

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ

Γκρίντζαλη Κωνσταντίνα

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του

Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων

για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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 όλο το κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΔΗΛΩΣΗ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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:

- κ. Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων)
- κ. Παρδάλη Αγγελική
- κ. Χλωμούδης Κωνσταντίνος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους αξιότιμους καθηγητές μου που είχα την τιμή να γνωρίσω και να διδαχτώ γνώσεις και παιδεία από αυτούς, πέρα των βασικών μου σπουδών. Θέλω όμως, ιδιαιτέρως να ευχαριστήσω τον καθηγητή αξιότιμο κύριο Ευστράτιο Παπαδημητρίου για την ανάθεση της διπλωματικής μου εργασίας και την πολύτιμη καθοδήγηση και επίβλεψη σε σχέση με αυτήν.

Επίσης, οφείλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για τη συμπαράσταση και την ενθάρρυνση που μου προσέφεραν και προσφέρουν αλλά και όλους όσους βοήθησαν έμπρακτα και ψυχικά για την ολοκλήρωση της συγκεκριμένης εργασίας.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑ COPYRIGHT	I
ΔΗΛΩΣΗ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	II
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	III
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	VII
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	X
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	XI
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ	XI
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
ABSTRACT.....	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	5
1.1 Γενικά Χαρακτηριστικά της Ναυτιλίας	5
1.2 Η θαλάσσια μεταφορά και οι διακρίσεις της	7
1.3 Ποιοτικά χαρακτηριστικά της θαλάσσιας μεταφοράς	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ.....	10
2.1 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων και ακτοπλοΐα	10
2.2 Ιστορική Αναδρομή.....	11
2.3 Η έννοια της ζήτησης των μεταφορικών υπηρεσιών	14
2.3.1 Γενικά χαρακτηριστικά ακτοπλοϊκής ζήτησης.....	15
2.3.2 Οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών	16
2.4 Η έννοια της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών	20
2.4.1 Προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς	21
2.4.2 Διαρθρωτικά Χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.....	23
2.5 Θεσμικό – Νομοθετικό Πλαίσιο	24
2.5.1 Ευρωπαϊκό Θεσμικό πλαίσιο.....	25
2.5.2 Ελληνικό Θεσμικό Πλαίσιο.....	29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	34
3.1 Η συμβολή της ελληνικής ακτοπλοΐας.....	34
3.2 Χαρακτηριστικά ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς.....	40
3.3 Το ακτοπλοϊκό πρόβλημα	42
3.4 Το ακτοπλοϊκό Ζήτημα του Αιγαίου.....	43
3.5 Στόλος	44
3.5.1 Ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος.....	45
3.6 Η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα σήμερα.....	48
3.7 Το υφιστάμενο ακτοπλοϊκό δίκτυο	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ.....	55
4.1 Τήνος.....	55
4.2 Παρουσίαση των δρομολογίων της Τήνου	56
4.3. Οι εταιρείες και τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην Τήνο.....	61
4.4 Στατιστικά στοιχεία της κίνησης των γραμμών της Τήνου	67
4.5 Οι λιμενικές εγκαταστάσεις	75
4.5.1 Γενικά για τους λιμένες	75
4.5.2 Οι Λιμένες της Τήνου.....	76
4.5.3 Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε.	79
4.5.4 Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.....	81
4.5.4 Το Λιμάνι της Σύρου	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : Η ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ	84
5.1 Ερωτηματολόγια –Μεθοδολογία	84
5.2. Η γραμμή Τήνου – Ραφήνας	86
5.2.1 Η γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας.....	86
5.2.2. Η γραμμή Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας.....	97
5.3 Η γραμμή Ε/Γ- Ο/Γ Τήνου - Πειραιά.....	107

5.4. Η γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Σύρου.....	118
5.5 Ταξιδιωτικοί πράκτορες της Τήνου	127
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	134
6.1 Συμπεράσματα	134
6.2 Προοπτικές.....	139
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	143
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	148
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	151

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.1: Η εποχικότητα στην ακτοπλοΐα.....	17
Διάγραμμα 3.1: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010.....	44
Διάγραμμα 4.1: Αφιξοαναχωρήσεις πλοίων στο λιμένα της Τήνου για τα έτη 2012, 2013 για το Α' εξάμηνο 2014.....	70
Διάγραμμα 4.2: Διακίνηση επιβατών στο λιμένα της Τήνου από το 2006 – 2013....	71
Διάγραμμα 5.1: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας.....	86
Διάγραμμα 5.2: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας.....	87
Διάγραμμα 5.3: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής.....	87
Διάγραμμα 5.4: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας.....	88
Διάγραμμα 5.5: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της υπό εξέταση γραμμής.....	88
Διάγραμμα 5.6: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνα...	89
Διάγραμμα 5.7: Συχνότητα χρησιμοποίησης της συγκεκριμένης γραμμής.....	90
Διάγραμμα 5.8: Οι παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση επιλογής της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας	92
Διάγραμμα 5.9: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη χρόνου.....	93
Διάγραμμα 5.10: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη άνεσης.....	93
Διάγραμμα 5.11: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη συχνότητας δρομολογίων.....	94
Διάγραμμα 5.12: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη ασφάλειας.....	95
Διάγραμμα 5.13: Αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Έξω Λιμάνι»).	95
Διάγραμμα 5.14: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας σε σχέση με τα εισιτήρια.....	96
Διάγραμμα 5.15: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου – Ραφήνας.....	98

Διάγραμμα 5.16: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής.	98
Διάγραμμα 5.17: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της γραμμής E/Γ T/X Τήνου - Ραφήνας.....	99
Διάγραμμα 5.18: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της γραμμής E/Γ T/X Τήνου – Ραφήνας.....	99
Διάγραμμα 5.19: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής E/Γ T/X Τήνου – Ραφήνας.....	100
Διάγραμμα 5.20: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής E/Γ T/X Τήνου – Ραφήνας..	101
Διάγραμμα 5.21: Συχνότητα χρησιμοποίησης της συγκεκριμένης γραμμής με E/Γ ταχύπλοο.....	102
Διάγραμμα 5.22: Οι παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση επιλογής της γραμμής E/Γ T/X Τήνου – Ραφήνας.....	103
Διάγραμμα 5.23: Αξιολόγηση της γραμμής E/Γ T/X Τήνου - Ραφήνας από άποψη χρόνου.....	104
Διάγραμμα 5.24: Αξιολόγηση της γραμμής E/Γ T/X Τήνου - Ραφήνας από άποψη άνεσης.....	104
Διάγραμμα 5.25: Αξιολόγηση της γραμμής E/Γ T/X Τήνου - Ραφήνας από άποψη συχνότητας δρομολογίων.....	105
Διάγραμμα 5.26: Αξιολόγηση της υπό μελέτη γραμμής από άποψη ασφάλειας.....	106
Διάγραμμα 5.27: Η αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Μέσα Λιμάνι»).....	107
Διάγραμμα 5.28: Η αξιολόγηση του αντιτίμου της γραμμής E/Γ T/X Τήνου – Ραφήνας... ..	107
Διάγραμμα 5.29: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής E/Γ- ΟΓ Τήνου – Πειραιά.....	108
Διάγραμμα 5.30: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής E/Γ- ΟΓ Τήνου – Πειραιά.....	108
Διάγραμμα 5.31: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της γραμμής E/Γ- ΟΓ Τήνου – Πειραιά.....	109
Διάγραμμα 5.32: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής.....	109
Διάγραμμα 5.33: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής E/Γ – Ο/Γ Τήνου –Πειραιά.....	110

Διάγραμμα 5.34: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά.....	111
Διάγραμμα 5.35: Συχνότητα χρησιμοποίησης της συγκεκριμένης γραμμής.....	112
Διάγραμμα 5.36: Οι παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση επιλογής της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά.....	113
Διάγραμμα 5.37: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη χρόνου.....	114
Διάγραμμα 5.38: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη άνεσης.....	114
Διάγραμμα 5.39: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη συχνότητας δρομολογίων.....	115
Διάγραμμα 5.40: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη ασφάλειας.....	116
Διάγραμμα 5.41: Αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Εξω Λιμάνι»).....	116
Διάγραμμα 5.42: Η αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά σε σχέση με τα εισιτήρια.....	117
Διάγραμμα 5.43: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου.....	118
Διάγραμμα 5.44: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής.....	119
Διάγραμμα 5.45: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου.....	119
Διάγραμμα 5.46: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου.....	120
Διάγραμμα 5.47: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου.....	120
Διάγραμμα 5.48: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου..	121
Διάγραμμα 5.49: Συχνότητα χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου.....	122
Διάγραμμα 5.50: Οι παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση επιλογής της συγκεκριμένης γραμμής.....	123

Διάγραμμα 5.51: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου από άποψη χρόνου.....	123
Διάγραμμα 5.52: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου από άποψη άνεσης.....	124
Διάγραμμα 5.53: Αξιολόγηση της συγκεκριμένης γραμμής από άποψη συχνότητας δρομολογίων.....	125
Διάγραμμα 5.54: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Σύρου από άποψη ασφάλειας.....	125
Διάγραμμα 5.55: Η αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Εξω Λιμάνι»).....	126
Διάγραμμα 5.56: Η αξιολόγηση του κόμιστρου της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου.....	126
Διάγραμμα 5.57: Η αξιοπιστία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Τήνο – Ραφήνα.....	128
Διάγραμμα 5.58: Η αξιοπιστία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Τήνο – Πειραιά.....	129
Διάγραμμα 5.59: Η ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών από τις Ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Τήνο.....	129
Διάγραμμα 5.60: Η τιμή του εισιτηρίου για τους επιβάτες και για τα οχήματα – Ε.Ι.Χ.....	131
Διάγραμμα 5.61: Ο ναύλος σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.....	131

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.1: Μέσος Όρος Ηλικίας Πλοίων (σε έτη).....	47
Πίνακας 3.2: Αριθμός γραμμών ελεύθερης δρομολόγησης και Δημόσιας Υπηρεσίας.....	54
Πίνακας 4.1: Απόσπασμα δηλώσεων τακτικής επιβατηγών πλοίων περιόδου 1/11/2013 – 31/10/2014.....	57
Πίνακας 4.2: Τα δρομολόγια που συνδέουν την Τήνο με την ηπειρωτική Ελλάδα και τη Σύρο, 2014.....	59
Πίνακας 4.3: Χρονική διάρκεια δρομολογίων.....	61

