

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ:
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ,
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Αδάμ Σοφία

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2009

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Αδάμ Σ. Σοφία

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θ. Πελαγίδης (Επιβλέπων)
- Ε. Παπαδημητρίου
- Ε. Σαμπράκος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Πρόλογος

Οφείλω να ομολογήσω ότι η εκπόνηση διπλωματικής εργασίας αποτέλεσε μια πρωτόγνωρη εμπειρία για μένα, καθώς το πρώτο μου πτυχίο (Πολιτικής Επιστήμης & Δημόσιας Διοίκησης) το απέκτησα με τον τυπικό τρόπο των πανεπιστημιακών εξετάσεων – αφού δεν προβλεπόταν από το ίδιο το καταστατικό της Σχολής η εκπόνηση πτυχιακής εργασίας. Κατά συνέπεια, η όλη διαδικασία από την αναζήτηση και συλλογή πληροφοριών και βιβλιογραφίας μέχρι και τη συγγραφή της διπλωματικής, ήταν μια άκρως αγχωτική αλλά συνάμα ευχάριστη διαδικασία, καθώς ένιωθα ότι με αυτή ολοκλήρωνα πλέον το μεταπτυχιακό μου που τόσο πολύ ήθελα να πραγματοποιήσω.

Το πρόγραμμα των μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία ήταν αυτό που ήθελα πραγματικά να παρακολουθήσω μετά την απόκτηση του πρώτου μου πτυχίου, γι' αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω τα μέλη της επιτροπής του τμήματος των Ναυτιλιακών που αφενός με επέλεξαν το 2005 για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου μεταπτυχιακού και αφετέρου που μου έδωσαν τη δυνατότητα αναστολής σπουδών διότι μέχρι το 2007 δε μπορούσα να το παρακολουθήσω λόγω αντικειμενικών δυσκολιών.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαιτέρως:

- Τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Θ. Πελαγίδη, τόσο για την πολύτιμη βοήθειά του σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές που μου έδωσε και την παροχή βιβλιογραφικών αναφορών, όσο και για τη στήριξη και συμπαράστασή του.
- Το Βαρδινογιάννειο Ίδρυμα για την έγκριση και χορήγηση υποτροφίας για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου μεταπτυχιακού.
- Τους γονείς μου και την πολυαγαπημένη μου Τίνα για τη στήριξη και βοήθειά τους όλα αυτά τα χρόνια.
- Τους φίλους μου Άννα και Ανδρέα για τη συμπαράστασή τους.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	viii
Summary.....	ix
Εισαγωγή.....	1
1. Πώς ρυθμίζεται ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα	2
<i>Ιστορική Αναδρομή</i>	2
<i>Το παρόν</i>	9
<i>Το (ευρωπαϊκό) μέλλον</i>	11
2. Ποια η κατάσταση που τελικά επικρατεί στο Αιγαίο και γιατί;.....	12
2.1 Τι είναι οι άγονες γραμμές;.....	15
2.2 Πώς ρυθμίζει τις επιχορηγήσεις στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων η ΕΕ;	19
<i>Συνάδει το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο με το εθνικό;</i>	25
3. Η ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με τις άγονες γραμμές και τις ΥΔΥ	28
3.1 Γιατί το ελληνικό πρότυπο διαφέρει από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πρακτικές;.....	38
4. Προτεινόμενες πολιτικές για τις άγονες γραμμές	40
5. Συμπεράσματα.....	50
Βιβλιογραφία.....	53
<i>Ηλεκτρονικές Πηγές-Άρθρα</i>	55
Παράρτημα.....	58

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Δείκτες ευημερίας ανά νησιωτική περιοχή (Πηγή: Υπουργείο Αιγαίου)13

Πίνακας 2: Ποσοστά έκπτωσης (και αντίστοιχης επιδότησης του φορέα) ανά επιβάτη ή είδος εμπορεύματος 35

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛΗ

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

Γράφημα 1: Επιβασθέντες Επιβάτες στην Ευρωπαϊκή Ακτοπλοΐα.....	29
Γράφημα 2: Ετήσιες δαπάνες μίσθωσης δρομολογιακών γραμμών ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και ποσοστιαία μεταβολή τους (Πηγή: Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής).....	44
Γράφημα 3: Δρομολογιακές γραμμές ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και οι ετήσιες μεταβολές τους (Πηγή: Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής).....	44
Γράφημα 4: Επιβατική Κίνηση 2007 και Γράφημα 5: Επιβάτες Εσωτερικού – Τουρισμός Ελλάδας.....	46
Γράφημα 6: Εποχικότητα Επιβατικής Κίνησης Ακτοπλοΐας- ποσοστό 3 ^ο τριμήνου 2007	47

Περίληψη

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας επιχειρείται μια συνολική προσέγγιση του θέματος των άγονων γραμμών του Αιγαίου.

Πιο συγκεκριμένα, τα βήματα που ακολουθήθηκαν ήταν τα εξής:

Περιγράφεται καταρχήν το πως ρυθμίζεται ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα, γίνεται μια μικρή ιστορική αναδρομή, αναφέρεται τι συμβαίνει τώρα και τι προβλέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση να συμβεί στο προσεχές μέλλον.

Έπειτα, γίνεται περιγραφή της κατάστασης που τελικά επικρατεί στο Αιγαίο και δίνεται ο ορισμός και η διαδικασία καθορισμού των άγονων γραμμών, ενώ εξετάζεται το πως ρυθμίζει τις επιχορηγήσεις στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων η ΕΕ. Αποσαφηνίζεται επίσης το αν συνάδει το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο με το εθνικό.

Εξετάζεται το τι συμβαίνει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δηλαδή το αν επιδοτούνται οι άγονες γραμμές στις άλλες χώρες και με ποιο τρόπο, ενώ επιπλέον αναλύεται το γιατί υπάρχει αυτή διαφορά σε σχέση με το ελληνικό πρότυπο.

Τέλος προτείνονται εναλλακτικές πολιτικές ώστε να βελτιωθούν σε όρους ποιότητας και αποδοτικότητας των υπηρεσιών οι θαλάσσιες μεταφορές σε νησιά «άγονων» γραμμών.

Λέξεις Κλειδιά: Άγονες γραμμές, θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, επιδότηση, ΥΔΥ.

Summary

In the frameworks of this study an attempt is made to present an overall approach of life line services of Aegean Sea.

More specifically, the procedure adopted for the examination of the topic is the bellow:

First of all, it is analyzed how the shipping sector in Greece is regulated, a small description of the historical background of Greek shipping regulations is made, as well as how it is regulated today and what further regulation is expected to be set by the European Union in the near future.

The actual and present situation of the shipping services in the Aegean Sea is described next, as well as, the definition and the process of planning of life line services. It is also examined how the European Union regulates the subsidy in the sector of small distance shipping and it is clarified whether the European regulation is in accordance with the Greek regulation.

Furthermore, it is analyzed how the life line services are controlled and regulated in other European countries, i.e. whether these lines are subsidized by their governments and by which means, and why this difference between the Greek practice and the practice of other European countries exists.

Finally, alternative methods of serving these lines are proposed in order to upgrade the quality and the efficiency of maritime transportation services of islands.

Key words: Life line services, maritime transportation services, subsidy, PSO.

Εισαγωγή

Η νησιωτική περιοχή του Αιγαίου αποτελεί το μεγαλύτερο σε έκταση, πληθυσμό και πλήθος νήσων, τμήμα του Ελληνικού νησιωτικού χώρου. Το αρχιπέλαγος του Αιγαίου έχει χαρακτηριστεί, ως ιδιαίτερα ευαίσθητη εθνικά περιοχή στην ανάπτυξη της οποίας θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα για εθνικούς, πολιτικούς, οικονομικούς και πολιτιστικούς λόγους. Η παραμονή του υπάρχοντος πληθυσμού και η προσέλκυση νέου αποτελεί απαραίτητη και πρωταρχική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των νησιών.

Η επιτυχία οποιουδήποτε κλαδικού ή συνολικού προγράμματος περιφερειακής ανάπτυξης στη περιοχή εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη ενός ικανοποιητικού μεταφορικού συστήματος και ιδιαίτερα ενός λειτουργικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που θα παρέχει συνεπείς, συνεχείς και ποιοτικές υπηρεσίες μεταφοράς σε κατοίκους και επισκέπτες.

Ως νέοι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή του τόπου εγκατάστασης σύμφωνα με την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με τίτλο «Ευρώπη 2000»¹, θεωρούνται τα επικοινωνιακά – συγκοινωνιακά συστήματα ταχείας και αποτελεσματικής προσπελασιμότητας (accessibility), η διαθεσιμότητα εξειδικευμένης εργασίας, η πρόσβαση στα τοπικά εκπαιδευτικά και ερευνητικά κέντρα, η πρόσβαση στα διοικητικά κέντρα και κέντρα αποφάσεων, η ύπαρξη υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, η ποιότητα του φυσικού, κοινωνικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος.

Έτσι, η καλή «προσπελασιμότητα», οριζόμενη ως η συνεχής και αξιόπιστη δυνατότητα διασύνδεσης των περιοχών με τα εθνικά και διεπερωτικά συγκοινωνιακά δίκτυα, παίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη μίας περιοχής ανεξάρτητα από τη περιφερειακή της θέση.

Το υφιστάμενο καθεστώς εξυπηρέτησης των «άγονων» νησιών του Αιγαίου παρουσιάζει όλα τα σημεία μίας καλής αλλά όχι επαρκούς προσπάθειας αντιμετώπισης του θέματος, με σταδιακές παρεμβάσεις που έγιναν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους καλύπτοντας κάθε φορά τα διάφορα προβλήματα ή αιτήματα που υπήρχαν. Έτσι επικράτησε ένα σχήμα διάκρισης «αποδοτικών» και «άγονων»

¹ Com (91) 345

γραμμών με τις τελευταίες να επιδοτούνται από το κράτος, προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελάχιστη εξυπηρέτηση.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, γίνεται μια προσπάθεια συνολικής προσέγγισης του θέματος. Πιο συγκεκριμένα, επιχειρείται μια βήμα προς βήμα προσέγγιση του προβλήματος της ανεπάρκειας μεταφορικής εξυπηρέτησης του υφιστάμενου δικτύου των άγονων γραμμών, εξετάζονται οι πρακτικές άλλων ευρωπαϊκών χωρών και θέτονται εναλλακτικές προτάσεις, αν όχι επίλυσης του προβλήματος, σίγουρα αναδιάρθρωσης, αλλά και τρόποι εφαρμογής (των προτάσεων) στην πράξη.

Αντικείμενο και Περιοχή Μελέτης

Το αρχιπέλαγος του Αιγαίου περιλαμβάνει τρεις (3) Διοικητικές Περιφέρειες (τις Περιφέρειες Βορείου, Νότιου Αιγαίου, και την Περιφέρεια Κρήτης). Στη περιοχή ορίζονται επίσης πέντε (5) διακριτά νησιωτικά συμπλέγματα (Κυκλάδες, Σποράδες, Δωδεκάνησα, νησιά Κρήτης, νησιά Βορείου Αιγαίου) που περιλαμβάνουν από 4 έως 16 νησιά το κάθε ένα. Ο συνολικός αριθμός των κύριων νησιών στη περιοχή μελέτης είναι 55.

Αντικείμενο της μελέτης είναι οι μη εμπορικές συνδέσεις μεταξύ νήσων του Αιγαίου που κυρίως περιλαμβάνουν συνδέσεις μεταξύ νησιών, ή μεταξύ νησιών και ηπειρωτικής χώρας, που αποτελούν τμήματα ακτοπλοϊκών γραμμών που επιδοτούνται από το κράτος για την υλοποίησή τους.

1. Πως ρυθμίζεται ο κλάδος της ναυτιλίας στην Ελλάδα

Ιστορική Αναδρομή

Η ακτοπλοΐα διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη συνοχή του ελληνικού έθνους από πολλές απόψεις. Από γεωγραφικής άποψης, αποτελεί «γέφυρα» διότι συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά και δημιουργεί θαλάσσιες οδούς. Από οικονομικής απόψεως, επιδρά σημαντικά στην τουριστική και κατά συνέπεια στην οικονομική ανάπτυξη, ενώ από την κοινωνική σκοπιά, συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας της ζωής, δημιουργεί ευκαιρίες για ανάπτυξη και εγκατάσταση. Πρέπει να αναφερθεί επίσης, ότι επιτελεί και ρόλο κοινωνικής υπηρεσίας, αφού σε αρκετά από τα ελληνικά νησιά οι υποδομές παροχής υπηρεσιών υγείας και νοσοκομειακής

περίθαλψης είναι περιορισμένες έως και ανύπαρκτες. Επομένως, η ακτοπλοΐα καλύπτει έμμεσα αυτό το πρόβλημα των νησιών, με τη διαμετακόμιση των ασθενών από τα νησιά στην Ηπειρωτική Ελλάδα.

Τα δεδομένα αυτά, σε συνδυασμό με τη γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας, η οποία αποτελείται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων (14.854 χλμ) και το νησιωτικό σύμπλεγμα που περιλαμβάνει 3.500 νησιά, εξηγούν τη μακρά ενασχόληση του κράτους για τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας.

Οι πολλαπλές και διαφορετικές μορφές της ακτοπλοϊκής αγοράς που υπάρχουν στην Ελλάδα οδήγησαν κατά τα πρώτα χρόνια στην κρατική παρέμβαση (Lekakou & Fafaliou, 2003). Ειδικότερα, κατά τα έτη 1825-1892 και 1945-1947 επικρατεί το κρατικό μονοπώλιο, τα έτη 1892-1932 ο καταστροφικός ανταγωνισμός, το 1938-1940 η αναγκαστική κοινοπραξία, όπου τελικά κατέληξε (το 1947) στο ρυθμιζόμενο ολιγοπώλιο με πολλαπλά επίπεδα κρατικού παρεμβατισμού, που ουσιαστικά διατηρείται μέχρι σήμερα σε ένα βαθμό (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006).

Παρόλο που ο κρατικός παρεμβατισμός δεν είχε πάντοτε τα ίδια ποιοτικά χαρακτηριστικά, ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και οι διατάξεις του για την ακτοπλοΐα, καθώς και το Π.Δ. 684/76 για την Άδεια Σκοπιμότητας, αποτελούσαν τον πυρήνα του θεσμικού πλαισίου μέχρι το 2001. Κατά συνέπεια, ο κεντρικός παράγοντας ήταν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Δεδομένης της υπάρχουσας κατάστασης και του θεσμικού πλαισίου που επικρατούσε μέχρι το 2001, θα μπορούσε να χαρακτηρίσει κανείς την ελληνική ακτοπλοΐα ως ρυθμιζόμενη. Η Πολιτεία άφηνε πολύ μικρά περιθώρια ανταγωνισμού μεταξύ των Ελλήνων ακτοπλοίων, γεγονός που δρούσε αρνητικά στην πορεία προς τον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού συστήματος στο σύνολό του. Πιο συγκεκριμένα, ο έλεγχος εισόδου και εξόδου από τον κλάδο, η επιβολή τιμών, η παρέμβαση στα ποιοτικά στοιχεία της προσφερόμενης υπηρεσίας και η παροχή αδειών σκοπιμότητας² από το ΥΕΝ, δεν άφηναν περιθώρια για τη βελτίωση του συστήματος.

² Με τις άδειες σκοπιμότητας που έδινε το ΥΕΝ καθόριζε τις δρομολογιακές γραμμές, το πλοίο που θα εξυπηρετεί την κάθε γραμμή, τη σειρά προσέγγισης των λιμανιών, τη συχνότητα των δρομολογίων και τους καταβαλλόμενους ναύλους.

Λίγο πριν το 2004, χρονολογία-προθεσμία για την έναρξη της απελευθέρωσης της ακτοπλοϊκής αγοράς και δεδομένης της χρονικής ταύτισης με την τέλεση των Ολυμπιακών αγώνων, η Ελλάδα αποφάσισε το άνοιγμα της αγοράς στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες.

Ποια ήταν όμως η ευρωπαϊκή πορεία που ακολουθήθηκε για να φτάσουμε στην απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς;

Έως τα μέσα της δεκαετίας του 1980 δεν υπήρξε καμία παρέμβαση της ΕΕ στο θεσμικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών. Ειδικότερα δε, την περίοδο 1957-1974 η απουσία αυτή οφείλεται κυρίως στη Συνθήκη της Ρώμης (1957) που απέκλεισε τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές από το περιεχόμενο της Κοινής Πολιτικής των Μεταφορών (εκτός κάποιων ειδικών εξαιρέσεων). Ούτε και από την πρώτη διεύρυνση της ΕΕ το 1973 υπήρξε κάποια αλλαγή, ακόμα και όταν το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επιβεβαίωσε τη χάραξη πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών από την ΕΕ (1974). Παρόλο που η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών των εννέα κρατών μελών της Κοινότητας ήταν πολύ μεγαλύτερη σε σχέση με το παρελθόν, το θεσμικό πλαίσιο για τις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές και το καμποτάζ εξακολουθούσε να καθορίζεται από τις εθνικές πολιτικές και τις διμερείς συμφωνίες.

Η πρώτη προσπάθεια απελευθέρωσης έγινε το 1984-1986, όταν το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε μια απόφαση του (1984) κατέληξε στο ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να διαμορφώσει προτάσεις για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, καθώς εκτιμούσε ότι το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών είχε αποτύχει να εξασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των ενδοκοινοτικών μεταφορών. Έτσι, η Επιτροπή ανέλαβε δράση και δημοσίευσε ένα Μνημόνιο που περιλάμβανε προτάσεις για την ευρωπαϊκή ναυτιλία.³

Ο βασικός πυρήνας του Μνημονίου ήταν η αναγκαιότητα εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών σε όλες τις θαλάσσιες μεταφορές ενδοκοινοτικού χαρακτήρα. Στόχος ήταν η σύγκλιση των ετερογενών εθνικών πολιτικών για τις θαλάσσιες μεταφορές και η εφαρμογή της Συνθήκης της Ρώμης. Ήταν πλέον σαφές ότι η εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών ήταν σοβαρή προϋπόθεση, ώστε να επιτευχθεί η δημιουργία μιας

³ Com (85) 90.

Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς χωρίς εσωτερικά σύνορα εντός της οποίας εφαρμόζονται οι τέσσερις βασικές ελευθερίες της ΕΕ: ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίου. Αναγκαία παράμετρος για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας διαδικασίας ήταν εκτός από τη δημιουργία ενιαίου θεσμικού πλαισίου, ο ανταγωνισμός.

Ενδιαφέρον έχει να δούμε την ελληνική στάση σε αυτό το σημείο. Η Ελλάδα, υποστήριξε αφενός την άμεση απελευθέρωση των διεθνών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών, αντιτάχθηκε δε, στην πρόταση απελευθέρωσης του θαλασσιού καμποτάζ⁴, προβάλλοντας ως αιτία τη στρατηγική θέση της και επικαλούμενη λόγους εθνικής ασφάλειας λόγω των διαχρονικών προβλημάτων με την Τουρκία.

Αφετηρία των Ευρωπαϊκών Πολιτικών για τη Ναυτιλία αποτελεί ο Κανονισμός 4055/86-ένας από τους τέσσερις Κανονισμούς για τη Ναυτιλία-, ο οποίος υιοθετήθηκε το 1986 και προέβλεπε τη σταδιακή απελευθέρωση των μονομερών περιορισμών στο ενδοκοινοτικό θαλάσσιο εμπόριο και την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών τόσο μεταξύ κρατών-μελών όσο και μεταξύ μελών με τρίτες χώρες.

Ο Κανονισμός 4055/86 υιοθετούσε την αρχή της ισότιμης και χωρίς διάκριση μεταχείρισης. Δόθηκε δηλαδή το δικαίωμα στους υπηκόους των κρατών-μελών και στους εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας θαλάσσιους μεταφορείς τους, το δικαίωμα θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων κρατών μελών (αρκεί τα πλοία να μεταφοράς να ήταν νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος).

Την 1^η Ιανουαρίου 1993, λοιπόν, επιτεύχθηκε η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδοκοινοτικών μεταφορών και απαγορεύτηκε η σύναψη νέων διμερών συμφωνιών

⁴ Τα πλοία με ελληνική σημαία έχουν το δικαίωμα της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και είναι υποχρεωμένα να εξυπηρετούν τακτικά καθορισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές όπως προβλέπεται από την άδεια σκοπιμότητας που καθορίζει τους όρους δρομολόγησης των πλοίων, να εφαρμόζουν την εργατική και λοιπή νομοθεσία και τις οργανικές συνθέσεις που προβλέπουν τη ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτεργατών.

Κατάργηση του καμποτάζ (απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας) σημαίνει κατάργηση αποκλειστικής εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από πλοία με ελληνική σημαία και άνοιγμα του δρόμου για τη δρομολόγηση πλοίων που φέρουν τη σημαία κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

για καταμερισμό των φορτίων στη βάση της μη-διάκρισης σε βάρος των επιχειρήσεων και των πλοιοκτητών των υπολοίπων κρατών-μελών.

Η δεύτερη προσπάθεια γίνεται το 1989, όταν η Επιτροπή κατέθεσε μια τροποποιημένη πρόταση η οποία προέβλεπε μεταβατικές διατάξεις για την απελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και συγκεκριμένες παρεκκλίσεις και εξαιρέσεις. Οι εξαιρέσεις αφορούσαν στο μέγεθος των πλοίων και ειδικές προβλέψεις για συγκεκριμένες διαδρομές (δηλαδή τις πλέον ευαίσθητες θαλάσσιες μεταφορές από και προς τις νησιωτικές περιοχές της ΕΕ). Λίγο αργότερα, κατατέθηκε και η αναθεωρημένη πρόταση της Επιτροπής, η οποία συνέδεσε την απελευθέρωση των θαλάσσιων υπηρεσιών με την παράλληλη σύγκλιση των όρων παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό των κρατών-μελών⁵. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλε και η προοπτική ολοκλήρωσης της ενιαίας εσωτερικής αγοράς.

