειραιά. Δεν είναι εύκολο να τεκμηριωθούν, πρώτον, γιατί η εξαγορά έγινε μόλις πριν λίγους μήνες και δεύτερον, γιατί μόνο υποθέσεις μπορεί να κάνει κάποιος για τις προθέσεις των εταιρειών αυτών. Μια άποψη που ακούστηκε σε συνεντεύξεις που είχαμε με ανθρώπους του χώρου είναι η εξής: Η **MIG** ξόδεψε **289** εκατ. ευρώ και αγόρασε όχι μόνο τα πλοία της

Attica Group, που έτσι κι αλλιώς έχουν πολύ μεγάλη οικονομική αξία, αλλά και πράγματα που δεν φαίνονται, γιατί δεν είναι «χειροπιαστά». Είναι γνωστό ότι μια αγοραπωλησία περιλαμβάνει και μη απτά περιουσιακά στοιχεία. Το **brand name**, η φήμη και η τεχνογνωσία της **Blue Star** στον τομέα της ακτοπλοΐας είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την εξαγορά της. Επίσης η καθαρή μεταπωλητική αξία των πλοίων είναι πολύ μεγάλη. Η εταιρεία εκτός αυτών, έχει συμφωνίες και συμβόλαια με **Goodies** και **Flo Café** που ανήκουν στην **Marfin** (μέσω της **Vivartia**). Αγόρασε επίσης τις συμφωνίες με τους ιδιοκτήτες των κτιρίων τα οποία στεγάζουν τα πρακτορεία της **Blue Star**. Όλα τα πρακτορεία της **Blue Star** είναι σε κεντρικά σημεία σε πολλές περιοχές και αυτή τη στιγμή η **MIG** μπορεί να τα εκμεταλλευτεί και με διαφορετικό τρόπο. Ένας άλλος λόγος για την εξαγορά στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ίσως είναι η αγορά της Αδριατικής ή της Β. Θάλασσας. Όπως και ο Γκριμάλντι, έτσι και η **Marfin** ίσως ενδιαφέρονται περισσότερο για τις συγκεκριμένες αγορές, γιατί προσφέρουν τεράστιες ευκαιρίες ανάπτυξης και όλοι στον Πειραιά περιμένουν έναν σιωπηλό πόλεμο συμφερόντων. Τέλος η προσωπική μας άποψη είναι ότι μαζί με μια μεγάλη ακτοπλοϊκή εταιρεία αγοράζεται και πολιτική δύναμη, που δεν μπορεί να αποτιμηθεί. Όποιος ελέγχει τα νησιά το καλοκαίρι, ελέγχει και την «πολιτική ηρεμία» της χώρας.

- Η είσοδος της οικογένειας Γκριμάλντι τάραξε την αγορά της Κρήτης. Η εφοπλιστική οικογένεια με κρουαζιερόπλοια και **RoPax*** πλοία εξαγόρασε το **15%** της **A.N.E.K.**, ενώ ο κ. Βαρδινογιάννης ελέγχει το **25%** της εταιρείας όπως αναφέραμε και παραπάνω. Ενώ φημολογούνταν στην αγορά ότι ο κ. Βαρδινογιάννης θα προσπαθούσε να πάρει και άλλο ποσοστό της εταιρείας με άμεσο τρόπο, με μια ξαφνική κίνηση αγόρασε πλειοψηφικά ποσοστά της **MINOAN Lines** και της **Hellenic Sea Ways**. Μία προσέγγιση της κίνησης αυτής είναι ότι ο κ. Βαρδινογιάννης

* **Ro-Ro Passenger**: Επιβατηγά-Οχηματαγωγά πλοία

αγόρασε αυτές τις εταιρείες με σκοπό να διασφαλίσει τα συμφέροντά του στην Α.Ν.Ε.Κ. Δηλαδή, ή να χρησιμοποιήσει τις μετοχές αυτές ως αντάλλαγμα σε διαφορετικούς μικρό-μετόχους της Α.Ν.Ε.Κ., ώστε να εξασφαλίσει μεγαλύτερο ποσοστό σε αυτήν (είναι το επικρατέστερο σενάριο) ή να ανταλλάξει ποσοστά των **MINOAN – H.SW.** με τους Γκριμάλντι, ώστε να αποχωρήσουν από την Α.Ν.Ε.Κ.. Είναι χαρακτηριστικό ότι η οικογένεια Γκριμάλντι αντέδρασε αμέσως στην εξαγορά από την **Sea Star**, υποστηρίζοντας ότι οι μετοχές αυτές θα έπρεπε να περιέλθουν στην κατοχή της Α.Ν.Ε.Κ. και όχι του κ. Βαρδινογιάννη. Σίγουρα θα υπάρξουν εξελίξεις σε αυτήν την υπόθεση στο άμεσο μέλλον.

- Μελετώντας την εισροή ξένων κεφαλαίων στην ακτοπλοΐα πρέπει να αναφέρουμε και τις επαφές της Ν.Ε.Λ. του κ. Βεντούρη με Άραβες επιχειρηματίες. Ήδη η Ν.Ε.Λ. έχει επιβεβαιώσει τις επαφές (*«Επιβεβαιώνουμε ότι η διοίκηση της εταιρείας βρίσκεται στο στάδιο διερευνητικών επαφών με εκπροσώπους αραβικών συμφερόντων, οι οποίοι και αναμένονται προς τούτο στην Ελλάδα. Σε περίπτωση που οι επαφές αυτές καταλήξουν σε συγκεκριμένα αποτελέσματα η εταιρεία μας θα ενημερώσει άμεσα το επενδυτικό κοινό σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και την πάγια τακτική της»*) {1}. Είναι μια περίπτωση που διαφαίνεται ότι θα έχει εξέλιξη επίσης στο άμεσο μέλλον.
- Οι επιδοτούμενες γραμμές παραχωρούνται σε εταιρείες και εξυπηρετούνται υπό ένα ιδιότυπο καθεστώς που εξηγήσαμε στη μελέτη αυτή. Δηλαδή για σύμβαση **2-12** ετών το Υ.Ε.Ν. απαιτεί πλοίο ηλικίας μέχρι **8** ετών. Ποιος όμως θα δεσμεύσει ένα νεότευκτο πλοίο για **12** χρόνια, χωρίς να μπορεί να το αποσύρει από τη γραμμή πριν λήξει η σύμβαση; Οι κυρίως ενδιαφερόμενοι για τις επιδοτούμενες γραμμές διαχειρίζονται πλοία μεγάλης ηλικίας, που κατά κανόνα έχουν δικαίωμα από το νόμο να κλείσουν συμβάσεις μέχρι ενός έτους. Όταν όμως μπαίνει κάποιος σε μια αγορά για ένα μόνο χρόνο το μόνο που κοιτάει είναι να

έχει ένα μεγάλο καθαρό κέρδος χωρίς να τον νοιάζει η επιβίωση της γραμμής και η μελλοντική της ανταγωνιστικότητα. Ουσιαστικά οι επιδοτούμενες γραμμές πρέπει να γίνουν ελκυστικές. Αυτή είναι η λέξη κλειδί και η λύση στην ταλαιπωρία των νησιών. Από τη στιγμή που τα πλοία **30** ετών δεν θα αποσυρθούν από την αγορά (σύμφωνα με την Συνθήκη της Στοκχόλμης) όλα μπορούν να αλλάξουν. Μια ιδέα, που ίσως να μπορούσε να βοηθήσει στο να μεταβληθεί η παγιωμένη αυτή κατάσταση ίσως να είναι η εξής: Να δοθεί η επιδοτούμενη γραμμή σε μια επιχείρηση για πέντε χρόνια με μειούμενο ποσό επιδότησης κάθε χρόνο. Για παράδειγμα, την πρώτη χρονιά η επιδότηση να είναι **20.000** ευρώ, την δεύτερη **17.000** κ.τ.λ. Στο τέλος της πενταετίας να μην δίνεται καθόλου επιδότηση αλλά να παραχωρείται η γραμμή *κατ' αποκλειστικότητα* στην εταιρεία αυτή για άλλα **5** χρόνια, με την υποχρέωση όμως να παραμείνει στη γραμμή. Ακολουθώντας την συγκεκριμένη πρόταση, και θα θέλουν οι εταιρείες να εισέλθουν αρχικά, λόγω της μεγάλης επιδότησης, αλλά και θα έχουν αντικειμενικό σκοπό να αυξήσουν την ποσότητα των διακινούμενων επιβατών, ώστε να έχουν δημιουργήσει πελατολόγιο μετά το πέρας της πενταετίας. Με αυτόν τον τρόπο οι επιδοτούμενες γραμμές ίσως να μπορέσουν να γίνουν ελκυστικές για τις εταιρείες, έτσι ώστε να μην βλέπουν βραχυπρόθεσμα και κοντόφθαλμα τις επιδοτούμενες γραμμές. Είναι σχεδόν σίγουρο το ότι θα αλλάξει η συμπεριφορά τους απέναντι στο επιβατικό κοινό. Τώρα, αν ένα πλοίο κάνει το δρομολόγιο του άδειο ή γεμάτο δεν παίζει κανέναν ρόλο, τα χρήματα της επιδότησης είναι ακριβώς τα ίδια. Αν όμως δεν υπάρχει επιδότηση από ένα χρονικό σημείο και μετά, οι εταιρείες θα πρέπει να έχουν καλλιεργήσει σχέσεις εμπιστοσύνης με τους «πελάτες». Με λίγα λόγια, θα τις αναγκάσει να αναβαθμίσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους καθώς και την ποιότητα του στόλου τους.

- Τελειώνοντας τη μελέτη αυτή, θα συμφωνήσουμε με τη μελέτη της εταιρείας ερευνών **XRTC {2}** που αναφέρει ότι μια εξέλιξη που περιμένουμε είναι η συγχώνευση ελληνικών και ξένων εταιρειών στο μέλλον. Η αρχή έχει γίνει με την είσοδο του Γκριμάλντι και αναμένονται και άλλοι επιχειρηματίες που θα δουν την ελληνική ακτοπλοΐα σαν τομέα επένδυσης. Αυτό είναι και μια λύση για τους Έλληνες επιχειρηματίες που βλέπουν την χωρητικότητα να συγκεντρώνεται σε λίγα χέρια και προσπαθούν να βρουν τρόπο αντίδρασης.