Πίνακας 4.4: Κατάπλοι και απόπλοι Ε/Γ Ο/Γ και Φ/Γ Ο/Γ πλοίων, διακινηθέντες επιβάτες και μεταφερθέντα τροχοφόρα, κατά γραμμή του λιμένα Τήνου έτους 2012.....	69
Πίνακας 4.5: Αριθμός πλοίων που προσέγγισαν τους λιμένες της Τήνου.....	70
Πίνακας 4.6: Στατιστικά στοιχεία διακίνησης επιβατών των γραμμών της Τήνου για το 2013 και το Α΄ εξάμηνο του 2014.....	72
Πίνακας 4.7: Στατιστικά στοιχεία διακίνησης οχημάτων των γραμμών της Τήνου για το έτος 2013 και το Α΄ εξάμηνο του 2014.....	73
Πίνακας 4.8: Δρομολόγια ΚΤΕΛ Αττικής Αθήνα – Ραφήνα.....	82
Πίνακας 5.1: Βαθμολογία παραγόντων που επηρεάζουν την επιλογή της γραμμής...	91

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 4.1: Τα πλοία της εταιρείας Fast Ferries που δρομολογούνται στη γραμμή της Τήνου, Θεολόγος Π. και Αικατερίνη Π.	63
Εικόνα 4.2: Το πλοίο της εταιρείας Golden Star Ferries, Super Ferry II.....	63
Εικόνα 4.3: Τα πλοία Blue Star Ithaki και Blue Star Naxos της εταιρείας Blue Star Ferries.....	65
Εικόνα 4.4: Το Ε/Γ Τ/Χ που εξυπηρετεί τη γραμμή της Τήνου, Flying Cat 4, της εταιρείας HellenicSeaWays.....	66
Εικόνα 4.5: Το Ε/Γ Τ/Χ SuperJet της εταιρείας SeaJets.....	66
Εικόνα 4.6: Τα πλοία της NEL Lines, Aqua Jewel και Aqua Spirit που εκτελούν τα τοπικά ενδοκυκλαδικά δρομολόγια.....	67

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 4.1: Απόσπασμα χάρτη του Λιμένα της νήσου Τήνου.....	77
---	----

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία ως σκοπό έχει να μελετήσει την ακτοπλοϊκή σύνδεση της νήσου Τήνου με την ηπειρωτική Ελλάδα και τη πρωτεύουσα του Νομού στον οποίο υπάγεται, τη Σύρο . Πιο συγκεκριμένα, αντικείμενο της μελέτης αποτελούν οι γραμμές Τήνου – Ραφήνας, Τήνου – Πειραιά και Τήνου - Σύρου. Υπήρξαν τέσσερις περιπτώσεις προς ανάλυση, οι χρήστες των Ε/Γ-Ο/Γ της γραμμής Τήνου - Ραφήνας και οι χρήστες των Ε/Γ Τ/Χ πλοίων της ίδιας γραμμής, οι χρήστες του Ε/Γ-Ο/Γ της γραμμής Τήνου – Πειραιά και οι χρήστες των Ε/Γ – Ο/Γ της τοπικής γραμμής Τήνου - Σύρου.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με ερωτηματολόγια στα οποία απάντησαν τα μέλη των ομάδων χρηστών κατόπιν συνέντευξης και ερωτηματολογίου. Επίσης, πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του νησιού. Επίσης, αναζητήθηκαν πρόσφατα στοιχεία από τις Λιμενικές και τοπικές αρχές.

Πέραν του βασικού αυτού σκέλους στην εργασία γίνονται αναφορές για την ναυτιλία και τα χαρακτηριστικά των θαλάσσιων μεταφορών, για την ακτοπλοΐα και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης, της προσφοράς και δεν θα μπορούσε να παραληφθεί το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο αυτή λειτουργεί. Επίσης, περιγράφεται ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος, παρουσιάζεται η ελληνική κατάσταση όπως έχει διαμορφωθεί και το υφιστάμενο ακτοπλοϊκό δίκτυο.

ABSTRACT

This diploma thesis aims to study the ferry connections of Tinos Island with mainland Greece and the capital of the Prefecture of Cyclades, Syros. More specifically, object of this study are the lines of Tinos- Rafina, Tinos - Piraeus and Tinos-Syros.

There have been four cases for analysis. Users of passenger vehicle ferries from Tinos to Rafina and users of passenger catamaran ferries in the same route, users of vehicle passenger ferry for Tinos-Piraeus line and users of passenger vehicle ferries from Tinos to Syros.

The research was conducted with questionnaires and interviews to the members of the specific routes. Also interviews and questionnaires were conducted to travel agents on the island. Furthermore, recently searched items by port and local authorities.

Beyond all above, references for the shipping and the characteristics of maritime transport were made, for the coastal navigation and features of demand, supply and ofcourse the institutional framework in which it operates. Also, it is presented how the Greek situation has been formed and the existing ferry network.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ακτοπλοΐα αποτελεί μέρος της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (N.M.A. – Short Sea Shipping) και ειδικά στην Ελλάδα είναι πολύ ανεπτυγμένη λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας, με τις εκτεταμένες ακτογραμμές (14.854χλμ) και το μεγάλο αριθμό μικρών και μεγάλων νησιών, τα οποία αποτελούν το 19% του ελληνικού εδάφους και στα οποία κατοικεί το 14% του πληθυσμού. Επιπλέον, αποτελεί βασικό συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη και διατήρηση της διασύνδεσης και της κοινωνικής συνοχής με τα ελληνικά νησιά, τα οποία δεν έχουν άλλη δυνατότητα διασυνδέσεως τους με την υπόλοιπη Ελλάδα, παρά μόνο μέσω των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Μια τέτοια περίπτωση είναι και η νήσος Τήνος, η οποία μελετάται στη παρούσα εργασία, η οποία διαθέτει μόνο ακτοπλοϊκή σύνδεση.

Σκοπός της μελέτης είναι να διαπιστωθεί η εξυπηρετικότητα και η λειτουργικότητα της σύνδεσης της Τήνου με την ηπειρωτική Ελλάδα και τη πρωτεύουσα του Νομού των Κυκλάδων στον οποίο υπάγεται καθώς και ο βαθμός ικανοποίησης των χρηστών τους. Επιχειρείται μια προσπάθεια καταγραφής των χαρακτηριστικών της κίνησης των κυρίων γραμμών Τήνου – Ραφήνας, Τήνου – Πειραιά και Τήνου – Σύρου, οι οποίες διεξάγονται με δυο ειδών πλοία (Ε/Γ – Ο/Γ και Ε/Γ Τ/Χ). Μέσω των ερωτηματολογίων και των συνεντεύξεων γίνεται προσπάθεια να εντοπιστούν οι ανάγκες για βελτίωση συγκεκριμένων χαρακτηριστικών της γραμμής και μέσω των θετικών και αρνητικών στοιχείων που θα προκύψουν, μπορούν να αποτελέσουν τη βάση στην οποία θα στηριχθούν οι προτάσεις για βελτιώσεις που πιθανόν θα χρειαστούν.

Αναλυτικότερα, η συγκεκριμένη διπλωματική αποτελείται από έξι κεφάλαια.

Η μελέτη ξεκινά με την ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών του κλάδου της ναυτιλίας και των χαρακτηριστικών που ορίζουν ένα μεταφορικό μέσο επαρκές. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping) και εισαγόμαστε στην ακτοπλοΐα, για την οποία παρουσιάζεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή και αποτυπώνονται τα χαρακτηριστικά της ζήτησης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθώς και οι παράγοντες που την επηρεάζουν. Επιπλέον, παρουσιάζεται η προσφορά, οι προσδιοριστικοί παράγοντες που την επηρεάζουν και τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ακτοπλοΐας και αναλύεται το νομοθετικό - θεσμικό πλαίσιο αυτής τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη συμβολή της ελληνικής ακτοπλοΐας, στα

χαρακτηριστικά της ελληνικής αγοράς καθώς και στον ελληνικό ακτοπλοϊκό στόλο. Επίσης, περιγράφεται η σημερινή κατάσταση της ακτοπλοΐας και το υφιστάμενο δίκτυο. Τέλος, θεωρήθηκε σκόπιμο να αναφερθεί το ακτοπλοϊκό πρόβλημα.

Στο επόμενο κεφάλαιο αναλύεται η ακτοπλοϊκή σύνδεση του νησιού της Τήνου, περιγράφοντας τις εταιρείες και τα πλοία που δραστηριοποιούνται στις υπό μελέτη γραμμές. Περαιτέρω, παρατίθενται ορισμένα στατιστικά στοιχεία για την διακίνηση, επιβατών και οχημάτων στο λιμένα της Τήνου και τέλος γίνεται μια σύντομη περιγραφή των λιμένων ενδιαφέροντος, δηλαδή της Τήνου, του Πειραιά, τη Ραφήνας και της Σύρου.

Στη συνέχεια στο κεφάλαιο πέμπτο παρουσιάζεται η έρευνα, τα ερωτηματολόγια και τα αποτελέσματα αυτής για κάθε γραμμή και για κάθε ομάδα χρηστών. Η μελέτη ολοκληρώνεται με το κεφάλαιο 6, το οποίο συνοψίζει τα αποτελέσματα της έρευνας και παρουσιάζει προοπτικές και βελτιώσεις για την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία ασχολείται με τη μεταφορά μέσω θαλάσσης προϊόντων και προσώπων σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Η χρησιμοποίηση του πλοίου ως μέσο μεταφοράς χρονολογείται εδώ και πολλούς αιώνες, γεγονός σχεδόν αδύνατο καθώς τα $\frac{3}{4}$ της επιφάνειας της γης καλύπτεται από θάλασσα. Η παγκόσμια οικονομία και η εύρυθμη λειτουργία της στηρίζονται στη θαλάσσια μεταφορά.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος του ελέγχου των δυνάμεων της αγοράς προέρχεται από την ίδια την βιομηχανία θαλασσίων μεταφορών. Είναι γεγονός ότι σήμερα τα $\frac{4}{5}$ του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης.

Η κατηγοριοποίηση της ναυτιλίας σε επιμέρους αγορές γίνεται με βάση το μέγεθος και το είδος του φορτίου, τη γεωγραφική περιοχή στην οποία γίνεται η μεταφορά, τον τύπο του πλοίου και τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών. Με βάση το μέγεθος και το είδος του φορτίου διαχωρίζεται σε δυο βασικές κατηγορίες τη ναυτιλία γραμμών (liner shipping) και τη ναυτιλία χύδην φορτίων (bulk shipping). Σχετικά με τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών διακρίνεται σε ποντοπόρο και στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων (short sea shipping). Με βάση το είδος του φορτίου κατηγοριοποιείται σε δυο βασικές κατηγορίες : την επιβατηγό ναυτιλία, η οποία περιλαμβάνει κυρίως την ακτοπλοΐα και την κρουαζιερόπλοια και τη φορτηγό ναυτιλία.

Η σημασία της ναυτιλίας για μια χώρα είναι πολύ μεγάλη, κυρίως από οικονομική άποψη, αφού συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη μέσω της διακίνησης του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλο τον κόσμο, της εισροής συναλλάγματος και της προσφοράς χιλιάδων θέσεων εργασίας. Επίσης, έχει παρατηρηθεί ότι η ναυτιλία κατέχει ένα από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας στην ανάλυση των οικονομικών μεγεθών.