Παρά τα μεγάλα και θετικά βήματα που πραγματοποιούσε σε θεσμικό επίπεδο η Επιτροπή, τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης πρότασης κοινής πολιτικής ήταν εξαρχής περιορισμένα.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η ΕΚΟΕ υποστήριξαν ότι η εναρμόνιση των εθνικών ρυθμιστικών πλαισίων και η απελευθέρωσή τους θα πρέπει να είναι παράλληλες διαδικασίες. Οι προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενσωματώθηκαν στην τελική πρόταση της Επιτροπής, διευκολύνοντας την επίτευξη συμφωνίας όλων των κρατών-μελών, έστω και αν ορισμένες εθνικές αντιπροσωπείες πρότειναν διαφορετικά χρονοδιαγράμματα. Το μόνο πρόβλημα που περιέπλεκε σημαντικά τη διαδικασία ήταν η συσχέτιση της αναθεωρημένης πρότασης με την υπο-συζήτηση πρόταση δημιουργίας ενός Ευρωπαϊκού νηολογίου (Euros). Εξαίρεση αποτέλεσε η Ελλάδα που επέμενε στην ανάγκη διατήρησης των περιορισμών εντός των ελληνικών θαλασσών για λόγους εθνικής ασφάλειας και διατύπωνε τη διάθεση να ασκήσει το δικαίωμα της αρνησικυρίας (βέτο). Από τη στιγμή όμως που αποσυνδέθηκε η απελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ από την πρόταση για το Euros και τα βόρεια κράτη-μέλη αναγνώρισαν την ανάγκη μεταβατικών διατάξεων, η ελληνική πλευρά αποδέχτηκε την προοπτική απελευθέρωσης, και στο τέλος του 1992 επιτεύχθηκε συμφωνία για την απελευθέρωση της αγοράς των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εντός της ΕΕ (Θεοδωρόπουλος, 2006).

⁵ Com (89) 266.

Ο Κανονισμός 3577/92, ίσως και ο σημαντικότερος εντός του ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα, επιβάλλει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους για οποιοδήποτε πλοίο φέρει τη σημαία ενός κράτους μέλους της ΕΕ, και εφόσον δύναται να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος σημαίας. Τέθηκε σε ισχύ το 1993 και περιλάμβανε: α) υπηρεσίες θαλάσσιου καμποτάζ μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, β) υπηρεσίες εφοδιασμού «off-shore», γ) θαλάσσιες μεταφορές καμποτάζ μεταξύ λιμένων σε νησιά.

Στον Κανονισμό 3577/92 προβλέπεται επίσης ότι τα κράτη-μέλη διατηρούν τη δυνατότητα να ορίσουν υπηρεσίες «δημόσιου συμφέροντος». Για την παροχή τους υπογράφουν σχετικές συμβάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα στα νησιά. Οι συμβάσεις αυτές, που ονομάζονται «συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας», ρυθμίζουν την ικανότητα, την ποιότητα και τις υποχρεώσεις όσων προσφέρουν και προσδιορίζουν τις υπηρεσίες σε αμερόληπτη βάση για όλα τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτη-μέλη.

Για την περίπτωση της Ελλάδας, ο Κανονισμός προέβλεπε ειδικό μεταβατικό καθεστώς εφαρμογής για περίοδο 12 ετών ώστε να υπάρξει επαρκής χρόνος προσαρμογής. Οι ελληνικές αντιδράσεις και οι λόγοι που πρόβαλε η ελληνική πλευρά σχετικά με τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής αγοράς έγιναν δεκτοί και δόθηκε στην Ελλάδα μεγαλύτερη διάρκεια παρέκκλισης για λόγους κοινωνικής και οικονομικής συνοχής. Πρέπει να σημειωθεί επίσης, ότι η Ελλάδα είναι το τελευταίο κράτος-μέλος που κλήθηκε να εφαρμόσει τον Κανονισμό στις τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων (ακόμα και για μεταφορές που εκτελούν πλοία κάτω των 650 gt), από τον Ιανουάριο του 2004.

Η πρώτη έκθεση της Επιτροπής το 1995 σχετικά με την εφαρμογή του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/92, επιβεβαιώνει ξανά ότι τα αποτελέσματα για μια απελευθερωμένη ακτοπλοϊκή αγορά θα αργήσουν να φανούν. Πέντε χρόνια μετά, το 2000, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το στάδιο της απελευθέρωσης δε δημιούργησε προβλήματα στην αγορά και ότι οι συνολικοί όγκοι μεταφοράς επιβατών (και εμπορευμάτων) στην ΕΕ παρέμειναν σχετικά σταθεροί.

Ένα θέμα που απασχόλησε κατά τη διαδικασία εφαρμογής του Κανονισμού είναι οι διατάξεις που αφορούν στην παροχή «δημόσιας υπηρεσίας». Το ερώτημα

τέθηκε στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων⁶, το οποίο αποφάνθηκε ότι ο Κανονισμός επιτρέπει να υπόκειται στην εκ των προτέρων χορήγηση διοικητικής έγκρισης η εκτέλεση τακτικών ακτοπλοϊκών γραμμών από, προς και μεταξύ νησιών υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδειχτεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, ότι το καθεστώς αυτό είναι αναγκαίο και βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια. Το ΔΕΚ επισήμανε επίσης, ότι ο Κανονισμός πρέπει να ερμηνευτεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε ένα κράτος-μέλος, στην ίδια γραμμή ή θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και να συνάπτει παράλληλα με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για τη συμμετοχή στις ίδιες γραμμές.

Το 2003, δέκα χρόνια μετά την έναρξη εφαρμογής του Κανονισμού 3577/92, η Επιτροπή εξέδωσε μια ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία των διατάξεών του⁷. Η ανακοίνωση αποσαφηνίζει το πεδίο εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και ποιοι πάροχοι και ποιες υπηρεσίες εμπίπτουν στον κανονισμό.

Όσον αφορά την υιοθέτηση Κανονισμού 3577/92 από την Ελλάδα, ο Νόμος 2932/2001 προβλέπει ότι από την 1^η Νοεμβρίου 2002 είναι ελεύθερη η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτες κρατών-μελών της ΕΕ ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) εκτός της Ελβετίας. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας εξακολουθούν να επιβάλλονται και προβλέπεται διαδικασία δηλώσεων σε ετήσια βάση για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών νησιών όπου δεν εμφανίστηκε επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

Όσον αφορά τους ναύλους αυτοί ορίζονται και δηλώνονται από τις επιχειρήσεις, αλλά το κράτος μπορεί να επέμβει αιτιολογημένα και σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, στους ναύλους της ενιαίας ή οικονομικής θέσης όπου αποδεδειγμένα θίγεται το δημόσιο συμφέρον, μέσω της επιβολής τιμών οι οποίες καθιστούν δυσχερή τη μετακίνηση πληθυσμιακών ομάδων. Επίσης θεσπίστηκε και η Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ) για να εντοπίζει παραβιάσεις ή στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκύπτουν μέσω συμφωνιών ή συνεννοήσεων για καθορισμό των ναύλων μεταξύ των εταιρειών.

⁶ ΔΕΚ, C-205/99

⁷ Com (2003) 595

Σύμφωνα με την τέταρτη έκθεση της Επιτροπής ο νόμος αυτός για την εφαρμογή της απελευθέρωσης του θαλάσσιου καμποτάζ θεωρήθηκε καινοτόμος λόγω της θέσπιση της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ). Η ΡΑΘΕ τελικά καταργήθηκε το 2004, καθώς το ΥΕΝ επανάφερε την παρακολούθηση και τον έλεγχο της αγοράς στην κεντρική διοίκηση του Υπουργείου.

Το παρόν

Ουσιαστικά ο Νόμος 2932/2001 ισχύει μέχρι και σήμερα, μερικώς τροποποιημένος βέβαια από το ΥΕΝ για να μπορέσει να προσαρμοστεί σε ορισμένες διατάξεις του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα.

Οι αλλαγές⁸ αφορούν επουσιώδεις διατάξεις ή υιοθετούν στο ελληνικό δίκαιο πρακτικές που ήδη ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, βάση του ευρωπαϊκού κανονισμού 3577/92.

Βάση του Νόμου 2932/01, επιτρέπεται σε όλες τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις της Ένωσης να υποβάλλουν αιτήσεις δρομολόγησης πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές της επιλογής του. Αυτό είναι και η «άρση του καμποτάζ». Το ΥΕΝ εξακολουθεί να ανακοινώνει το δίκτυο των γραμμών που θα εξυπηρετηθούν στην αρχή κάθε έτους, ωστόσο αυτό το δίκτυο είναι πλέον ενδεικτικό, δηλαδή οι ακτοπλόοι έχουν πλέον τη δυνατότητα να προτείνουν και άλλα δρομολόγια στις αιτήσεις τους. Επιπλέον, επιτρέπεται η τροποποίηση των δρομολογίων στη διάρκεια του έτους, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Στις αποφάσεις του ΥΕΝ λαμβάνονται υπόψη οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ), στο οποίο μετέχουν με δικαίωμα ψήφου Γενικοί Γραμματείς του Υπουργείου, εκπρόσωποι όλων των εμπλεκομένων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής δύναται να παρεμβαίνει στο αναγκαίο μέτρο στις παραπάνω ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν: α) οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν

⁸ Τροποποιητικοί Νόμοι του 2932/01: 3153/2003, 3260/2004, 3409//2005, 3450/2006, 3482/2006, 3511/2006, 3569/2007

για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων και β) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.

Το YEN συνεχίζει να επιβάλλει στις ακτοπλοϊκές εταιρείες όρους⁹ σχετικά με:

- 1) Την υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων για 10 μήνες ετησίως (7 ½ μήνες για τα ταχύπλοα),
- 2) Τη συχνότητα των δρομολογίων,
- 3) Τον αριθμό και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων, στα οποία πρέπει να περιλαμβάνεται ένας ελάχιστος αριθμός Ελλήνων αξιωματικών και μελών του πληρώματος,
- 4) υποχρεωτική ελληνομάθεια για το σύνολο των μελών του πληρώματος επιβατηγών πλοίων με ελληνική σημαία.

Το Μάιο του 2006 πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των ναύλων για τα δρομολόγια στα οποία α) ο αφετηριακός λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 150.000 και η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες ή β) ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και αν η σύνδεση εξυπηρετείται από μία μόνο εταιρεία.

Επιπλέον, σε περίπτωση που κάποιο δρομολόγιο είναι μικτό, δηλαδή περιλαμβάνει τμήμα που πληροί τα παραπάνω κριτήρια, καθώς και για τα λιμάνια χαμηλής επιβατική κίνησης, η τιμή οικονομικής θέσης στο ρυθμιζόμενο κομμάτι δρομολογίου ακολουθεί την τιμή του τελευταίου απελευθερωμένου λιμανιού (η οποία καθορίζεται από την εκάστοτε εταιρεία). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι ναύλοι στα περισσότερα δρομολόγια να είναι απελευθερωμένοι (95%), ενώ το κράτος παρεμβαίνει σε ορισμένα, κυρίως άγονα δρομολόγια.

Αρμόδια για θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι η επιτροπή Ανταγωνισμού.

Τα όρια ηλικίας των πλοίων που ίσχυαν μέχρι το 2006 (προβλεπόταν απόσυρση πλοίων άνω των 30 ετών-ενώ μέχρι το 2002 το αντίστοιχο όριο ήταν τα 35 έτη),

⁹ <http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=25199>

αντικαταστήθηκαν από τη συμμόρφωση με τα κριτήρια ασφαλείας που ορίζονται στη Συνθήκη της Στοκχόλμης (1996). Ειδικότερα, επιτρέπεται σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες το επιθυμούν, να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν πλοία που έχουν συμπληρώσει το 30^ο έτος της ηλικίας τους, αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές, όπως: α) τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για την συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης, β) διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες και γ) εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος, κ.α.

Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, διάρκειας μέχρι και 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Σ.Α.Σ.

Το (ευρωπαϊκό) μέλλον

Όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ, όπως γνωρίζουμε αυτό δεν είναι κάτι στατικό αλλά συνεχώς εξελίσσεται, μεταλλάσσεται, βελτιώνεται. Έτσι λοιπόν η Επιτροπή, με την πρόσφατη ανακοίνωσή της για την «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ» συνθέτει τη «Γαλάζια Βίβλο» (Com/2008/0791) και ένα Σχέδιο Δράσης στο οποίο περιλαμβάνεται αναλυτικό πρόγραμμα εργασίας για τα επόμενα χρόνια.

Η Γαλάζια Βίβλος σηματοδοτεί την απαρχή μιας νέας εποχής στις σχέσεις της Ευρώπης με τους ωκεανούς και τις θάλασσες και είναι προϊόν εκτενούς δημόσιας διαβούλευσης για την ανάπτυξη της μελλοντικής ολοκληρωμένης πολιτικής της ΕΕ.

Στα πλαίσια της «Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής» η ΕΕ δεσμεύεται για δράσεις, όπως:

- Ένα Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα,
- Μια Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα,
- Εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές, οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη μέλη,
- Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία,

- Μια στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές,
- Μείωση των εκπομπών CO₂ και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.
- Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών όπως είναι η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα με τράτες βυθού.

Σε ό,τι αφορά τη χώρα μας, τονίζεται η ρητή αναφορά της Επιτροπής να προωθήσει την ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών και νησιών.

Δράττοντας την ευκαιρία, η χώρα μας δεν παύει να υπενθυμίζει στην Ευρ. Ένωση την ιδιαιτερότητα της Ελλάδας, ως χώρα νησιωτική, καθώς ο νησιωτικός χαρακτήρας της, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες¹⁰.

Η χώρα μας αναγνωρίζοντας ότι οι θαλάσσιες περιοχές και οι ακτές της είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική της ευημερία και περαιτέρω ανάπτυξή της, στηρίζει επιμέρους πρωτοβουλίες που περιλαμβάνονται στο πλαίσιο της Γαλάζιας Βίβλου, και οι οποίες πρόκειται να αυξήσουν την ικανότητα τόσο των ευρωπαϊκών κρατών όσο και της χώρας μας, να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας.

2. Ποια η κατάσταση που τελικά επικρατεί στο Αιγαίο και γιατί;

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν περίπου 440 νησιά που καλύπτουν το 5% του εδάφους της και διαμορφώνουν 20 νησιωτικές περιφέρειες. Τα ελληνικά νησιά αντίστοιχα αντιπροσωπεύουν το 19% της ελληνικής επικράτειας ενώ ο πληθυσμός τους αγγίζει το 15%¹¹.

Ο ελληνικός νησιωτικός χώρος όπως και κάθε άλλος νησιωτικός χώρος αποτελεί μια περιοχή με ιδιαίτερα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά, λόγω

¹⁰ Από την ομιλία του κ. Γ.Γ./ΥΕΝΑΝΠ στην εκδήλωση «Γαλάζιος Πλανήτης: Η Ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα και οι επιπτώσεις στο Βόρειο Αιγαίο», Καβάλα, 04-07-2008.

¹¹ <http://ftp.ypai.gr/issue/page/1714,1,0.asp?mu=13&cmu=89&thID=0>

του νησιωτικού χαρακτήρα και της φυσικής απομόνωσής του. Τα χαρακτηριστικά που συνθέτουν αυτήν την ιδιαιτερότητα είναι:

- Η δημογραφική και κοινωνική αποσταθεροποίηση, που εκδηλώνεται με την μορφή δημογραφικής αποψίλωσης, με τη μορφή της πληθυσμιακής έκρηξης σε ορισμένες περιόδους, είτε με την ύπαρξη υψηλών ποσοστών ανεργίας.
- Η αποδιάρθρωση του παραγωγικού ιστού και η συρρίκνωση της παραγωγικής βάσης.

Κύρια χαρακτηριστικά των επιμέρους στοιχείων που συνθέτουν τον παραγωγικό ιστό του νησιωτικού χώρου είναι α) η ευκαιριακή οικονομία η οποία στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στον τριτογενή τομέα, β) η υπερεκμετάλλευση των περιορισμένων φυσικών πόρων, γ) η τεχνολογική και οικονομική εξάρτηση, δ) οι μεγάλες αδυναμίες στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών υγείας, εκπαίδευσης και κοινωνικών υπηρεσιών, ε) το υψηλό κόστος δημιουργίας και συντήρησης υποδομών, στ) η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, ζ) η απουσία οικονομικών κλίμακας για τις επιχειρήσεις και η) οι δυσχερείς συνθήκες μεταφορών και επικοινωνίας.

Δημιουργείται έτσι ένας φαύλος κύκλος υπανάπτυξης που στηρίζεται σε δομικά προβλήματα που έχουν τις βάσεις τους στις ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου, οι οποίες αναχαιτίζουν μόνιμα και συσσωρευτικά την ανάπτυξη των νησιών. Στα πλαίσια της γενικότερης κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας κατά τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια στασιμότητα των καθοδικών φαινομένων στα νησιά, η οποία παραμένει ωστόσο αποσπασματική (βλ. Πίνακα 1).

Ο ιδιάζων, λοιπόν, χαρακτήρας της χώρας μας, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες, με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Πίνακας 1: Δείκτες ευημερίας ανά νησιωτική περιοχή (Πηγή: Υπουργείο Αιγαίου)

Περιφέρεια	Μαθητές ανά 1000 κατοίκους	Νοσοκομειακές κλίνες ανά 1000 κατοίκους	Οδικό δίκτυο ανά τετρ. Χιλιόμετρα	Κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος ανά κάτοικο (στοιχεία 1994)	Αριθμός τηλεφώνων ανά κάτοικο (στοιχεία 1995)
Ιόνιων Νήσων	77,97	100,15	206,32	95,12	117,76

Περιφέρεια	Μαθητές ανά 1000 κατοίκους	Νοσοκομειακές κλίνες ανά 1000 κατοίκους	Οδικό δίκτυο ανά τετρ. Χιλιόμετρα	Κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος ανά κάτοικο (στοιχεία 1994)	Αριθμός τηλεφώνων ανά κάτοικο (στοιχεία 1995)
Β. Αιγαίου	78,08	61,47	114,27	87,57	98,90
Ν. Αιγαίου	82,65	131,07	108,72	99,36	150,00
Κρήτη	92,63	97,51	156,27	82,47	103,44

Από την άλλη μεριά, ο τομέας της ακτοπλοΐας, όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 1, έχει απελευθερωθεί με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη¹². Η ζήτηση όμως ανάμεσα στις γραμμές διαφέρει σε τέτοιο βαθμό που κάποιες από αυτές δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν χωρίς κρατική επιδότηση. Η ανισορροπία αυτή οφείλεται σε διαφορές όσον αφορά την τουριστική κίνηση και το μόνιμο πληθυσμό των νησιών. Δημιουργούνται, λοιπόν, στο Αιγαίο δύο υπο-αγορές: τα δρομολόγια υψηλής και τα δρομολόγια χαμηλής επιβατικής κίνησης (άγονες γραμμές).

Πριν προχωρήσουμε όμως στην ανάλυση περί άγονων γραμμών, είναι σκόπιμο να δούμε τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς.

Όπως θα διαπιστώσει κανείς η ελληνική ακτοπλοΐα παρουσιάζει χαρακτηριστικά που παραπέμπουν σε ολιγοπωλιακές αγορές και σε συνθήκες που απαντώνται και σε άλλες αγορές τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών (πχ αεροπορικές) (Lekakou et al., 2004).

- Υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης. Μικρός αριθμός επιχειρήσεων στις κύριες γραμμές, ένας μικρότερος αριθμός που κυριαρχεί στην αγορά.
- Μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών (50 εκ. επιβάτες, μεταφορικές επιχειρήσεις, τουριστικά γραφεία) με ευμετάβλητη, έντονα εποχική αλλά και αυξητική τάση.
- Ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους εμπλεκόμενων μερών (χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, τοπική αυτοδιοίκηση, δημόσια διοίκηση) με αλληλοσυγκρουόμενους στόχους. Το κράτος ενδιαφέρεται για την προστασία του χρήστη και το δημόσιο συμφέρον, οι επιχειρήσεις για το κέρδος, ενώ οι χρήστες για την πρόσβαση στην υπηρεσία.

¹² Βλ. κεφ 1, Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92 για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα.

- Διαφοροποιημένη χωρικά και ποιοτικά υπηρεσία, με κάθε ζεύγος γεωγραφικών σημείων να προσδιορίζει μια διαφορετική μεταφορική υπηρεσία και μια ξεχωριστή τοπική αγορά.
- Υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου (κόστος επένδυσης, υποχρεώσεις ετήσιας λειτουργίας, μεγάλο χρόνο προετοιμασίας κ.α.)
- Περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου (άδειες σκοπιμότητας), αλλά και της διαφοροποίησης της υπηρεσίας ανά υπο-αγορά.
- Πλοία με δεδομένη χωρητικότητα σε αντιπαράθεση με τον εποχικό και ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης. Αυτό οδηγεί σε υπερ-προσφορά της χωρητικότητας σε περιόδους χαμηλής κίνησης.
- Υψηλό σταθερό κόστος, χαμηλό μεταβλητό και σχεδόν σταθερό και χαμηλό οριακό κόστος.
- Τιμολόγηση των υπηρεσιών που λειτουργούν ελεύθερα (εκτός κρατικής παρέμβασης) από τις εταιρείες, αλλά και την επιβολή ναύλου οικονομικής θέσης από το κράτος (ναύλος βασιζόμενος στην απόσταση και στο λειτουργικό κόστος παραγωγής και όχι στα χαρ/κα της ζήτησης και τον ανταγωνισμό).

2.1 Τι είναι οι άγονες γραμμές;

Προκειμένου να καλυφθεί το κενό που υπάρχει στις περιπτώσεις εκείνες όπου οι ιδιώτες – πλοιοκτήτες δεν εκδηλώνουν ενδιαφέρον μίσθωσης ακτοπλοϊκών γραμμών και με στόχο την εξασφάλιση ενός επαρκούς επιπέδου υπηρεσιών και εξυπηρέτησης των νησιωτών και τουριστών το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (YENANΠ) προβαίνει στην επιδότηση των γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης ή αλλιώς, άγονων γραμμών.

Το YENANΠ διαθέτει μέρος από τον τακτικό προϋπολογισμό του για την επίτευξη των ακτοπλοϊκών συνδέσεων των νησιών, με τη μίσθωση πλοίων μετά από Δημόσιους μειοδοτικούς διαγωνισμούς τα οποία εκτελούν επιδοτούμενα ακτοπλοϊκά δρομολόγια με συμβάσεις ανάθεσης Δημόσιας υπηρεσίας¹³.