Ουσιαστικά δεν μπορεί κάποιος να βγάλει ασφαλή συμπεράσματα για το αν υπάρχουν αυτή τη χρονική περίοδο επενδυτικές ευκαιρίες στην ακτοπλοΐα. Η συνεχής αύξηση των διεθνών τιμών του πετρελαίου ευνοεί όλη την ναυτιλία εκτός από την ακτοπλοΐα. Αυτό συμβαίνει γιατί αυξάνονται κατά πολύ μεγάλα ποσοστά σταθερά κόστη, χωρίς να μπορεί να αυξηθεί ανάλογα η τιμή των εισιτηρίων. Στον συγκεκριμένο υπό-κλάδο δραστηριοποιούνται μικρές και πολύ μεγάλες εταιρείες. Με τα νέα δεδομένα, που αναλύσαμε διεξοδικά, το σύνολο της χωρητικότητας έχει έρθει στην κατοχή δύο επιχειρήσεων. Δεν είναι εύκολο για κανέναν να τις ανταγωνιστεί την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Για να το κάνει απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις με αμφίβολο αποτέλεσμα και σίγουρο «πόλεμο τιμών». Οι μικρές εταιρείες, που είναι πολλές, με λίγα και μικρά καράβια δεν μπορούν καν να δοκιμάσουν να εισέλθουν στις αγορές-φιλέτα της ελληνικής ακτοπλοΐας, με δεδομένο ότι δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τα νεότευκτα πλοία τους. Επιβιώνουν λοιπόν σε γραμμές που δεν είναι θελκτικές για τις μεγάλες εταιρείες, στις λεγόμενες «άγονες» και επιβιώνουν με τις επιδοτήσεις. Αλλά και εκεί ο ανταγωνισμός είναι πολύ σκληρός και σίγουρα δεν είναι απλό σε έναν νεοεμφανιζόμενο να κερδίσει επιδοτήσεις από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται τόσα χρόνια στον τομέα αυτό. Αν δεν ξεκαθαρίσει το τοπίο δεν μπορεί κανένας να μιλήσει με σιγουριά για το αν υπάρχει επενδυτική ευκαιρία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 9

1. Σκορδίλης Γ.Σ. (2007) «Τα αραβικά κεφάλαια μπαίνουν και στην ακτοπλοΐα
* Μετά τις τράπεζες, τα τρόφιμα και τις τηλεπικοινωνίες αραβικό **fund**
αναμένεται να αποκτήσει ποσοστό στην ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία ΝΕΛ»
ΤΟ ΒΗΜΑ, 22 Ιουλίου , Σελ.: D-07

2. XRTC Business Consultants (2007), «Ανταγωνισμός στην Ευρωπαϊκή
Ακτοπλοϊκή αγορά-Διαφέρει η Ελλάδα από την υπόλοιπη Ευρώπη;»
(Φεβρουάριος)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Καρβούνης Σ. (2000), «Οικονομοτεχνικές Μελέτες: Μεθοδολογία-Τεχνικές-Θεωρία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

XRTC Business Consultants (2007), «Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοϊά-Εξελίξεις και προοπτικές σε γόνιμο έδαφος» (Ιούλιος)

XRTC Business Consultants (2007), «Ανταγωνισμός στην Ευρωπαϊκή Ακτοπλοϊκή αγορά-Διαφέρει η Ελλάδα απο την υπόλοιπη Ευρώπη;» (Φεβρουάριος)

Media services S.A. Research Advertising Expenditure (2006), «Συγκεντρωτική Διαφημιστική Δαπάνη για την Ελληνική Ακτοπλοϊά» (Δεκέμβριος)

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (2000-2006), «Μεταφορικό έργο επιβατηγών πλοίων ακτοπλοϊας. Διακίνηση επιβατών, κατά κατηγορία πλοίων και κατά γραμμή δρομολογίου-Διακίνηση τροχοφόρων»

Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας, Διεύθυνση : Ακτή Ποσειδώνος & Αριστείδου
15, Πειραιάς, 18531
Τηλέφωνο : 210-4220820
Fax : 210-4220822

Alpha Bank (2006), «Οικονομικό Δελτίο/ Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες: Όνειρο Δεμένο Στο Μουράγιο; » (Σεπτέμβριος), σελ. 21

Attica Group (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

Blue Star (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

Hellenic Seaways (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

ANEK Lines (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

Minoan Lines (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

NEA Lines (2006), «Ετήσιο Δελτίο Χρήσης»

ΦΕΚ Α' 145 (Νόμος 2932/2001), «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (Ιούνιος)

ΦΕΚ Β' **556** (Αριθμ. Απόφασης **3323/1.1.2006**), «Τροποποίηση-Συμπλήρωση της υπ' αριθμ. **3323/1.1.05/ 26.5.2005** Απόφασης: Ανώτατες Επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην ταχυδρομικών αποστολών, πλοίων Ακτοπλοΐας κατα σύνδεση και κατα κατηγορία πλοίου (Β' **718**)» (Μάϊος)

ΦΕΚ **79**-Προεδρικό Διάταγμα Αρ. **52 (2005)**, «Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (**ro-ro**) σύμφωνα με την οδηγία **2003/25/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της **14** Απριλίου **2003- L 123/ 22/ 17.05.2003**» (Μάρτιος)

(διεύθυνση θαλάσσιων συγκοινωνιών...Αρ. πρωτοκόλου: **3327.1/41/07**).

ΦΕΚ **76** (Αριθμ. Απόφασης **3332/2.1.2006**), «Καθορισμός του τύπου και των στοιχείων της δήλωσης δρομολόγησης δρομολόγησης πλοίου, του περιεχομένου αυτής και των εγγράφων που συνυποβάλλονται με αυτή» (Ιανουάριος)

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής, Δ.Θ.Σ. (2007) Αρ. Πρωτ. **3331.1/01/07**, «Καθορισμός Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και Διάκριση Τακτικών Δρομολογιακών Γραμμών σε Κατηγορίες», (Οκτώβριος)

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Διεύθυνση Μεταφορών-Τμήμα Άγονων Γραμμών, Αρ. Πρωτ.: ΔΜ/Φ.**231.01/11184 (2007)**, «Προκήρυξη Μειοδοτικού Διαγωνισμού για την Εξυπηρέτηση Δρομολογιακών Γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας Διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών» (Νοέμβριος)

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής, Δ.Θ.Σ., Τμήμα Β', Αρ. Πρωτ.: **3327.1/79/07 (2007)**, «Επανάληψη Μειοδοτικών Διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση Δρομολογιακών Γραμμών με σύνοψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών.», (Νοέμβριος), άρθρο **45**

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (2007), «Επιδοτούμενες Ακτοπλοϊκές Γραμμές με Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας απο **1/11/2007** έως **31/10/2008**»(Δεκέμβριος)

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (2006), «Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας κατόπιν Διενέργειας διαγωνισμού έτους **2006**»

ΦΕΚ 242-Προεδρικό Διάταγμα Αρ. 363 (1998), «Πιστοποιητικό Ελληνομάθειας τύπος, προϋποθέσεις απόκτησης, διαδικασία και περιεχόμενο εξετάσεων, προϋποθέσεις συμμετοχής και ρύθμιση σχετικών λεπτομερειών» (Οκτώβριος)

ΦΕΚ 219- Προεδρικό Διάταγμα Αρ. 242 (2003), «Τροποποίηση των παραγρ. 1 και 2 του άρθρου 6 του Ν. 2399/96 (Α' 90), όπως αντικαταστάθηκαν από τις περιπτώσεις α και β της παραγράφου 5 του άρθρου 2 του Ν. 2575/98 (Α' 23) » (Σεπτέμβριος)

ΦΕΚ 310- Αριθμ. Απόφασης 3350/01/04 (2004), «Ρύθμιση θεμάτων εκτέλεσης δαπανών, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των εσόδων του Ειδικού Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών» (Φεβρουάριος)

Φ.Ε.Κ. 23- Νόμος Υπ. Αριθμ. 2575 (1998), «Ρύθμιση Θεμάτων αρμοδιότητας Υ.Ε.Ν.»(Φεβρουάριος)

Υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Γενική Διεύθυνση Εργασίας, Διεύθυνση Δ3, Τμήμα 4 (2005)/ Αρ. Πρωτ: Φ4γ/13703, «Διαφυγούσα Εργασία Φορτοεκφορτωτών Λιμένων» (Φεβρουάριος)

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2007), «Απόφαση του Δικαστηρίου (έβδομο τμήμα) της 11 Ιανουαρίου 2007- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας (Υπόθεση C-269/05)--- Παράβαση κράτους μέλους- Άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86- Θαλάσσιες Μεταφορές- Λιμενικά Τέλη επιβατηγών και φορτηγών πλοίων- Λιμενικά Τέλη οχημάτων που μεταφέρονται με οχηματαγωγά πλοία- Δυσμενής Διάκριση» (Φεβρουάριος)

ΑΡΘΡΑ ΚΑΙ WEBSITES

Σκορδίλης Γ.Σ. (2007) «Τα αραβικά κεφάλαια μπαίνουν και στην ακτοπλοΐα * Μετά τις τράπεζες, τα τρόφιμα και τις τηλεπικοινωνίες αραβικό fund αναμένεται να αποκτήσει ποσοστό στην ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία ΝΕΛ» ΤΟ ΒΗΜΑ, 22 Ιουλίου , Σελ.: D-07

Σκορδίλης Γ.Σ. (2007 α), «Ανάχωμα Βαρδινογιάννη στις ιταλικές βλέψεις για την Α.Ν.Ε.Κ.-Ο διευθύνων σύμβουλος της κρητικής εταιρείας έσπευσε να ενισχύσει περαιτέρω τη συμμετοχή του σε αυτήν αγοράζοντας σημαντικά πακέτα μετοχών», ΤΟ ΒΗΜΑ, 26 Αυγούστου, Σελ. D-07,

Σκορδίλης Γ.Σ. (2007 β), «Το επόμενο βήμα των Blue Star και του κ. Π. Παναγόπουλου στην ελληνική ναυτιλία», ΤΟ ΒΗΜΑ, 7 Νοεμβρίου, Σελ. D-10,

Σκορδίλης Γ.Σ. (2007 γ), «Παιχνίδι τακτικής Βουλγαράκη – ακτοπλόων- Μετά την ολοκλήρωση ενός ευρέος κύκλου επαφών για την «ανάγνωση» των θεμάτων του κλάδου από την πλευρά του υπουργείου η Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας επανέρχεται με νέο υπόμνημα» ΤΟ ΒΗΜΑ, 25 Δεκεμβρίου, Σελ. D-11

Νίκας Σ. (2007), «Τα χαρατσια των πλοίων-Πώς το επιβατικό κοινό πληρώνει για υπηρεσίες που ουδέποτε απολαμβάνει», ΤΟ ΒΗΜΑ, 7 Αυγούστου, Σελ. D-09

Καραγιώργος Λ. (2007), «Συνέντευξη του Προέδρου της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας», Ναυτεμπορική, 20 Νοεμβρίου

Λαμπρόπουλος Θ. (2007), «Εξαγοράζει και άλλο 10% της Attica Group», ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 22 Νοεμβρίου

<http://egov.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=29275>.

Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης

<http://www.bluestarferries.gr/GREEK/defaultmain.htm>
, Blue Star Ferries Official Website

<http://www.anek.gr/greek/index.html>
, ANEK Lines Official Website

<http://www.attica-group.com/gr/index.asp>
, Attica Group Official Website

http://www.nel.gr/index.asp?a_id=46
, NEL Lines Official Website

<http://www.gaferries.gr/>
, GA Ferries Official Website

<http://www.agoudimos-lines.com/>
, Agoudimos Lines Official Website

<http://www.greekshippingnews.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ



ΣΦΟΔΑ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ : Δεκεμβριος 2006

ΠΡΟΪΟΝ	ΤΙΛΟΓΡΑΦΙ	ΤΩΝΗΤΙΚΟ		ΓΡΑΦΙΚΟ		ΡΑΔΙΟΦΩΝΟ		ΤΗΛΕΩΝ		ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΣ
		ΔΕΚ	ΙΑΝΔΕΚ	ΔΕΚ	ΙΑΝΔΕΚ	ΔΕΚ	ΙΑΝΔΕΚ	ΔΕΚ	ΙΑΝΔΕΚ	

ΚΑΤΗΓ: 39 ΓΑΞΙΔΙΑ

ΥΠΟΚΑΤ: 39.04 ΝΑΥΤΩΝ ΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

PROCTER & GAMBLE 09	0	264.907	2.903	14.744	0	0	0	2.309	276.225	0.00	0.98		
MILKMAID BRAND MILK 08	0	181.196	0	88.518	0	88.879	0	0	181.196	0.00	0.98		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	2.4	0	0	0	0	2.4	0.00	0.1		
HEPESOTON (KARUNAKI) 06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	1.138	0	0	0	0	1.138	0.00	0.18		
STRENGTH LINE WOLFF 09	0	0	0	48.411	0	13.154	0	11.232	0	172.795	0.00	2.00	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
COFFEE MILK (KARUNAKI) 08	0	0	0	3.10	0	0	0	0	3.10	0.00	0.06		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
WYLLIAMS (KARUNAKI) 08	0	0	0	5.26	0	0	0	0	5.26	0.00	0.09		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	27.900	25.049	0	0	0	0	31.949	0.00	3.12	
ANFOL MILK (KARUNAKI) 08	0	0	0	1.690	459.905	0	45.905	0	1.690	459.905	0.00	7.10	
PROCTER & GAMBLE 09	0	284.1	0	0	0	0	0	0	284.1	0.00	0.97		
DAFERRE (KARUNAKI) 09	0	0	0	220.361	0	2.440	0	0	222.801	0.00	1.02		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
OLYMPIA (KARUNAKI) 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
MILKMAID BRAND MILK 08	0	0	0	273	0	0	0	0	273	0.00	0.01		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
HELIOPOLIS (KARUNAKI) 08	0	0	0	7.518	0	0	0	0	7.518	0.00	0.12		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
ATHENIAN MILK (KARUNAKI) 09	0	0	0	2.348	0	3.402	0	0	5.750	0.00	0.10		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
DEANFIELD (KARUNAKI) 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	2.923	25.144	10.772	9.764	0	0	10.772	36.658	0.00	0.30	
MILKMAID BRAND MILK 08	0	0	0	8.125	0	0	0	0	8.125	0.00	0.06		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
OPERA (KARUNAKI) 08	0	0	0	3.358	0	9.079	0	0	0	12.437	0.00	0.20	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
ARADIAN MILK (KARUNAKI) 09	0	0	0	2.348	0	0	0	0	2.348	0.00	0.05		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
BAITONAKI (KARUNAKI) 09	0	0	0	152.132	0	153.091	0	202.7	0	407.923	0.00	12.04	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	20.320	11.151	204.923	0	0	10.766	226.146	0.00	0.25	
MILKMAID BRAND MILK 08	0	0	0	6.771	10.409	105.405	0	1.7	181.196	188.111	0.00	0.18	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	158.336	0	0	0	0	158.336	0.00	0.96		
KORONA MILK (KARUNAKI) 08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	222.629	2.303	125.241	163.903	10.440	31.422	12.142	620.133	0.00	1.4	
ELE STAR FERRIES 06	1.1270	27.079	92.768	420.112	0	27.216	0	0	142.454	879.360	4.76	12.28	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	2.132	0	0	0	0	2.132	0.00	0.03		
QUEENLINE (KARUNAKI) 09	0	0	0	10.487	0	0	0	0	10.487	0.00	0.16		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
JOSEPHINE (KARUNAKI) 08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
PROCTER & GAMBLE 09	0	44.059	3.957	253.754	0	22.280	0	0	47.018	3.957	0.00	0.46	
ELIANTHOS (KARUNAKI) 08	0	462.063	0	5.7.336	0	10.880	0	0	467.949	0	0.00	10.94	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	24.34	0	0	0	0	24.34	0.00	0.39		
ASBEAN SPEED LINE (KARUNAKI) 06	0	0	0	126.112	0	9.072	0	12.928	14.190	126.370	0.00	1.94	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	12.112	0	21.367	0	0	33.479	0.00	0.21		
DAVID FERRIES 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
WOLFE-BERKE (KARUNAKI) 08	0	0	0	0	0	15.76	0	0	15.76	0.00	0.02		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
WOLFE-BERKE (KARUNAKI) 08	0	0	0	0	0	10.880	0	0	10.880	0.00	0.09		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
FT. SA. GROUP (KARUNAKI) 06	0	0	0	21.110	0	9.072	0	0	30.182	0.00	0.42		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
SCORPION (KARUNAKI) 09	0	0	0	0	0	4.939	0	0	4.939	0.00	0.08		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
WOLFE-BERKE (KARUNAKI) 08	0	0	0	12.128	0	0	0	0	12.128	0.00	0.16		
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00		
OLYMPIA (KARUNAKI) 08	26.508	25.805	0	0	0	0	0	0	26.508	25.805	0.00	0.46	
PROCTER & GAMBLE 09	0	0	0	4.190	172.550	0	95.708	0	14.170	363.667	0.00	7.28	
WOLFE-BERKE (KARUNAKI) 08	0	0	0	19.777	218.255	15.740	151.290	0	31.801	479.880	0.00	7.20	
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ 2004 09	0	657.940	74.144	2.13.571	37.754	393.372	10.440	107.948	116.328	4.097.061	0.00	7.22	
ΝΑΥΤΩΝ (KARUNAKI) 08	0	1.1298	967.967	137.880	3.529.426	1.17.457	1.181.883	8.071	8.118.07	381.150	4.297.900	0.00	11.27
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ 20 09	151.35	1.175.940	1.062.280	21.12.430	37.77.747	56.267.328	1.1.178	1.417.717	5.133.220	29.21.867	0.00	100.15	
Α.Ε.Α. 08	150.675	1.012.140	1.089.050	26.426.233	2.177.264	24.241.074	18.501	2574.422	5.027.430	27.284.070	0.00	100.00	

ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΠΙΝΑΚΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΩΝ ΝΗΣΩΝ ΚΑΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΩΣΗ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ/ΕΣΡΑ	ΝΟΜ.ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ/ΕΣΡΑ	ΕΠΑΡΧΕΙΟ	ΝΗΣΟΣ	Α/Α	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ
ΑΝ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ /ΚΟΜΟΤΗΝΗ	ΕΒΡΟΥ / ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ		ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	1	ΚΑΜΑΡΙΣΤΙΣΣΑ
	ΚΑΒΑΛΑΣ / ΚΑΒΑΛΑ		ΘΑΣΟΣ	2	ΘΑΣΟΣ, ΠΡΙΝΟΣ, ΚΑΜΛΙΡΑΧΗ
	ΚΕΝΤΡ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ/ ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ/ΠΟΛΥΓΥΡΟΣ	ΑΜΦΟΥΛΙΑΝΗ	3	ΑΜΦΟΥΛΙΑΝΗ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ/ΛΑΡΙΣΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ/ΒΟΛΟΣ		ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	4	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ
			Π.ΤΡΙΚΕΡΙ	5	Π.ΤΡΙΚΕΡΙ
			ΣΚΙΑΘΟΣ	6	ΣΚΙΑΘΟΣ
			ΣΚΟΠΕΛΟΣ	7	ΣΚΟΠΕΛΟΣ, ΓΛΩΣΣΑ
			ΖΑΚΥΝΘΟΥ/ΖΑΚΥΝΘΟΣ	8	ΖΑΚΥΝΘΟΣ
			ΑΝΤΙΠΛΑΕΙ	9	ΑΝΤΙΠΛΑΕΙ
			ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	10	ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ/ ΚΕΡΚΥΡΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ/ ΚΕΡΚΥΡΑ		ΚΕΡΚΥΡΑ	11	ΚΕΡΚΥΡΑ, ΛΕΥΚΙΜΜΗ, ΣΙΔΑΡΙ
			ΜΑΘΡΑΚΙ	12	ΜΑΘΡΑΚΙ
			ΟΦΩΝΟΙ	13	ΟΦΩΝΟΙ
			ΠΛΑΕΙ	14	ΓΑΙΟΣ, ΛΑΚΚΑ
			ΙΘΑΚΗ	15	ΒΑΘΥ, ΠΙΣΣΑΕΤΟΣ, ΦΡΙΚΕΣ
			ΚΕΦ/ΝΙΑ	16	ΚΕΦ/ΝΙΑ
			ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ, ΛΗΕΟΥΡΙ, ΦΙΣΚΑΡΑΙΟ, ΣΑΝΗ, ΠΟΡΟΣ, ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑ	17	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ, ΛΗΕΟΥΡΙ, ΦΙΣΚΑΡΑΙΟ, ΣΑΝΗ, ΠΟΡΟΣ, ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑ
			ΚΑΛΑΜΟΣ	18	ΚΑΛΑΜΟΣ
			ΚΑΣΤΟΣ	19	ΚΑΣΤΟΣ
			ΛΕΥΚΑΔΑ	20	ΛΕΥΚΑΔΑ, ΝΥΔΡΙ, ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΒΑΘΥ, ΣΠΑΡΤΟΧΩΡΙ
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ/ΛΑΜΙΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ/ΧΑΛΚΙΑΔΑ	ΣΚΥΡΟΥ	ΕΥΒΟΙΑ	21	ΑΙΔΗΦΟΣ, ΑΠΟΚΑΜΠΟΣ, Ν. ΣΤΥΡΑ, ΜΑΡΜΑΡΙ, ΚΑΡΥΣΤΟΣ, ΚΥΜΗ, ΛΙΜΝΗ, ΠΕΥΚΙ, ΠΥΛΗ
			ΣΚΥΡΟΣ	22	ΛΙΜΕΝΑΡΙ
			ΤΡΙΖΟΝΙΑ	23	ΤΡΙΖΟΝΙΑ
	ΦΩΚΙΑΣ / ΑΜΦΙΣΣΑ				