Η ναυτιλία συμβάλει στην ανάπτυξη τόσο του ευρωπαϊκού μεταφορικού έργου όσο και στην οικονομία γενικότερα. Αυτό γίνεται κατανοητό καθώς το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιας μεταφοράς (πάνω από 70% του ευρωπαϊκού και 30% του ενδοκοινοτικού, με πάνω από 1 δισεκατομμύριο τόνους φορτίου να μεταφέρονται), στο εργατικό δυναμικό της ναυτιλίας ανήκουν περίπου 2,5

εκατομμύρια άτομα και οι ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχονται από ευρωπαϊκές εταιρείες κατέχουν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου. (Σαμπράκος, 2008)

Ειδικότερα για τα χώρα μας η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομίας, καθώς η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν ναυτική χώρα με μεγάλη παράδοση και κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου. Η σημασία της γίνεται εύκολα κατανοητή από το γεγονός ότι αποτελεί για την οικονομία μια πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος καθώς και από το γεγονός ότι είναι από τις λίγες χώρες, μπορεί και η μοναδική στην Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία λειτουργεί με ανεξάρτητο υπουργείο για τη χειρισμό των θεμάτων των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλίας.

Γενικότερα θα μπορούσαμε να πούμε ότι η ελληνική ναυτιλία εδώ και πολλά χρόνια αποτελεί ένας από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας και παρουσιάζει πολύ μεγάλη εξέλιξη και ανάπτυξη. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη σε αριθμό πλοίων (Σαμπράκος, 2008).

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας, ειδικά, πέραν της οικονομικής προσφοράς στην εγχώρια οικονομία, προσφέρει μεγάλης σπουδαιότητας και σημασία υπηρεσίες συνδέοντας την χώρα με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και τα εκατοντάδες νησιά του ελληνικού θαλάσσιου χώρου, ένα από τα οποία θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία.

Η ελληνική επιβατηγό ναυτιλία διακινεί επιβάτες, οχήματα (επιβατικά και επαγγελματικά) και προϊόντα διαμέσου του περίπλοκου συστήματος ακτοπλοϊκών διασυνδέσεων μεταξύ λιμένων στην ηπειρωτική Ελλάδα και λιμένων στα νησιά. Αποτελεί ένα δυναμικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο κλάδο προσφοράς υπηρεσιών στην ελληνική οικονομία. Σημειώνεται ότι η συμβολή της στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα περίπου 8,5% τα τελευταία έτη ενώ η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάται στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας και στο 66% της απασχόλησης των νησιών μας, σύμφωνα με μελέτη του IOBE, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Μάλιστα, έχει παρουσιάσει δυναμική πρόοδο τις τελευταίες δεκαετίες με συνεχείς βελτιώσεις του υπάρχοντος στόλου, καθώς αυτή τη στιγμή είναι ο πιο σύγχρονος στην Ευρώπη και υψηλές επενδύσεις για

ναυπήγηση καινούργιων πλοίων (έχουν επενδυθεί περισσότερα από 2 δισεκατομμύρια)¹.

1.2 Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΗΣ

Όπως προαναφέρθηκε το πλοίο χρησιμοποιείται για πολλούς αιώνες ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς διηπειρωτικών ταξιδιών. Σήμερα υπάρχουν πολύ λίγες τέτοιες γραμμές.

Τα ταξίδια με πλοία κατηγοριοποιούνται σε :

- ταξίδια μικρών αποστάσεων με οχηματαγωγά και επιβατικά πλοία και
- στις κρουαζιέρες κατά τις οποίες το πλοίο προσφέρει καταλύματα και ουσιαστικά αποτελεί τον ίδιο τον προορισμό.

Τα οχηματαγωγά και επιβατηγά πλοία προσφέρουν ασφαλείς και αξιόπιστες υπηρεσίες για θαλάσσιες μεταφορές και λειτουργούν σε μικρές θαλάσσιες αποστάσεις, όπως οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις ή ο διάπλους πορθμών. Η μεταφορά στη κατηγορία αυτή αποτελεί σε αρκετές περιπτώσεις και τη μοναδική δυνατότητα μετακίνησης, όπως στη περίπτωση νησιών που δεν έχουν αεροδρόμιο. Στη περίπτωση αυτή τα επιβατηγά πλοία παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες συνδέοντας τα κύρια λιμάνια της ενδοχώρας με τα νησιά καθώς και τα νησιά μεταξύ τους.

Βέβαια και σε περιπτώσεις που υπάρχουν αεροπορικές διασυνδέσεις η θαλάσσια μεταφορά φαίνεται να προτιμάται αντί της αεροπορικής λόγω του χαμηλότερου κόστους και λόγω του γεγονότος ότι οι ταξιδιώτες μπορούν και παίρνουν και τα αυτοκίνητα του στο τόπο προορισμού τους. Για την αντιμετώπιση του εν λόγω ανταγωνισμού ναυτιλιακές εταιρείες χρησιμοποιούν σύγχρονα, γρήγορα πλοία, όπως τα καταμαράν και τα υδροπτέρυγα (ιπτάμενα δελφίνια) σε επιλεγμένες διαδρομές. Ο κύριος σκοπός είναι η μικρότερη διάρκεια ταξιδιού απ' ότι τα παραδοσιακά, συμβατικά πλοία και περισσότερες ανέσεις. Η ταχύτητα τους είναι μερικές φορές διπλάσια από εκείνη των συμβατικών πλοίων, ενώ έχουν μεγαλύτερες δυνατότητες ελιγμών και επομένως μικρότερες απαιτήσεις σε λιμενικές υποδομές. Βέβαια τα ταχύπλοα έχουν υψηλότερο κόμιστρο και είναι ευάλωτα στους ισχυρούς ανέμους.

¹ Σακέλλης Μ., ομιλία «Προστασία στην ακτοπλοΐα», 26/8/2014

1.3 ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Στα συστήματα μεταφορών ο μεγαλύτερος παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη είναι οι σύγχρονες ανάγκες τόσο σε επίπεδο επιβατών όσο και σε επίπεδο εμπορευμάτων, οι οποίες επιβάλλουν στα μέσα μεταφοράς να μπορούν να προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Από τη δεκαετία του 1990 οι ακτοπλοϊκές εταιρίες άρχισαν να προσαρμόζονται στις διάφορες απαιτήσεις των καταναλωτών ακολουθώντας στρατηγικές, οι οποίες θα τους εξασφάλιζαν περισσότερους ικανοποιημένους επιβάτες. Οι μεταβλητές που σχετίζονται με το επίπεδο εξυπηρέτησης άρα και ικανοποίησης των επιβατών αναλύονται διεξοδικά παρακάτω.

Συγκεκριμένα :

A) Ταχύτητα του μεταφορικού μέσου.

Στα μέσα μεταφοράς η ταχύτητα και ως εκ τούτου ο χρόνος μετακίνησης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για της επιλογής τους από τον επιβάτη/πελάτη αλλά και από μια μεταφορική εταιρία ιδιαίτερος όταν μεταφέρονται αγαθά υψίστης σημασίας. Η μεγάλη ταχύτητα και η γρήγορη παράδοση στον προορισμό τους αποκτά ιδιαίτερη σπουδαιότητα όταν μεταφέρονται αγαθά υψηλής αξίας (ηλεκτρονικά, αυτοκίνητα κτλ) και αγαθά τα οποία υπόκεινται σε αλλοιώσεις και ταχεία φθορά, όπου κάθε καθυστέρηση σημαίνει ακινητοποίηση κεφαλαίου και οικονομικές απώλειες. Πρόσθετα, η γρήγορη παράδοση των προϊόντων σημαίνει αυτόματα μείωση της ανάγκης για τήρηση αποθεμάτων, γεγονός που επηρεάζει ιδιαίτερος τα αγαθά που υπόκεινται σε μεγάλη διακύμανση τιμών.

B) Ασφάλεια

Ο παράγοντας της ασφάλειας αποτελεί έναν ιδιαίτερα μείζονος σημασία για τις μεταφορές. Αφορά κυρίως τη μεταφορά των μεταφερόμενων αγαθών αλλά και την ασφάλεια του μέσου μεταφοράς. Ιδιαίτερος σημαντικό είναι το θέμα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής κατά τη διάρκεια της μεταφοράς και τελευταίως η ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος, στοιχεία που προβληματίζει συνεχώς το παγκόσμιο ενδιαφέρον προκειμένου για μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον.

Γ) Επαρκής μεταφορική ικανότητα

Με τον όρο επαρκής μεταφορική ικανότητα νοείται η δυνατότητα που έχει ένα μεταφορικό μέσο ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις για μεταφορά που προκύπτουν από τη πλευρά της ζήτησης σε κάθε περίοδο. Ένα επαρκές μεταφορικό σύστημα θα πρέπει να είναι ευέλικτο σε περιόδους που η ζήτηση είναι αυξημένη. Σε αντίθετη περίπτωση θεωρείται ανεπαρκές. Και αυτό είναι σημαντικό καθώς σε περιόδους αιχμής, που η ζήτηση είναι αυξημένη, να εξασφαλιστεί χώρος ή θέση παρά τη τυχόν μικρή εξασφάλιση κόστους.

Δ) Συχνότητα μεταφορικού μέσου

Η συχνότητα της εξυπηρέτησης αποτελεί έναν πολύ σημαντικό παράγοντα κυρίως στις περιπτώσεις που πρόκειται για:

- Αγαθά υψηλής αξίας
- Αγαθά αυξημένης ζήτησης
- Μεγάλης ποικιλίας γενικών φορτίων
- Μεταφορά επιβατών
- Περιορισμό αποθεμάτων.

Ε) Άνεση – Ευκινησία.

Πρόκειται για ένα παράγοντα που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο κατά τη μεταφορά επιβατών και φορτίων. Αναφορικά με τον επιβάτη εννοείται ο κατάλληλος εξοπλισμός και η κατάλληλη διαμόρφωση των χώρων παραμονής και ψυχαγωγίας. Από πλευράς φορτίου αναφέρεται στον κατάλληλο εξοπλισμό και τη διάρθρωση του μέσου ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις φόρτωσης και μεταφοράς.