¹³ <http://ftp.ypai.gr/isisite/page/1564%2C1%2C0.asp?mu=8&cmu=17&thID=0>

Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε τέσσερα στάδια:

1. Το ΥΕΝΑΝΠ ανακοινώνει το ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δηλαδή τις ακτοπλοϊκές γραμμές στο Αιγαίο που πρέπει να εξυπηρετηθούν, καλώντας τις εταιρείες να υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης για τις γραμμές που επιθυμούν. Παράλληλα, το υπουργείο ορίζει ελάχιστα απαιτούμενα επίπεδα εξυπηρέτησης (πχ συχνότητα δρομολογίων) για κάθε γραμμή, τα οποία οφείλουν να καλύπτουν στις δηλώσεις τους οι εταιρείες. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες υποβάλλονται δηλώσεις δρομολόγησης που πληρούν τα απαιτούμενα κριτήρια, αποτελούν τις γραμμές τακτικής δρομολόγησης.
2. Οι υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές του δικτύου, για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί δηλώσεις από τις εταιρείες (ή δεν καλύπτονται τα ελάχιστα επίπεδα εξυπηρέτησης), περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, όπου προσφέρονται επιπλέον κίνητρα στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής, με σύμβαση διάρκειας 1-12 ετών. Συνήθως σε αυτό το στάδιο δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον από την πλευρά των πλοιοκτητών.
3. Εάν μετά τη λήξη του δεύτερου σταδίου υπάρχουν ακόμα γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, οι συγκεκριμένες γραμμές αναγνωρίζονται ως μη εμπορικές (άγονες) γραμμές, στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος προκειμένου να εξυπηρετηθούν.
4. Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την ανωτέρω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασισθεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτησή τους (βλ. πίνακες ακτοπλοϊκών γραμμών με συμβάσεις ανάθεσης ΥΔΥ για την περίοδο 1/11/2008-31/10/2009 στο παράρτημα). Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει ανάλογα με την απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά ζήτησης καθώς και τον τύπο του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι για την τρέχουσα περίοδο η επιδότηση κυμάνθηκε μεταξύ 40€ ανά μίλι και 220€ ανά μίλι, με τα υψηλότερα ποσά να αντιστοιχούν σε μικρότερης ηλικίας πλοία. Αυτό το ποσό επιδότησης (που αφορά πλοία τύπου 1) εκτιμάται ότι προσεγγίζει το ημερήσιο κόστος ανά μίλι που διανύει 100-200 ναυτικά μίλια ημερησίως. Παρά το γεγονός ότι το επίπεδο των επιδοτήσεων διαφαίνεται οριακά επαρκές για την κάλυψη του λειτουργικού κόστους¹⁴, η προσέλκυση νέων πλοίων στις άγονες γραμμές προϋποθέτει την ύπαρξη κινήτρων σε όρους υψηλότερων επιδοτήσεων στα επίπεδα άλλων χωρών (πχ Σκωτία).

Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στην εταιρεία που θα ζητήσει το χαμηλότερο ποσό επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει για την κάλυψη της κάθε γραμμής.

Συμπερασματικά, όσον αφορά τις άγονες γραμμές, και όπως το ίδιο το YENANΠ αναφέρει, πάγια πολιτική του στον τομέα της ακτοπλοΐας είναι:

α) η ικανοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας και η διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής, με τακτικές-επαρκείς και αξιόπιστες συνδέσεις των νησιών με την ηπειρωτική χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και

β) η δημιουργία ενός ενθαρρυντικού για επενδύσεις περιβάλλοντος με στόχο την αύξηση της προσφοράς και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τους επιβάτες.

Ωστόσο, μετά την ανάλυση που ακολουθήθηκε, θα μπορούσε να συμπεράνει κανείς ότι, παρά το γεγονός ότι η άρση του καμποτάζ θεωρητικά επέτρεψε την ελεύθερη είσοδο ξένων ακτοπλοίων στην αγορά του Αιγαίου, η διατήρηση της κρατικής παρέμβασης σε αρκετά ζητήματα, οδηγεί σε σημαντικές στρεβλώσεις, αποθαρρύνοντας ουσιαστικά την είσοδό τους.

Οι βασικότερες στρεβλώσεις είναι αυτές που αφορούν τις χρεώσεις:

- Η τελική τιμή του ναύλου επιβαρύνεται σημαντικά με εισφορές και τέλη υπέρ τρίτων, όπως ο επίναυλος για την επιδότηση των άγονων γραμμών, τα οποία συνολικά αποτελούν το 33% της τελικής τιμής του επιβατικού εισιτηρίου, φαινόμενο που δεν παρατηρείτε το ίδιο έντονα σε άλλες χώρες.

¹⁴ Βλέπε Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Καθημερινή, Στον αέρα τα δρομολόγια των άγονων, 31.05.2009, http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economy_1_31/05/2009_316782
Καθώς και Άρθρο στο ηλεκτρονικό blog Sea News, Άγονες Γραμμές- Τα νησιά υποφέρουν, 08.01.09, http://seanewsgr.blogspot.com/2009/01/blog-post_08.html

- Η υποχρεωτική δεκάμηνη δρομολόγηση των πλοίων και οι υποχρεώσεις ελάχιστης συχνότητας, αποτελούν περιοριστικούς παράγοντες για την κερδοφορία των ακτοπλόων, όπως οι ίδιοι ισχυρίζονται. Να σημειωθεί ότι η επιβατική κίνηση κατά το εξάμηνο Απριλίου-Σεπτεμβρίου είναι τριπλάσια σε σχέση με το εξάμηνο Οκτωβρίου-Μαρτίου, κατά το οποίο οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι ζημιωμένες.

Η μία άποψη που επικρατεί σχετικά με το υφιστάμενο καθεστώς των ακτοπλοϊκών γραμμών στην Ελλάδα είναι ότι η απελευθέρωση δεν παρεμβαίνει στη «φύση» της συγκεκριμένης αγοράς μεταβάλλοντάς την σε αγορά τέλειου ανταγωνισμού ή για να εξομαλύνει την εποχικότητα. Η μετάβαση σε μια αγορά τέλειου ανταγωνισμού με στόχο την προστασία των συμφερόντων του χρήστη, προϋποθέτει την παύση του κρατικού παρεμβατισμού- κρατικός παρεμβατισμός υπήρχε στο σύστημα πριν από το 2001 και δεν εξαλειφθεί πλήρως στο νέο σύστημα- και την εισαγωγή πρακτικών ανταγωνισμού.

Ναι μεν ο κρατικός παρεμβατισμός αντικαθίσταται από τη ρύθμιση, που αποτελεί σαφή διαρθρωτική αλλαγή για την αναβάθμιση του ρόλου του χρήστη, όμως η επιτυχής μετάβαση στο νέο καθεστώς απαιτεί γνώση των ιδιαιτεροτήτων της αγοράς για τη ρύθμιση των αντιτιθέμενων συμφερόντων. Το ακτοπλοϊκό ζήτημα πρέπει να ιδωθεί ως λειτουργία ολοκληρωμένου συστήματος νησιωτικών μεταφορών και όχι ως πρόβλημα διαχείρισης πλοίων. Αυτό σημαίνει με άλλα λόγια ότι πρέπει να καλυφθούν οι ελλείψεις σε θέματα προσδιορισμού του απαραίτητου επιπέδου εξυπηρέτησης των νησιών, ποιότητας, απαιτήσεων και ναύλου (Θεοδωρόπουλος, 2006).

Ένα παράδειγμα αντίθετο με την ακτοπλοϊκή αγορά του Αιγαίου για να γίνουν κατανοητά τα προαναφερθέντα, αποτελεί η αντίστοιχη αγορά της Αδριατικής, η οποία είναι πλήρως απελευθερωμένη, καθώς επιτρέπεται στους πλοιοκτήτες να καθορίζουν οι ίδιοι το ακτοπλοϊκό δίκτυο (γραμμές δρομολόγησης), τη συχνότητα εξυπηρέτησης κάθε γραμμής, καθώς και τις τιμές των ακτοπλοϊκών ναύλων. Η μόνη τους υποχρέωση είναι μια δήλωση στο ΥΕΝΑΝΠ, με τα χαρακτηριστικά δρομολόγησης, ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας. Παρ' όλα αυτά δεν εντοπίζονται φαινόμενα περιορισμού των δρομολογίων κατά τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης. Σε αυτό συμβάλλει η εξάρτηση των εταιρειών

από τα έσοδα διακίνησης φορτηγών, καθώς οι συμφωνίες με τις μεταφορικές εταιρείες καθιστούν αναγκαία την πραγματοποίηση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Η άλλη άποψη που υπερασπίζονται αρκετοί είναι ότι μια κρατική αρχή, κεντρική ή περιφερειακή, έχει κάθε λόγο να επιδοτήσει ένα μεταφορικό σύστημα για λόγους κοινωνικούς, αναπτυξιακούς, κλπ. Ο κανόνας στο μεταφορικό τομέα, σε ό,τι αφορά τη διάρθρωση της αγοράς δεν είναι ο ελεύθερος ανταγωνισμός, αλλά η ολιγοπωλιακή ή και η μονοπωλιακή μορφή της αγοράς.

Η τιμολόγηση εξάλλου είναι μια μέθοδος ανακατανομής των πόρων. Δεν μπορούμε να πούμε πως υπάρχει «σωστή» τιμή, αλλά μόνο άριστες στρατηγικές τιμολόγησης οι οποίες επιτρέπουν την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων. Το γεγονός, λοιπόν, ότι η σταυροειδής επιδότηση στον μεταφορικό κόσμο οδηγεί στη λανθασμένη ανακατανομή πλουτοπαραγωγικών πόρων δε σημαίνει ότι ο ρόλος των εξωτερικών επιδοτήσεων, κυρίως από το κράτος, είναι αρνητικός (Σαμπράκος, 2002).

Πολλοί τομείς των μεταφορών λαμβάνουν ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα επιδότησης. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι στο Ηνωμένο Βασίλειο επιδοτούνται οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες και τα λεωφορεία, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που αρκετές αστικές συγκοινωνίες στην Ευρώπη λαμβάνουν κρατικών επιχορηγήσεων.

2.2 Πώς ρυθμίζει τις επιχορηγήσεις στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων η ΕΕ;

Η καθιέρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς (με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, 1987) και η πρόοδος της οικονομικής και νομισματικής ενοποίησης δημιούργησαν νέες προκλήσεις στην Ευρώπη όσον αφορά τις μεταφορές. Η ελεύθερη κίνηση προσώπων, αγαθών, υπηρεσιών, και κεφαλαίων στον ευρωπαϊκό χώρο συνέβαλαν στη σημαντική άνοδο των εμπορικών συναλλαγών του λιανικού και χονδρικού εμπορίου, της διακίνησης πρώτων υλών και βιομηχανικών προϊόντων. Οι εξελίξεις αυτές ενίσχυσαν την πεποίθηση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων ότι δραστηριοποιούνται σε μια ενιαία αγορά και όχι στα περιορισμένα όρια μιας χώρας. Οι διαδοχικές διευρύνσεις της ΕΕ και η κατάργηση των κεντρικά διευθυνόμενων ευρωπαϊκών οικονομιών (1989), παράλληλα με τη θεσμοθέτηση συμφωνιών

φιλελευθεροποίησης των συναλλαγών μεταξύ των Κεντρικών και των Ανατολικών ευρωπαϊκών χωρών, διεύρυναν ακόμη περισσότερο την ευρωπαϊκή αγορά. Το 1999, η ΕΕ αντιπροσώπευε το ένα πέμπτο (19,2%) του παγκόσμιου εμπορίου έναντι 18,1% των ΗΠΑ και 9,6% της Ιαπωνίας.

Η Ένωση άρχισε να αντιλαμβάνεται πλέον, ότι πολιτική προτεραιότητα είναι η ανάπτυξη βιώσιμων συστημάτων μεταφορών. Η εμφάνιση των ευρωπαϊκών δράσεων άρχισε να εστιάζει στη μετατόπιση των φορτίων από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες. Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είχε να αντιμετωπίσει ένα ευρύ φάσμα προβλημάτων, με συνέπεια οι ευρωπαϊκές μεταφορικές επιχειρήσεις να εξακολουθούν για λειτουργικούς λόγους να προτιμούν τις οδικές μεταφορές έναντι άλλων διαθέσιμων μέσων. Οι οδικές μεταφορές θεωρούνταν ένας τρόπος μεταφοράς που πληροί σε υψηλότερο βαθμό τις απαιτήσεις των χρηστών, όσον αφορά στους χρόνους μεταφοράς, στην ευελιξία, στη φερεγγυότητα, στη συχνότητα και στην ασφάλεια του φορτίου.

Δεδομένων όλων των ανωτέρω και του γεγονότος ότι οι εμπορευματικές μεταφορές συνεχώς αναπτύσσονται, δημιουργείται η ανάγκη για την ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών κοντινών αποστάσεων στις πολυτροπικές και διατροπικές αλυσίδες μεταφορών, ώστε να στηρίζουν τις μελλοντικές αλυσίδες εφοδιασμού. Ο εντεινόμενος κορεσμός των χερσαίων μέσων μεταφοράς και το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους οικονομικότερους και περισσότερο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς οδήγησε στην πρωτοβουλία για τη διαμόρφωση μιας Ευρωπαϊκής πολιτικής με στόχο να προωθηθεί η ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ και να ενθαρρυνθεί η μεγαλύτερη χρήση της κατά μήκος των ακτών της Ευρώπης.

Το 1995, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε ένα κείμενο στρατηγικής για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ως εναλλακτική πρόταση για τις οδικές μεταφορές¹⁵. Σε αυτό το κείμενο διατυπώθηκαν προτάσεις με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, της βελτίωσης της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της ΝΜΑ, τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και της δυναμικότητας των λιμένων και της προετοιμασίας για τη χρήση της ΝΜΑ στη διευρυμένη ΕΕ.

¹⁵ Com (95) 317

Διατυπώθηκαν μάλιστα συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές για τέσσερις άξονες δράσης¹⁶ που αναλαμβάνονται είτε από την ΕΕ, είτε από τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές, είτε ακόμη από τις ίδιες τις βιομηχανίες προκειμένου να βελτιωθούν η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα της ΝΜΑ.

Ο πρώτος αναφερόταν στο λιμενικό σύστημα και τη βελτίωση του συνόλου των απαιτούμενων ναυτιλιακών υποδομών, μέσω της χρηματοδοτικής βοήθειας της ΕΕ και των κρατών-μελών.

Ο δεύτερος άξονας αφορούσε τη χρηματοδότηση ενεργειών Έρευνας και Ανάπτυξης με σκοπό την ανάπτυξη της ΝΜΑ, δεδομένου του γεγονότος ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές βιομηχανίες είναι βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας.

Ο τρίτος έκανε αναφορά στις εξωτερικές σχέσεις και στη προώθηση ενεργειών για τη δημιουργία συνεργασιών για την από κοινού χάραξη πολιτικής με τα γειτονικά κράτη που βρίσκονται εκτός της ΕΕ.

Ο τέταρτος είχε ως αντικείμενο τη θεσμοθέτηση διαλόγου για την επίλυση των προβλημάτων και την προώθηση της ΝΜΑ. Ο θεσμοθετημένος διάλογος μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων (επιστημόνων, εθνικών, περιφερειακών αρχών, κλπ) θεωρήθηκε απαραίτητος προκειμένου η Επιτροπή να οριοθετήσει τους στόχους και το μέλλον της κοινής πολιτικής, μέσω μιας διαδικασίας διαβούλευσης και συνεργασίας.

Μετά τη διαμόρφωση της πολιτικής για τη ΝΜΑ, η Επιτροπή εξέδωσε διαδοχικές εκθέσεις προόδου σχετικά με την πρόοδο των πολιτικών της¹⁷.

Στη δεκαετία του 1990 η ΝΜΑ ήταν το μόνο μέσο μεταφοράς που αποδείχθηκε ικανό να συμβαδίσει με τη γρήγορη αύξηση των οδικών μεταφορών. Μεταξύ 1995-2002, η απόδοση χιλιομετρικού τόνου και στα δύο μέσα αυξήθηκε 25%. Το 2001, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων εκτέλεσαν το 40% του συνόλου των μεταφορών στην Ευρώπη, ενώ το μερίδιο των οδικών μεταφορών ήταν 45%.

Κύριος στόχος της ΝΜΑ είναι να επιτευχθεί μια αλλαγή στον τρόπο μεταφοράς φορτίων ώστε να επέλθει μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η δυνατότητα μετακίνησης των επιβατών δια της θαλάσσιας οδού φαίνεται οριακή σε σύγκριση με το φορτίο. Έχει σημασία όμως να δούμε πως ρυθμίζει τις επιχορηγήσεις η ΝΜΑ γιατί αφορούν και τις ενισχύσεις που δίνει στην ακτοπλοΐα στη χώρα μας.

¹⁶ <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=30460>

¹⁷ Com (99) 317

Επειδή οι ενισχύσεις στη ΝΜΑ στοχεύουν στη βελτίωση του συστήματος των διασυνδεδεμένων μεταφορών των κρατών μελών, θα πρέπει αυτές να περιοριστούν σε μεταφορές στο έδαφος αυτών. Η Επιτροπή λοιπόν, είναι σε θέση να εγκρίνει τέτοιες ενισχύσεις για πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους, προκειμένου να διασφαλίσει την προώθηση τέτοιων υπηρεσιών. Όταν οι ενισχύσεις αυτές υποβληθούν στην Επιτροπή θα πρέπει να πληρούν τις κάτωθι προϋποθέσεις:

- Δεν πρέπει να ξεπερνούν τη διάρκεια τριών ετών, και θα πρέπει να στοχεύουν στη χρηματοδότηση μιας ναυτιλιακής υπηρεσίας που συνδέει λιμάνια τα οποία βρίσκονται στο έδαφος κρατών-μελών.
- Θα πρέπει να εντάσσονται σε ένα λεπτομερές σχέδιο με περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Το είδος της υπηρεσίας να είναι τέτοιο ώστε οι μεταφορές που γίνονται οδικώς, να μπορούν να γίνουν τώρα δια θαλάσσης. Σκοπός της ενίσχυσης είναι να καλύψει είτε το 30% του λειτουργικού κόστους της συγκεκριμένης υπηρεσίας είτε να χρηματοδοτήσει μέχρι 10% την επένδυση για τον απαραίτητο εξοπλισμό αυτής (της υπηρεσίας).
- Οι ενισχύσεις να δοθούν με κριτήρια διαφάνειας και χωρίς διακρίσεις. Το δε επενδυτικό σχέδιο θα πρέπει να είναι βιώσιμο μετά την περίοδο των ενισχύσεων και να μην έχει σωρευτικό χαρακτήρα με δημόσιες επιχορηγήσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

Η παροχή των ενισχύσεων δεν είναι τίποτα άλλο από τη χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης από το κράτος, η οποία προορίζεται να καλύψει το σύνολο ή μέρος από το κόστος που απαιτείται για το σκοπό αυτό, και πραγματοποιείται με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αναλαμβάνει να διαχειριστεί μια επιχείρηση του ιδιωτικού ή του δημόσιου τομέα.

Υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) σημαίνει κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στη μεταφορική επιχείρηση ώστε να εξασφαλίζει την εξυπηρέτηση της γραμμής που ικανοποιεί συγκεκριμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικού δυναμικού και τιμολόγησης, τα οποία η μεταφορική επιχείρηση δε θα τηρούσε αν λειτουργούσε με μοναδικό κριτήριο το οικονομικό της συμφέρον (Θεοδωρόπουλος, 2006).

Οι ΥΔΥ μπορεί να παρέχονται σε προγραμματισμένες γραμμές για λιμάνια που εξυπηρετούν περιφερειακές περιοχές της ΕΕ ή για δρομολόγια που εξυπηρετούνται πολύ σπάνια και τα οποία έχουν ζωτική σημασία για την περιοχή αυτή. Λόγω του εποχικού χαρακτήρα της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών, η αγορά δε μπορεί να εξασφαλίσει επαρκές και κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο υπηρεσιών.

Προκειμένου οι ΥΔΥ να είναι συμβατές με την ενιαία εσωτερική αγορά και να μην αποτελούν κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή αξιολογεί τις συμβάσεις (ΥΔΥ) και κρίνει κατά πόσο η επιστροφή της λειτουργικής ζημίας που προέκυψε από την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, δε συνιστά κρατική ενίσχυση. Τα κριτήρια που καθορίζει η Επιτροπή, τα οποία πρέπει να πληρούνται ώστε οι συμβάσεις να είναι εναρμονισμένες με τους κανόνες της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, είναι τα εξής:

- Ανάθεση από το κράτος σε μια επιχείρηση της αρμοδιότητας εκτέλεσης της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
- Η υπηρεσία ανάθεσης να είναι γενικού οικονομικού συμφέροντος.
- Η εξαίρεση της υπηρεσίας αυτής πρέπει να είναι αναγκαία και ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό.
- Να μην αντιστρατεύεται το συμφέρον της Κοινότητας.

Πρέπει επίσης, να δίνεται επαρκής δημοσιότητα με δημοσίευση δημόσιων προσκλήσεων για την υποβολή προσφορών με την περιγραφή σαφώς καθορισμένων υποχρεώσεων, που αφορούν τη συχνότητα των δρομολογίων, το δυναμικό, τις τιμές, τα απαιτούμενα πρότυπα, κλπ.

Η υλοποίηση των σχετικών προγραμμάτων πρέπει να διέπεται από διαφάνεια και ο υπολογισμός της αντιστάθμισης για το κόστος παροχής θα πρέπει να γίνεται με αντικειμενικά κριτήρια. Επομένως, δίνεται ισότιμη δυνατότητα υποβολής προσφορών σε όλες τις κοινοτικές επιχειρήσεις που έχουν το δικαίωμα πρόσβασης στη γραμμή.

Εφόσον, λοιπόν, πληρούνται όλα τα παραπάνω, η χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, δε συνιστά κρατική ενίσχυση.

Όσον αφορά τη σύμβαση με την οποία γίνεται η ανάθεση στον επιτυχή μειοδότη, θα πρέπει να αναφέρεται η διάρκειά της, η ακριβής φύση και το πεδίο, η ταυτότητα της επιχείρησης και το κόστος που τη βαρύνει. Μετά την παρέλευση

αυτής της χρονικής διάρκειας, γίνεται νέα δημοσίευση προκηρύξεων για υποβολή προσφορών.

Αν σε μια γραμμή έχει πρόσβαση μία μόνο επιχείρηση, που προβλέπεται από μια σύμβαση ΥΔΥ, αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει άλλος ανταγωνιστής που προτίθεται να εκτελέσει τα προγραμματισμένα δρομολόγια της γραμμής αυτής.

Σε περίπτωση υπάρξουν καταγγελίες στην Επιτροπή ή ενδείξεις ότι τα παραπάνω δεν έχουν τηρηθεί, τότε η τελευταία μπορεί να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες για να επιβεβαιώσει αν προκύπτουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Σε αυτή την περίπτωση μπορεί να λάβει συγκεκριμένα μέτρα που προβλέπονται από τη συνθήκη, όπως αναστολή πληρωμών των ενισχύσεων. Ανάλογες διαδικασίες προβλέπονται και στις περιπτώσεις καταβολής υπέρμετρων αντισταθμιστικών πληρωμών, γεγονός που μπορεί να αποτελεί σταυροειδή επιδότηση προς τη συγκεκριμένη επιχείρηση σε σχέση με γραμμές που ανταγωνίζονται άλλες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Σε σχέση με τον τρόπο παροχής ενισχύσεων, αυτός διαφέρει από κράτος σε κράτος (βλ. κεφ. 3). Κάποια εφαρμόζουν τις φορολογικές ελαφρύνσεις μέσω μείωσης της φορολογίας. Κάποιες άλλες εφαρμόζουν την πολιτική επιστροφής φόρου από τη φορολογία εισοδήματος των ναυτικών. Λόγω της έλλειψης εναρμόνισης των φορολογικών συστημάτων των κρατών της ΕΕ, και οι δύο τρόποι (ακόμα και ο συνδυασμός των δύο τρόπων) είναι επιτρεπτοί και αποδεκτοί από την Επιτροπή, αρκεί οι ενισχύσεις να μην βρίσκονται σε επίπεδα δυσανάλογα με τους στόχους του κοινοτικού συμφέροντος¹⁸.