ΑΙΤΙΕΣ/ΛΟΓΙΑ	ΠΕΡΑΣΣ & ΝΗΣΩΝ / ΠΕΡΑΣΣ	24	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ, ΜΥΑΟΙ
		25	ΑΙΤΙΝΑ	ΑΙΤΙΝΑ, ΣΟΥΒΑΑ, ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ
ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΥ/ ΤΡΙΠΟΛΗΣ	ΑΧΑΪΑΣ, ΑΡΚΑΔΙΑΣ, ΑΡΓΟΛΙΑΣ ΗΛΙΑΣ, ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ, ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	26	ΠΟΡΟΣ	ΠΟΡΟΣ
		27	ΣΑΡΑΜΙΝΑ	ΠΑΡΟΥΚΑ, ΣΕΛΗΝΙΑ, ΦΑΙΕΡΣΙΜΕΝΗ, ΚΑΜΑΤΕΡΟ, ΚΑΚΗ ΒΙΚΑΑ, ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΑ
		28	ΣΠΕΤΣΟΣ	ΣΠΕΤΣΟΣ
		29	ΥΦΑΡΑ	ΥΦΑΡΑ
		30	ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ
		31	ΚΥΘΗΡΑ	ΑΓ. ΠΕΛΑΓΙΑ, ΔΙΑΚΟΦΤΙ, ΚΑΨΑΛΙ
		32	ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΣ	ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΕΩΝΙΔΑΙΟ, Π. ΑΣΤΡΟΣ, ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ, ΝΕΑΙΤΟΛΗ, ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΓΥΘΕΙΟ, ΚΥΛΗΝΗ, ΠΑΤΡΑ, ΡΙΟ, ΛΙΓΟ, ΜΑΥΤΙΔΟ, ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ, ΠΕΤΡΑΛΑΥΡΟΣ, ΕΡΗΙΩΝΙΔ, ΓΑΛΑΤΑΣ, ΓΕΡΑΚΑΣ
		33	ΕΛΛΑΔΟΝΗΣΟΣ	ΕΛΛΑΔΟΝΗΣΟΣ
		34	ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ	ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
		35	ΑΙΛΙΝΟΣ	ΜΥΡΤΙΑ, ΜΟΥΡΟΣ
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ/ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	ΣΑΜΟΣ/ ΒΑΒΥ	36	ΛΕΣΒΟΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΣΙΤΡΙ
		37	ΘΥΡΑΙΝΑ	ΘΥΡΑΙΝΑ
		38	ΙΚΑΡΙΑ	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ, ΕΥΑΝΧΟΣ
		39	ΦΟΥΡΝΟΙ	ΦΟΥΡΝΟΙ
		40	ΣΑΜΟΣ	ΒΑΒΥ, ΚΑΡΚΟΒΑΣΙ, ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ, ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ
		41	ΟΙΜΟΥΣΣ	ΟΙΜΟΥΣΣ
		42	ΧΙΟΣ	ΧΙΟΣ, ΜΕΣΤΑ, ΒΟΛΙΣΣΟΣ
		43	ΨΑΡΑ	ΨΑΡΑ
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ / ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ/ ΕΡΜΟΥΠΟΛΗΣ	44	ΠΑΡΟΣ	ΠΑΡΟΣ, ΠΟΥΝΤΑ
		45	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ
		46	ΤΗΝΟΣ	ΤΗΝΟΣ
		47	ΚΕΑ	ΚΟΡΡΙΘΙΑ
		48	ΚΥΘΝΟΣ	ΜΕΡΥΚΑΣ
		49	ΑΝΑΡΟΣ	ΧΩΡΑ, ΓΑΥΡΙΟ, ΜΠΑΤΣΙ
		50	ΚΩΦΟΛΟΣ	ΚΩΦΟΛΟΣ
		51	ΜΗΛΟΣ	ΑΔΑΜΑΝΤΑΣ
		52	ΣΕΡΦΟΣ	ΣΕΡΦΟΣ
		53	ΣΙΦΝΟΣ	ΣΙΦΝΟΣ
54	ΑΝΟΡΤΣΙ	ΚΑΤΑΓΓΙΛΙΑ, ΑΙΤΣΑΛΗ		
55	ΔΟΝΟΥΣΑ	ΔΟΝΟΥΣΑ		
56	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΑ		
57	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ		
58	ΝΑΞΟΣ	ΝΑΞΟΣ		

ΚΡΗΤΗΣ/ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΑΔΑΜΑΚΑΝΗΕΣΟΥ/ΡΟΔΟΣ	ΕΠΙΡΑΣ	ΣΧΙΣΙΝΟΥΣΑ	59	ΣΧΙΣΙΝΟΥΣΑ
			ΑΝΑΦΗ	60	ΑΝΑΦΗ
			ΑΦΗΝΙΟΣ, ΦΗΡΑ	61	ΑΦΗΝΙΟΣ, ΦΗΡΑ
			ΙΟΣ	62	ΙΟΣ
			ΣΙΚΙΝΟΣ	63	ΣΙΚΙΝΟΣ
			ΦΩΛΕΓΓΑΝΙΟΥΣ	64	ΦΩΛΕΓΓΑΝΙΟΥΣ
			ΜΥΚΟΝΟΣ	65	ΜΥΚΟΝΟΣ
			ΣΥΡΟΣ	66	ΕΡΙΝΟΥΠΟΛΗ
			ΑΗΛΟΣ	67	ΑΗΛΟΣ
			ΕΠΙΡΑΣΙΑ	68	ΕΠΙΡΑΣΙΑ
			ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ	69	ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ
			ΑΣΤΥΠΛΑΜΑΙΑ	70	ΑΣΤΥΠΛΑΜΑΙΑ
			ΚΑΛΥΜΝΟΣ	71	ΚΑΛΥΜΝΟΣ
			ΛΕΡΟΣ	72	ΛΕΡΟΣ
			ΠΑΤΜΟΣ	73	ΠΑΤΜΟΣ
		ΚΑΛΥΜΝΟΥ	ΛΕΙΦΟΙ	74	ΛΕΙΦΟΙ
			ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ	75	ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ
			ΤΕΛΕΝΟΣ	76	ΤΕΛΕΝΟΣ
			ΨΕΡΙΜΟΣ	77	ΨΕΡΙΜΟΣ
			ΚΙΝΑΡΟΣ	78	ΚΙΝΑΡΟΣ
			ΛΕΣΙΒΑ	79	ΛΕΣΙΒΑ
			ΑΡΚΟΙ	80	ΑΡΚΟΙ
		ΚΑΡΤΑΓΟΣ	ΚΑΡΤΑΓΟΣ	81	ΔΙΦΟΛΙ, ΠΙΓΑΔΙΑ
			ΚΑΒΟΣ	82	ΦΙΡΥ
		ΚΙΣ	ΚΙΣ	83	ΚΙΣ, ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ
			ΝΙΣΥΡΟΣ	84	ΝΙΣΥΡΟΣ
			ΜΕΤΙΣΤΗ	85	ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ
			ΡΟΔΟΣ	86	ΡΟΔΟΣ
			ΣΥΜΗ	87	ΣΥΜΗ, ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ
			ΤΗΛΟΣ	88	ΤΗΛΟΣ
			ΧΑΛΚΗ	89	ΧΑΛΚΗ
			ΚΡΗΤΗ	90	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΡΕΣΥΜΙΝΟ, ΣΗΤΕΙΑ, ΧΑΝΙΑ-ΚΙΣΣΑΜΟΣ-ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ, Χ. ΣΦΑΚΙΩΝ, ΠΑΜΙΣΟΧΩΡΑ, ΣΟΥΠΙΑ-ΑΓ. ΡΟΥΜΕΝΗ, ΛΟΥΤΡΟ- ΠΑΝΟΣ
	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, ΡΕΣΥΜΙΝΟΥ/ΑΣΣΙΒΙΟΥ		ΓΑΥΔΟΣ	91	ΓΑΥΔΟΣ
			ΕΜΑΦΟΝΗΣΟΣ	92	ΕΜΑΦΟΝΗΣΟΣ
	ΧΑΝΙΩΝ/ΧΑΝΙΑ				

ΠΡΟΣΘΗΚΗ I : Επίσημα Κοινοτόμα

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Άγιο Όρος

ΑΙΜΕΝΕΣ

Οι έχουντες δυνατότητα υποδοχής νέων αιμοδοτών, για αποεπιβίωση επιβατών, οχημάτων ή φορτίων .

Οι προσεγγίζουν στους λιμένες του Αγίου Όρους, καθώς και τα προγράμματα διαμετακίνησης (αεροσκάφη) θα ταυριάζουν τις ενδοσκάφους τις Ιερές Κοινοτόμας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β
ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Α. ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΥΡΙΩΣ

Α/Α	Δομολογική Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις θηρότητας υπηρεσίας
1	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΘΝΟ-ΣΕΡΙΦΟ- ΣΙΦΝΟ- ΚΙΜΩΛΟ-ΜΗΛΟ	4 (Σύνδεση με ΚΙΜΩΛΟ : 2)
2	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟ- ΣΙΚΙΝΟ-ΦΩΛΕΓΑΝΑΡΟ-ΘΗΡΑ	3 (Σύνδεση με ΦΩΛΕΓΑΝΑΡΟ : 2,ΣΙΚΙΝΟ:1)
3	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑ	2
4	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΙΦΝΟ-ΘΗΡΑ	2
5	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΙΦΝΟ-ΜΗΛΟ-ΘΗΡΑ	3
6	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	7
7	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ	5 (Σύνδεση με ΣΥΡΟ : 2)
8	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	5
9	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ	7 (Σύνδεση με ΘΗΡΑΣΙΑ :1)
10	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	5 (Σύνδεση με ΣΥΡΟ :4, ΙΟ : 2)
11	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ	5 (Σύνδεση με ΙΟ : 2)
12	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ	4
13	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ	5 (Σύνδεση με ΘΗΡΑΣΙΑ : 1)
14	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΑΜΟΡΓΟ	5 (Σύνδεση με ΑΜΟΡΓΟ : 3)
15	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΙΟ- ΣΙΚΙΝΟ-ΦΩΛΕΓΑΝΑΡΟ-ΘΗΡΑ	5 (Σύνδεση με ΣΙΚΙΝΟ-ΦΩΛΕΓΑΝΑΡΟ: 2)
16	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	5 (Σύνδεση με ΑΝΑΦΗ : 2)
17	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ- ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΜΟΡΓΟ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΣΥΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ	4 (Σύνδεση με ΑΜΟΡΓΟ :1, με ΣΥΡΟ :2, με ΔΟΝΟΥΣΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ: 1)
18	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΜΟΡΓΟ	5 (Σύνδεση με ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΜΟΡΓΟ : 2)
19	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΜΟΡΓΟ	4 (Σύνδεση με ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ: 1, ΑΜΟΡΓΟ : 3)
20	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΑΜΟΡΓΟ-ΘΗΡΑ	4
21	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΤΜΟ-ΑΕΡΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	5
22	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΤΜΟ-ΑΕΡΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΝΙΣΥΡΟ-ΤΗΛΟ-ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟ	3
23	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ -ΑΜΟΡΓΟ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	4
24	ΠΕΙΡΑΙΑ- ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΜΟΡΓΟ -ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ- ΝΙΣΥΡΟ-ΤΗΛΟ-ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟ	2
25	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΤΜΟ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΕΡΟ-ΡΟΔΟ	2
26	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ-ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	2
27	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΕΥΔΗΛΟ-ΚΑΡΛΩΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	4
28	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΑΡΛΩΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	4 (Σύνδεση με ΦΟΥΡΝΟΥΣ 1,ΚΑΡΛΩΒΑΣΙ: 2)
29	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΣΑΜΟ	2
30	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟ-ΦΟΥΡΝΟΙ- ΚΑΡΛΩΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	4 (Σύνδεση με ΦΟΥΡΝΟΥΣ 1, ΚΑΡΛΩΒΑΣΙ: 1)
31	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟ-ΒΑΘΥ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	3
32	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΔΡΟ -ΙΚΑΡΙΑ- ΣΑΜΟ	1
33	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΔΡΟ -ΤΗΝΟ- ΣΑΜΟ	1
34	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	5
35	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΑΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ	5 (Σύνδεση με ΑΗΜΝΟ:3, ΚΑΒΑΛΑ : 2)
36	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΑΗΜΝΟ-ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	5 (Σύνδεση με ΑΗΜΝΟ:3, ΘΕΣ/ΝΙΚΗ : 2)
37	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΑΗΜΝΟ-ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	1
38	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	3
39	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΑΜΟ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	3
40	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΣΑΜΟ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	2
41	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΙΟ/ΜΕΣΤΑ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ	4 (Σύνδεση με ΨΑΡΑ 2, με ΣΙΓΡΙ προαιρετική)
42	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΝΔΡΟ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	4 (Σύνδεση με ΑΝΔΡΟ προαιρετική)
43	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΟΥΔΑ ΧΑΝΙΩΝ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
44	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΣΟΥΔΑ ΧΑΝΙΩΝ	6 (Σύνδεση με ΚΥΘΗΡΑ: 2)
45	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	6 (Σύνδεση με ΘΗΡΑ: 3)
46	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	6 (Σύνδεση με ΜΗΛΟ: 2)
47	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
48	ΠΕΙΡΑΙΑ- ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ	7

A/A	Αερολογιακή Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας
49	ΠΕΙΡΑΙΑ- ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ-ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟ- ΚΑΡΠΑΘΟ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟ	1
50	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟ- ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ-ΣΗΤΕΙΑ	5 (Σύνδεση με ΜΗΛΟ: 3)
51	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ	7
52	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΙΦΝΟ-ΘΗΡΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ	7 (Σύνδεση με ΘΗΡΑ: 2)
53	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	2 (με προαιρετικές προσεγγίσεις ΕΡΜΙΟΝΗ - ΓΕΡΑΚΑ – ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ - ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ)
54	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ-ΛΕΩΝΙΔΙΟ	2
55	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ-ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ-ΛΕΩΝΙΔΙΟ-ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ-ΓΕΡΑΚΑ-ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	3 (Σύνδεση με ΚΥΠΑΡΙΣΣΙ - ΓΕΡΑΚΑ: 2)
56	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΠΑΛΑΙΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	1
57	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΕΡΜΙΟΝΗ -ΣΠΕΤΣΕΣ-ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	14 (Σύνδεση με ΕΡΜΙΟΝΗ – ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ: 5)
58	ΑΙΓΙΝΑ-ΠΑΛΑΙΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
59	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ(ΓΑΥΡΙΟ)	5
60	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ(ΓΑΥΡΙΟ)-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	7
61	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ(ΓΑΥΡΙΟ)-ΤΗΝΟ	5
62	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ(ΓΑΥΡΙΟ)-ΤΗΝΟ-ΣΑΜΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
63	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΥΚΟΝΟ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΜΟΡΓΟ	5 (Σύνδεση με ΔΟΝΟΥΣΑ: 1 - ΑΜΟΡΓΟ: 2)
64	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΥΚΟΝΟ-ΑΜΟΡΓΟ-ΘΗΡΑ	3
65	ΡΑΦΗΝΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	7
66	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ(ΓΑΥΡΙΟ)-ΤΗΝΟ-ΣΥΡΟ	5
67	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	2
68	ΡΑΦΗΝΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ	5 (Σύνδεση με ΣΥΡΟ: 3)
69	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΥΚΟΝΟ-ΠΑΡΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	4 (Σύνδεση με ΙΟ: 2)
70	ΡΑΦΗΝΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	4
71	ΡΑΦΗΝΑ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΘΗΡΑ	3
72	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΥΚΟΝΟ-ΝΑΞΟ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΜΟΡΓΟ	4 (Σύνδεση με ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΑΜΟΡΓΟ: 2)
73	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΘΝΟ-ΣΕΡΙΦΟ-ΣΙΦΝΟ-ΜΗΛΟ	2
74	ΡΑΦΗΝΑ-ΧΙΟ/ΜΕΣΤΑ-ΜΥΤΙΑΝΗ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
75	ΡΑΦΗΝΑ-ΨΑΡΑ-ΛΗΜΝΟ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	3 (Σύνδεση με ΨΑΡΑ, ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ : 2, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ :1)
76	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ	3 (Σύνδεση με ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ, ΚΑΒΑΛΑ: 2)
77	ΡΑΦΗΝΑ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	3 (Σύνδεση με ΨΑΡΑ – ΣΙΓΡΙ - ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ :1)
78	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΔΡΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
79	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ	14 (Διασκευτέρωση στο Μαρμάρι)
80	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΑΡΥΣΤΟ	7
81	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΚΥΘΝΟ	7 (Σύνδεση με ΚΥΘΝΟ: 3)
82	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΚΥΘΝΟ-ΣΥΡΟ-ΑΝΔΡΟ(ΓΑΥΡΙΟ)	2
83	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ	5 (Σύνδεση με ΚΕΑ-ΣΥΡΟ: 3)
84	ΛΑΥΡΙΟ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΑΝΗ	5
85	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ	2 (Σύνδεση με ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ:1)
86	ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΛΗΜΝΟ	2 (Σύνδεση με ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ: 1)
87	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ	2
88	ΛΑΥΡΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	2 (Σύνδεση με ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ- ΑΛΕΞ/ΛΗ: 1)
89	ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ	2 (Σύνδεση με ΨΑΡΑ-ΑΓ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΚΑΒΑΛΑ: 1)
90	ΛΑΥΡΙΟ -ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ	2 (Σύνδεση με ΑΓ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΚΑΒΑΛΑ: 1)
91	ΛΑΥΡΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	2
92	ΛΑΥΡΙΟ-ΛΗΜΝΟ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ	2
93	ΛΑΥΡΙΟ-ΜΕΣΤΑ	1

A/A	Δρομολογιακή Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας
94	ΛΑΥΡΙΟ-ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
95	ΛΑΥΡΙΟ-ΤΗΝΟ-ΣΑΜΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
96	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΚΥΘΝΟ-ΣΕΡΙΦΟ-ΣΙΦΝΟ-ΜΗΛΟ	1
97	ΛΑΥΡΙΟ- ΣΟΥΔΑ ΧΑΝΙΩΝ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
98	ΛΑΥΡΙΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
99	ΛΑΥΡΙΟ-ΡΕΘΥΜΝΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
100	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ-ΣΗΤΕΙΑ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
101	ΛΑΥΡΙΟ-ΘΗΡΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
102	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1
103	ΕΛΕΥΣΙΝΑ- ΣΟΥΔΑ ΧΑΝΙΩΝ	1
104	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ	1
105	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ	1
106	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	1
107	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΠΑΤΜΟ-ΛΕΡΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	1
108	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟ-ΒΑΘΥ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟ	1
109	ΚΑΒΑΛΑ-ΛΑΥΡΙΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
110	ΚΑΒΑΛΑ-ΣΟΥΔΑ ΧΑΝΙΩΝ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
111	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ -ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	3 (Σύνδεση με ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ: 1)
112	ΓΥΘΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	3 (με προαιρετικές προσεγγίσεις σε ΚΑΛΑΜΑΤΑ)
113	ΝΑΥΠΑΓΙΟ-ΜΗΛΟ-ΣΙΦΝΟ-ΣΕΡΙΦΟ-ΠΑΡΟ-ΣΙΦΝΟ-ΜΗΛΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
114	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
115	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ	14 (Σύνδεση με ΙΘΑΚΗ: 10)
116	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ-ΚΕΡΚΥΡΑ	3
117	ΠΑΤΡΑ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ	3
118	ΠΑΤΡΑ-ΚΡΥΟΝΕΡΙ (ΚΑΛΥΔΩΝΙ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ)	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
119	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΒΑΣΙΛΙΚΗ-ΣΑΜΗ-ΖΑΚΥΝΘΟ	2
120	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΣΑΓΙΤΣΑ	1
121	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ-ΛΕΥΚΑΔΑ-ΙΘΑΚΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΖΑΚΥΝΘΟ-ΚΥΛΛΗΝΗ	2
122	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ-ΛΕΥΚΑΔΑ-ΙΘΑΚΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΖΑΚΥΝΘΟ	2
123	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΛΕΥΚΙΜΗ	20
124	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ	24 Το πρωινό δρομολόγιο θα εκτελείται την 04:30 και το τελευταίο βροδινό την 22:00 από κ.τ. Ε/Γ - Ο/Γ πλοία. Το τελευταίο δρομολόγιο από ΚΕΡΚΥΡΑ προς ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ θα εκτελείται την 21:30 με κ.τ. Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο.
125	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ	100 (Σύνδεση με ΠΑΞΟΥΣ: 3)
126	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ	3
127	ΝΥΔΡΙ-ΦΙΣΚΑΡΔΟ-ΦΡΙΚΕΣ	4
128	ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟ-ΦΙΣΚΑΡΔΟ-ΒΑΣΙΛΙΚΗ	4
129	ΛΕΥΚΑΔΑ(ΝΥΔΡΙ/ΒΑΣΙΛΙΚΗ)-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (ΣΑΜΗ/ΦΙΣΚΑΡΔΟ)-ΙΘΑΚΗ (ΦΡΙΚΕΣ/ΠΙΣΑΕΤΟ)	2
130	ΠΕΣΑΔΑ ΚΕΦΑΛΗΝΙΑΣ-ΣΧΟΙΝΑΡΙ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	3
131	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ	12
132	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟ	21
133	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	21
134	ΑΣΤΑΚΟΣ-ΙΘΑΚΗ-ΣΑΜΗ	3
135	ΑΡΙΚΙΤΣΑ-ΑΙΔΗΨΟΣ	Κύκλωμα εναλλαγής δρομολογίων και μεταφορά κρουσίων 2 φορές την εβδομάδα