Στ) Κόστος

Ο παράγοντας αυτός είναι ουσιαστικός καθώς βασικός στόχος κάθε μέσου αποτελεί η ελαχιστοποίηση του κόστους. Με την έννοια του κόστους αναφερόμαστε στο οικονομικό και στο κοινωνικό κόστος. Το πρώτο αφορά στο ύψος των επενδύσεων, στο κόστος χρήσης της μεταφορικής υπηρεσίας, στο κόστος συντήρησης και το δεύτερο αφορά τις επιδράσεις των μεταφορικών μέσων στη κοινωνία όπως τη ρύπανση, συμφόρηση, την απώλεια ζωής και τα ατυχήματα. (Ε. Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος 2003, Σαμπράκος 2008)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA - Short Sea Shipping) αποτελεί τον κλάδο εκείνο της ναυτιλίας ο οποίος ασχολείται με τις μικρές αποστάσεις που διανύουν τα πλοία, δηλαδή τη μη ποντοπόρο ναυτιλία. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τον ορισμό που παρέχεται από το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αναπτύχθηκε σημαντικά μετά την ολοκλήρωση της εσωτερικής Ευρωπαϊκής Αγοράς δηλαδή των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών με άλλες χώρες όπως με Τρίτες Χώρες, με την Αφρική και τη Μέση Ανατολή.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία με την οδηγία 2000/Γ56/02 σημειώνει ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί μέσο φιλικό προς το περιβάλλον, το οποίο συμβάλει στην βιωσιμότητα των μεταφορών, ενισχύει την κοινοτική συνοχή και συμβάλει στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περιλαμβάνει την εσωτερική και διεθνή θαλάσσια μεταφορά, μέσα στην οποία υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής (Feeder services) κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες. (Γουλιέλμος, Σαμπράκος, 2001)

Η ακτοπλοΐα είναι κλάδος της ναυτιλίας γενικά, και ειδικότερα της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, και πραγματοποιεί τις εμπορευματικές και τις τροχήλατες και επιβατικές μεταφορές που γίνονται με κατάλληλα για αυτό το σκοπό πλοία, που ιστορικά έπλεαν κατά μήκος των ακτών (ακτοπλοΐα).

Στην Ελλάδα η ακτοπλοΐα διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες: Τη Μεγάλη/Διεθνή ακτοπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ λιμένων εγγύς κρατών (π.χ. γραμμές Αδριατικής και πιο συγκεκριμένα τη γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας), τη Μεσαία ακτοπλοΐα, η οποία διεξάγεται μεταξύ ηπειρωτικών και λιμένων νήσων της ίδιας χώρας και τη Μικρή

ακτοπλοΐα η οποία διεξάγεται μεταξύ λιμένων προασπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή εγγύς κόλπων².

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά (επιβατηγά – οχηματαγωγά) αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες στο κόσμο. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διαχειρίζονται το 7% του παγκόσμιου επιβατηγού στόλου, ενώ η Ελλάδα και η Ιταλία είναι οι ευρωπαϊκές πόλεις με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών (καλύπτουν περίπου το 1/2 της συνολικής διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας στην Ευρώπη) (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009)

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ήδη από τη προϊστορία αρχίζει η πάλη του ανθρώπου με τη φύση όταν αναζήτησε στη θάλασσα τη τροφή του. Ο άνθρωπος από τότε που αντιλήφθηκε τα πλεονεκτήματα που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με τις χερσαίες προσπάθησε να εξερευνήσει τη θάλασσα ώστε να δημιουργήσει θαλάσσιους δρόμους που θα τον οδηγούσαν σε μακρινούς τόπους με σκοπό το εμπόριο ή τη μετανάστευση. Η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις περιόδους. Η πρώτη περίοδος ορίζεται μέχρι το 15^ο αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα και η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα. (Τ.Χαρλαύτης 2001)

Αναλυτικότερα στη πρώτη περίοδο από τις τρεις το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν περιορισμένο σε όγκο και σε έκταση. Παρ' όλα αυτά ο ρόλος ήταν σημαντικός διότι σ' αυτή οφείλεται η ανάπτυξη των πολιτισμών από του Φοίνικες, τους Έλληνες και τους Ρωμαίους. Σύμφωνα με την αρχαιότητα οι Φοίνικες ήταν οι πρώτοι ναυτικοί που κατόρθωσαν να διασχίσουν νύχτα τη θάλασσα με τη βοήθεια των άστρων. Οι Φοίνικες κυριάρχησαν για πολλούς αιώνες στη Μεσόγειο, δημιούργησαν μεγάλους στόλους χωρίς όμως να καταφέρουν να τελειοποιήσουν σημαντικά τα πλοία. Οι Αιγύπτιοι κατόρθωσαν να ναυπηγήσουν μεγάλα πλοία αλλά οι μεγάλη ναυτική δύναμη ανέπτυξαν οι Κρήτες και γενικά οι κάτοικοι του Αιγαίου. Τότε ήταν που άκμασαν οι νησιωτικές περιοχές. Το πρώτο γνωστό ελληνικό καράβι ήταν η Αργώ και η Τριήρης η οποία ανέπτυξε μεγάλες ταχύτητες και χρησιμοποιούσε τη δύναμη των κωπηλατών.

²Εξυπηρετούνται κυρίως από πλοία ανοικτού τύπου και θεωρούνται συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από θαλάσσιο διάυλο. Κυρίως τις εκμεταλλεύονται μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες ή κοινοπραξίες.

Ιδιαίτερη σημασία είχε η θάλασσα για τη χώρα μας γιατί άσκησε σημαντική επιρροή στο πνευματικό πολιτισμό που δημιούργησαν οι Έλληνες και που χάρις στον εμπορικό της στόλο διαδόθηκε σε όλο τον κόσμο.(Polemis, Κρασανάκη, 2008)

Η δεύτερη περίοδος είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, που οδήγησε στην ανάπτυξη και στην αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου και εάν ήταν. Η μεταφορά ατόμων και αγαθών γινόταν σε παγκόσμια κλίμακα. Αυτή τη περίοδο διευρύνθηκε και ισχυροποιήθηκε η έννοια και ο ρόλος του πλοίου.

Η τελευταία περίοδος, που ακολούθησε τη βιομηχανική επανάσταση, χαρακτηρίζεται από τη ταχύτητα αύξησης του μεγέθους του θαλάσσιου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η κατασκευή των υπερωκεανίων, τα οποία διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στις διηπειρωτικές μεταφορές.

Ο κλάδος της ελληνικής ακτοπλοΐας γεννήθηκε ανάμεσα ιστίων και ατμού τον 19ο αιώνα, τα πρώτα μεταπελευθερωτικά χρόνια. Το 1828 δρομολογήθηκε το πρώτο ταχυδρομικό πλοίο που, εκτός από το ταχυδρομείο, μετέφερε επιβάτες και εμπορεύματα. Στο μεταξύ, η συγκοινωνία ανάμεσα στις παράλιες περιοχές γίνονταν με υποτυπώδη μέσα. Σύμφωνα με τον Λουδοβίκο Ρο στις «Αναμνήσεις και Ανακοινώσεις από την Ελλάδα 1832-1833»: «Αυτά τα πλεούμενα καΐκια ή τρεχαντήρια που κάνουν την ακτοπλοΐα στις ελληνικές θάλασσες είναι γερά σκαριά που είναι ξεσκεπάστα στην πρύμη και την πλώρη, έχουν πλήρωμα 3 άντρες. Οι επιβάτες βολεύονται μαζί με το φορτίο και δεν μαγειρεύουν πάνω στο πλεούμενο, παρά μόνο όταν έχει νηνεμία». Έτσι καταλαβαίνει κανείς ότι τα πρώτα ελληνικά επιβατηγά πλοία καμία σχέση δεν είχαν με τα σημερινά.

Η πρώτη σύμβαση για μεταφορά ταχυδρομείου και επιβατών στο εξωτερικό υπογράφηκε το 1833 μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και του Φραγκίσκου Φεράλδη. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα "ταχύπλοα ιστιοφόρα" του Φεράλδη εκτελούσαν τα δρομολόγια μεταξύ:

- Ναυπλίου - Μασσαλίας, κάθε 25 μέρες
- Ναυπλίου - Τεργέστης, κάθε 25 μέρες
- Ναυπλίου - Αλεξάνδρειας

-Ναυπλίου - Σμύρνης

Είχε πλέον καθιερωθεί εισιτήριο 2 θέσεων, «εις κάμαρας» και «εις το αμπάριον». Οι συνθήκες διαβίωσης των επιβατών ήταν λίγο καλύτερες.

Τα "ταχύπλοα ιστιοφόρα" που προαναφέρθηκαν έδωσαν τη θέση τους το 1837 στα γαλλικά ατμόπλοια και ειδικότερα στο πλοίο «Ανατολή». Εν συνεχεία, μετά από πολλές συμβάσεις της ελληνικής κυβέρνησης με ξένες εταιρίες και ξένα κράτη αποφασίστηκε το 1856 να συσταθεί «ελληνική ατμοπλοϊκή Εταιρία». Πράγματι, το 1857 συστάθηκε η πρώτη ελληνική ατμοπλοϊκή εταιρία με το όνομα «Συριανή» εξ αιτίας της έδρας της. Σε αυτήν την εταιρία η ελληνική κυβέρνηση έκανε σύμβαση για 12 χρόνια και της παραχωρούσε το "αποκλειστικό προνόμιο για την των παραλίων μερών".

Στο διάστημα 1830-1852, που τις θαλάσσιες συγκοινωνίες τις εκμεταλλεύονταν ξένες εταιρίες, έγιναν μερικές προσπάθειες από ιδιώτες, αλλά και την Εθνική Τράπεζα, για την ίδρυση ατμοπλοϊκών εταιριών, που θα εκμεταλλεύονταν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τις συγκοινωνίες της Ανατολικής Μεσογείου. Σαν τέτοιες αναφέρονται: της Εθνικής Τράπεζας, η προσπάθεια συστάσεως ατμοπλοϊκής εταιρίας από κάποιον Ευριπίδη το 1851, το 1853 γίνεται μια άλλη προσπάθεια από οικονομικούς παράγοντες της Πάτρας κ.λ.π. Από το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου μέχρι το 1947, η ακτοπλοϊκή αγορά της χώρας μας χαρακτηριζόταν από ένα κρατικό μονοπώλιο. Από το 1947 ήταν μια βιομηχανία η οποία υπόκυπταν σε αυστηρές ρυθμίσεις από το κράτος. Η κρατική παρέμβαση ήταν δικαιολογημένη για λόγους πρόληψης του ανταγωνισμού. Το 1973 η κυβέρνηση πέρασε τον κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου και το 1976 ψηφίστηκε το Προεδρικό Διάταγμα Ν. 684. Το κράτος έλεγχε πολλές πτυχές του τομέα της ακτοπλοΐας μέσω των αδειών που εξέδιδε, τον καθορισμό των τιμών και τον ορισμό των διαφόρων στοιχείων της ποιότητας υπηρεσιών (Lekakou, 2007).