Το ανώτατο επιτρεπτό όριο ενισχύσεων αποτελεί η μείωση σε μηδενικό επίπεδο του φόρου εισοδήματος και των ασφαλιστικών εισφορών για τους ναυτικούς, καθώς και της φορολογίας εταιρειών για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Παράλληλα τα εναλλακτικά συστήματα χορήγησης ενισχύσεων δε θα πρέπει να παρέχουν μεγαλύτερα οφέλη από αυτή.

Κατά συνέπεια, κάθε πρόγραμμα ενισχύσεων που κοινοποιείται στην Επιτροπή, δε μπορεί να περιλαμβάνει ποσό ενίσχυσης με οποιοδήποτε τρόπο μεγαλύτερο από

¹⁸ Βλέπε Γραπτή ερώτηση E-3517/01 από τον Χρήστο Φώλια (PPE-DE) προς την Επιτροπή (8 Ιανουαρίου 2002) Θέμα: Ιταλικές κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. 160 E της 04/07/2002 σ. 0129 – 0130, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:92001E3517:EL:HTML>

αυτό που εισπράττεται από φόρους των ναυτιλιακών εταιρειών και ασφαλιστικές εισφορές των ναυτικών. Για το λόγο αυτό τα κράτη-μέλη πρέπει να τηρούν τις διαδικασίες σχετικά με τις τυπικές τους υποχρεώσεις βάση των οποίων θα πρέπει να προβαίνουν σε καθορισμένες κοινοποιήσεις στην Επιτροπή μέσα στις χρονικές προθεσμίες που ορίζονται.

Η Επιτροπή, από την άλλη, χρησιμοποιεί όλα τα μέσα που διαθέτει για να διασφαλίσει ότι όλα τα κράτη μέλη τηρούν τις υποχρεώσεις τους. Όπου διαπιστώνονται παράνομες χορηγήσεις, προβλέπονται διαδικασίες επιστροφής των ποσών που καταβλήθηκαν, σύμφωνα με τις αρχές που έχουν καθιερωθεί από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά και σε κανονική βάση τις συνθήκες και τα δεδομένα της ναυτιλιακής αγοράς προκειμένου να λάβει τις κατάλληλες αποφάσεις και μέτρα που αφορούν τις ενισχύσεις. Μέχρι το 2010 αναμένεται ότι θα εκτιμηθούν και θα ποσοτικοποιηθούν οι επιπτώσεις των μέτρων αυτών, ενώ κάθε κράτος-μέλος υποχρεούται να υποβάλλει κάθε τρία χρόνια εκθέσεις με τις επιπτώσεις των μέτρων ενίσχυσης που εφαρμόζει.

Συνάδει το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο με το εθνικό;

Το 2006, με αφορμή την «ομαδική» άρνηση πλοιοκτητριών εταιρειών¹⁹ να εκδηλώσουν ενδιαφέρον σε διαγωνισμό του Υπουργείου Ναυτιλίας για τη σύναψη 5ετούς σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την αποκλειστική εξυπηρέτηση των γραμμών Πειραιάς-Χανιά και Πειραιάς-Ηράκλειο, τέθηκαν κάποια ερωτήματα στη Κομισιόν.

Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή ερωτήθηκε αν μπορεί (η ίδια) να ελέγξει τις επιδοτήσεις που δίνονται στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές αφού κάποιιοι τις έκριναν ως παράνομες κρατικές ενισχύσεις. Κλήθηκε, επίσης, να εξετάσει αν η αποχή των πλοιοκτητών από τις προσκλήσεις ενδιαφέροντος του ελληνικού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας συνιστά εναρμονισμένη πρακτική δεδομένου ότι

¹⁹ Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Kyklades News, Στην Κομισιόν...οι άγονες γραμμές, 09.08.2006, <http://www.kykladesnews.gr/default.asp?pid=4&la=1&nID=309>

Βλέπε επίσης, Άρθρο στο ηλεκτρονικό blog του κ. Δημήτρη Παπαδημούλη, Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με τους ακτοπλοΐτες και οι πρακτικές καρτέλ στο μικροσκόπιο της Κομισιόν, 29.08.2006, http://www.syn-europe.gr/index.php?cata_id=6&catb_id=&Datain=1132&LID=1

η πρακτική αυτή εκ μέρους των πλοιοκτητών ακολουθείται για όλες τις ακτοπλοϊκές γραμμές και δεδομένης της ισχύουσας νομοθεσίας, εφόσον δεν εκδηλωθεί ενδιαφέρον τα δρομολόγια θα κριθούν άγονα και ως εκ τούτου επιδοτούμενα.

Ο τότε αρμόδιος επίτροπος για θέματα Μεταφορών, κ. Ζακ Μπαρό, γνωστοποίησε την έναρξη της έρευνας, λέγοντας ότι «η Επιτροπή θα απευθύνει στην Ελλάδα λεπτομερές ερωτηματολόγιο, προκειμένου να εξακριβώσει κατά πόσον πληρούνται οι όροι που επιβάλλει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για τη σύναψη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Εξάλλου θα ελέγξει κατά πόσον χορηγήθηκαν δημόσιες επιδοτήσεις ή, ενδεχομένως, κατά πόσον αυτές είναι συμβατές με τις διατάξεις της Συνθήκης, που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις. Βάσει των απαντήσεων ελληνικών αρχών, η Επιτροπή θα είναι σε θέση να κινήσει, ενδεχομένως, επίσημη διαδικασία για την τήρηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ή για την ενδεχόμενη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων».

Στην περίοδο συνόδου (του Κοινοβουλίου) του Απριλίου 2009²⁰ η Επιτροπή ρωτάται εκ νέου αν προτίθεται να διερευνήσει τις συνθήκες που επιδοτούνται συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές γραμμές, αν οι πρακτικές των ελληνικών αρχών διασφαλίζουν τον υγιή ανταγωνισμό και ποια είναι τα ποσά ανά εταιρεία που έχουν δοθεί από το 2004 και μετά.

Η Επιτροπή απαντά ότι δεν έχει λάβει μέχρι τώρα καταγγελίες σχετικά με την κατακύρωση δημόσιων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές στα ελληνικά νησιά, ωστόσο, επανειλημμένα δημοσιεύματα στον ελληνικό τύπο αναφέρουν: α) καταγγελίες του προέδρου Ένωσης Ελλήνων Ακτοπλόων για αδιαφανείς διαγωνισμούς· β) καταγγελία συγκεκριμένου εφοπλιστή για εκβιασμό και δωροδοκίες για τις κρατικές επιδοτήσεις των άγονων γραμμών· γ) καταδικαστική απόφαση της ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού για την εταιρεία Sea Star, που ελέγχει την ANEK, η οποία λαμβάνει κρατικές ενισχύσεις· και δ) αύξηση των κρατικών ενισχύσεων – 100 εκατ. € φέτος και άλλα 200 τα τελευταία 5 έτη - που δίνονται με αδιαφανείς διαδικασίες απευθείας ανάθεσης. Επίσης, σε άλλη

²⁰<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20090424+ANN-01+DOC+XML+V0//IT&language=IT&detail=H-2009-0164&query=QUESTION>

απάντησή της, E-2619/07²¹, η Επιτροπή διαπιστώνει 'κατάσταση δεσπόζουσας θέσης από μια επιχείρηση όσον αφορά την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των Κυκλάδων'.

Σημειώνεται ότι η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού, σε έρευνα που διεξήγαγε (17.7.08), διαπίστωσε ότι 14 επιχειρήσεις του κλάδου των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ελλάδα παραβιάζουν το άρθρο 81 της Συνθήκης ΕΚ²².

Η Επιτροπή απαντά εκ νέου, ότι πρέπει να κάνει σαφές για μια ακόμα φορά ότι ούτε έχει λάβει κάποια καταγγελία σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στην Ελλάδα, ούτε σχετικά με τη διαφάνεια που τηρείται για τις συμβάσεις ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, υπό τον Κανονισμό 3577/92 για το θαλάσσιο καμποτάζ.

Η διαδικασία παρακολούθησης και ελέγχου για τυχόν παραβίαση από μέρους της Ελλάδας, ή λανθασμένη εφαρμογή του προαναφερθέντος Κανονισμού είναι ακόμα σε εξέλιξη.

Και συνεχίζει λέγοντας ότι, τα κράτη-μέλη δεν υποχρεούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή για τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (για το θαλάσσιο καμποτάζ) και τις σχετικές αποζημιώσεις (ενισχύσεις). Κατά συνέπεια, δεν είναι σε

²¹ Η απάντηση της Επιτροπής: «Τα στοιχεία ισοδυναμούν πρακτικώς με κατάσταση δεσπόζουσας θέσης από μια επιχείρηση. Κάθε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης είναι δυνατόν να διωχθεί, με βάση το άρθρο 82 της συνθήκης ΕΚ, από την εθνική επιτροπή ανταγωνισμού ή, κατά περίπτωση, από την Επιτροπή εφόσον επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών».

²² Άρθρο 81 της Συνθήκης της ΕΚ: 1. Είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται: α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής, β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διαθέσεως, της τεχνολογικής αναπτύξεως ή των επενδύσεων, γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού, δ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, ε) στην εξάρτηση της σύνταξης συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

2. Οι απαγορευόμενες δυνάμει του παρόντος άρθρου συμφωνίες ή αποφάσεις είναι αυτοδικαίως άκυρες.

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δύνανται να κηρυχθούν ανεφάρμοστες: σε κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, σε κάθε απόφαση ή κατηγορία αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων, και σε κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών,

η οποία συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει, και η οποία:

α) δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών, και β) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων.

θέση να γνωρίζει τα πληρωτέα ποσά από τα κράτη-μέλη για τις παροχές δημόσιας υπηρεσίας.

Τονίζει (η Επιτροπή), εξάλλου, ότι αν οποιοσδήποτε πολίτης θεωρεί ότι ο Κανονισμός για το θαλάσσιο καμποτάζ έχει παραβιαστεί ή ότι παράνομες οικονομικές ενισχύσεις έχουν δοθεί από το κράτος σε ναυτιλιακές εταιρείες, τότε μπορεί να υποβάλλει, γραπτή, επίσημη καταγγελία και να παράσχει λεπτομέρειες και ντοκουμέντα για τις κατ' ισχυρισμόν παραβιάσεις, τα οποία θα επιτρέψουν στις Υπηρεσίες της Επιτροπής να κάνουν μια αξιολόγηση, εκτίμηση της καταγγελίας του.

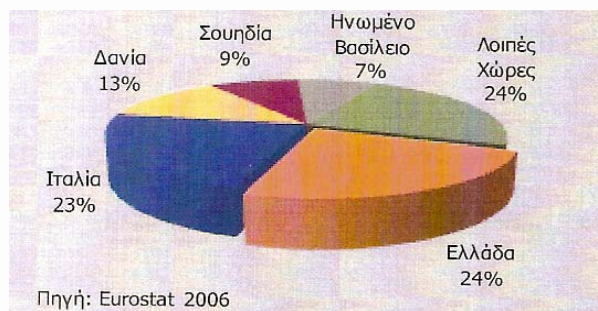
Η Επιτροπή δεν έχει καμιά συγκεκριμένη πληροφορία σχετικά με την ύπαρξη (σήμερα) δεσπόζουσας θέσης από μια ακτοπλοϊκή επιχείρηση στις Κυκλάδες. Θα πρέπει να τονιστεί σε κάθε περίπτωση ότι το Άρθρο 82 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας απαγορεύει μόνο την κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης (από μια επιχείρηση) και όχι την ύπαρξη της δεσπόζουσας θέσης αυτής καθαυτής. Οποιαδήποτε κατάχρηση μιας δεσπόζουσας θέσης που έχει επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών, θα μπορούσε να ερευνηθεί από Εθνική Επιτροπή Ανταγωνισμού ή από την Επιτροπή. Επιπλέον, σχετικά με τις συνθήκες που θα ερευνηθούν, οι εθνικές αρχές μπορούν να πάρουν τα απαραίτητα μέτρα βάση του Κανονισμού 3577/92 του Συμβουλίου, της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992, για το θαλάσσιο καμποτάζ.

Φαίνεται λοιπόν, με βάση τα παραπάνω δεδομένα, ότι το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο συνάδει και είναι συμβατό με το ευρωπαϊκό κεκτημένο.

3. Η ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με τις άγονες γραμμές και τις ΥΔΥ

Παρόλο που το σύμπλεγμα των νησιών του Αιγαίου είναι το μεγαλύτερο νησιωτικό σύμπλεγμα στην ΕΕ (και με τα μεγαλύτερα προβλήματα προσιτότητας για πολλά νησιά του), υπάρχει μια σημαντική εμπειρία σε παρόμοιες νησιωτικές περιοχές και σε άλλες χώρες-μέλη.

Γράφημα 1: Επιβιβασθέντες Επιβάτες στην Ευρωπαϊκή Ακτοπλοΐα



Παρακάτω εξετάζονται έξι ομάδες νησιών της ΕΕ με Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας:

1. Τα νησιά της Βόρειας Σκωτίας (περιοχές Orkney / Shetland, Clyde & Western isles).
2. Το νησί της Γαλλίας (Κορσική)
3. Τα νησιά της Δανίας (περιοχή Bornholm).
4. Τα νησιά της Ισπανίας (Βαlearίδες και Κανάρια νησιά).
5. Τα νησιά της Ιταλίας (Egadi Islands, Eolie Islands, Pelagie Islands, Pantalleria)
6. Τα νησιά της Πορτογαλίας (Μαδέρα και Αζόρες).

Η περίπτωση των νησιών της Σκωτίας αναλύεται σε μεγαλύτερο βάθος καθώς είναι και η πιο πολύπλοκη από τις τέσσερις.

Εξετάζεται ακόμη, το καθεστώς παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών μιας χώρας εκτός ΕΕ, της Νορβηγίας, καθώς παρουσιάζει ενδιαφέρον στο εξής: παρότι ο όρος ΥΔΥ δεν υφίσταται επίσημα, το κράτος συνάπτει συμβόλαια για την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών.

Νησιά Βόρειας Σκωτίας

Υπήρχαν μέχρι πριν από μερικά χρόνια (μέχρι και το 2001), τρία τουλάχιστον είδη υπηρεσιών και φορέων που συνέδεαν τα νησιά αυτά με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους:

- 1) Γραμμές που εξυπηρετούνταν με υπηρεσίες μη εναρμονισμένες ακόμη με το δίκαιο της ΕΕ. Πρόκειται για τις γραμμές που εξυπηρετούσε η εταιρεία

Caledonian MacBrayne (CalMac), η οποία ανήκε στο Δημόσιο και επεβλεπόταν από την κυβέρνηση της Σκωτίας (Scottish Ministers). Η εταιρεία αυτή λειτουργούσε 28 γραμμές στην περιοχή των Δυτικών νήσων της Σκωτίας, δηλαδή των νησιών Clyde & Western isles και έπαιρνε συνολική ετήσια επιδότηση (από την κυβέρνηση) περίπου 20 εκατ. λίρες Στερλίνες. Η επιδότηση αυτή πληρωνόταν με βάση το νόμο για τις Highlands and Islands shipping services του 1960. Η λειτουργία των γραμμών αυτών με το καθεστώς του νόμου του 1960 δεν ήταν συμβατή με τη Κοινοτική νομοθεσία και από τον Ιανουάριο του 2001, η αρμόδια τότε Υπουργός, κ. Sarah Boyak, διατύπωσε προς την ΕΕ τις προτάσεις της για να ευθυγραμμιστεί η περίπτωση της CalMac με τη νομοθεσία της ΕΕ. Οι προτάσεις της αυτές εγκρίθηκαν από την ΕΕ και το περιεχόμενό τους παρουσιάζεται παρακάτω.

2) Γραμμές που ανατίθενται με συμβάσεις 5ετίας ύστερα από ανοιχτό διαγωνισμό. Πρόκειται για γραμμές που ανατίθενται σε ιδιωτικές εταιρείες σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ περί άγονων γραμμών (ΣΔΥ). Χαρακτηριστικά αναφέρουμε δύο συμβάσεις που έχουν ανατεθεί με αυτό τον τρόπο:

a) Η σύμβαση με την εταιρεία P&O Scottish Ferries Ltd της οποίας το 5ετές συμβόλαιο ήταν για την περίοδο 1995-2002 (έληξε την άνοιξη του 2002). Πρόκειται για υπηρεσίες από την ηπειρωτική Σκωτία προς τα λεγόμενα Βόρεια Νησιά- Northern Isles (δηλαδή από Pentland, Firth and Aberdeen προς Orkney and Shetland Islands). Οι επιδοτήσεις που δόθηκαν έφτασαν τις 11 εκατ. λίρες το χρόνο.

b) Η δεύτερη σύμβαση αφορά τις ίδιες γραμμές για την επόμενη 5ετή περίοδο (του 1995-2002), 2002-2007. Μειοδότης ήταν η εταιρεία Northlink Orkney & Shetland Ferries, η οποία δημιουργήθηκε από τις CalMac και Royal Bank of Scotland. Στη σύμβαση αυτή δεν προβλεπόταν επιδότηση για εμπορεύματα παρά μόνο για επιβάτες.

3) Τοπικές γραμμές μεταξύ των νησιών. Οι γραμμές αυτές εξυπηρετούνταν από πλοία που ανήκουν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση των νησιών, δηλαδή

από: The Highland Council, the Western Isles Council, Orkney Islands Council, Shetland Islands Council, και Strathclyde Passenger Transport Executive. Τα περισσότερα πλοία είχαν αγοραστεί από το Shetland Islands Council, αλλά υπήρχαν και πλοία που ανήκαν σε ιδιώτες. Το σύνολο των πλοίων ήταν 9 και έπαιρναν συνολική ετήσια επιδότηση της τάξης των 3 εκατ. λιρών με έσοδα 1 εκατ. λίρες. Λόγω του μεγάλου κόστους αγοράς είχε ληφθεί απόφαση ώστε όποια νέα πλοία να αποκτηθούν με leasing. Όλες αυτές οι γραμμές επιδοτούνταν από τα ίδια κονδύλια των τοπικών Συμβουλίων που προαναφέρθηκαν και δεν δίνονταν με διαγωνισμό. Συνεπώς δεν ήταν και αυτές οι γραμμές συμβατές με τη νομοθεσία της ΕΕ. Γι' αυτό η Βρετανική κυβέρνηση ζήτησε την εξαίρεσή τους από την κοινοτική νομοθεσία στη βάση των ειδικών συνθηκών εκμετάλλευσης που κάνουν εντελώς δυσβάστακτη και αντι-οικονομική κάθε επιδότηση που θα μπορούσε να προσελκύσει ιδιωτικές εταιρείες. Η εξαίρεση αυτή δεν έγινε δεκτή από την ΕΕ, οπότε η ανάθεση γίνεται και για αυτές με διαγωνισμό 5ετούς σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

Υπάρχουν, τέλος, και ορισμένοι μεμονωμένοι πλοιοκτήτες που λειτουργούν πολύ λίγες γραμμές με δικό τους καθαρά κίνδυνο, χωρίς δηλαδή επιδότηση, αλλά πρόκειται κυρίως για μεταφορές εμπορευμάτων και ζώντων ζώων.

Η διακηρυχθείσα πολιτική για εναρμόνιση με τη νομοθεσία της ΕΕ.

Στις 2 Φεβρουαρίου 2001, η τότε αρμόδια Υπουργός, κ. Sarah Boyak, διατύπωσε προς την ΕΕ τις προτάσεις της για να ευθυγραμμιστεί η περίπτωση των 28 γραμμών στην περιοχή των Δυτικών νήσων της Σκωτίας, δηλαδή των νησιών Clyde & Western isles, με τη νομοθεσία της ΕΕ. Οι προτάσεις της αυτές περιλαμβάνονται σε ειδική έκθεση με τίτλο "Delivering Lifeline Ferry Services". Αυτές εγκρίθηκαν το Σεπτέμβριο του 2001 από την αρμόδια Γενική Διεύθυνση TREN της ΕΕ, και άρα αποτελούν μια «δοκιμασμένη» πολιτική που έχει την έγκριση της ΕΕ.

Κύρια στοιχεία της πολιτικής αυτής:

1. Όλες οι 28 γραμμές που εξυπηρετούνταν από τη Δημόσια εταιρεία CalMac, θα προκηρυχτούν σε διαγωνισμό για ΥΔΥ βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ. Στο διαγωνισμό αυτό θα μπορεί να μετάσχει και η CalMac.
2. Στον ίδιο διαγωνισμό θα προστεθούν και ορισμένες νέες γραμμές. Στο διαγωνισμό θα διατεθεί το σύνολο των γραμμών και όχι μεμονωμένα «πακέτα». Αυτό γίνεται, κατά την Υπουργό, για να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας, και να αποφευχθούν φαινόμενα άνισης κατανομής των «βαρών» στους αναδόχους που τυχόν θα έπαιρναν τις λιγότερο ελκυστικές από τις γραμμές.
3. Η απόκτηση των πλοίων (στην ουσία η μεταφορά των υπαρχόντων πλοίων της δημόσιας εταιρείας CalMac) θα γίνει από νέα εταιρεία που θα δημιουργηθεί με μόνο μέτοχο το Δημόσιο της Σκωτίας (άρα εταιρεία δημόσιας ιδιοκτησίας) και με κεφάλαια του δημοσίου ή leasing. Τα πλοία της εταιρείας αυτής θα χρονομισθώνονται ή απλά θα μισθώνονται σε ιδιώτες με καθαρά εμπορικά κριτήρια, δηλαδή πληρωμή ενός λογικού ετήσιου μισθώματος (χωρίς επιδότηση σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ η οποία απαγορεύει επιδότηση για απόκτηση ή αντικατάσταση στόλου). Οι ιδιώτες αυτοί θα αναλαμβάνουν να μετέχουν στο διαγωνισμό για την εκμετάλλευση των άγονων γραμμών που προκηρύσσονται κάθε φορά και να τις λειτουργούν με επιδότηση του λειτουργικού τους κόστους εφόσον φυσικά η προσφορά τους κριθεί ως συμφερότερη.
4. Θα εξεταστεί και θα εφαρμοστεί (εφόσον τελικά κρινόταν συμφέρον) το μέτρο του να μπορεί ο ιδιώτης που αναλαμβάνει τις άγονες γραμμές για μια 5ετία, να αγοράζει και δικά του πλοία κατά τη διάρκεια της 5ετίας, είτε για να αντικαταστήσει παλαιά υπάρχοντα, είτε για να επεκτείνει τις γραμμές και την εξυπηρέτηση που προσφέρει.
5. Θα εξεταστεί επίσης και η δυνατότητα και σκοπιμότητα να ανατεθεί μέσα στα ίδια 5ετή συμβόλαια και η συντήρηση των αντίστοιχων λιμενικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές.
6. Για τη συντήρηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και των κομίστρων σε επιθυμητά (και ανεκτά) επίπεδα θα διαμορφωθεί ειδική «προδιαγραφή

εξυπηρέτησης», που θα περιλαμβάνει δεσμεύσεις για το είδος και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και τα κόμιστρα.