A/A	Δρομολογητική Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας
136	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟ	30
137	ΩΡΩΠΟΣ-ΕΡΕΤΡΙΑ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
138	ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ – ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	Κύκλωμα εναλλαγής δρομολογίων
139	ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ-ΑΛΜΥΡΟΓΙΟΤΑΜΟ	2
140	ΑΙΓΙΟ-ΑΓΙΟ-ΝΙΚΟΛΑΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
141	ΚΥΜΗ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
142	ΚΥΜΗ-ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
143	ΚΥΜΗ-ΜΕΣΤΑ-ΛΗΜΝΟ-ΑΛΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
144	ΚΥΜΗ-ΛΗΜΝΟ-ΜΟΥΔΑΝΙΑ	3
145	ΚΥΜΗ-ΑΓ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ-ΛΗΜΝΟ-Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ	2
146	ΚΥΜΗ-ΚΑΒΑΛΑ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
147	ΧΑΝΙΑ-ΚΥΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
148	ΒΟΛΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟ-ΣΑΜΟ-ΡΟΔΟ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ	1
149	ΒΟΛΟ-ΣΚΙΑΘΟ-ΣΚΟΠΕΛΟ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	3
150	ΒΟΛΟ-ΣΥΡΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
151	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ-ΣΚΙΑΘΟ-ΣΚΟΠΕΛΟ-ΑΛΛΟΝΗΣΟ	7 (Σύνδεση με ΑΛΛΟΝΗΣΟ: 4)
152	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ-ΣΚΙΑΘΟ-ΓΑΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ – ΑΛΛΟΝΗΣΟ	7 (Σύνδεση με ΓΑΣΣΑ-ΑΛΛΟΝΗΣΟ: 3)
153	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ-ΠΕΥΚΙ-ΠΛΑΤΑΝΙΑ-ΣΚΙΑΘΟ	5 (Σύνδεση με ΠΕΥΚΙ-ΠΛΑΤΑΝΙΑ: 2)
154	ΠΕΥΚΙ-ΣΚΙΑΘΟ-ΣΚΟΠΕΛΟ-ΑΛΛΟΝΗΣΟ	3 (Σύνδεση με ΣΚΟΠΕΛΟ-ΑΛΛΟΝΗΣΟ: 2)
155	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ- ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1 (με ενδιάμεσες προσεγγίσεις σε τουλάχιστον 2 νησιά εκ των ΝΑΞΟ-ΣΚΙΑΘΟ-ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΘΗΡΑ-ΑΝΔΡΟ-ΠΑΡΟ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΧΙΟ-ΣΑΜΟ)
156	ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟΣ-ΘΑΣΟΣ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
157	ΑΛΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟ-ΚΥΜΗ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
158	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ-ΓΙΑΚΙΑΣ-Χ. ΣΦΑΚΙΩΝ	1
159	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - ΔΑΦΝΗ ΜΕ ΠΡΟΣΕΠΤΙΣΕΙΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟΕΠΙΒΑΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ,ΟΧΗΜΑΤΩΝ Ή ΦΟΡΤΙΩΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΊΕΡΑΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ	7
160	ΙΕΡΙΣΣΟΣ - Ι.Μ.Μ ΛΑΥΡΑΣ	α' σκέλος Ιερισσός – Βατοπέδι και επιστροφή 5 φορές την εβδομάδα , με ενδιάμεσες προσεγγίσεις Ι.Μ. Χιλιοδάρου και Ι.Μ. Εσθηγμένου καθ' όλη τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου β' σκέλος Βατοπέδι- Ι.Μ.Μ. Λαύρας και επιστροφή 5 φορές την εβδομάδα , με ενδιάμεσες προσεγγίσεις Ι.Μ. Παντοκτόρα , Ι.Μ. Καρακάλου καθ' όλη τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου. Προαιρετική σύνδεση με Ν. Ρόδα
161	ΠΛΑΤΑΡΙΑ-ΠΑΞΟΙ	2
162	ΣΥΒΟΤΑ-ΠΑΞΟΙ	2
163	ΚΑΒΑΛΑ-ΛΗΜΝΟ-ΑΓΙΟ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ	2
164	ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΑΛΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1
165	ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1
166	ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΑΝΔΡΟ(ΓΑΥΡΙΟ)-ΧΙΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	2
167	ΣΥΡΟ-ΝΑΞΟ-ΑΜΟΡΓΟ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1
168	ΣΥΡΟ-ΝΑΞΟ-ΑΜΟΡΓΟ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	2
169	ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟ-ΚΑΡΠΑΘΟ	2
170	ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ	2
171	ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2
172	ΒΟΛΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟ-ΣΑΜΟ	1

A/A	Δρομολογιακή Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις Δημόσιας υπηρεσίας
173	ΒΟΛΟ-ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΝΑΞΟ	2
174	ΒΟΛΟ-ΛΗΜΝΟ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ	1
175	ΒΟΛΟ-ΣΚΙΑΘΟ-ΣΚΟΠΕΛΟ-ΛΗΜΝΟ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ	1
176	ΒΟΛΟ-ΑΗΔΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ	2
177	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΧΙΟ-ΠΑΤΜΟ-ΡΟΔΟ-ΣΑΜΟ	1
178	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΧΙΟ-ΣΑΜΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	1
179	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΒΡΑΧΗ-ΛΗΜΝΟ- ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ	1
180	ΨΑΡΑ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΨΑΡΑ	2
181	ΡΟΔΟ-ΚΩ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟ	3
182	ΡΟΔΟ-ΚΩ-ΚΑΛΥΜΝΟ- ΛΕΡΟ-ΠΑΤΜΟ-ΣΑΜΟ	3
183	ΡΟΔΟ-ΧΑΛΚΗ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΠΗΓΑΔΙΑ-ΚΑΣΟ-ΣΗΤΕΙΑ	4
184	ΡΟΔΟ-ΣΥΜΗ-ΤΗΛΟ-ΝΙΣΥΡΟ -ΚΩ-ΚΑΛΥΜΝΟ	2
185	ΡΟΔΟ-ΚΩ-ΣΑΜΟ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2
186	ΧΙΟ-ΚΑΡΑΘΩΑΣΙ-ΒΑΘΥ	2
187	ΣΑΜΟ- ΧΙΟ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΛΗΜΝΟ-ΚΑΒΑΛΑ	3
188	ΣΑΜΟ-ΚΩ-ΡΟΔΟ	2
189	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΑΡΚΙΟΙ- ΛΕΙΨΟΙ- ΠΑΤΜΟ-ΛΕΡΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ	3
190	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΙΚΑΡΙΑ-ΠΑΤΜΟ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ	2
191	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ-ΠΑΤΜΟ	3

Β. ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΠΙΚΕΣ

A/A	Δρομολογιακή Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις Δημόσιας υπηρεσίας
192	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	140
193	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΕΛΗΝΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	15
194	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Κύκλωμα εναλλαγής δρομολογίων σε 24ωρη βάση κατά τύπο πλοίου.
195	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΩΝ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	Κύκλωμα εναλλαγής δρομολογίων
196	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΜΕΘΑΝΑ-ΠΟΡΟ	80 (Σύνδεση με ΜΕΘΑΝΑ-ΠΟΡΟ: 20)
197	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας με τελευταίο δρομολόγιο από ΑΙΓΙΝΑ τουλάχιστον την 20.00 με Ε/Γ-Ο/Γ
198	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ	25 (Σύνδεση με ΑΓΚΙΣΤΡΙ: 6)
199	ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ	14
200	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΟΥΒΑΛΑ	16
201	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΟΥΒΑΛΑ-ΑΓΙΑ-ΜΑΡΙΝΑ	14
202	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	7
203	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	7
204	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΑΙΓΙΝΑ-ΜΕΘΑΝΑ-ΠΟΡΟ-ΥΔΡΑ -ΣΠΕΤΣΕΣ	4
205	ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΕΘΑΝΑ-ΠΟΡΟ	15
206	ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟ	7
207	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΓΑΥΔΟΣ	2
208	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ- ΕΛΛΦΟΝΗΣΟ	1 (με προαιρετικές προσεγγίσεις στα ΣΟΥΓΙΑ)
209	Χ. ΣΦΑΚΙΩΝ-ΑΟΥΤΡΟ-ΑΓ. ΡΟΥΜΕΛΗ	1 (με προαιρετικές προσεγγίσεις σε ΣΟΥΓΙΑ και ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ)
210	Χ.ΣΦΑΚΙΩΝ-ΓΑΥΔΟΣ	1
211	ΠΟΥΝΤΑ ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΒΟΙΩΝ -ΕΛΛΦΟΝΗΣΟΣ	Κύκλωμα εναλλαγής δρομολογίων