Στην Ελλάδα οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με τη σημερινή τους μορφή δημιουργήθηκαν τα τελευταία 45 χρόνια. Από τη δεκαετία του 1960 τα επιβατηγά πλοία κλασσικού τύπου αντικαταστάθηκαν σταδιακά με τα επιβατηγά οχηματαγωγά, μικρά και μεγάλα που συνδύαζαν τη μεταφορά επιβατών και οχημάτων. Ο τύπος των πλοίων αυτών συνέβαλλε στην ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας της χώρας, καθώς εξυπηρετούσε με μοναδικό για την εποχή τρόπο τη μεταφορά των αγροτικών

προϊόντων από τα νησιά προς την ηπειρώτικη χώρα. Από το 1975 στα επιβατηγά οχηματαγωγά προστέθηκαν και τα υδροπτέρυγα και γενικότερα τα ταχύπλοα, μια νέα κατηγορία πλοίων με τα οποία ο χρόνος μεταφοράς μειώθηκε και δόθηκε η δυνατότητα αύξησης των διακινουμένων επιβατών. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 η ιδιωτική πρωτοβουλία συνέβαλε στην απόκτηση ταχύπλοων πλοίων νέας τεχνολογίας με τα οποία καλύφθηκαν οι ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών στη χώρα μας. Έτσι σήμερα τα πάσης φύσεως επιβατηγά – οχηματαγωγά εκτιμώνται περίπου στα 250, εξυπηρετώντας περισσότερες από 100 δρομολογιακές γραμμές κύριες, δευτερεύουσες και πορθμειακές. Με τα πλοία αυτά που απασχολούνται πάνω από 11.000 ναυτικοί, μεταφέρονται περισσότεροι από 40 εκατ. επιβάτες και 12 εκατ. οχήματα, ενώ εκτιμάται ότι δημιουργούν επιπλέον 120.000 θέσεις εργασίας και συμμετέχουν στον ΑΕΠ της χώρας περίπου 3,5% (Ε.Ε.Α., 2008)

2.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ζήτηση για μεταφορές καλείται το σύνολο των απαιτήσεων για μεταφορικό έργο εκ μέρους των χρηστών ενός συστήματος, είτε αυτοί είναι ταξιδιώτες είτε εμπορεύματα. Ο προσδιορισμός της ζήτησεως παρέχει μια σημαντική βάση για την αξιολόγηση των διαφόρων εναλλακτικών μεταφορικών συστημάτων ή διαφόρων σχεδίων μεταφορικών εξυπηρετήσεων (Ματσούκης, 2002).

Η θεωρία της ζήτησεως των μεταφορών προέρχεται κατά κύριο λόγο από την οικονομική θεωρία. Στην οικονομική θεωρία με τον όρο ζήτηση εννοείται η ποσότητα του αγαθού ή της υπηρεσίας που είναι διατεθειμένος να αγοράσει ο καταναλωτής για κάθε διαφορετική τιμή και κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου. Η ζήτηση εννοείται πάντοτε σε συνδυασμό με κάποια συγκεκριμένη τιμή. Μια μεταβολή στην τιμή τείνει να προκαλεί μεταβολή στο μέγεθος της ζήτησης. Η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών και ειδικότερα η ζήτηση χωρητικότητας εκφράζεται με την ποσότητα του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί ή με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να διακινηθούν.

Το βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες είναι ότι αποτελεί παράγωγο ζήτηση, δηλαδή η ζήτηση για τη μεταφορά προϊόντων από ένα σημείο σε ένα άλλο υπάρχει γιατί τα αγαθά αυτά είναι απαραίτητα στην παραγωγική ή καταναλωτική διαδικασία του σημείου προορισμού. Το ίδιο ισχύει και για τη μεταφορά

των επιβατών που πραγματοποιείται για οποιουδήποτε λόγους, όπως επιχειρηματικούς, επιστημονικούς, πολιτιστικούς ή τουριστικούς. Κατά συνέπεια, η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες εξαρτάται σχεδόν πάντοτε από τη ζήτηση των άλλων κλάδων της οικονομίας. Όμως το γεγονός ότι η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος και όχι άμεση ζήτηση δεν μειώνει καθόλου τη σημασία της για την οικονομία.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες αποτελεί και ο συλλογικός της χαρακτήρας. Η ζήτηση για κάποιο προϊόν ή μια ομάδα προϊόντων αφορά όχι μόνο ένα αλλά πολύ περισσότερα ομοειδή φορτία κάτω από οποιαδήποτε μορφή (στερεά, συσκευασμένα, χύδην, κλπ). Παρόμοια είναι η κατάσταση και για τις επιβατικές μεταφορές. Η εκτίμηση της αύξησης ή της πτώσης της ζήτησης ενός προϊόντος ή μιας ομάδας επιβατών από ένα γεωγραφικό σημείο σε ένα άλλο μας εξαναγκάζει στην υποχρεωτική ταξινόμηση των προϊόντων ή των κατηγοριών των επιβατών σε αντίστοιχες ομάδες, όπως λιθάνθρακες, σιτηρά, υγρά φορτία, μικρά δέματα κλπ. για τις εμπορευματικές μεταφορές, και συνταξιούχοι επιβάτες, επιχειρηματίες, μαθητές κλπ. για τις επιβατικές μεταφορές (Σαμπράκος, 2001).

2.3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

Η γεωγραφική διαμόρφωση της Χώρας μας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλιών και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα. Μέσα στα πλαίσια αυτά δημιουργούνται ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με τις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, ανάγκες έγκαιρης μεταφοράς των παραγόμενων προϊόντων, ανάπτυξης του τουρισμού, επικοινωνίας των κατοίκων και γενικά διακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων. Τη ζήτηση αυτή καλείται να ικανοποιήσει η ακτοπλοΐα, γεγονός που δείχνει πόσο σημαντική είναι η επιβατηγός ναυτιλία για την Ελλάδα.

Η επιβατική κίνηση ουσιαστικά τροφοδοτείται από τους εγχώριους αλλά και από τους κατοίκους ξένων χωρών. Οι δύο αυτές κατηγορίες βέβαια διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά με τους εγχώριους επιβάτες να κάνουν πιο συχνή χρήση σε σχέση με τους ξένους καθώς αρκετοί από αυτούς χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις όχι μόνο για λόγους αναψυχής αλλά και για επαγγελματικούς λόγους και λόγους υγείας ιδιαίτερα σε περιοχές στις οποίες δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος σύνδεσης όπως

είναι το αεροπλάνο.

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στη χώρα μας χαρακτηρίζεται από τρεις ιδιομορφίες.

- την έντονη εποχικότητα, λόγω της εξάρτησης του κλάδου της ακτοπλοΐας από την τουριστική κίνηση. Ο τουρισμός είναι ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας στη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών και ιδιαίτερα θαλάσσιων, οι ανάγκες του εσωτερικού και εξωτερικού τουρισμού, και επηρεάζουν την εξέλιξη του κλάδου. Όπως είναι ευνόητο, οι μεταβολές της τουριστικής κίνησης έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου, η οποία εμφανίζει υψηλό βαθμό εποχικότητας. Η διακίνηση επιβατών και αυτοκινήτων, παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά τους θερινούς μήνες και τις εορταστικές περιόδους, ενώ αντίθετα η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων εμφανίζει σταθερότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- το υψηλό σταθερό, σε σχέση με το μεταβλητό, κόστος λειτουργίας
- την παρουσία γραμμών χαμηλής επιβατικής κίνησης και ταυτόχρονα κοινωνικής ανάγκης εξυπηρέτησής τους (το ¼ των γραμμών είναι άγονες). (Τράπεζα της Ελλάδος, 2009)

2.3.2 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΖΗΤΗΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

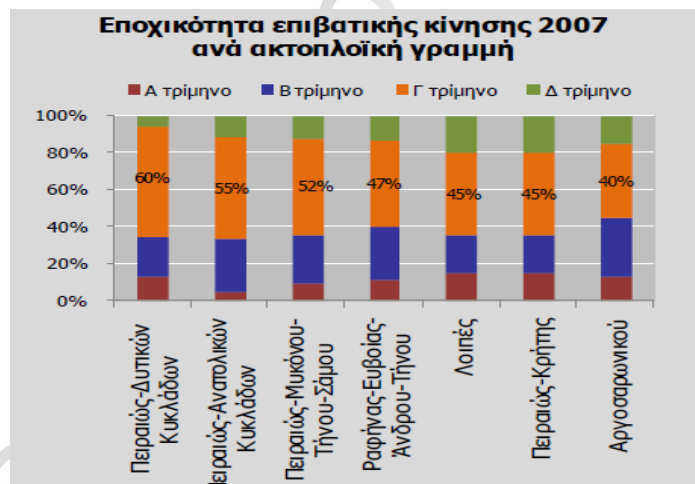
Η τουριστική κίνηση, το κόστος των ναύλων, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η υποδομή ενός λιμένα αποτελούν μερικούς από τους βασικούς παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Παρακάτω αναλύονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών:

- Τουριστική κίνηση: Αποτελεί και τον σημαντικότερο ίσως, παράγοντα επηρεασμού της ζήτησης λόγω της έντονης εξάρτησης του κλάδου από την τουριστική κίνηση. Σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία το 2013 στα νησιά μας διακινήθηκαν 12.800.000 εκ. επιβάτες, εκ των οποίων 7.500.000 τουρίστες και από αυτούς 3.300.000 ήταν αλλοδαποί και 4.200.000 Έλληνες ενώ το 2014 σημειώνεται ότι θα υπάρξει αύξηση τουλάχιστον 6%, σύμφωνα με προβλέψεις της UNTWO. Συνεπώς οποιαδήποτε μεταβολή στο μέγεθος της τουριστικής

κίνησης στη χώρα (εισερχόμενος, εσωτερικός και εξερχόμενος τουρισμός), έχει άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου. Αρνητικό στοιχείο βέβαια είναι η υψηλή εποχικότητα τόσο του εγχώριου όσο και του εισερχόμενου τουρισμού, αφού υπολογίζεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της τουριστικής κίνησης συγκεντρώνεται τους μήνες Μάιο – Σεπτέμβριο. Συγκεκριμένα, το ½ των επιβατών διακινείται κατά τη τουριστική περίοδο αιχμής (3ο τρίμηνο). Ο βαθμός εποχικότητας είναι έντονος στη γραμμή Πειραιάς – Δυτικές Κυκλάδες ενώ λιγότερο έντονος στις γραμμές στο Αργοσαρωνικού. Για τους υπόλοιπους μήνες η ακτοπλοΐα κατά πλειοψηφία της λειτουργεί με πλεονάζουσα προσφερόμενη ποσότητα αν και η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για μεταφορά φορτηγών αποτελεί ένα αντίβαρο στην εποχικότητα της επιβατικής κίνησης³. Σημειώνεται, το ¼ του κύκλου εργασιών του κλάδου στο Αιγαίο προκύπτει από τη μεταφορά φορτίων. Η εποχικότητα παρατηρείται και από το διάγραμμα κατωτέρω.

Διάγραμμα 2.1: Η εποχικότητα στην ακτοπλοΐα



Πηγή: ΕΣΥΕ

³ Η εποχικότητα της ζήτησης για φορτηγά είναι σχεδόν ανύπαρκτη, καθώς υφίσταται μια σταθερή ζήτηση μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής Ελλάδας. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στηρίζουν μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην εμπορευματική ζήτηση. Η εμπορευματική ζήτηση τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και στις γραμμές του εξωτερικού αποτελεί την κύρια πηγή εσόδων της ακτοπλοΐας, καθώς ο μεγάλος όγκος των εμπορευμάτων μεταφέρεται με φορτηγά.

- Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών: Η ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελεί έναν άλλο παράγοντα επηρεασμού της ζήτησης ακτοπολικών υπηρεσιών. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών του κλάδου είναι πολύ υψηλός και συνεπώς το επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρει η κάθε εταιρεία σε συνδυασμό με την τιμή του εισιτηρίου και τη διάρκεια του ταξιδιού αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα επιλογής της από το επιβατικό κοινό. Μερικά από τα βασικά στοιχεία που απαιτούνται για τη μεταφορά τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων είναι η ασφάλεια, η ταχύτητα, η συνέπεια, η ακρίβεια στην ώρα και η ευκινησία. Η ποιότητα υπηρεσίας στις επιβατικές μεταφορές, όπως περιγράφεται και στο προηγούμενο κεφάλαιο εξαρτάται από:

- ✓ τις συνθήκες μεταφοράς (άνεση, εξυπηρέτηση, περιβάλλον)
- ✓ το χρόνο διαδρομής
- ✓ την αξιοπιστία (ώρα αναχώρησης-άφιξης)
- ✓ την ασφάλεια
- ✓ την ευκαμψία στην επιλογή της ώρας αναχώρησης-άφιξης.

Σε ό, τι αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές η ποιότητα υπηρεσίας εξαρτάται από:

- ✓ την ταχύτητα παράδοσης
- ✓ το χαμηλό επίπεδο ζημιών και απωλειών
- ✓ τη συνέπεια και αξιοπιστία ως προς τη χρονική στιγμή παράδοσης
- ✓ την παροχή ειδικών υπηρεσιών (containers, Ro-Ro)
- ✓ την παροχή ολοκληρωμένων μεταφορικών υπηρεσιών που εκτός από καθαυτή μεταφορά περιλαμβάνουν και άλλες υπηρεσίες, όπως αποθήκευση κλπ. Συνεπώς, όσο υψηλότερη είναι η ποιότητα που προσφέρει μια εταιρεία τόσο θα αυξάνεται η ζήτηση γι' αυτή.

- Η τιμή των υποκατάστατων μεταφορικών υπηρεσιών: Ένας άλλος παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ο ανταγωνισμός που υπάρχει μεταξύ της θαλάσσιας και της εναέριας μεταφοράς. Επιπλέον, στις περιπτώσεις μάλιστα που το αεροπλάνο αποτελεί ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς, η σχέση διάρκειας

– ποιότητας – τιμής, αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία. Οι αεροπορικές εταιρείες πολλές φορές προσφέρουν επίπεδα ναύλων αντίστοιχων με εκείνων της οικονομικής θέσης των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Η ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι εταιρείες αερομεταφορών σίγουρα θα πρέπει να απασχολήσουν τις στρατηγικές των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

- Η ύπαρξη άλλων διαθέσιμων μέσων μεταφοράς: Συνακόλουθα με τον προηγούμενο παράγοντα, η ύπαρξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς μπορεί να προκαλέσει μεταβολές στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.
- Η υποδομή ενός λιμένα: Η υποδομή ενός λιμένα, η ευκολία πρόσβασης σε αυτόν, η συχνότητα και η διάρκεια των δρομολογίων καθώς και η προβολή της χώρας μας ως τουριστικός προορισμός αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου. (ICAP, 2010)
- Μεταβολές στις συνθήκες μακροοικονομικού περιβάλλοντος:, οι οποίες περιλαμβάνουν τη δημογραφική και οικονομικά ανάπτυξη των ελληνικών νησιών, τις κοινωνικές δομές, τους δείκτες απασχόλησης κ.α.. Η ανάπτυξη των νησιών τόσο δημογραφικά όσο και οικονομικά, αποτελεί ένα εχέγγυο για την αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Η αύξηση του πληθυσμού οδηγεί σε διεύρυνση του εν δυνάμει επιβατικού κοινού, ενώ σε οικονομικό επίπεδο, μια ανάπτυξη θα οδηγούσε αφενός σε αύξηση της τουριστικής κίνησης και αφετέρου σε αύξηση της εμπορικής κίνησης. Είναι βεβαίως γεγονός ότι η δυσχερής οικονομική κατάσταση που βιώνει η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχει σε μεγάλο βαθμό επηρεάσει αρνητικά η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες.
- Καιρικές συνθήκες / αγροτική παραγωγή: Η κατάσταση της θάλασσας καθώς επίσης και ο όγκος της αγροτικής παραγωγής και κατ' επέκταση των μεταφερόμενων αγροτικών προϊόντων, επηρεάζουν σημαντικά τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου.
- Το διακριτικό εισόδημα των καταναλωτών: Ένας άλλος παράγοντας επηρεασμού της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών αποτελεί το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Η αύξηση του εισοδήματος των καταναλωτών αναμένεται να προκαλέσει αύξηση της μεταφορικής ζήτησης.
- Η ανάπτυξη και η προβολή της χώρας ως τουριστικού προορισμού: Ένας από τους παράγοντες υποκίνησης στον τουρισμό είναι η προβολή και η διαφήμιση

που γίνεται με στόχο τον δυνητικό τουρίστα. Σε αρκετές περιπτώσεις η επιλογή ενός προορισμού γίνεται βάσει πληροφοριών που δίνονται από τις διαφημιστικές καταχωρίσεις στα ΜΜΕ, από τα τηλεοπτικά σποτ, τις αφίσες και γενικά από τις διαφημιστικές καμπάνιες των διαφόρων προορισμών. Το μάρκετινγκ λοιπόν συντελεί σημαντικά στην επιλογή και την ανάπτυξη των τουριστικών προορισμών.

- Η απόσταση που πρόκειται να διανυθεί: Όσο μεγαλύτερος είναι ο χρόνος που διαρκεί η μεταφορά, τόσο περισσότερα μεταφορικά μέσα χρειάζονται για την ικανοποίηση ενός ορισμένου μεγέθους ζήτησης. Η μέτρηση του μεταφορικού έργου δεν γίνεται σε μονάδες μέτρησης βάρους, αλλά σε συνδυασμό με τη διανυόμενη απόσταση σε μίλια ή χιλιόμετρα. Τα μεγέθη του μεταφορικού έργου εκφράζονται σε μιλιομετρικούς ή χιλιομετρικούς επιβάτες και μιλιομετρικούς ή χιλιομετρικούς τόνους φορτίου.
- Ο όγκος του φορτίου κατά μονάδα βάρους του: Όλα τα φορτία δεν έχουν ίσο όγκο κατά μονάδα βάρους. Τα φορτία στις θαλάσσιες μεταφορές κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες: τα βαριά και τα ελαφρά φορτία. Βαριά φορτία χαρακτηρίζονται αυτά που έχουν όγκο μέχρι 40 κυβικά πόδια κατά τόνο, ενώ ελαφρά τα ογκωδέστερα. Η διαφοροποίηση του όγκου του αγαθού που μεταφέρεται, δημιουργεί και αντίστοιχη διαφοροποίηση στο μέγεθος της ζήτησης. αυτό συμβαίνει γιατί τα πλοία έχουν διαθέσιμο για παραλαβή φορτίο ένα δεδομένο από την κατασκευή τους χώρο σε κυβικά μέτρα.
- Άλλοι παράγοντες μπορούν να θεωρηθούν οι ευκολίες πρόσβασης όπως στους λιμένες της χώρας, η συχνότητα των δρομολογίων καθώς και το οδικό δίκτυο.

2.4 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Με τον όρο ατομική προσφορά ενός αγαθού ή μιας υπηρεσίας ορίζεται το σύνολο της ποσότητας του αγαθού αυτού ή της υπηρεσίας την οποία ο παράγωγος είναι διατεθειμένος να προσφέρει σε όλες τις δυνατές τιμές μέσα σε μια δεδομένη χρονική περίοδο (Σαμπράκος, 2001).

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο όρος προσφορά αναφέρεται με τον όρο προσφορά χωρητικότητας και εννοείται το σύνολο των μεταφορικών υπηρεσιών που

διατίθενται στη μονάδα του χρόνου, από το σύνολο των υπάρχοντων πλοίων. Το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας όλων των υπάρχοντων πλοίων μας δίνει τη χωρητικότητα, η οποία μπορεί σε δεδομένο χρόνο να προσφερθεί στην αγορά για την ικανοποίηση της εκάστοτε ζήτησης. Παρόλα αυτά, είναι πρακτικά αδύνατο όλα τα υπάρχοντα πλοία να είναι σε ενεργεία, σε μια χρονική περίοδο. Ένα μέρος της χωρητικότητας βρίσκεται κάθε στιγμή σε αδράνεια. Ένα πλοίο μπορεί να υποχρεωθεί σε αδράνεια λόγω επισκευών, συντήρησης, δικαστικής αιτίας καθώς και έλλειψης αντίστοιχης ζήτησης.

Κατά συνέπεια θα πρέπει να γίνεται διάκριση της προσφοράς της ενεργούς χωρητικότητας από εκείνη της υφιστάμενης χωρητικότητας. Η διαφορά μεταξύ ενεργούς και υφιστάμενης χωρητικότητας αποτελεί ένα είδος αποθεματικού, από το οποίο αντλείται χωρητικότητα για την αντιμετώπιση έκτακτης ζήτησης. Για να προσδιοριστεί όσο το δυνατόν ακριβέστερα το μέγεθος της πραγματικής προσφοράς υπάρχουν δύο επικρατέστεροι τρόποι υπολογισμού της μέτρησης της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Ο συνηθέστερος τρόπος αφορά την παραγωγική ικανότητα ενός πλοίου και υπολογίζεται από το γινόμενο: Μετρικοί τόνοι που μεταφέρθηκαν επί τη συνολική απόσταση σε ναυτικά μίλια και εκφράζεται σε τονομίλια. Ο άλλος τρόπος λαμβάνει υπόψη του την ταχύτητα. Σύμφωνα με αυτόν, σε μια δεδομένη βραχυπρόθεσμη χρονική περίοδο προκύπτει το γινόμενο: Καθαρή μεταφορική ικανότητα του πλοίου επί τη μέση υπηρεσιακή ταχύτητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. (Γεωργαντόπουλος, Βλάχος 2003)

2.4.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας, η τιμή των συντελεστών παραγωγής, οι τιμές των υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας είναι μερικοί παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά της μεταφορικής υπηρεσίας. Παρακάτω παρουσιάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη προσφορά των υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένου των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών :

- Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας: Στην περίπτωση που ο τομέας της μεταφορικής υπηρεσίας λειτουργεί υπό καθεστώς ιδιωτικής επιχείρησης, σκοπός του επιχειρηματία είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους. Έτσι, γίνεται άμεσα αντιληπτό ότι η αύξηση της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας προκαλεί

και αύξηση της προσφοράς. Το αντίθετο συμβαίνει στην περίπτωση μείωσης της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας. Αν όμως η επιχείρηση μεταφορών λειτουργεί υπό καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας, όπως είναι η περίπτωση των άγονων γραμμών, τότε ο ρόλος της τιμής θεωρητικά είναι λιγότερο καθοριστικός. Έτσι, πολλές φορές διατηρείται μια ακτοπλοϊκή γραμμή η οποία επιδοτείται από το κράτος διότι κρίνεται αναγκαία για την κοινωνική ευημερία και την περιφερειακή ανάπτυξη, αν και η επιδότηση του ελληνικού κράτους πλέον δεν θεωρείται αρκετή, με αποτέλεσμα να απειλείται και η βιωσιμότητα των εταιρειών που πραγματοποιούν δρομολόγια στις γραμμές αυτές.