Νησί Γαλλίας-Κορσική

Οι επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες αφορούν τις συνδέσεις μεταξύ Κορσικής-Νίκαιας, Κορσικής-Τουλόν και Κορσικής-Μασσαλίας. Η ανάθεση ΥΔΥ γίνεται μέσω διαγωνισμού ενώ οι επιδοτήσεις δίνονται από το κράτος για ακτοπλοϊκές συνδέσεις που αφορούν: α) ανοιχτές διαδρομές, Κορσική-Νίκαια, Κορσική-Τουλόν και β) κλειστές διαδρομές, Κορσική-Μασσαλία.

Στις ανοιχτές διαδρομές, πέρα από την επιδότηση που λαμβάνουν οι εταιρείες, βάση της Σύμβασης ΥΔΥ, λαμβάνουν και ένα ποσό σε σχέση με τους επιβάτες που μεταφέρονται. Η είσοδος των εταιρειών σε αυτή την αγορά είναι ελεύθερη, όμως για να τους παρασχεθεί το επιπλέον ποσό θα πρέπει να τηρούνται κάποια κριτήρια που αφορούν τη συχνότητα των δρομολογίων, ένα μέγιστο επίπεδο τιμής, κλπ.

Στις κλειστές διαδρομές, από την άλλη, δίνεται επιδότηση στην εταιρεία που κέρδισε το διαγωνισμό για παροχή υπηρεσιών και βάση της σύμβασης που θα καταρτιστεί μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικής εταιρείας. Το συμβόλαιο είναι 5ετές και εκεί καθορίζονται κάποιοι ουσιαστικοί όροι λειτουργίας όπως το επίπεδο των τιμών, οι ώρες αναχώρησης και η μεταβλητότητα των δρομολογίων σε περιόδους χαμηλής ή υψηλής επιβατικής κίνησης.

Και οι δύο διαδικασίες είναι σύμφωνες με τις αρχές της ΕΕ.

Νησιά Δανίας

Μέχρι πριν από λίγα χρόνια η εταιρεία που διεξήγαγε τις θαλάσσιες μεταφορές και συγκοινωνία στα νησιά Bornholm της Δανίας ήταν κρατική. Τα τελευταία έτη, και προκειμένου να εναρμονιστεί με τη νομοθεσία της ΕΕ, η οργάνωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη Δανία είναι σύνθετη.

Πιο συγκεκριμένα, συνυπάρχουν τα συστήματα της οργάνωσης της εξυπηρέτησης με τη μορφή ΥΔΥ και τη λειτουργία κάποιων επιμέρους γραμμών από τις δημόσιες αρχές. Οι γραμμές που θα επιδοτηθούν ορίζονται εκ των προτέρων από τις ρυθμιστικές αρχές της ακτοπλοΐας και η ανάθεση ΥΔΥ γίνεται με τη μέθοδο

της προκήρυξης και ανάθεσης 5ετών συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας. Οι συμβάσεις περιλαμβάνουν κάποιες ελάχιστες απαιτήσεις για το επίπεδο του παρεχόμενου μεταφορικού έργου αλλά και τις προδιαγραφές των πλοίων ενώ διασφαλίζεται ένα δίκαιο επίπεδο της τιμής του εισιτηρίου. Η επιδότηση που λαμβάνουν αυτές οι γραμμές από την εθνική κυβέρνηση είναι προκαθορισμένη βάση της εκτίμησης της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες και το λειτουργικό κόστος που θα προκύψει από αυτές.

Αντιθέτως, για τις Συμβάσεις μεταξύ δημόσιων αρχών (ή τοπικής εξουσίας) και εταιρειών, η επιδότηση που εισπράττουν οι ιδιωτικές εταιρείες είναι ένα προσυμφωνημένο τακτικό έσοδο (*lump sum*) για να καλύψουν τα λειτουργικά τους κόστη. Η κεντρική κυβέρνηση καλύπτει τις απώλειες των εταιρειών από τη δωρεάν διάθεση των υπηρεσιών προς τους κατοίκους των νησιών²³. Σε αυτό το σύστημα εξυπηρέτησης (δηλ. με τα Συμβόλαια μεταξύ τοπικών αρχών και εταιρειών) δεν υπάρχει κανένα θεσμικό εμπόδιο δραστηριοποίησης των ενδιαφερόμενων εταιρειών.

Υπάρχουν και κάποιες μονοπωλιακές γραμμές όπου συγκεκριμένες εταιρείες παρέχουν αποκλειστικά τις υπηρεσίες τους σε ένα αριθμό γραμμών.

Νησιά Ισπανίας

Στην Ισπανία, η ακολουθούμενη πολιτική για την υποστήριξη των μεταφορών προς και από τα απομακρυσμένα νησιά συνίσταται στην απευθείας επιδότηση του επιβάτη και του εμπορεύματος (δηλαδή του αποστολέα ή του παραλήπτη που βρίσκεται στο νησί) και όχι του μεταφορέα (είτε είναι πλοίο, είτε είναι αεροπλάνο). Η πολιτική αυτή έχει την έγκριση της ΕΕ.

Μέχρι πριν από το 2002, η κρατική επιχείρηση *Compania Transmediterranea* είχε αναλάβει τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών (Κανάρια και Βαλεαρίδες). Προς συμμόρφωση με τις κοινοτικές οδηγίες, η εταιρεία αυτή ιδιωτικοποιήθηκε και από το 2002 και μετά παρέχει και διαχειρίζεται τα πλοία που λειτουργούν στις «άγονες» γραμμές. Η αγορά άνοιξε και για τις υπόλοιπες ιδιωτικές εταιρείες (για όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ) και η Ισπανία δημοσίευε

²³ Βλ. Μελέτη (3) Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, «Μεταφορές, Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά», σ. 127.

πρόσκληση για την κατάθεση προσφορών για τη δρομολόγηση πλοίων σε αυτές τις γραμμές με τη μορφή ΥΔΥ με συμβόλαια 10 ετούς διάρκειας αρχικά.

Πλέον, οι γραμμές ομαδοποιήθηκαν σε τρεις συμβάσεις ΥΔΥ που καλύπτουν τρεις διαδρομές ενώ η χρονική διάρκεια των συμβάσεων έχει περιοριστεί στα 5 έτη. Οι γραμμές των δημόσιων υπηρεσιών είναι ανοιχτές στον ανταγωνισμό χωρίς κανένα είδος προστασίας. Ο μόνος περιορισμός αφορά την εθνικότητα του πληρώματος και τα ζητήματα ασφάλειας.

Η αποζημίωση που λαμβάνει η εκάστοτε εταιρεία για την παροχή θαλάσσιας υπηρεσίας με τη μορφή ΥΔΥ θα πρέπει να ανταποκρίνεται στο επιπλέον κόστος που επωμίζεται για τη παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Πιο συγκεκριμένα, η ακολουθούμενη πολιτική για την καταβολή αποζημιώσεων για τις «άγονες» γραμμές είναι η εξής: οι επιβάτες των πλοίων ή των αεροπλάνων πληρώνουν περίπου το 1/3 της τιμής του κόστους του εισιτηρίου τους (33%) και το υπόλοιπο πληρώνεται στο φορέα μεταφοράς από την κεντρική κυβέρνηση. Για τους επιβάτες η επιδότηση γίνεται μόνο για τα εισιτήρια τουριστικής θέσης. Την επιδότηση αυτή δικαιούνται όσοι επιβάτες είναι κάτοικοι του ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου (European Economic Space) ανεξάρτητα από το μέσον που χρησιμοποιούν (αεροπορικό ή θαλάσσιο).

Για τα εμπορεύματα ισχύουν ορισμένοι περιορισμοί στο είδος και το ύψος των επιδοτήσεων όπως φαίνεται και στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 2: Ποσοστά έκπτωσης (και αντίστοιχης επιδότησης του φορέα) ανά επιβάτη ή είδος εμπορεύματος

Ομάδα Νησιών	Ποσοστό έκπτωσης για επιβάτες²⁴	Ποσοστό έκπτωσης για εμπορεύματα²⁵
Βαlearίδες	33%	Έως 30-35% (χωρίς λιμ. τέλη) ²⁶
Κανάρια νησιά	33%	Έως 25-50% (περιλ. λιμ. τέλη) ²⁷
Νησιά Ceuta	33%	Δε δίνεται έκπτωση
Νησιά Melitía	33%	Δε δίνεται έκπτωση

²⁴ Επιβάτες Ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου για εισιτήρια τουριστικής θέσης.

²⁵ Ύψος επιδότησης ανάλογα με το είδος του εμπορεύματος. Υπάρχει ανώτατο όριο επιδότησης σε ετήσια βάση.

²⁶ Για μεταφορές προς και από Μαδρίτη (αεροπορικά) και προς και από Βαρκελώνη (θαλάσσια).

²⁷ Για μεταφορές προς και από Μαδρίτη (αεροπορικά) και προς και από Candiz (θαλάσσια).

Τα τέλη των λιμένων και των αεροδρομίων είναι επίσης μειωμένα στα νησιά.

Η επιδότηση/ενίσχυση για την *Compania Transmediterranea* ή *Transmediterranea Inc.*, όπως ονομάζεται πλέον, η οποία είναι και η μόνη ανάδοχος για κάθε μια από τις τρεις συμβάσεις ΥΔΥ, συνίσταται στην απευθείας πληρωμή του συμβολαίου.

Νησιά Ιταλίας

Υπάρχουν αρκετές ακτοπλοϊκές συνδέσεις στην Ιταλία, όμως μόνο εκείνες που συνδέουν τη Σικελία με τα γύρω της νησιά (Egadi Islands, Eolie Islands, Pelagie Islands, Pantalleria) θεωρούνται «άγονες» και ως εκ τούτου οι συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες έχουν τη μορφή ΥΔΥ. Και πάλι όμως, για να θεωρηθούν ΥΔΥ αυτές οι γραμμές, πρέπει να αφορούν τη γρήγορη εξυπηρέτηση των επιβατών και τη μεταφορά εμπορευμάτων και επικίνδυνων αγαθών²⁸.

Τη διαχείριση αυτών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών την έχουν αναλάβει, στο περισσότερο μέρος της, οι τοπικές αρχές, ενώ η ανάθεση ΥΔΥ γίνεται με διαγωνισμό στον οποίο καθορίζονται και το ποσό της επιδότησης, οι τιμές, η συχνότητα των δρομολογίων, κλπ. Οι συμβάσεις είναι 5ετούς διάρκειας και η επιδότηση είναι ένα προσυμφωνημένο τακτικό έσοδο (*lun sum*) και δίνεται για να καλυφθούν οι ενδεχόμενες απώλειες της εταιρείας για κάθε οικονομικό έτος.

Νησιά Πορτογαλίας

Στην Πορτογαλία οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες αφορούν τη σύνδεση μεταξύ των δύο λιμανιών του νησιού Μαδέρα καθώς και τη σύνδεση των νησιών Αζόρες. Η αγορά είναι πλήρως απελευθερωμένη, οπότε οι θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνται από ιδιώτες με Συμβάσεις που υπογράφουν οι τοπικές αρχές με τις εταιρείες. Δεν υπάρχουν κρατικές ενισχύσεις και η μόνη σοβαρή υποχρέωση που έχουν οι εταιρείες από τη στιγμή που θα δραστηριοποιηθούν εμπορικά σε αυτές τις γραμμές είναι να εγγυηθούν ότι μπορούν να παρέχουν την υπηρεσία για ένα έτος και

²⁸ Βλ. Μελέτη (3) Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, «Μεταφορές, Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά», σ. 132.

να είναι συμβατές με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Ανάθεση υπηρεσιών δημόσιας υποχρέωσης υφίστανται μόνο για τις υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ Πορτογαλίας και Μαδέρα ή νησιών Αζόρες.

Ωστόσο, λόγω περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων, οι ιδιώτες, αδυνατούν να παρέχουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Οπότε, η Πορτογαλική Κυβέρνηση υπέβαλλε (πριν κάποια χρόνια) στην ΕΕ και έχει ήδη εξασφαλίσει την έγκριση από την τελευταία, ειδικού σχεδίου οικονομικής ενίσχυσης (Σχέδιο "SIRIART"²⁹), που κύριο στόχο έχει την ανανέωση του στόλου της θαλάσσιας συγκοινωνίας προς και από την αυτόνομη περιοχή των Αζόρων. Το ύψος της επένδυσης ανέρχεται στα 15 εκ. €, το δε σχέδιο υποχρεούται να εφαρμοστεί για την περίοδο 2001-2010.

Η ανανέωση του στόλου θεωρήθηκε επιβεβλημένη για την εξασφάλιση ενός καλύτερου επιπέδου θαλάσσιας εξυπηρέτησης, κυρίως σε ότι αφορά σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και αποφυγής περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Επιπλέον, σημειώνεται ότι η γεωγραφική θέση των Αζόρων μειονεκτεί, με αποτέλεσμα να δημιουργεί προβλήματα στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη τους. Παίρνοντας ως δεδομένο την περιορισμένη έκταση δραστηριοποίησης της τοπικής αγοράς, οι εταιρίες οι οποίες παρέχουν τις προγραμματισμένες επιβατικές μεταφορές προς και από τα νησιά αυτά, δε μπορούν να «αντέξουν» το κόστος της ανανέωσης του στόλου σε τέτοιο μέγεθος ώστε να εξασφαλίσουν τις συνθήκες ασφάλειας και ποιότητας που απαιτούνται.

Το αίτημα για οικονομική βοήθεια το οποίο προτάθηκε από την Πορτογαλία προς την ΕΕ είναι απόλυτα συμβατό³⁰ με τους κανόνες του ανταγωνισμού και την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής Ευρωπαϊκής Αγοράς, δεδομένου ότι δεν έχει αρνητική επίπτωση στο «εμπόριο» μεταξύ των κρατών-μελών, αντίθετα θα συνεισφέρει στη συμπίεση των περιβαλλοντικών επιδιώξεων με την ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών.

Χώρα Εκτός ΕΕ-Νορβηγία

²⁹ SIRIART: Aid scheme to reduce the environmental impact of and renew the fleets used for scheduled public passenger transport services.

³⁰ Συμβατό με το άρθρο 87 (3) (a) της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες και συνδέσεις μεταξύ Νορβηγίας και των νησιών της παρέχονται από 20 εταιρείες που ενώ έχουν υπογράψει σύμβαση με το κράτος δε θεωρούνται ΥΔΥ. Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες θεωρούνται μέρος του οδικού δικτύου. Ωστόσο, η λειτουργία των γραμμών ανατίθεται μέσω διαγωνισμών και οι εταιρείες που θα αναδειχτούν από αυτούς θα πρέπει να υπογράψουν σύμβαση με το κράτος, στην οποία καθορίζεται η τιμή των εισιτηρίων και η συχνότητα των δρομολογίων. Στόχος του κράτους με τη σύναψη αυτών των συμβάσεων είναι να διασφαλίσει ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, ενώ η τήρηση των όρων ελέγχεται από τους χρήστες μέσα από δημοσκοπήσεις. Τα ποσά της επιδότησης καθορίζονται από την κεντρική κυβέρνηση στον ετήσιο σχεδιασμό των δημόσιων δαπανών.³¹

3.1 Γιατί το ελληνικό πρότυπο διαφέρει από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πρακτικές;

Τα βόρεια Κράτη Μέλη της Κοινότητας είχαν ήδη απελευθερώσει πλήρως τις ενδομεταφορές όταν άρχισε να ισχύει ο κανονισμός 3577/92 ή τις απελευθέρωσαν πλήρως στο διάστημα που μεσολάβησε. Κατά συνέπεια, τα βόρεια Κράτη Μέλη διαθέτουν μεγαλύτερη εμπειρία σε θέματα χειρισμού του προβλήματος εξυπηρέτησης μη βιώσιμων γραμμών. Η Ελλάδα, όπως και τα νότια Κράτη Μέλη της Κοινότητας παρείχαν παραδοσιακά το αποκλειστικό δικαίωμα εκτέλεσης των ενδομεταφορών τους σε σκάφη με την εθνική τους σημαία.

Εκτός όμως από το γεγονός της ελλιπούς εμπειρίας της Ελλάδας σε θέματα χειρισμού εξυπηρέτησης άγονων γραμμών, υπάρχουν και κάποιοι αντικειμενικοί λόγοι που κάνουν την ελληνική πρακτική να διαφέρει από τη διεθνή εμπειρία.

Η ακτοπλοϊκή αγορά του Αιγαίου ήταν ανέκαθεν εξαιρετικά και σχεδόν πλήρως ρυθμισμένη διοικητικά. Και όπως είναι γνωστό, όπου η ρύθμιση της αγοράς υπερβαίνει το ανεκτό όριο, αναπτύσσονται φαινόμενα στρεβλώσεων, ακόμα και διαφθοράς. Τέτοια φαινόμενα υφίστανται και στην ακτοπλοϊκή αγορά του Αιγαίου³², διότι παρά την καταρχήν απελευθέρωσή της, οι άγονες γραμμές δεν έχουν ενσωματωθεί λειτουργικά στην κύρια ακτοπλοϊκή αγορά με αποτέλεσμα να

³¹ Βλ. Μελέτη (3) Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, «Μεταφορές, Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά», σ. 137.

³² Βλ. ενδεικτικά υπόθεση καταγγελιών μεταξύ του Υπουργού Ε.Ν. κ. Αρ. Παυλίδη και του εφοπλιστή κ. Φώτη Μανούση (2008).

προκαλούνται στρεβλώσεις και τελικά το σύστημα να μη φτάνει ποτέ στην πλήρη απελευθέρωση. Γιατί συμβαίνει αυτό;

Εξ ορισμού, άγονες γραμμές προκύπτουν εκεί όπου το μεταφορικό έργο δεν είναι επαρκές για να εγείρει την ανταπόκριση της προσφοράς των συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Φαίνεται, ωστόσο, σε ό,τι αφορά την ελληνική περίπτωση, ότι το μεταφορικό έργο κάποιες φορές είναι πλασματικό και όχι πραγματικό. Ας λάβουμε υπόψη μας για παράδειγμα ότι υπάρχει μεταφορικό έργο σε ένα σε ένα λιμανάκι όπου μετακινούνται τρεις επιβάτες και ένα αυτοκίνητο ανά εβδομάδα, η μεν αγορά μετράει αυτά τα σκληρά δεδομένα, ο τοπικός πολιτευτής όμως μπορεί να συντονίσει τις φωνές όλων των μη επιβατών (που ενδεχομένως να είναι και χιλιάδες) για να απαιτήσει και να αιτιολογήσει την έκτακτη ικανοποίηση με κοινωνική επιδότηση. Η επιδότηση αυτή εν συνεχεία δεν αντιστοιχεί στους πραγματικούς τρεις επιβάτες αλλά στους φανταστικούς χιλιάδες.

Με αυτό τον τρόπο αποκλείονται όλες οι πιθανές πραγματικές λύσεις ελάχιστου κόστους που θα μπορούσαν να βρεθούν με επιστημονική αναζήτηση και το Δημόσιο παρασύρεται σε μια άλογη δαπάνη για συμβατικές λύσεις.

Επιπλέον, σχεδόν πάντα, σε κάθε αλλαγή κυβέρνησης ακολουθεί και ολοσχερή αλλαγή στην ακολουθούμενη πολιτική. Οι καινούριοι πολιτικά υπεύθυνοι προκρίνουν και προβάλλουν τις δικές τους λύσεις ως «φτηνότερες» ή πιο «μακροπρόθεσμες», αλλά πάντα της ίδια τάξης δημόσιας δαπάνης. Έτσι, οι στρεβλώσεις στην αγορά παραμένουν και εμβαθύνουν σε κάθε κύκλο κυβερνητικής και πολιτικής αλλαγής. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία λοιπόν, όσο το συγκοινωνιακό ζήτημα του Αιγαίου δεν αναλύεται ως σύνολο με σύγχρονα επιστημονικά μέσα, κανείς δε θα μπορέσει να επιλέξει την καλύτερη λύση ανάμεσα στο σύνολο των τεχνικά εφικτών, οι στρεβλώσεις θα μεγεθύνονται και τα οικονομικά κόστη θα τα επωμίζεται εν τέλει ο φορολογούμενος.

Ταυτόχρονα, τα πλοία που δρομολογούνται στις άγονες γραμμές, είναι πλοία μεγάλης ηλικίας, μη προσαρμοσμένα στις ειδικές συνθήκες λειτουργίας και τα καιρικά φαινόμενα του Αιγαίου, με αποτέλεσμα ένας μεγάλος αριθμός προγραμματισμένων δρομολογίων να μην εκτελείται λόγω καιρών συνθηκών, ενώ δεν υπάρχει, από την άλλη μεριά, αξιόπιστο ιδιωτικό ενδιαφέρον για την αγορά νέων

πλοίων και τη δρομολόγησή τους στις γραμμές αυτές ώστε να βελτιωθεί η παρεχόμενη εξυπηρέτηση.

Έτσι το πρόβλημα των άγονων γραμμών στο Αιγαίο παραμένει οξυμμένο και ίσως οξυνθεί περισσότερο αν τελικά δεν υπάρξει μια συνολική, σταθερή και βιώσιμη λύση.

4. Προτεινόμενες πολιτικές για τις άγονες γραμμές

Τα νησιά και οι νησιωτικές περιφέρειες εν γένει, αντιμετωπίζουν μια σειρά προβλημάτων- και αυτό το γνωρίζουμε όλοι- τα οποία αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για την ισότιμη ένταξή τους στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι. Πρόκειται για μια πραγματικότητα που αναγνωρίστηκε και στη Συνθήκη του Άμστερνταμ³³, στην οποία (Συνθήκη) αναφέρεται ότι η πολιτεία οφείλει να αναπτύσσει εθνικές πολιτικές μεταφορών που λαμβάνουν υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των περιοχών της και ότι οι όποιες παρεμβάσεις πρέπει να συνυπολογίζουν και τις δομικές δυσκολίες προσπελασιμότητας από ή/και προς τα νησιά.