A/A	Δρομολογιακή Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας
212	ΚΑΒΑΛΑ-ΘΑΣΟΣ	20 Διανυκτέρευση ενός πλοίου στη Θάσο
213	ΚΕΡΑΜΩΤΗ-ΘΑΣΟΣ	50
214	ΚΑΒΑΛΑ-ΠΙΡΙΟΣ	40 (με προαιρετικές προσεγγίσεις σε ΝΕΑ ΠΕΡΑΜΟ -ΚΑΛΙΤΡΑΧΗ-ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ)
215	ΡΙΟ- ΑΝΤΙΡΡΙΟ	Τακτική γραμμή χωρίς περιορισμούς συχνότητας
216	ΒΟΛΟ-ΣΚΙΑΘΟ-ΣΚΟΠΕΛΟ-ΑΛΛΟΝΗΣΟ	7
217	ΒΟΛΟ-Ν. ΤΡΙΚΕΡΙ-ΣΚΙΑΘΟ-ΓΑΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ-ΑΛΛΟΝΗΣΟ	7 (Σύνδεση με ΤΡΙΚΕΡΙ: 2, ΓΑΩΣΣΑ-ΑΛΛΟΝΗ-ΣΟ: 3)
218	ΠΟΡΟ- ΓΑΛΑΤΑ	Κύκλωμα εναλλαγής δρομολογίων Το πρεσβύδρομολόγιο θα εκτελείται από ΓΑΛΑΤΑ την 6:00
219	ΚΟΣΤΑ-ΣΠΕΤΣΕΣ	20
220	ΧΑΝΙΑ ΦΩΚΙΔΟΣ-ΤΡΙΖΟΝΙΑ	35
221	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΓΙΑΣΙ	4
222	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ-ΜΑΘΡΑΚΙ-ΘΕΩΝΟΙ	3
223	ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟ-ΜΑΘΡΑΚΙ-ΘΕΩΝΟΙ	2
224	ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟ/ΣΙΑΔΡΙ- ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	2
225	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΛΑΜΟΣ	7
226	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΣΤΟΣ	5
227	ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ	14
228	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ-ΑΓΕΟΥΡΙ	50
229	ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ	7
230	ΚΑΦΑΪΣ ΚΥΘΗΡΩΝ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1
231	ΤΡΥΠΗΤΗ-ΑΜΟΥΛΙΑΝΗ	5
232	ΔΑΦΝΗ-Ι.Μ.Μ.ΛΑΥΡΑΣ, ΜΕ ΠΡΟΣΒΕΤΙΣΕΙΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΠΛΩΙΑ ΑΠΟΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ,ΟΧΗΜΑΤΩΝ Ή ΦΟΡΤΙΩΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΙΕΡΑΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ	5
233	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	14
234	ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ- ΑΝΔΡΟ	2
235	ΣΥΡΟ- ΚΥΘΝΟ -ΚΕΑ	2
236	ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΣΙΚΙΝΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ-ΜΗΛΟ	1
237	ΣΥΡΟ-ΚΥΘΝΟ-ΣΕΡΙΦΟ-ΣΙΦΝΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΣΥΡΟ	1
238	ΣΥΡΟ-ΝΑΞΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΜΟΡΓΟ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΣΥΡΟ	2
239	ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΣΕΡΙΦΟ-ΣΙΦΝΟ-ΚΙΝΩΛΟ-ΜΗΛΟ	3 (1 φορά την εβδομάδα χωρίς προσέγγιση στην ΠΑΡΟ)
240	ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΣΥΡΟ	2
241	ΣΥΡΟ-ΠΑΡΟ-ΝΑΞΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ-ΣΙΚΙΝΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑΣΙΑ - ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ	3 (Σύνδεση με ΘΗΡΑΣΙΑ – ΑΝΑΦΗ: 2)
242	ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΝΑΞΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ	2
243	ΠΑΡΟ(ΠΟΥΜΤΑ)-ΑΝΤΙΠΑΡΟ	100
244	ΠΑΡΟΠΕΣΙΑ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	7
245	ΠΑΡΟ(ΠΙΣΕΡ ΛΕΙΒΑΔΙΑ)-ΝΑΞΟ(ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ)	2
246	ΜΗΛΟ-ΚΙΝΩΛΟ	7
247	ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	2
248	ΙΟ-ΣΙΚΙΝΟ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ	7 (για το διάστημα 01/06 έως 30/09)
249	ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ	7
250	ΟΙΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ	3
251	ΘΗΡΑ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟ-ΣΙΚΙΝΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ	2 (Σύνδεση με ΘΗΡΑΣΙΑ:1)
252	ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΑΜΟΡΓΟ-ΘΗΡΑ	2

A/A	Δρομολογιακή Γραμμή	Ελάχιστη επιθυμητή συχνότητα κατά εβδομάδα και λοιπές απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας
253	ΝΑΞΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΑΜΟΡΓΟ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟ	3
254	ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟ	4
255	ΜΥΚΟΝΟ-ΔΗΛΟ	5
256	ΜΥΚΟΝΟ-ΔΗΛΟ	8 (Ειδικά δρομολόγια για μεταφορά προσωπικού αρχαιολογικού χώρου ΔΗΛΟΥ)
257	ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΙΝΑΡΟ	1
258	ΡΟΔΟ-ΣΥΜΗ	14
259	ΡΟΔΟ-ΜΕΓΙΣΤΗ(ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ)	4 (Εκ των οποίων το 1 μόνο για το διάστημα 15/5 έως 15/10)
260	ΡΟΔΟ-ΧΑΛΚΗ	3
261	ΡΟΔΟ-ΚΑΡΠΑΘΟ-ΚΑΣΟ	2
262	ΡΟΔΟ-ΤΗΛΟ	2
263	ΡΟΔΟ-ΚΩ-ΚΑΛΥΜΝΟ-ΛΕΡΟ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟ	2
264	ΡΟΔΟ-ΚΩ	2
265	ΧΑΛΚΗ - ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ	4
266	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟ-ΒΑΘΥ/ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	4
267	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	3
268	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΑΓΙΟ ΚΥΡΗΚΟ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	4
269	ΚΑΡΠΑΘΟ (ΦΟΙΝΙΚΗ)-ΚΑΣΟ	3
270	ΔΙΑΦΑΝΤ-ΠΗΓΑΔΙΑ	3
271	ΚΩ(ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ)-ΝΙΣΥΡΟ	4
272	ΚΑΛΥΜΝΟ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	3
273	ΚΑΛΥΜΝΟ-ΛΕΡΟ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ	2
274	ΚΑΛΥΜΝΟ-ΨΕΡΙΜΟ	5
275	ΚΑΛΥΜΝΟ-ΨΕΡΙΜΟ-ΚΩ	2
276	ΚΑΛΥΜΝΟ-ΤΕΛΕΝΔΟ	3
277	ΚΑΛΥΜΝΟ-ΚΩ(ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ)	14
278	ΛΕΡΟ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ	1
279	ΛΕΡΟ (ΞΗΡΟΚΑΜΠΟΣ)-ΚΑΛΥΜΝΟ (ΜΥΡΤΙΣΣ)	3
280	ΠΑΤΜΟ-ΛΕΒΙΘΑ	1
281	ΠΑΤΜΟ-ΑΡΚΙΟΙ-ΜΑΡΑΘΟ-ΛΕΙΨΟΙ	3
282	ΠΑΤΜΟ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟ	3
283	ΛΗΜΝΟ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ	5
284	ΧΙΟ-ΨΑΡΑ	6
285	ΧΙΟ-ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	4
286	ΨΑΡΑ-ΒΟΛΙΣΣΟ	3
287	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ	6
288	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗ-ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ	3
289	ΑΓΙΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ-ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ	3

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε

Ραφήνα **21/12/06**

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Ανδρέα Γ. Παπανδρέου

Αρ. Πρωτ. : **2987**

Λιμάνι Ραφήνας

Ταχ. Κωδ.: **190 09**

Τηλ : **(22940) 23 605**

Fax : **(22940)26 076**

e-mail: **portraf@ath.forthnet.gr**

ΠΡΟΣ: Αποδέκτες Πίνακα Διανομής

ΘΕΜΑ: «Αναπροσαρμογή τιμολογίων τελών και δικαιωμάτων των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)».

Σχετ.: α) Την με αρ. πρωτ. **49719/ΕΓΔΕΚΟ 1024/5-12-2006** ΚΥΑ των Υπουργών Οικονομίας & Οικονομικών, Ανάπτυξης, Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας, Μεταφορών & Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας περί αναπροσαρμογής τιμολογίων, τελών και δικαιωμάτων των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε..

β) Το με αρ. πρωτ. **8125/10-4-2006** έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας περί εγκρίσεως των τιμολογίων των λιμενικών τελών και δικαιωμάτων του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.

γ) Το με αρ. πρωτ. **8122.1/08/06** έγγραφο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και τις διαβουλεύσεις που επακολούθησαν στο Υ.Ε.Ν. μεταξύ Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. και Ένωσης Ακτοπλόων στις **24/02/2006** παρουσία του Γ.Γ.Λ. & Λ.Π.

δ) Την από **13/10/2005** έγκριση του Δ.Σ. του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.

Επί ανωτέρω σχετικών σας ενημερώνουμε, σύμφωνα με τα ακόλουθα, για την αναπροσαρμογή των τιμολογίων, τελών και δικαιωμάτων των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών του Οργανισμού και αναμένουμε την εκτέλεση των απαιτούμενων ενεργειών για την πιστή εφαρμογή τους από **1-2-2007**:

A) ΤΕΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.

Για επιβάτες που επιβιβάζονται σε πάσης φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ, Υ/Γ και Ταχύπλοα θα καταβάλλεται ως λιμενικό τέλος ποσοστό **5,3%** επί του ναύλου της θέσης.

B) ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΕΛΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Για πάσης φύσεως οχήματα που επιβιβάζονται σε Ε/Γ, Ο/Γ από το λιμάνι της Ραφήνας θα καταβάλλεται ως λιμενικό τέλος ποσοστό **5,3%** επί του καθαρού ναύλου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΟΡΓ. ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ: 2007

A- ΤΕΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	ΙΣΧΥΟΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ 2006	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ 2007	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΥΞΗΣΗΣ %
Τέλος επιβατών κάτω από 100 ν.μ.	6,5% επί της τιμής του ναύλου	6,5 % επί της τιμής του ναύλου	0
Τέλος επιβατών άνω των 100 ν.μ.	1,60 € /επιβάτη	1,65 € /επιβάτη	3,1
Επιβάτες τρανζιτ που συμμετέχουν σε πολυήμερη κρουαζιέρα	1 € /επιβάτη	1,05 € /επιβάτη	5
Επιβάτες που συμμετέχουν σε μονοήμερη κρουαζιέρα	0,50 € /επιβάτη	0,55 € /επιβάτη	10

Β- ΤΕΛΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ	ΙΣΧΥΟΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ 2006	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ 2007	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΥΞΗΣΗΣ %
Τέλος οχημάτων κάτω από 100 ν.μ.	6,5% επί της τιμής του ναύλου	6,5 % επί της τιμής του ναύλου	0
ΙΧ και λεωφορεία άνω των 100 ν.μ.	1,45 €/όχημα	1,50 €/όχημα	3,4
Δίκυκλα	0,85 €/όχημα	0,90 €/όχημα	5,9
Ρυμουλκούμενα	3 €/όχημα	3,15 €/όχημα	5
Φορτηγά	13,90 €/όχημα	14,60 €/όχημα	5
Τροχόσπιτα αυτοκινούμενα	1,45 €/όχημα	1,50 €/όχημα	5

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΥΠΕΡ ΤΡΙΤΩΝ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Π.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ υπ' αριθ. 9

Χρήσεως λιμένος επιβατών και εργασιών επί χειραποσκευών επιβατών

1, Χρήσεως λιμένος επιβατών γενικώς	ανά επιβάτη	0,582 ευρώ
2. Χρήσεως λιμένος επιβατών γραμμών αστικής σύνδεσης Αργοσαρωνικού	ανά επιβάτη	0,139 ευρώ
3. Χρήσεως λιμένος επιβατών γραμμών αστικής σύνδεσης περιοχών έως 7 μίλια	ανά επιβάτη	0,035 ευρώ
4. Μεταφοράς χειραποσκευών επιβατών (επί πλοίου και προκυμαίας)	ανά επιβάτη	4, 16 ευρώ

Σημειώσεις :

1. Εφ' όσον αι αποσκευαί του παρόντος τιμολογίου παραλαμβάνονται μετά ττροηγουμένην προσωρινήν αποθήκευσιν εις τα τελωνειακά ελεγκτήρια, πέραν των ανωτέρω κατά περίπτωσιν δικαιωμάτων καταβάλλονται και τα δικαιώματα του τιμολογίου **8** μειωμένα κατά ποσοστόν **50%**,

2. Τα εν τω παρόντι Κανονισμώ και Τιμολογίου καθοριζόμενα δικαιώματα αποσκευών επιβατών, εν τω λιμένι Πειραιώς, βαρύνουσι πάντοτε το πλοίον και καταβάλλονται εις τον ΟΛΠ υπό του Πλοιοκτήτου, Πλοιάρχου, Εφοπλιστού ή του εκπροσωπούντος αυτούς Ναυτικού Πράκτορος (Πράξεις ΔΣ/ΟΛΠ **267/60** - ΦΕΚ **221/60** και **1114/60** - ΦΕΚ **508/60**), επικυρωθείσαι δια της **1414/62** αποφάσεως του Συμβουλίου Επικρατείας.

3. Επί χρονοναυλώσεων πλοίων, πάσαι αι εκ των διατάξεων του παρόντος απορρέουσαι υποχρεώσεις και ευθύνη των πλοιοκτητών βαρύνουσι τον ναυλωτήν του πλοίου, υπό την προϋπόθεσιν ότι ο πλοιοκτήτης, άμα τη ναυλώσει, θέλει υποβάλει προς τον ΟΛΠ δήλωσιν αναφέρουσα τον ναυλωτήν και την διάρκειαν της ναυλώσεως.

Εν περιπτώσει παραλείψεως της τοιαύτης δηλώσεως εκ μέρους του πλοιοκτήτου το πλοίον παραμένει αλληλεγγύως υπεύθυνον έναντι του ΟΛΠ μετά του ναυλωτού, δια την καταβολήν των δικαιωμάτων του επί αποσκευών επιβατών διακινουμένων δια του πλοίου (Πράξεις ΔΣ/ΟΛΠ **267/60** -ΦΕΚ **221/60** και **1114/60** - ΦΕΚ **508/60** εττικυρωθείσαι δια της **1414/62** αποφάσ. Συμβ. της Επικρατείας).

4. Τα ανωτέρω δικαιώματα χρήσεως λιμένος υπολογίζονται ανά επιβάτη:
- επιβιβαζομένου ή αποβιβαζομένου σε ή από πλοίο γραμμών εσωτερικού-εξωτερικού.
- επιβιβαζομένου ή αποβιβαζομένου σε ή από πλοίο που πραγματοποιεί κρουαζιέρα.

-αποβιβαζομένου ή μη από πλοίο τακτικών γραμμών εξωτερικού ή κρουαζιερόπλοιο για επίσκεψη αξιοθέατων της πόλεως ή αρχαιοτήτων της χώρας και αναχωρεί με το ίδιο και της ίδιας άφιξης πλοίο (επιβάτες **TRANSIT**).

5. Τα ανωτέρω δικαιώματα επί χειραποσκευών επιβατών επιβάλλονται για τη διάθεση από τον ΟΛΠ προσωπικού και μέσω των φορτοεκφόρτωση των χειραποσκευών από τον ειδικό χώρο υποδοχής (**RECEPTION**) και λοιπούς κοινόχρηστους χώρους των πλοίων στην προκυμαία και αντίστροφα και υπολογίζονται ανεξάρτητα του αριθμού των αποσκευών ή έστω κι αν ο επιβάτης δεν φέρει αποσκευές, ανά επιβάτη: α) -αποβιβαζομένου ή επιβιβαζομένου σε ή από πλοία γραμμών εξωτερικού και β) -αποβιβαζομένου ή επιβιβαζομένου σε ή από πλοία που πραγματοποιούν κρουαζιέρα.

1. Την τροποποίηση της παραγράφου 6 και την αντικατάστασή της με την ακόλουθη: «6. Στα ανωτέρω δικαιώματα περιλαμβάνονται η χρήση κλιμάκων, η χρήση γερανών για τη σύνδεση και την αποσύνδεση των κλιμάκων, η χρήση των προγραμματισθέντων για την εξυπηρέτηση των επιβατών λεωφορείων και των οδηγών τους.

Διευκρινίζεται ότι ο προγραμματισμός και η διάθεση των λεωφορείων θα γίνεται αποκλειστικά από την αρμόδια υπηρεσία του Ο.Λ.Π. Α.Ε., ανάλογα με τον δηλούμενο αριθμό επιβατών και τη θέση πρόσδεσης του πλοίου».

2. Την προσθήκη της ακόλουθης παραγράφου η οποία αριθμείται σε 7:

«7. Η διάθεση λεωφορείων πέραν των προγραμματισθέντων από την αρμόδια υπηρεσία, βαρύνει τον αιτούντα ο οποίος υποχρεούται στην καταβολή μισθώματος για κάθε λεωφορείο **162** ευρώ ανά **7**ωρο αδιαίρετο και επί πλέον την απολογιστική χρέωση του ημερομισθίου του διατιθέμενου οδηγού»

Η απόφαση ισχύει από **1 - 4 - 2007**.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟΝ
ΕΙΔΙΚΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

1ον ΕΙΔΙΚΟΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΝ

Α' Δικαιώματα διέλευσης

Πάσης φύσεως τροχοφόρων (εμφόρτων ή κενών) εισερχομένων αυτοδυνάμως δια του συστήματος **RO/RO**, σε οχηματαγωγά και επιβατικά πλοία προορισμού εσωτερικού, μέσω των προκυμαίων του λιμένα.

Είδος Τροχοφόρου	Μονάδα υπολογισμού	Ευρώ
1. Επιβατηγά	τεμάχιο	1,04
2. Αυτοκινούμενα Κυλικεία, τροχόσπιτα, mini bus , οχήματα - γραφεία -τηλεοπτικά, τηλεφωνικά εργαστήρια κλπ συγγενούς ομοιότητας τροχοφόρα	τεμάχιο	3,12
3. Λεωφορεία, Πούλμαν	τεμάχιο	5,2
4. Φ/Γ, βυτία, ψυγεία, TIR, MAFI, TRAILERS , ημιφορητά, τρίκυκλα (μεταφορικά) ως και παντός είδους τροχοφόρα μηχανήματα (τρακτέρ, φορτωτές, γερανοί)		
4α. έμφορτα μέχρι 3 τόνν. μικτού βάρους	τεμάχιο	1,56
από 3-10 τόνν. μικτού βάρους	»	4,16
από 10-2.0 τόνν. μικτού βάρους	»	7,8
άνω των 20 τόνν. μικτού βάρους	»	10,4
4β. Φ/Γ, βυτία, ψυγεία, TIR, MAFI, TRAILERS κ.λ.π. τροχοφόρα κενά.	»	1,56

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

1. Στα τροχοφόρα της κατηγορίας **4** η ζύγιση παρέχεται χωρίς επιβάρυνση.
2. Η είσπραξη των ανωτέρω δικαιωμάτων ανατίθεται σε εντεταλμένους τρίτους.
3. Τα ανήκοντα στις Ένοπλες Δυνάμεις πάσης φύσεως τροχοφόρα, απαλλάσσονται των δικαιωμάτων.
4. Τα δίκυκλα-τρίκυκλα απαλλάσσονται των δικαιωμάτων.

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ:

1. Τροχοφόρα των κατηγοριών **2,3,4**, που διακινούνται με πλοία γραμμών αστικής σύνδεσης περιοχών του Αργοσαρωνικού, έκπτωση **50%**.
2. Επιβατικά τροχοφόρα της κατηγορίας **1** που διακινούνται με πλοία γραμμών αστικής σύνδεσης περιοχών του Αργοσαρωνικού, έκπτωση **20%**.

3. Τροχοφόρα της κατηγορίας **4** που διακινούνται με πλοία που συνδέουν αστικές περιοχές που απέχουν από το λιμάνι έως **7** μίλια, έκπτωση **90%**.
4. Τροχοφόρα των κατηγοριών **2** και **3** που διακινούνται με πλοία που συνδέουν αστικές περιοχές που απέχουν από το λιμάνι έως **7** μίλια, έκπτωση **75%**.
5. Τροχοφόρα της κατηγορίας **1** που διακινούνται με πλοία που συνδέουν αστικές περιοχές που απέχουν από το λιμάνι έως **7** μίλια, έκπτωση **80%**.
6. Την τροποποίηση του **1^{ου}** Ειδικού Τιμολογίου - Α' Δικαιώματα Διέλευσης Τροχοφόρων του Κανονισμού και Τιμολογίων Εργασιών Φορτοεκφορτώσεων και Μεταφορών (ΚΤΕΦΜ) ΟΛΠ Α.Ε. ώστε να ανακαθοριστούν τα δικαιώματα διέλευσης που προβλέπονται για τα Τροχοφόρα μεταφορικά μέσα (φ/γ, βυτία ψυγεία, **TIR** ,**MAFI** κ.λ.π.) έμφορτα ή κενά που εισέρχονται αυτοδυνάμως σε πλοία των γραμμών Κυκλάδων , Δωδεκανήσου και Ακριτικών νήσων με την παροχή έκπτωσης κατά **30%** από **1 -2-2006** και με έκπτωση **15%** από **1 -1-2008**