- Η τιμή των συντελεστών παραγωγής: Η προσφορά μιας μεταφορικής υπηρεσίας επηρεάζεται σημαντικά από το επίπεδο των τιμών των συντελεστών παραγωγής που χρησιμοποιεί (κεφάλαιο, εργασία, κλπ). Έτσι, η αύξηση της τιμής κάποιου από τους συντελεστές παραγωγής προκαλεί μείωση των προσδοκώμενων κερδών και συνεπώς μείωση της προσφοράς της μεταφορικής υπηρεσίας. Στον κλάδο της ναυτιλίας βασικός συντελεστής παραγωγής αποτελεί το πετρέλαιο διότι είναι απαραίτητο για την κίνηση του πλοίου, συνεπώς μια αύξηση της τιμής του πετρελαίου επηρεάζει αρνητικά την προσφερόμενη ποσότητα της μεταφορικής υπηρεσίας. Επιπλέον, ο μεταφορικός τομέας αποτελείται από επιχειρήσεις εντάσεως εργασίας. Γι' αυτό το λόγο υπάρχει η τάση υποκατάστασης του εργατικού δυναμικού από κεφαλαιουχικό εξοπλισμό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αντικατάσταση των λιμενεργατών από γεραμούς φορτοεκφόρτωσης ή εμπορευματοκιβώτια καθώς και σημαντικός αριθμός ναυτεργατών έχει αντικατασταθεί από σύγχρονα αυτοματοποιημένα μέσα.
- Οι τιμές των υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας: Σημασία δεν έχει μόνο η τιμή αυτής καθαυτής της μεταφορικής υπηρεσίας αλλά εξίσου σημαντικό ρόλο παίζουν και η ύπαρξη ή όχι υποκατάστατων αλλά και συμπληρωματικών μέσων της υπηρεσίας αυτής και ιδιαίτερα στην τιμή την οποία προσφέρονται.
- Το επίπεδο της τεχνολογίας: Η πρόοδος της τεχνολογίας συντείνει σημαντικά στη αύξηση της προσφοράς τεχνολογικών υπηρεσιών. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον του μεταφορικού τομέα ευνοεί την υιοθέτηση τεχνολογικών καινοτομιών, που συντελούν στη μείωση του κόστους και την αύξηση της

ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας. Επίσης, η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών στοχεύει στην αύξηση της ασφάλειας μεταφοράς, στη μείωση των χρόνων διαδρομής, καθώς και στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών. Η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας και των νέων ανακαλύψεων οδηγεί σε σύντομη σχετικά αντικατάσταση των νέων τεχνολογιών. Παρ' όλα αυτά όμως, τα πλεονεκτήματα που παρέχουν τα τελειότερα τεχνολογικά συστήματα, μπορεί να συντείνουν στην αύξηση του σταθερού κόστους των μεταφορικών επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα για την επιβατηγό ναυτιλία, το κόστος της ανανέωσης του στόλου είναι εξαιρετικά υψηλό. (Σαμπράκος, 2001)

2.4.2 ΔΙΑΦΘΩΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Η ακτοπλοΐα παρουσιάζει χαρακτηριστικά που παραπέμπουν σε ολιγοπωλιακές αγορές και σε συνθήκες που απαντώνται και σε άλλες αγορές τακτικών μεταφορών (όπως αεροπορικές). Σύμφωνα με την κα Λεκάκου, υπάρχουν:

- Μικρός αριθμός πωλητών (ακτοπλοϊκές εταιρείες): Υπάρχουν υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης σε έναν μικρό αριθμό εταιρειών. Συνήθως, υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ των κύριων γραμμών, δηλαδή ένας αριθμός εταιρειών ειδικεύεται σε συγκεκριμένα δρομολόγια. Ένας μικρός αριθμός εταιρειών, συγκεκριμένα οι πέντε μεγαλύτερες του κλάδου (Minoan Lines, Blue Star Ferries, ANEK Lines, NEL Lines, Hellenic Seaways) δεσπόζουν στην ακτοπλοϊκή βιομηχανία καλύπτοντας τις ανάγκες μετακίνησης μεταξύ των νησιών.
- Μεγάλος αριθμός καταναλωτών: Στην ακτοπλοϊκή αγορά υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός από καταναλωτές, όπως οι ανεξάρτητοι επιβάτες, οι επιχειρήσεις μεταφορών και τα τουριστικά γραφεία, με μια έντονα μεταβαλλόμενη εποχική ζήτηση, η οποία αυξάνεται με την πάροδο των χρόνων.
- Χαμηλό επίπεδο γνώσης και πληροφόρησης: Υπάρχει έλλειψη γνώσης από την πλευρά των καταναλωτών και ασυμμετρία πληροφοριών για λογαριασμό των εμπλεκόμενων φορέων (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές αρχές, κεντρική διοίκηση) με αντικρουόμενους στόχους. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στοχεύουν

στη μεγιστοποίηση του κέρδους και τη διατήρηση του μεριδίου τους στην αγορά ενώ, οι καταναλωτές χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις για διάφορους λόγους όπως για αναψυχή, επαγγελματικούς, κοινωνικούς, κ.λπ.

- Διαφοροποιημένη υπηρεσία: Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες παρέχουν διαφοροποιημένες υπηρεσίες ώστε να μπορούν να είναι ανταγωνιστικές για να καταφέρουν να επιβιώσουν στον κλάδο. Πολλές ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών με τον Πειραιά εξυπηρετούνται με περισσότερες από μια εταιρείες και με περισσότερους τύπους πλοίων ώστε ο καταναλωτής/ επιβάτης να έχει περισσότερες επιλογές για τη μετακίνηση του. Οι επιλογές αυτές αφορούν το χρόνο του ταξιδιού, την ώρα αναχώρησης, την ποιότητα των υπηρεσιών και το εξειδικευμένο προσωπικό. Στις συνθήκες μιας ολιγοπωλιακής αγοράς αποφεύγεται ο ανταγωνισμός στην τιμή και βασικό κριτήριο ανταγωνισμού αποτελούν οι διαφοροποιημένες υπηρεσίες.
- Περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων λόγω κυρίως του θερμικού πλαισίου αλλά και της διαφοροποίησης της υπηρεσίας ανά υπό-αγορά και των απαιτήσεων που σχετίζονται με αυτή. (Lekakou, 2007)

Εν συνεχεία αξίζει να αναφερθούμε ότι οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες από πλευράς καθεστώτος διακρίνονται στις:

- Στις μεγάλες επιχειρήσεις, οι μετοχές των οποίων είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο και οι οποίες ανήκουν σε μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους. (ANEK Lines, MINOAN Lines, NEL Lines, ATTICA Group)
- Σε εταιρείες πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, καθώς η πλειονότητα των μετόχων προέρχονται από τη συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή.
- Τέλος, στις ολιγομετοχικές εταιρείες, στις οποίες η πλειονότητα των μετοχών ανήκουν σε εφοπλιστικές οικογένειες.

2.5 ΘΕΣΜΙΚΟ – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Κάθε χώρα προσπαθεί να διαφυλάξει τους υπηκόους της, το δικαίωμα της διεξαγωγής των μεταφορών στα χωρικά της ύδατα μέσω νομοθετικών πλαισίων. Το δικαίωμα αυτό

αφορά στη μετακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων.

2.5.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι βάσεις για μια Κοινή Πολιτική στον τομέα των μεταφορών προσπάθησαν να μπουν στην Συνθήκη της Ρώμης (1957), στην οποία το τμήμα των μεταφορών αναγνωρίστηκε ως ιδιαίτερα σημαντικό. Παρόλα αυτά όμως και σύμφωνα με τον Κανονισμό 141 της 26ης Νοεμβρίου 1962, οι αερομεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν εξαιρεθεί από την Κοινή Πολιτική Μεταφορών και από την Πολιτική περί Ανταγωνισμού. Μέχρι το 1973 στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών ανήκαν ο σιδηρόδρομος, το οδικό δίκτυο και οι ποτάμιες μεταφορές. Η κατάσταση άρχισε να αλλάζει από το 1973 και συγκεκριμένα την περίοδο 1973-1981, με την είσοδο στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα παραδοσιακά ναυτικών χωρών όπως ήταν η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ιρλανδία και η Ελλάδα. Με την απόφαση 167/73 του Ευρωπαϊκού δικαστηρίου η Κοινή Πολιτική Μεταφορών επεκτάθηκε και στις αερομεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές. (Τσιώτης Γ.)

Η Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναπτύχθηκε με δυσκολία και καθυστέρηση, όπως γίνεται αντιληπτό από τα παραπάνω. Αποτέλεσε όμως τη βάση, σε συνδυασμό με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου και τη νομολογία του δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, για τη δημιουργία του κοινοτικού ναυτικού δικαίου.

Τα αίτια που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής ήταν τα ακόλουθα :

- Η κρίση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο και οι επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλία.
- Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας του «κοινοτικού» πλοίου καθώς είχε αυξηθεί σημαντικά το λειτουργικό κόστος, το οποίο δεν συμβάδιζε πια με την τεχνολογία και την ποιότητα των υπηρεσιών με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να στρέφονται σε σημαίες ευκαιρίας.
- Ο υψηλός μέσος όρος ηλικίας του κοινοτικού στόλου.
- Η έλλειψη εκσυγχρονισμού και επενδύσεων στα πλοία, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι τα παλαιότερα από εκείνα των ανταγωνιστριών χωρών.
- Η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου είχε οδηγήσει και στη συρρίκνωση του

εργατικού δυναμικού στη ναυτιλία. (Σαμπράκος, 2008)

Η Ευρωπαϊκή νομοθεσία καλύπτει θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές πάνω στους άξονες παρακολούθησης της αγοράς, διεθνείς σχέσεις, εναρμόνιση των διαρθρώσεων και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσα στα πλαίσια της δημιουργίας της Ενιαίας Αγοράς, έχει αναπτύξει πολιτικές που αφορούν πολλούς τομείς της οικονομίας. Ειδικά για το τομέα των μεταφορών, μέσα από την Κοινή Πολιτική των Μεταφορών (άρθρα 70-80 της Συνθήκης Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) διασφαλίζεται η ελεύθερη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς αναγνωρίζεται η σημασία τους στην Ευρωπαϊκή Αγορά.