Τα νησιά παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις από τις ηπειρωτικές περιφέρειες, και ειδικότερα τις πιο δυναμικές από αυτές, σημαντικότερες εκ των οποίων είναι η αποδιάρθρωση του τοπικού παραγωγικού ιστού, η δημογραφική και κοινωνική αποσταθεροποίηση, ο πολιτιστικός μαρασμός, η τεχνολογική και οικονομική εξάρτηση, κλπ. Οι αποκλίσεις αυτές έχουν ως αποτέλεσμα μια σειρά από οικονομικές δυσκολίες και δημιουργούν ένα φαύλο κύκλο υπανάπτυξης. Είναι, λοιπόν, αυτονόητο ότι δεν πρόκειται για προβλήματα συγκυριακής φύσης αλλά για δομικά προβλήματα και επομένως, για να είναι οι πολιτικές που θα εφαρμοστούν αποτελεσματικές, θα πρέπει να έχουν ως στόχο τη διόρθωση των γενεσιουργών αιτιών του προβλήματος και όχι των επιφαινομένων του.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την άρση της ανισότητας μεταξύ νησιών και ηπειρωτικής χώρας είναι ο προσδιορισμός των όρων που προσδιορίζουν το αναγκαίο επίπεδο- ποιότητας και τιμής- παροχής των μεταφορικών υπηρεσιών και η

³³ Άρθρο 158.

διασφάλιση της πρόσβασης των πολιτών σε αυτές δεδομένου ότι αποτελούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος³⁴.

Παρόλο που για τις υπηρεσίες των δικτύων μεταφοράς, ενέργειας και επικοινωνιών το μοντέλο των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος λειτούργησε καλά, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών όλες αυτές οι προβλέψεις δεν έχουν τύχει σαφούς εφαρμογής ενώ, από την άλλη, η διαδικασία της απελευθέρωσης δεν προέβλεπε μηχανισμούς παρακολούθησης και διασφάλισης.

Ειδικότερα, όσον αφορά την Ελλάδα, στα πρώτα χρόνια της απελευθέρωσης θαλάσσιων μεταφορών, δεν υπήρξαν σοβαρές αντιδράσεις, όπως ανέμεναν πολλοί. Οι οργανωμένες αντιδράσεις, είτε με τη μορφή προσφυγών στη ΡΑΘΕ, είτε στα ευρωπαϊκά όργανα, προέρχονταν από την πλευρά μεμονωμένων πλοιοκτητών (ή από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ΕΕΑ), και αφορούσαν θέματα που σχετίζονταν με την επιβολή κρατικού ναυτολογίου, το δεσμευτικό και άκαμπτο χαρακτήρα του Δικτύου, την άρνηση αποδοχής δήλωσης ελεύθερης δρομολόγησης εκ μέρους του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και τη διαδικασία παροχής δικαιώματος αποκλειστικής εξυπηρέτησης.

Η προσφυγή της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας αφορούσε τις απαιτούμενες εγγυοδοτήσεις και τα πρόστιμα για την ελεύθερη δρομολόγηση, την προβλεπόμενη σύνθεση του πληρώματος, τον κανονισμό ενδιαίτησης και την επιβολή ανώτατης τιμής στην οικονομική θέση και την επιβολή ορίου ηλικίας υποχρεωτικής απόσυρσης στα ακτοπλοϊκά πλοία.

Η Επιτροπή με προειδοποιητικές επιστολές (το 2004 και το 2005) και αργότερα με αιτιολογημένη γνώμη (το Δεκέμβριο του 2005) θίγει όλα τα κρίσιμα θέματα που αφορούσαν στις προϋποθέσεις δρομολόγησης των πλοίων, τον καθορισμό ενδιαίτησης και τέλος, ελληνομάθειας πληρωμάτων, και δίνει διορία δύο μηνών στην ελληνική πλευρά να συμμορφωθεί. Οι αιτιάσεις της ελληνικής πλευράς στα πλαίσια των προειδοποιητικών επιστολών βασίζονταν στις θέσεις ότι στους πλοιοκτήτες οι οποίοι εκδηλώνουν εμπορικό ενδιαφέρον για την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, εκχωρείται από το κράτος η υποχρέωση παροχής

³⁴ Οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος περιλαμβάνουν δραστηριότητες εμπορικού χαρακτήρα, ενώ εκπληρώνουν αποστολή κοινής ωφέλειας και ως εκ τούτου τα κράτη μέλη τους χορηγούν ειδικά δικαιώματα δημόσιας υπηρεσίας.

υπηρεσίας κοινής ωφέλειας με συγκεκριμένες προδιαγραφές ποιότητας και κόστους τις οποίες οι ίδιοι δηλώνουν.

Όσον αφορά στα επίπεδα εξυπηρέτησης, δεν εντοπίστηκαν σημαντικές αλλαγές ούτε παρατηρήθηκε πτώση τιμών, όπως συνέβη στους άλλους κλάδους. Αντιθέτως θα λέγαμε, υπήρξε πτώση του επιπέδου της παρεχόμενης υπηρεσίας και σε πολλές περιπτώσεις σημαντική άνοδος των τιμών των ναύλων. Παράλληλα, σημαντική ήταν η αύξηση των κρατικών πόρων που διατίθενται για επιδοτήσεις (σχεδόν τριπλασιάστηκαν). Παρατηρήθηκαν επίσης σημαντικές εξελίξεις και στα υφιστάμενα εταιρικά σχήματα, πτωχεύσεις, ζημιογόνες χρήσεις, αναδιαπραγματεύσεις χρεών σε τράπεζες, «αναγκαστικές» πωλήσεις νέων πλοίων, παύση οποιασδήποτε διαδικασίας ανανέωσης του στόλου, ενώ οι λιμένες παρακολουθούσαν τις εξελίξεις αμέτοχα.

Υπό το πρίσμα αυτών των συνθηκών, δεν άργησε να γίνει αντιληπτό ότι απαιτείται αλλαγή των συνθηκών λειτουργίας του συστήματος των νησιωτικών μεταφορών, ώστε να ανταποκρίνεται στη θεμελιώδη αρχή των ευρωπαϊκών πολιτικών ανταγωνισμού, δηλαδή αυτή της βελτίωσης της θέσης του καταναλωτή-χρήστη.

Η κατάσταση που επικρατεί σήμερα δε διαφέρει και πολύ από εκείνη της πρώτης περιόδου της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αντιθέτως, θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι ίσως να είναι και λίγο χειρότερη.

Η βασικότερη από τις κριτικές που έχει δεχτεί η σημερινή πολιτική θαλασσιών ενδομεταφορών αφορά στα ποσά των επιδοτήσεων. Αν και τα ποσά των επιδοτήσεων για μισθώσεις πλοίων στην άγονη γραμμή έχουν αυξηθεί σημαντικά-έχουν φτάσει στα 100 εκατ. ευρώ- οι κάτοικοι των νησιών συνεχίζουν να ταλαιπωρούνται σε υπέργηρα πλοία που για να διανύσουν απόσταση 4 ναυτικών μιλίων κάνουν έως πεντέμισι ώρες.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τον Μάρτιο του 2004 για τις 50 άγονες γραμμές εδαπανούντο περίπου 23 εκατ. ευρώ. Σήμερα, οι δαπάνες έχουν εκτοξευτεί στα 100 εκατ. ευρώ για όλες τις ίδιες γραμμές και με χειρίστη, παρόλα αυτά, παροχή υπηρεσιών. Στη Λήμνο π.χ. ενώ μέχρι τον Μάρτιο του 2004 υπήρχε επικοινωνία με

την Αττική 5 ή 6 φορές την εβδομάδα και με τη Βόρεια Ελλάδα καθημερινά, σήμερα η επικοινωνία έχει μειωθεί κατά 50%.³⁵

Υπάρχουν όμως και χειρότερα: το Πάσχα που μας πέρασε τα Ψαρά ήταν παντελώς απομονωμένα από το Λαύριο. Αν ήθελε να πάει ο επισκέπτης, έπρεπε να ξεκινήσει από Πειραιά για Χίο και από εκεί περιμένει την ανταπόκριση για τον τελικό προορισμό (τα Ψαρά).

Σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, το 1991, το ελληνικό κράτος δαπανούσε σε επιδοτούμενα δρομολόγια περίπου 2 εκατ. ευρώ. Μία δεκαετία μετά, το ύψος των επιδοτήσεων έφτασε τα 9,4 εκατ. (προ της απελευθέρωσης της αγοράς), ενώ το 2006 υπολογίζεται ότι ξεπέρασε τα 46 εκατ. (βλ. γράφημα 2). Την ίδια ώρα ο αριθμός των δρομολογίων στην άγωνα γραμμή το 2001 εκτιμάται στις 6.000 και το 2006 στις 11.500 (βλ. γράφημα 3). Δηλαδή, για αύξηση του αριθμού των δρομολογίων κατά 85% οι φορολογούμενοι πολίτες μέσα σε μία πενταετία κλήθηκαν να πληρώσουν 500% υψηλότερες επιδοτήσεις³⁶.

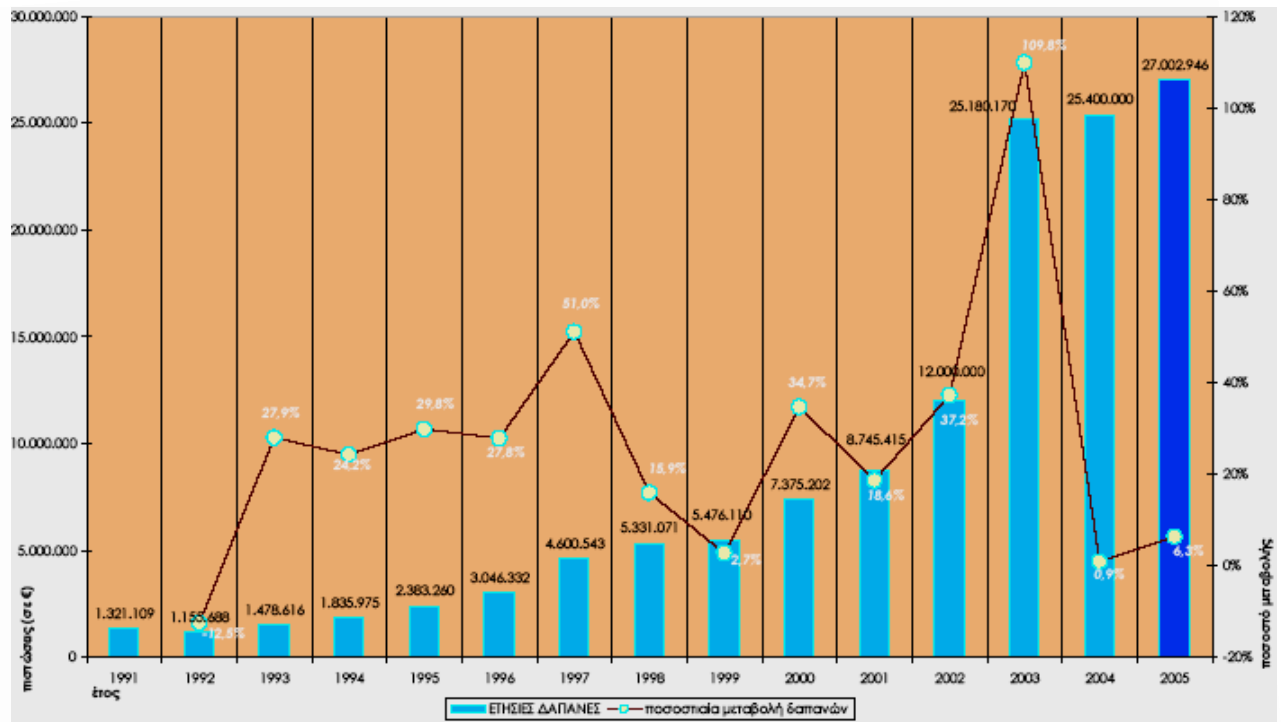
³⁵ Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Chios News, Αναδημοσίευση από τα Νέα, Οι επιδοτήσεις για την άγωνα γραμμή, 17.04.2009, <http://www.chiosnews.com/cn2242009158400.asp>

³⁶ Σύμφωνα με τα «Νέα», από το 2003-2008 οι κ.κ. Φώτης Μανουσής, Γεράσιμος Αγούδημος και Απόστολος Βεντούρης έλαβαν το 48%, δηλαδή το μεγαλύτερο κομμάτι των επιδοτήσεων της άγωνα γραμμής. Γύρω στα 200 εκατ. ευρώ δηλαδή από το 2003-2008. Σήμερα, οι ANEK και NEA είναι οι μεγαλύτερες δυνάμεις στις άγωνα γραμμές του Βορείου Αιγαίου, ενώ η G. A. Ferries του Αγούδημου «ξεναμπήκε» δυναμικά.

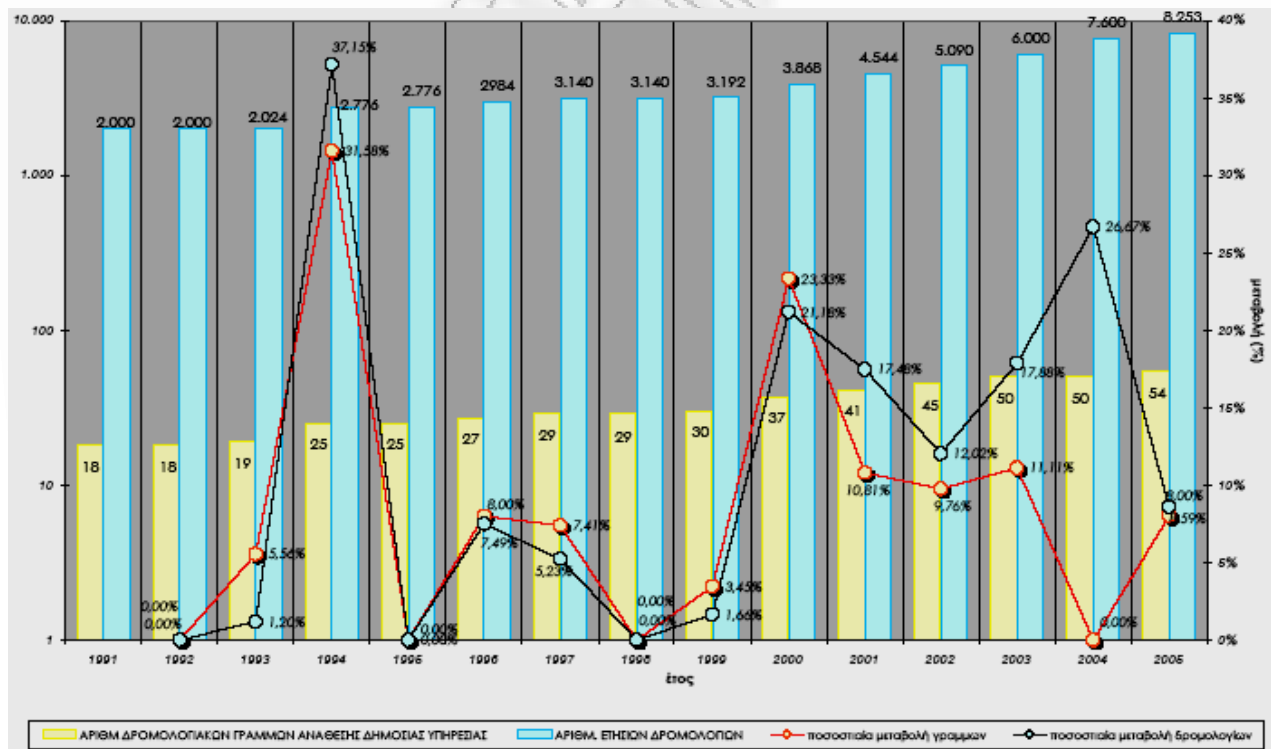
Βλέπε επίσης, Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Καθημερινή, Η «άγωνα γραμμή» των εκατομμυρίων ευρώ, 08.04.2009, http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_columns_1_08/04/2009_310254

Και, Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Εμπρός Net «Ανάσταση» Αγούδημου στις άγωνα γραμμές, 29.04.2009, <http://www.emprosnet.gr/Economy/?EntityID=51fb6ef9-ab8a-4ded-92c6-77ef3a4ed03f>

Γράφημα 2: Ετήσιες δαπάνες μίσθωσης δρομολογιακών γραμμών ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και ποσοστιαία μεταβολή τους (Πηγή: Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής).



Γράφημα 3: Δρομολογιακές γραμμές ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και οι ετήσιες μεταβολές τους (Πηγή: Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής).



Σε συνέντευξή του στα «Νέα» στις 17 Απριλίου 2009, ο γενικός γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Χρήστος Κουρούσης, αναφέρει ότι για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές δίνονται σε σχέση με τις άλλες μεταφορές, όπως οι αερομεταφορές, οι μικρότερες επιδοτήσεις. Ως αποτέλεσμα ήταν να έχουμε πλοία μεγάλης ηλικίας και οι ακτοπλόοι να μη ναυπηγούν νέα. Και συνεχίζει λέγοντας ότι επιδότησαν περίπου 45% περισσότερο τα νέα πλοία σε σχέση με τα παλαιά για να έχουν οι επιχειρηματίες κίνητρο ώστε να πάρουν δάνεια και να κατασκευάσουν πλοία. «Αν θέλουμε όμως σύγχρονα πλοία ακόμα και στις επιδοτούμενες γραμμές, θα πρέπει η πολιτεία να βάλει βαθιά το χέρι στην τσέπη διασφαλίζοντας πάντα κανόνες αυστηρού ελέγχου και διαφάνειας» σχολιάζει ο γενικός γραμματέας.

Άλλες κριτικές που έχουν ασκηθεί στην πολιτική θαλασσιών ενδομεταφορών αφορούν στις διαδικασίες και στους όρους επιλογής μειοδότη στους διαγωνισμούς για την κάλυψη των «μη εμπορικών» γραμμών, για αυτές δηλαδή που δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Αυτή η πρακτική επιφέρει προβλήματα που σχετίζονται με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και προκαλεί κινδύνους για τη διατήρηση των επιπέδων απασχόλησης νησιωτών ναυτικών. Η κατάτμηση του δικτύου και οι προκηρύξεις ανά γραμμή δημιουργούν επίσης προβλήματα στην ενδοεπικοινωνία και συντελούν στην περαιτέρω «ασυνέχεια» και κατάτμηση του νησιωτικού χώρου. Η μικρή διάρκεια των συμβάσεων είναι ακόμα ένα σημείο που έχει τύχει κριτικής και από τους χρήστες αλλά και από τους πλοιοκτήτες, καθώς δημιουργεί συνθήκες αστάθειας και όχι συνθήκες για εκδήλωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος με πρόθεση την αναβάθμιση των υπηρεσιών.

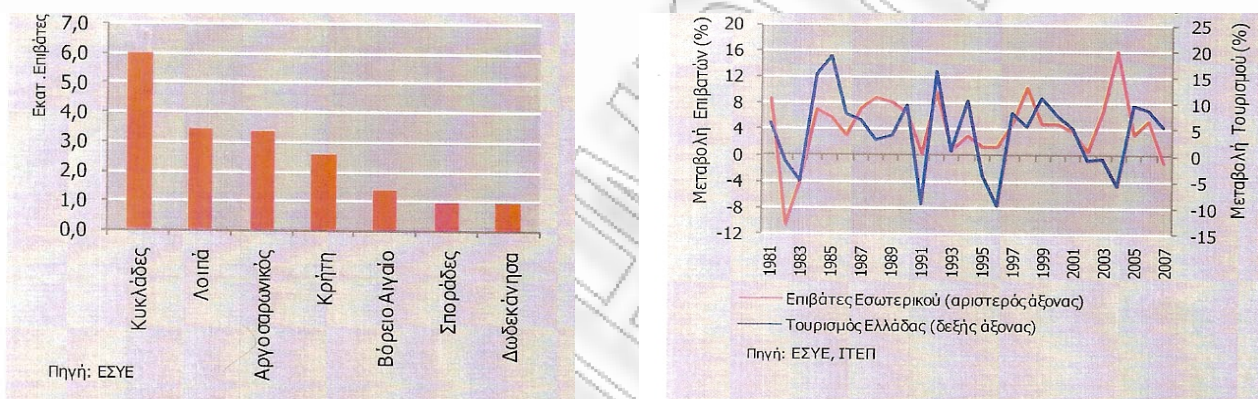
Προτού προχωρήσουμε στις προτεινόμενες λύσεις για την υλοποίηση ορθής πολιτικής απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών είναι αναγκαίο να αναφέρουμε εν τάχει (αφού έχουν αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο) τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τρεις ιδιομορφίες: α) έντονη εποχικότητα, β) υψηλό σταθερό κόστος σε σχέση με το μεταβλητό κόστος λειτουργίας και γ) παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονης κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησής τους.

Στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά λειτουργούν περισσότερες από 350 γραμμές, εκ των οποίων το ¼ είναι **αντικειμενικά άγονες** και αυτό αποδεικνύεται από το

εξής: το σημαντικότερο μέρος της επιβατικής κίνησης αφορά τις γραμμές Πειραιάς/Ραφήνα – Κυκλάδες (6 εκατ. επιβάτες συνολικά), με το 80% της συγκεκριμένης διακίνησης να συγκεντρώνεται σε πέντε νησιά (Τήνος, Μύκονος, Πάρος, Σύρος και Σαντορίνη). Παράλληλα, υψηλά επίπεδα διακίνησης επιβατών σημειώνονται στις ακτοπλοϊκές γραμμές του Αργοσαρωνικού (3,4 εκατ. επιβάτες) και στη γραμμή Πειραιάς-Κρήτη (2,5 εκατ. επιβάτες) (βλ. γράφημα 4). Η ζήτηση ανάμεσα στις γραμμές διαφέρει σε τέτοιο βαθμό που κάποιες από αυτές δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν χωρίς κρατική επιδότηση. Η ανισορροπία αυτή οφείλεται σε διαφορές όσον αφορά την τουριστική κίνηση και το μόνιμο πληθυσμό των νησιών (βλ. γράφημα 5).

Γράφημα 4: Επιβατική Κίνηση 2007 και **Γράφημα 5:** Επιβάτες Εσωτερικού – Τουρισμός Ελλάδα

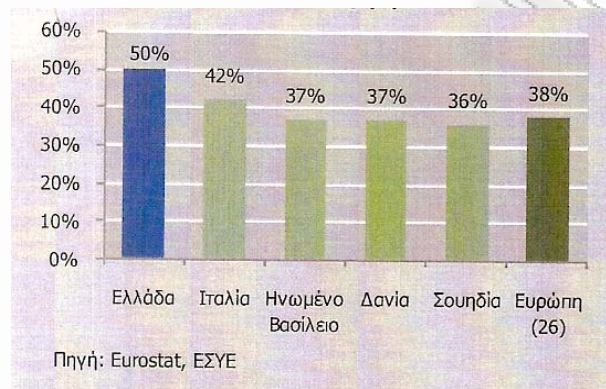


Βασικό χαρακτηριστικό του κλάδου είναι και το **υψηλό σταθερό κόστος**. Συγκεκριμένα, το σταθερό κόστος αποτελεί κατά μέσο όρο το 60% του κόστους πωληθέντων εισιτηρίων και διακρίνεται στα επιμέρους κόστη: μισθοδοσίας, επισκευών-συντηρήσεων, ασφαλιστρων, λιμένων, κ.α. Το μεταβλητό αφορά κυρίως το κόστος καυσίμων. Συνεπώς, οι σχετικά κοντινές αποστάσεις που διανύουν τα πλοία στο Αιγαίο και ο συνεπακόλουθος βαθμός χρησιμοποίησης των πλοίων σε σχέση με δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, δυσχεραίνουν την κάλυψη του υψηλού σταθερού κόστους και συνεπώς οδηγούν σε υψηλότερο συνολικό κόστος ανά μίλι. Ως αποτέλεσμα, για τη διατήρηση υγιών περιθωρίου κέρδους απαιτείται υψηλότερο εισιτήριο στην αγορά Αιγαίου.

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό της ζήτησης είναι ότι ο κλάδος πλήττεται από **έντονη εποχικότητα**, η οποία δημιουργεί και προβλήματα επιλογής βέλτιστου μεγέθους πλοίων. Το 1/2 των επιβατών διακινείται κατά την τουριστική περίοδο

αιχμής (3^ο τρίμηνο) στα νησιά του Αιγαίου, έναντι μόνο 38% κατά μέσο όρο για την υπόλοιπη Ευρώπη (βλ. γράφημα 6) . Ο βαθμός εποχικότητας είναι πιο έντονος στη γραμμή Πειραιάς-Δυτικές Κυκλάδες (60%) και λιγότερο έντονος στις γραμμές του Αργοσαρωνικού (40%) – καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών στις γραμμές των Κυκλάδων είναι τουρίστες ενώ στον Αργοσαρωνικό είναι μόνιμοι κάτοικοι ή ιδιοκτήτες δεύτερης κατοικίας στα νησιά αυτά.

Γράφημα 6: Εποχικότητα Επιβατικής Κίνησης Ακτοπλοΐας- ποσοστό 3^οu τριμήνου 2007



Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου αλλά και το γεγονός ότι ο κλάδος ελέγχεται από λίγες εταιρείες, διαφαίνεται ότι δημιουργούνται αναπόφευκτες στρεβλώσεις στην αγορά, η οποία είναι μερικώς απελευθερωμένη.

Τι θα μπορούσε, επομένως, να γίνει ή να αλλάξει στο καθεστώς του Αιγαίου, των άγονων γραμμών ώστε να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις σε μια, έστω, μερικώς απελευθερωμένη αγορά, και να επιτευχθεί μια ορθή πολιτική θαλασσίων ενδομεταφορών;

Καταρχήν, θα έπρεπε να ορίζονται εκ των προτέρων οι άγονες/ μη εμπορικές γραμμές οι οποίες θα επιδοτηθούν από τις ρυθμιστικές αρχές της ακτοπλοΐας, κάτι που ίσχυε και πριν το 2002. Δηλαδή, μια γραμμή χαρακτηριζόταν ως άγονη βάσει αντικειμενικών κριτηρίων (κυρίως σε όρους επιβατικής κίνησης).

Εν συνεχεία, το κράτος να καλεί πανευρωπαϊκά τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να υποβάλλουν αιτήσεις δρομολόγησης πλοίων σε αυτές τις γραμμές, ό,τι ισχύει δηλαδή και για τις υπόλοιπες ακτοπλοϊκές γραμμές (εμπορικές), βάσει του νόμου 2932/2001, ενώ το ποσό της επιδότησης θα είναι ένα ποσό βάσει του κόστους δρομολόγησης (όπως είναι και τώρα). Σε κάθε περίπτωση όμως, το ποσό της

επιδότησης δε πρέπει να είναι μεγαλύτερο από αυτό που εισπράττεται από φόρους των ναυτιλιακών εταιρειών και τις ασφαλιστικές εισφορές των ναυτικών. Προτεραιότητα για την παροχή επιδοτήσεων θα πρέπει να δίνεται σαφώς στα σύγχρονα πλοία. Στα γηρασμένα πλοία να δίνονται μικρότερες επιδοτήσεις.

Κατ' αυτό τον τρόπο:

- Αποφεύγεται η αύξηση του αριθμού των γραμμών που χαρακτηρίζονται ως άγονες (με το υπάρχον σύστημα- χαρακτηρίζονται ως άγονες αυτές για τις οποίες δεν εκδηλώνεται εμπορικό ενδιαφέρον μέσα από τους διαγωνισμούς- ο αριθμός των επιδοτούμενων έχει αυξητική τάση).
- Αποφεύγεται η αύξηση του ποσού της επιδότησης ανά δρομολόγιο (στην προσπάθειά τους να προσελκύσουν πλοιοκτήτες για τις συμβάσεις άγονων γραμμών τα υπουργεία όλο και αυξάνουν τα ποσά της επιδότησης).
- Με το «πανευρωπαϊκό κάλεσμα» αποτρέπεται η είσοδος ευκαιριακών παικτών στην αγορά των άγονων γραμμών που θα θελήσουν να εκμεταλλευτούν τις επιδοτήσεις για να κερδοσκοπήσουν (παύει το σύστημα καθορισμού/μοιράσματος, μέσω μυστικών συμφωνιών μεταξύ των Ελλήνων πλοιοκτητών, των άγονων γραμμών).
- Με την αύξηση των παικτών στην (ακτοπλοϊκή) αγορά θα ενταθεί ο ανταγωνισμός και κατά συνέπεια οι παρεχόμενες υπηρεσίες θα αναβαθμιστούν και
- Θα μειωθεί το κόστος των ναύλων.

Παράλληλα, κάποια από τα νησιά χαμηλής επιβατικής κίνησης, θα μπορούσαν παρεμβάλλονται υποχρεωτικά στα επικερδή δρομολόγια, με αποτέλεσμα να γίνεται επιδότηση κάποιων μη αποδοτικών δρομολογίων από τα κέρδη των κερδοφόρων γραμμών (cross subsidy). Τα υπόλοιπα που δε θα συμπεριλαμβάνονταν σε κάποιο από τα προαναφερθέντα δρομολόγια θα οργανώνονται σε μη επικερδείς γραμμές που θα λάμβαναν επιδότηση (άγονες γραμμές).

Τα δρομολόγια να είναι ενδεικτικά και να μπορούν να τροποποιούνται κατά τη διάρκεια του έτους (όχι να καταργούνται δρομολόγια), δηλαδή για παράδειγμα, τις περιόδους υψηλής επιβατικής κίνησης τα δρομολόγια να αυξάνονται και στις περιόδους χαμηλής επιβατικής κίνησης να μειώνονται. Αυτό παρέχει ευελιξία στις εταιρείες καθώς θα «επιδοτούν» το ζημιογόνο εξάμηνο με την υγιή κερδοφορία του

εξαμήνου υψηλής επιβατικής κίνησης και έτσι δε θα ζημιώνονται (σε περιόδους χαμηλής επιβατικής κίνησης).

Μια άλλη μορφή ευελιξίας που θα μπορούσε να παρέχεται στις εταιρείες ώστε να μη ζημιώνονται κατά τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης, είναι να τους δίνεται η δυνατότητα κατά τους χειμερινούς μήνες (που επιβατική κίνηση είναι χαμηλή) να δρομολογούν μικρότερα πλοία. Είναι αντι-οικονομικό στις περιόδους χαμηλής επιβατικής κίνησης οι εταιρείες να δρομολογούν μεγάλα πλοία και να πληρώνουν μεγάλα κόστη λειτουργίας, τα οποία σε τελική ανάλυση (οι εταιρείες) δεν είναι σε θέση να πληρώνουν.

Οι συμβάσεις ωστόσο θα πρέπει να είναι ετήσιες με υποχρέωση δωδεκάμηνης δρομολόγησης. Με αυτό τον τρόπο δεν επιτρέπεται αφενός η είσοδος ευκαιριακών παικτών κατά τους μήνες υψηλής επιβατικής κίνησης ενώ απωθούνται αφετέρου οι εταιρείες να κρατούν τα πλοία τους στα λιμάνια για τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης. Επιπλέον, με αυτό τον τρόπο, εξυπηρετούνται και οι ανάγκες κοινωνικής πολιτικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

Τέλος, όσον αφορά τα ναύλα, θα έπρεπε να απελευθερωθούν σταδιακά και για τις άγονες γραμμές και το κράτος να μην παρεμβαίνει σε ό,τι αφορά στη ρύθμιση αυτών. Βασικότερο στοιχείο του υγιούς ανταγωνισμού είναι η διαφάνεια και η πληροφόρηση. Όπως επίσης και η εγκατάσταση και η λειτουργία συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας και των ναύλων το οποίο θα παρέχει τα αναγκαία δεδομένα για την εξέταση των πολιτικών.

Σε κάθε περίπτωση, όποια λύση και αν επιλεγεί, οι εκάστοτε πολιτικοί αλλά και οι υπεύθυνοι σχεδιασμού προγραμμάτων θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι, η ιδιομορφία και η πολυπλοκότητα του νησιωτικού χώρου δε δίνει τη δυνατότητα αντιγραφής έτοιμης λύσης από άλλες αγορές, αλλά απαιτεί ειδική λύση που θα βασίζεται απαραίτητα στις προδιαγραφές που αναφέρονται. Η λύση πρέπει να επιτευχθεί με την αναγκαία δημοκρατική διαβούλευση, ώστε να αποτυπωθούν οι απόψεις και οι διαθέσεις των νησιωτών, αλλά και οι περιορισμοί και να εμπεδωθεί η νέα αντίληψη.

Αυτό που σε τελική ανάλυση απαιτείται για την υλοποίηση ορθής πολιτικής απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών, και κατά συνέπεια για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών δεν είναι μεγαλύτερα ποσά επιδοτήσεων

αλλά εμπάθυνση στα θέματα νησιωτικών μεταφορών με σαφή αποτύπωση και προσδιορισμό των ουσιωδών στοιχείων της δημόσιας υπηρεσίας. Χρειάζεται δηλαδή, αλλαγή της αντίληψης για τη διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών.

5. Συμπεράσματα

Από την ανάλυση που προηγήθηκε μέσα από την παρούσα εργασία προκύπτει ότι βασικό στοιχείο για την ομαλή εξέλιξη της απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών είναι η αντιμετώπιση των νησιωτικών μεταφορών και οι όροι βάσει των οποίων εκτελούνται.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο έγινε μια μικρή ιστορική αναδρομή και στη συνέχεια παρουσιάστηκε το νομοθετικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, δηλαδή το πώς φτάσαμε στην απελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ, πώς ρυθμίζει η ΕΕ την ακτοπλοΐα και τι ισχύει στην Ελλάδα. Παράλληλα, παρουσιάστηκε συνοπτικά το πρόγραμμα της ΕΕ για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για τα επόμενα χρόνια.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύθηκε ειδικότερα η κατάσταση που επικρατεί στο Αιγαίο όσον αφορά τις γραμμές υψηλής και τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης και περιγράφηκε διεξοδικά το καθεστώς των άγονων γραμμών του Αιγαίου.

Στα πλαίσια του ίδιου κεφαλαίου, περιγράφηκε το πώς ρυθμίζει τις επιχορηγήσεις στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων η ΕΕ και αναλύθηκε το αν συγκλίνει το ελληνικό πρότυπο και οι ελληνική πρακτική επιδοτήσεων με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν τα παραδείγματα άλλων ευρωπαϊκών χωρών ώστε να γίνει μια σύγκριση με την ελληνική περίπτωση, ενώ στο τέταρτο προτάθηκαν εναλλακτικές πολιτικές για τη βέλτιστη αντιμετώπιση του ακτοπλοϊκού προβλήματος των άγονων γραμμών.

Οι εναλλακτικές αυτές πολιτικές δε βασίζονται σε καμιά ρηξικέλευθη ή καινοτόμο ιδέα που θα λύσει ως δια μαγείας το πρόβλημα των άγονων γραμμών. Απλώς με τις προτάσεις αυτές που αξιοποιούν τη διεθνή εμπειρία και εμπλουτίζουν έτσι την ελληνική περίπτωση, είναι δυνατό να βελτιωθούν σε όρους ποιότητας και αποδοτικότητας των υπηρεσιών οι θαλάσσιες μεταφορές σε νησιά «άγονων» γραμμών.

Το μείζον ζήτημα είναι να μην αυξάνονται κάθε χρόνο οι άγονες / μη εμπορικές γραμμές και άρα και τα ποσά των επιδοτήσεων, πόσο μάλλον για ένα κράτος σαν την Ελλάδα που το έλλειμμα του τακτικού της προϋπολογισμού είναι κάθε χρόνο όλο και μεγαλύτερο. Συνεπώς, οι μη εμπορικές γραμμές, καθώς και το ποσό της επιδότησης αυτών, πρέπει να ορίζονται εκ των προτέρων και έπειτα να προκηρύσσονται ώστε να υποβάλλουν αιτήσεις δρομολόγησης οι ιδιώτες που θα θελήσουν να απασχολήσουν τα πλοία τους σε αυτές τις γραμμές.

Μια άλλη καλή πρακτική θα ήταν κάποιες από τις γραμμές χαμηλής επιβατικής κίνησης να παρεμβάλλονταν υποχρεωτικά σε κάποια από τα επικερδή δρομολόγια ώστε να γίνεται επιδότηση των πρώτων από τα κέρδη των κερδοφόρων γραμμών.

Παράλληλα, με διάφορες μορφές ευελιξίας που θα παράσχονται από το κράτος στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, π.χ. τροποποίηση των δρομολογίων κατά τη διάρκεια του έτους, αλλαγή των πλοίων σε περιόδους χαμηλής επιβατικής κίνησης, οι ζημίες των εταιρειών για τους μήνες χαμηλής επιβατικής κίνησης θα ελαχιστοποιούνται. Από την άλλη, αν το κράτος θέσει κάποιες δικλίδες ασφαλείας (κυρίως προς όφελος των πολιτών), π.χ. να υποχρεώνει τις εταιρείες σε δωδεκάμηνη δρομολόγηση πλοίων με ετήσιες συμβάσεις, θα επιτευχθεί ένα μίνιμουμ ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, ενώ αν δεν παρεμβαίνει στη ρύθμιση των ναύλων και απελευθερωθούν σταδιακά τότε το κόστος αυτών θα μειωθεί.

Σε κάθε περίπτωση και για να λειτουργήσουν οι ως άνω εναλλακτικές πολιτικές θα πρέπει να υπάρχει διαφάνεια σε όλες τις διαδικασίες αλλά και να εγκαθιδρυθεί ένα σύστημα παρακολούθησης / ελέγχου- ενδεχομένως από το ΥΕΝΑΝΠ- ώστε να αποφευχθούν οι όποιες στρεβλώσεις στην αγορά αλλά και οι παράνομες πρακτικές από μέρους των εταιρειών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι προτάσεις – πολιτικές που υποστηρίχτηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο είναι σχετικά αποτελεσματικές στα πλαίσια λειτουργίας ενός κλάδου που καλύπτει και ανάγκες κοινωνικής πολιτικής.

Όλες οι μέχρι τώρα πολιτικές είχαν ως κέντρο το πλοίο. Πυρήνας όμως όλων των εφαρμοστέων πολιτικών θα πρέπει να είναι η συστημική και δικτυακή προσέγγιση (δίκτυο-λιμάνι-εταιρεία-υποστηρικτικές υπηρεσίες-παρακολούθησης στοιχείων κίνησης και οικονομικών δεδομένων-αξιολόγηση-διασφάλιση παροχής

υπηρεσίας) παράλληλα με τη θέσπιση σαφών κριτηρίων διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑ

Βιβλιογραφία

- Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (Απόφαση του Δικαστηρίου 20 Φεβρουαρίου 2001). Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) και λοιποί κατά Administración General del Estado: Ελευθερία στην παροχή υπηρεσιών – Θαλάσσιο καμποτάζ – Όροι για την παραχώρηση και τη συνέχιση της προηγούμενης διοικητικής εξουσίας - Ταυτόχρονη εφαρμογή των μεθόδων θέσπισης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Υπόθεση C-205/99.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανάπτυξη μιας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών: Θαλάσσιες Μεταφορές, Com (85) 90, τελικό 14.03.1985.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Το μέλλον της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας: μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της Κοινοτικής Ναυτιλίας Com (89) 266, τελικό 03.08.1989.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Τροποποιημένη πρόταση για μια Οδηγία του Συμβουλίου για τη σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Εργασίας στην Κοινότητα – αναληφθείσες βαθμίδες ή ομάδες για τους σκοπούς πληροφόρησης και παροχής συμβουλών στους εργαζομένους. COM (91) 345 τελικό 16.09.1991 και COM (91) 345 τελικό/2, 03.12.1991.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: Μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών, Com (99) 317, τελικό 29.06.1999.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Τέταρτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (ακτοπλοΐα), Com (2002) 203, τελικό 24.04.2002.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των

υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), Com (2003) 595, τελικό 22.12.2003.

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας, Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές, Com (2006) 314, τελικό 22.06.2006.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Γαλάζια Βίβλος», Χάρτης για τον καθορισμό των χωρικών υδάτων: Επιτυγχάνοντας κοινές αρχές στην ΕΕ, Com (2008) 791, τελικό 25.11.2008.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Ανακοίνωση και Σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, Com (2009) 10, τελικό 21.01.2009.
- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, εκδόσεις ΤΥΠΩΘΗΤΩ, Αθήνα 2006.
- Lekakou M., Papandreou N., Stergiopoulos, Setting foundations for coastal shipping policy: the case of Greece, (project “The Development of the Domestic Sea Transport System”), Conference Proceedings of IAME, Panama, 13 – 15 November 2002.
- Lekakou M. and Fafaliou I., The historical course of the Greek coastal transport services in the twentieth century and associated policy responses, Archives of Economic History, XV, 1, 127-153, 2003
- Lekakou M., Papandreou N., Stergiopoulos, Setting the rules for the development of a national Maritime Transport System, Proceedings of the International Logistics Congress, pp. 1061-1073, Ismir 2004.
- 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» (ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001).

- Παύλος Μυλωνάς (Οικονομικός Σύμβουλος του Ομίλου της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος), Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου, ανάσα για την ακτοπλοΐα, Εθνική Τράπεζα, Κλαδικές Μελέτες, Ιανουάριος 2009.
- Σαμπράκος Ε., Οικονομική και Πολιτική των Μεταφορών, Παν/κές Σημειώσεις, Πειραιάς 2002.
- Συνέντευξη του κ. Κ. Σοφούλη, ομότιμου καθηγητή του Παν/μιου του Αιγαίου, Έξυπνες λύσεις σε γκρίζο ορίζοντα, στην εφημερίδα «Το Βήμα», 19.07.2009.
- Υπουργείο Αιγαίου, Ανάδοχος Έργου Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, Ινστιτούτο Μεταφορών, «Μελέτη Σκοπιμότητας Εναλλακτικών Λύσεων Οργάνωσης Δικτύου Άγονων Γραμμών», Παραδοτέο 1, Ανάλυση-Τεκμηρίωση της υπάρχουσας κατάστασης, Νοέμβριος 2001.
- Χλωμούδης Κων/νος, Λεκάκου Μαρία, Πάνου Κώστας, Παπαδημητρίου Ευστράτιος, Συριόπουλος Θεόδωρος, Τζαννάτος Ερνέστος, Μεταφορές, Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά, Μελέτη (3) του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2007.

Ηλεκτρονικές Πηγές-Άρθρα

- Γραπτή ερώτηση E-3517/01 από τον Χρήστο Φώλια (PPE-DE) προς την Επιτροπή (8 Ιανουαρίου 2002) Θέμα: Ιταλικές κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. 160 E της 04/07/2002 σ. 0129 – 0130, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:92001E3517:EL:HTML>
- Προφορική Ερώτηση αρ. 59 (H-0164/09) του κ. Δημητρίου Παπαδημούλη, (Ευρωβουλευτή του Συνασπισμού μέχρι και τον Ιούνιο του 09) της περιόδου συνόδου του Απριλίου 2009 προς την Επιτροπή, Θέμα: Κρατικές ενισχύσεις στην ακτοπλοΐα, 24.04.2009, Στρασβούργο, <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20090424+ANN-01+DOC+XML+V0//IT&language=IT&detail=H-2009-0164&query=QUESTION>

- Υπουργείο Αιγαίου, Ο ελληνικός νησιωτικός χώρος,
<http://ftp.ypai.gr/isite/page/1714,1,0.asp?mu=13&cmu=89&thID=0>.
- Υπουργείο Αιγαίου, Επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές συνδέσεις ενδοεπικοινωνίας των νησιών του Αιγαίου και σύνδεσής τους με την ηπειρωτική χώρα με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας,
<http://ftp.ypai.gr/isite/page/1564%2C1%2C0.asp?mu=8&cmu=17&thID=0>.
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Θεσμικό Πλαίσιο θαλασσίων ενδομεταφορών,
<http://www.yen.gr/yen.chnm?prnbr=25199>
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Πράσινη Βίβλος για τη νέα ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική, Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών (Βρυξέλλες, 11 Δεκεμβρίου 2006),
<http://www.yen.gr/wide/yen.chnm?prnbr=30459>
- Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Kyklades News, Στην Κομισιόν....οι άγονες γραμμές, 09.08.2006,
<http://www.kykladesnews.gr/default.asp?pid=4&la=1&nID=309>
- Άρθρο στο ηλεκτρονικό blog του κ. Δημήτρη Παπαδημούλη, (Ευρωβουλευτή του Συνασπισμού μέχρι και τον Ιούνιο του 09), Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με τους ακτοπλόους και οι πρακτικές καρτέλ στο μικροσκόπιο της Κομισιόν, 29.08.2006,
http://www.syn-europe.gr/index.php?cata_id=6&catb_id=&Datain=1132&LID=1
- Άρθρο στο ηλεκτρονικό blog Sea News, Άγονες Γραμμές- Τα νησιά υποφέρουν, 08.01.09,
http://seanewsgr.blogspot.com/2009/01/blog-post_08.html
- Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Καθημερινή, Η «άγωνα γραμμή» των εκατομμυρίων ευρώ, 08.04.2009,
http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_columns_1_08/04/2009_310254
- Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Chios News, Αναδημοσίευση από τα Νέα, Οι επιδοτήσεις για την άγωνα γραμμή, 17.04.2009,
<http://www.chiosnews.com/cn2242009158400.asp>

- Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Εμπρός Νετ «Ανάσταση» Αγούδημου στις άγονες γραμμές, 29.04.2009,
<http://www.emprosnet.gr/Economy/?EntityID=51fb6ef9-ab8a-4ded-92c6-77ef3a4ed03f>
- Άρθρο στην ηλεκτρονική εφημερίδα Καθημερινή, Στον αέρα τα δρομολόγια των άγονων, 31.05.2009,
http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economy_1_31/05/2009_31678_2

Παράρτημα

Συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας από 01/11/2008 έως 31/10/2009 αποκλειστικής αρμοδιότητας υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Α/Α	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΣΕ ΕΥΡΩ
1	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ- Ο/Γ ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΟΥΜΕΛΑ	01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	23.273,68
	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ -ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ - ΚΑΒΑΛΑ	1 δρομ. /εβδ			26.291,19
	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	1 δρομ. /εβδ			26.291,19
2	ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	4 δρομ. /εβδ ΕΚΤΟΣ 15/06 - 13/09	Ε/Γ-Ο/Γ ΑΧΙΛΛΕΑΣ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	3.767,84
3	ΠΑΛΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΓΑΥΔΟΣ	2 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΜΑΡΙΑ Ι	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	1.997,67
	ΠΑΛΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΓΑΥΔΟΣ (ΠΑΡΑΤΑΣΗ 01/11-28/02)			01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	1.844,40
4	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	2.669,30
	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ (ΠΑΡΑΤΑΣΗ 01/11- 28/02)	1 δρομ. /εβδ		01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	2.464,50
5	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ -ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ	3 δρομ. /εβδ + 1 δρομ. Εβδ 15/06 - 13/09	Ε/Γ-Ο/Γ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΠ	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	3.049,84
6	Α) ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ Β) ΠΑΛΛΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ ή ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	2 δρομ. /εβδ	Ε/Γ ΠΗΓΑΣΟΣ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	1.000,00
	Α) ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ Β) ΠΑΛΛΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ ή ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ (ΠΑΡΑΤΑΣΗ 01/11-28/02)			01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	1.000,00
7	ΙΕΡΙΣΣΟΣ - Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5 δρομ. /εβδ	Ε/Γ ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Ο ΑΘΩΝΙΤΗΣ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	608,49
	ΙΕΡΙΣΣΟΣ - Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ (ΠΑΡΑΤΑΣΗ 01/11- 28/02)			01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	561,80

Α/Α	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΣΕ ΕΥΡΩ
8	ΔΑΦΝΗ - Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5 δρομ. /εβδ	Ε/Γ ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	332,94
	ΔΑΦΝΗ - Ι. Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ (ΠΑΡΑΤΑΣΗ 01/11- 28/02)			01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	307,40
9	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ -ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΘΗΡΑ	1 δρομ. /εβδ + 1 δρομ. /εβδ 15/06 - 13/09	Ε/Γ-Ο/Γ ΝΤΑΛΙΑΝΑ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	12.003,25
10	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ -ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ (ΚΑΙ ΑΠΟ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ)	2 δρομ. /εβδ + 1 δρομ. /εβδ 15/06 - 13/09	Ε/Γ-Ο/Γ ΝΤΑΛΙΑΝΑ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	8.006,28
11	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ -ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1 δρομ. /εβδ + 1 δρομ. /εβδ 15/06 - 13/09	Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR NAXOS	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	19.613,86
12	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ -ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ ή ΑΙΓΙΑΛΗ	2 δρομ. /εβδ + 1 δρομ. /εβδ 15/06 - 13/09	Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR NAXOS	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	9.914,70
13	ΚΑΣΤΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	5 δρομ. /εβδ.	Ε/Γ ΧΑΝΙΑ 1	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	680,00
	ΚΑΣΤΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ (ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΧΡΙ 28/02)	5 δρομ./εβδ.	Ε/Γ ΚΑΣΤΟΣ	01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	420,00
14	ΚΑΛΑΜΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	7 δρομ/εβδ.	Ε/Γ ΙΩΑΝΝΑ	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	210,00
15	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΣΥΜΗ - ΡΟΔΟΣ	2 δρομ./εβδ.	Ε/Γ-Ο/Γ ΝΤΑΛΙΑΝΑ	01/11/2008 ΕΩΣ 22/06/2009	31.003,74
			Ε/Γ-Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ	23/06/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	
16	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ- ΤΗΛΟΣ- ΡΟΔΟΣ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΔΙΑΓΟΡΑΣ	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	24.786,74
17	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ- ΤΗΛΟΣ- ΡΟΔΟΣ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΔΙΑΓΟΡΑΣ	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	19.929,04
18	ΧΑΝΙΑ - ΤΡΙΖΩΝΙΑ	28 δρομ. /εβδ	Ε/Γ ΚΕΡΑΥΝΟΣ ΙΙ	01/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	25,00
	ΧΑΝΙΑ - ΤΡΙΖΩΝΙΑ (ΠΑΡΑΤΑΣΗ 01/11- 28/02)		Ε/Γ ΙΩΑΝΝΑ Ε/Γ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	01/11/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	20,00
19	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR NAXOS	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	2.117,46

Α/Α	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΣΕ ΕΥΡΩ
20	ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΡΟΣ- ΝΑΞΟΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΑ – ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ – ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1 δρομ. /εβδ ΕΚΤΟΣ 15/06 - 13/09	Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR NAXOS	01/11/2008 ΕΩΣ 31/10/2009	12.891,60
21	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΠΟΡΦΥΡΟΥΣΑ	04/12/2008 ΕΩΣ 28/02/2009	6.800,00
22	ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	19/02/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	22.171,84
23	ΛΑΥΡΙΟ - ΣΙΓΡΙ - ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	19/02/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	30.558,56
24	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1 δρομ. /εβδ ΕΚΤΟΣ 22/06 - 06/09	Ε/Γ-Ο/Γ ΛΙΣΣΟΣ	18/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	34.500,00
25	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ -ΣΙΦΝΟΣ - ΜΗΛΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ -ΘΗΡΑ	2 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΚΟΡΑΗΣ	27/03/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	17.500,00
26	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	4 δρομ. /εβδ ΕΚΤΟΣ 06/07 - 06/09	Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΟΣ ΙΙ	25/02/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	6.146,55
27	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ / ΚΑΣΤΕΛΛΙ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ	25/02/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	37.400,00
	ΓΥΘΕΙΟ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	1 δρομ. /εβδ		25/02/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	9.600,00
	ΚΑΣΤΕΛΛΙ/ ΡΕΘΥΜΝΟ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΓΥΘΕΙΟ	1 δρομ. /εβδ		25/02/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	11.100,00
	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ / ΚΑΣΤΕΛΛΙ	1 δρομ. /εβδ		25/02/2009 ΕΩΣ 31/10/2009	37.400,00
	ΚΑΛΑΜΑΤΑ- ΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΛΙ -ΡΕΘΥΜΝΟ	1 δρομ. /εβδ		15/06/2009 ΕΩΣ 13/09/2009	15.400,00
28	ΛΑΥΡΙΟ - ΜΕΣΤΑ - ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	1 δρομ. /εβδ	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	10/06/2009 ΕΩΣ 13/09/2009	28.500,00
	ΣΥΝΟΛΟ				494.158,86

Επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές γραμμές με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας αρμοδιότητας διεύθυνσης μεταφορών υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής περιόδων 1/11/2008 έως 31/10/2009 και μετέπειτα.

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
1	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ-ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	4 δρομολόγια την εβδομάδα τις εργάσιμες ημέρες 2 δρομολόγια / μήνα (μεταφορά καυσίμων και οχηρών φορτίων) από 1/3/07 έως 31/10/09	232	1.570,49 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ ΙΙΙ»	364.353,68
2	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	7.744,16 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ"	1.610.785,28
3	ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΜΑΡΑΘΙ-ΛΕΙΨΟΙ και επιστροφή	Σύμβαση τριετής έως 31/10/09. 1 δρομολόγιο / εβδομάδα και ένα επιπλέον από 1/6 έως 30/9. Με ανάθεση ένα (1) επιπλέον δρομολόγιο από 22/11/07 έως 29/2/08. Ο διαγωνισμός διεξήχθη 8/1/08. Νέα σύμβαση έως 31/10/08. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Από 4/3/09 2 δρομ./εβδ με τη νέα σύμβαση.	52 104	747,33 € 866,00 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΛΑΜΠΗ ΙΙ"	128.925,16

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
4	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	1.083,10 €	Ε/Γ- Δ/Ρ "ΠΑΤΜΟΣ ΣΤΑΡ"	225.284,80
5	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	1.169,74 €	Ε/Γ - Δ/Ρ "ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ" Αντικαταστάθηκε με νέο πλοίο κατηγορίας 1 το Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΝΝΑ ΕΞΙΠΡΕΣ" με αναπροσαρμογή του μισθώματος σε 1080 € από 17/5/07 έως 31/10/2014	121.652,96
6	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	541,55 €	Ε/Γ-Δ/Ρ «ΜΑΝΙΑΪ»	112.642,40
7	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09	156	3.790,85 €	Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ»	591.372,60
8	ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/09	104	1.299,72 €	Ε/Γ-Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ"	135.170,88
9	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. Σύμβαση έως 31/8/2010.	104	16.490,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού. 31/10/07. Παρατάθηκε η σύμβαση έως 29/2/08. Νέα σύμβαση έως 31/8/2010.	1.714.960,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
10	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ(ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα. Επαναπροκηρύχθηκε ο άγονος διαγωνισμός της 16-3-07 στις 25/5/07. Νέος διαγωνισμός 8/1/08. Σύμβαση έως 31/8/10.	156	7.490,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΠΡΩΤΕΥΣ" έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού 31/10/07. Παρατάθηκε η σύμβαση έως 29/2/08. Νέα σύμβαση έως 31/8/2010.	1.168.440,00
11	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 (2) δρομολόγια την ημέρα, με υποχρέωση εκτέλεσης άλλων (2) μη επιδοτούμενων από 1/6-31/10. Διάρκεια σύμβασης 1/3/07 έως 31/10/09.	730	628,19 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ»	458.578,70
12	ΘΗΡΑΣΙΑ- ΘΗΡΑ και επιστροφή	5 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/2007 έως 31/10/09	260	1.126,42 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ "ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ"	292.869,20
13	ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΙΝΑΡΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/07. Παράταση σύμβασης έως 29/2/08. Τροποποίηση σύμβασης από 28/2/08 έως 31/10/2014.	52	400 €	Α/Κ-Π/Κ «ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» Υποβλήθηκε δήλωση αντικατάστασης του πλοίου με νέο το Ε/Γ ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ Ν. Νάξου 136.	20.800,00
14	ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΤΗΛΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 8/6/07 έως 31/10/09 και ένα επιπλέον 15/6 έως 15/9 κάθε έτους χωρίς επιδότηση.	52	4.581,51 €	Ε/Γ -Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ"	238.238,52

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
15	ΞΗΡΟΚΑΜΠΙΟΣ ή ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΡΟΥ-ΜΥΡΤΙΕΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	3 δρομολόγια / εβδομάδα	156	704,01 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΠΡΙΝΣΕΣΣ ΜΑΡΙΑ". Αντικαταστάθηκε από 25/5/07 με νέο πλοίο κατηγορίας Ι Ε/Γ-Δ/Ρ "ΑΝΝΑ ΕΞΙΠΡΕΣ" με αναπροσαρμογή του μισθώματος σε 650 €. Διάρκεια σύμβασης έως 31/10/2014	109.825,56
16	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	15.488,33 €	Ε/Γ-Ο/Γ BLUE STAR ΝΑΞΟΣ	1.610.786,32
17	ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ	3 δρομ/εβδομάδα. Διεξήχθη διαγωνισμός 8/1/08. Σύμβαση από 19/5/08 έως 31/8/2010.	156	4.000,00 €	Ε/Γ ΣΗ ΣΤΑΡ Ν.Π 10728	624.000,00
	ΣΥΝΟΛΟ (Α)					9.528.686,06
	ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ ΓΙΑ 2008 - 09	2%				190.573,72
	ΣΥΝΟΛΟ (Β)					9.719.259,78
	Οι ανωτέρω 17 συμβάσεις λήγουν 31/10/09 και μετέπειτα.					
18	ΨΑΡΑ - ΧΙΟΣ	6 δρομολόγια / εβδομάδα και 2 δρομ. / μήνα για μεταφορά καυσίμων. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2011. Διαγωνισμός 30-6-08.	336	6.323,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ κατ. 4	2.124.528,00
19	ΨΑΡΑ - ΒΟΛΙΣΣΟΣ	2 δρομολόγ./εβδομάδα μόνο τη θερινή περίοδο 1/6-30/9. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2011. Διαγωνισμός 30-6-08.	18	2.905,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ κατ. 4	52.290,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
20	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ - ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ	5 δρομολόγια / εβδομάδα. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2011. Διαγωνισμός 30-6-08.	260	5.162,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ κατ. 4	1.342.120,00
21	ΛΕΒΙΘΑ - ΠΑΤΜΟΣ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα. Σύμβαση από 1/11/08 έως 31/10/2009. Διαγωνισμός 30-6-08.	52	540,00 €	Α/Κ ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΕΒΙΘΟΥ κατ. 5	28.080,00
	ΣΥΝΟΛΟ (Γ)					3.547.018,00
	Οι ανωτέρω 4 συμβάσεις υπεγράφησαν 1/11/08 μετά από διαγωνισμό που διεξήχθη στις 30-6-08.					
22	ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	6 δρομολόγια / εβδομάδα και 2 δρομ. / μήνα για μεταφορά καυσίμων. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	336	2.708,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ ΑΙΟΛΙΣ κατ. 5	909.888,00
23α	ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20ης Νοεμβρίου 2006. Εκκρεμούσε στο ελεγκτικό συνέδριο. Υπεγράφη η σύμβαση 29/01/08 με τη ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε. έως 31/10/08. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	10 42	23096 29000	Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ μέχρι 10/6/07. Από 11/6/07 το Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ έως 12/12/07. Από 29/1/08 με επιδότηση έως 8/2/09. Από 12/2/09 έως 12/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ή ΠΗΓΑΣΟΣ. Από 16/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ έως 16/5/09. Από 17/5/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ με ανάθεση.	1.448.960,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
23β	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20ης Νοεμβρίου 2006. Εκκρεμούσε στο ελεγκτικό συνέδριο. Υπεγράφη η σύμβαση 29/01/08 με τη ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε. έως 31/10/08. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	10 42	23096 30000	Ε/Γ-Ο/Γ ΠΗΝΕΛΟΠΗ μέχρι 10/6/07. Από 11/6/07 το Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ έως 12/12/07 άνευ επιδότησης. Από 29/1/08 με επιδότηση έως 8/2/09. Από 12/2/09 έως 12/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ή ΠΗΓΑΣΟΣ. Από 16/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ έως 16/5/09. Από 17/5/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ με ανάθεση.	1.490.960,00
23γ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-(ΧΙΟΣ-ΣΑΜΟΣ)	1δρομ/γιο/εβδομάδα και επιπλέον 1 δρομολόγιο από 15/6 έως 15/9 χωρίς επιδότηση. Εκκρεμούσε στο ελεγκτικό συνέδριο. Υπεγράφη η σύμβαση 29/1/08 με τη ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ Ν.Ε. Παρατάθηκε έως 28/2/09. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	10 42	24000 (25.196) € 35000	Ε/Γ-Ο/Γ "ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ" από 12/6/07 έως την ολοκλήρωση του διαγωνισμού της 20/11/06. Το δρομολόγιο εκτελείτο ελεύθερο από 1/10-12/12/07. Από 29/1/08 με επιδότηση έως 8/2/09. Από 12/2/09 έως 12/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ή ΠΗΓΑΣΟΣ. Από 16/4/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ έως 16/5/09. Από 17/5/09 Ε/Γ-Ο/Γ ΘΕΟΦΙΛΟΣ με ανάθεση.	1.721.960,00
24	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΕΥΔΗΛΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	1δρομ/γιο/εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	52	37.000 €	Ε/Γ-Ο/Γ κατ.5	1.924.000,00
25	ΑΛΕΞ/ΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα για 8 μήνες. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	34	80.000,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ κατ. 5	2.720.000,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
26	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΙΓΡΙ-ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/6 έως 30/9 κάθε έτους. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2010.	18	87.500,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" Ν. Ρ. 40 κατ. 3	1.575.000,00
27	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 13-4-09.	156	1.857,00 €	Ε/Γ - Δ/Ρ "BLUE VELVET" κατ. 1	289.692,00
28	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 13-4-09.	156	1.663,00 €	Ε/Γ - Δ/Ρ "BLUE VELVET" κατ. 1	259.428,00
29	ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ - ΤΡΑΠΑΛΟΥ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2012.	156	1.230,00 €	Ε/Γ-Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ" Ν. Σ. 350 κατ. 3	191.880,00
30	ΝΙΣΥΡΟΣ – ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2014.	208	765,00 €	Ε/Γ - Δ/Ρ "ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ" κατ. 2	159.120,00
31	ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα όλο το χρόνο σε συνέχεια δρομολογίων ΠΕΙΡΑΙΑ - ΜΗΛΟΥ - ΘΗΡΑΣ με ανάθεση από 3/11/08. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	104	42.680,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ "ΜΙΛΕΝΑ" κατ. 5 Από 11/6/09 Ε/Γ - Ο/Γ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. με μίσθωμα 41.750 € / δρομ.	4.438.720,00
32	ΘΗΡΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα σε συνέχεια δρομολογίων από Πειραιά με ανάθεση από 3/11/08. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	104	44.880,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ "ΡΟΔΑΝΘΗ" ή "ΜΑΡΙΝΑ" κατ. 5 Από 27/3/09 Ε/Γ - Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗΣ	4.667.520,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
33	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ (ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 15/5 έως 15/10 κάθε έτους. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2020.	22	10.000,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ "ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ" Ν. Ρ. 38 κατ. 2	220.000,00
34	ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ και επιστροφή	1 δρομολόγιο/εβδομάδα σε συνέχεια δρομολογίου από ΠΕΙΡΑΙΑ προς ΡΟΔΟ. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2010.	52	26.250,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" Ν.Ρ. 40 κατ. 3	1.365.000,00
35	ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. Άγονος.	208	1.035,00 €	Ε/Γ-Δ/Ρ "ΝΗΣΟΣ ΧΑΛΚΗ" και "ΕΞΙΠΡΕΣ ΝΙΚΟΣ" κατ. 5 με ανάθεση	215.280,00
36	ΚΑΣΟΣ-ΦΟΙΝΙΚΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα με παραμονή στο ΦΟΙΝΙΚΙ έξι (6) ώρες. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2009.	208	782,00 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΑΘΗΝΑ" Ν. Ρ. 209 κατ. 5	162.656,00
37	ΔΙΑΦΑΝΙ-ΠΗΓΑΔΙΑ(ΚΑΡΠΑΘΟΥ) και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2010.	208	850,00 €	Ε/Γ-Τ/Ρ "ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ" κατ. 5	176.800,00
38	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	104	8.377,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2	871.208,00
	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα	52	8.377,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι" κατ. 2	435.604,00
39	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο Λαύριο	1 δρομολόγιο / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	52	13.659,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2	710.268,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ και επιστροφή με ελεύθερη προσέγγιση στο ΛΑΥΡΙΟ	2 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	104	13.659,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι" κατ. 2	1.420.536,00
40	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή	3 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	156	23.129,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2	3.608.124,00
41	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	52	23.129,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2	1.202.708,00
42	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ και επιστροφή	2 δρομολόγια / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	108	27.501,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ ΙΙ" κατ. 2	2.970.108,00
43	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ και επιστροφή	1 δρομολόγιο / εβδομάδα με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	52	27.537,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ-Τ/Χ "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ Ι" κατ. 2	1.431.924,00
44	ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΑΝΔΡΟΣ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	52	8.377,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ "ΑΡΤΕΜΙΣ" κατ. 3 από 22-6-09. (7.499,00 €)	435.604,00
	ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΚΕΑ - ΛΑΥΡΙΟ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα	52	13.659,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ "ΑΡΤΕΜΙΣ" κατ. 3 από 22-6-09. (12.440,00 €)	710.268,00
	ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΝΑΞΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΣΥΡΟΣ	2 δρομολόγια / εβδομάδα	52	23.129,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ "ΑΡΤΕΜΙΣ" κατ. 3 από 22-6-09. (21.149,00 €)	1.202.708,00
	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα	52	27.501,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ "ΑΡΤΕΜΙΣ" κατ. 3 από 22-6-09. (25.190,00 €)	1.430.052,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
	ΣΥΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα	52	30.257,00 €	Ε/Γ - Ο/Γ "ΑΡΤΕΜΙΣ" κατ. 3 από 22-6-09. (27.850,00 €)	1.573.364,00
45	ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ και επιστροφή	6 δρομολόγια / εβδομάδα από 1/3/07 έως 31/10/08. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	312	5.936,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ" κατ. 5 με ανάθεση	1.852.032,00
	ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΘΗΡΑ - ΙΟΣ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1 δρομολόγιο / εβδομάδα από 1/6 έως 30/9. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. Άγονος.	16	5.829,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ" κατ. 5 με ανάθεση	93.264,00
46	ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ- ΙΟΣ και επιστροφή	4 δρομολόγια / εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. Άγονος.	208	9.660,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ 5 κατ.	2.009.280,00
47	ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ-ΘΗΡΑ	3 δρομολόγια / εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. Άγονος.	156	3.710,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ 5 κατ.	578.760,00
48	ΘΗΡΑ-ΙΟΣ-ΑΜΟΡΓΟΣ-ΘΗΡΑ Θερινή περίοδο μόνο από 1/6 έως 31/08	1 δρομολόγιο / εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09. Άγονος.	12	7.797,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ 5 κατ.	93.564,00
49	ΘΗΡΑΣΙΑ-ΟΙΑ ΘΗΡΑΣ (Ρίβα- Κόρφος- Αμμούδι) και επιστροφή	3 δρομολόγια / ημέρα. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2010.	1095	122,00 €	Ε/Γ "ΘΗΡΑΣΙΑ" Ν. Θήρας 24 κατ. 5	133.590,00
50	ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ ή ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ και επιστροφή	2 δρομ/εβδομάδα από 1/11 έως 31/3 και ένα (1) από 1/4 έως 30/10 με υποχρέωση εκτέλεσης ενός επιπλέον δρομολογίου με ανάθεση. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	72	21.700,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ "ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ" κατ. 1 ή 2	1.562.400,00
51	ΘΥΜΑΙΝΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ και επιστροφή	10 δρομ/εβδομάδα. Διαγωνισμός 20-10-08. Σύμβαση από 4-3-09 έως 31-10-2020.	520	217,00 €	Ε/Γ "ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ" Ν. Σ. 965 κατ. 1	112.840,00
52	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ και επιστροφή	2 δρομολόγια/εβδομάδα. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	104	2.490,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ κατ. 5	258.960,00

Α/Α	ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΑΠΑΝΗ (σε ευρώ)
53	ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΤΗΛΟΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ	2 δρομ/εβδομάδα από 1/11 έως 31/3 και ένα (1) από 1/4 έως 30/10 με υποχρέωση εκτέλεσης ενός επιπλέον δρομολογίου με ανάθεση από 22/12/08. Νέος Διαγωνισμός 11/3/09.	72	14.900,00 €	Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ "ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ" κατ. 1 ή 2	1.072.800,00
	ΣΥΝΟΛΟ (Α)					49.706.830,00
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (Β+Γ+Δ)					62.973.107,78

Αναπροσαρμογή ποσών με βάση τον προβλεπόμενο ρυθμό μεταβολής του δείκτη τιμών καταναλωτή 5% για τα επόμενα έτη.

2009	62.973.107,78	1,05
2010	66.121.763,17	
2011	69.427.851,33	
2012	72.899.243,90	
2013	76.544.206,09	
2014	80.371.416,39	
2015	84.389.987,21	
2016	88.609.486,57	
2017	93.039.960,90	
2018	97.691.958,95	
2019	102.576.556,90	
2020	107.705.384,74	
2021	113.090.653,98	