Στην προσπάθεια διασφάλισης της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών για τις εμπορικές συναλλαγές των πολιτών των κρατών - μελών, χωρίς την ύπαρξη εμποδίων από τρίτες χώρες και υπό θεμιτές συνθήκες ανταγωνισμού θεσπίστηκαν οι Κανονισμοί : 4055/86 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών – μελών και μεταξύ των κρατών - μελών και τρίτων χωρών, ο 4056/86 για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων που αφορούν την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές, ο 4057/86 για τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις θαλάσσιες μεταφορές, και ο 4058/86 για τη λήψη συντονισμένων ενεργειών προς εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης σε φορτία κινούμενα δια θαλάσσης.

Οι κανονισμοί αυτοί αποτελούν την πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η δεύτερη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής συγκροτείται από μια σειρά μέτρων για την ενίσχυση της κοινοτικής ναυτιλίας. Τα μέτρα αυτά στοχεύουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας ώστε να ανακοπεί η συρρίκνωση της μέσα σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπως σημειώσαμε και ανωτέρω.

Η δεύτερη φάση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής αφορά στην πλευρά της προσφοράς και παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών σε αντίθεση με την πρώτη φάση η οποία αφορά την πλευρά της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Στόχος της δεύτερης φάσης είναι η συμπίεση του κόστους της ναυτιλίας και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. Μερικά μέτρα είναι η δημιουργία κοινοτικού νηολογίου «EUROS», όπου θα μπορούν να νηολογούνται εμπορικά ποντοπόρα πλοία παράλληλα με τη νηολόγηση τους στο

εθνικό νηολόγιο, η απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών -μελών για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο «EUROS», ο ορισμός του κοινοτικού πλοιοκτήτη, η βελτίωση των ελέγχων του ελλιμενισμού μέσω της επικύρωσης διεθνών συμβάσεων σε σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, τα συστήματα ελέγχου κ.α. (Σαμπράκος 2008)

Ο Κανονισμός όμως που άλλαξε το τοπίο των θαλάσσιων μεταφορών πραγματοποιείται το 1992 με τον Κανονισμό 3577/92 με τίτλο « Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες» ο οποίος δημοσιεύτηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1992 στην εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Με τον Κανονισμό 3577/92 δίνεται το δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (άρση του cabotage - καμποτάζ)⁴ εντός κράτους μέλους σε Κοινοτικές Εταιρείες των οποίων τα πλοία φέρουν σημαία κράτους – μέλους, αρκεί αυτά να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος – μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους.

Ως υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ενός κράτους – μέλους, νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν:

- τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κύριου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά.
- υπηρεσίες εφοδιασμού «off – shore», δηλαδή θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους – μέλους και εγκαταστάσεως ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους – μέλους.
- θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, δηλαδή θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ: α) λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους –μέλους, β) λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους – μέλους.

⁴ Με τον όρο καμποτάζ – cabotage στην γαλλική γλώσσα – εννοούμε την άρση της πρακτικής προστατευτισμού το δικαίωμα που είχε ένα κράτος να απαγορεύει σε πλοίο διαφορετικής σημαίας να μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα από ένα λιμάνι σε κάποιο άλλο, αν δεν είχε παραχωρηθεί προηγουμένως ειδική άδεια εκμετάλλευσης.

Στα κρίσιμα άρθρα του Κανονισμού 3577/92 προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη διατηρούν τη δυνατότητα να ορίσουν υπηρεσίες «δημόσιου ενδιαφέροντος» (PSO). Για την παροχή τους υπογράφουν σχετικές συμβάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά, υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή. Σκοπός είναι να αποφευχθεί η οικονομική και κοινωνική επιβάρυνση ευαίσθητων περιοχών λόγω της λειτουργίας της Κοινής αγοράς. (Σαμπράκος et.al. 2005).

Με διευκρινίσεις το 2006 η επιτροπή καθορίζει το ανώτατο όριο της ετήσιας επιβατικής κίνησης σε 300.000 επιβάτες προσδιορίζοντας την έννοια των «μικρών νησιών». Σε αυτές τις περιπτώσεις η παροχή κρατικών ενισχύσεων για την αντιστάθμιση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας θεωρείται συμβιβασίμη με την Κοινή αγορά.

Τέλος, έχει προβλεφθεί η λήψη μέτρων διασφάλισης μετά από έγκριση της Επιτροπής σε περιπτώσεις «σοβαρής διαταραχής της εσωτερικής αγοράς», δηλαδή με την εμφάνιση συνθηκών που προκαλούν μεγάλη ανισορροπία ζήτησης και προσφοράς και απειλείται σημαντικός αριθμός πλοιοκτητών με αποτέλεσμα να συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και την επιβίωση του αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας. Το 2004 η Επιτροπή έδωσε κατευθυντήριες οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών ώστε να συμβαδίζουν με τις κατευθύνσεις της Λευκής Βίβλου για τις κοινοτικές μεταφορές.

Επίσης, ιδιαίτερο ενδιαφέρον δόθηκε στον τομέα της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Με τον Κανονισμό 2158/93 ισχύουν σε όλα τα κράτη – μέλη οι διεθνείς συμβάσεις SOLAS και MARPOL. Η επιτροπή προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των επιβατών στις μετακινήσεις εσωτερικού και να εναρμονιστούν τα πρότυπα ασφαλείας εκδίδει την Οδηγία 98/18, η οποία αντικαταστάθηκε από την Οδηγία 2003/24. Αντίστοιχα για την βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων και των ταχυπλόων εκδόθηκε ο Κανονισμός 3051/95, ο οποίος αντικαταστάθηκε με τον 336/2006. (Ρήγας, 2007)

Τέλος, να σημειώσουμε ότι για την απελευθέρωση, ο Κανονισμός προέβλεπε ειδικό μεταβατικό καθεστώς εφαρμογής για περίοδο 12 ετών ώστε η διαδικασία αυτή να είναι σταδιακή λόγω της ειδικής φύσης ορισμένων υπηρεσιών και των διαφορετικών οικονομικών συνθηκών που επικρατούν στις διαφορετικές περιοχές της Κοινότητας.

2.5.2 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι ελληνικές αντιρρήσεις αναφορικά με τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής αγοράς ελήφθησαν υπόψη και έγινε αποδεκτή η μεγαλύτερη διάρκεια παρέκκλισης της Ελλάδας για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Η Ελλάδα είναι το τελευταίο κράτος – μέλος που κλήθηκε να εφαρμόσει τον Κανονισμό στις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν τα δρομολόγια κάτω των 650κ.ο.χ. (Χλωμούδης et.al 2007)

Η μεταβολή του πλαισίου όμως για την Ελλάδα δρομολογήθηκε πριν από τη λήξη του χρόνου εξαίρεσης που προέβλεπε ο Κανονισμός 3577/92. Με το Νόμο 2932/2001, η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών ξεκινούσε από την 1-11-2002. Πιθανότατα, οι λόγοι για την εξέλιξη αυτή σχετίζονται με την ανάγκη της προετοιμασίας της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το 2004, αλλά και το δυστύχημα του «Σάμινα Εξπρές» (Γουλιέλμος και Σαμπράκος, 2002).

Σύμφωνα με τον Νόμο 2932/01 και τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92, η δρομολόγηση των ακτοπλοϊκών πλοίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι ελεύθερη για τους Έλληνες και κοινοτικούς πλοιοκτήτες οι οποίοι δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία. Καθορίζεται το καθεστώς ιδιοκτησίας των εταιρειών, τα νηολόγια και η χωρητικότητα των πλοίων καθώς και τις διαδρομές στις οποίες αυτή ισχύει. Το Κράτος διατηρεί την εποπτεία των θαλάσσιων μεταφορών, καθορίζοντας το δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών το οποίο θα πρέπει να καλυπτει όλους τους λιμένες, ενώ για λόγους δημόσιου συμφέροντος μπορούν να επιβληθούν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (PSO) που αφορούν τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναυολόγιο και τη στελέχωση.

Ακόμα ορίζονται μια σειρά από προϋποθέσεις προκειμένου ένα πλοίο να μπορεί να δρομολογηθεί σε μια ακτοπλοϊκή γραμμή, μεταξύ των οποίων η ανταπόκριση του στη λιμενική υποδομή και το όριο ηλικίας των πλοίων τα 30 έτη από τα 35 έτη που ίσχυε μέχρι το 2002. Προϋποθέσεις ορίζονται και για τον πλοιοκτήτη, αλλά και διατάξεις όσον αφορά το προσωπικό και την πλήρωση των πλοίων. Παράλληλα από 1-11-2002 οι ναύλοι είναι απελευθερωμένοι πλην αυτών της οικονομικής θέσης.

Η εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων προκάλεσε αντιδράσεις⁵ από τους εφοπλιστές της ακτοπλοΐας οι οποίοι διαφωνούσαν σε αρκετά σημεία, μεταξύ των άλλων, στη μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων δεδομένου ότι ο στόλος της ελληνικής ακτοπλοΐας ήταν αρκετά γερασμένος και θα έπρεπε να αποσυρθεί, τις έκτακτες δρομολογήσεις την ανώτατη τιμή στους ναύλους της οικονομικής θέσης, την στελέχωση των πλοίων και τις υποχρεώσεις της δημόσιας υπηρεσίας. Αντιδράσεις υπήρξαν και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη στο τέλος του 2005, θεωρώντας ότι δεν έχει εφαρμοστεί ο Κανονισμός 3577/92. Οι αντιρρήσεις αφορούσαν την υπαγωγή σχεδόν του συνόλου του δικτύου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς να παρουσιάζεται η πραγματική αναγκαιότητα της δημόσιας υπηρεσίας ανά γραμμή. Επίσης, ρυθμίσεις που αφορούν στα πληρώματα και την εσωτερική οργάνωση των πλοίων θεωρήθηκε ότι μπορούν αν παρεμβάλλουν δυσανάλογα εμπόδια στην ελευθερία που πρέπει να έχουν οι επιχειρήσεις να επιλέγουν τον τρόπο με τον οποίο προτίθενται να παρέχουν τις υπηρεσίες τους.

Επιπλέον μεταβολές στο πλαίσιο λειτουργίας δρομολογήθηκαν κατά το 2006 όπου με το Π.Δ. 124/2006 το όριο ηλικίας των 30 ετών ίσχυσε μέχρι το 2006 και έπειτα αντικαταστάθηκε από τα κριτήρια ασφαλείας που ορίζονταν στη συνθήκη της Στοκχόλμης (1996) μέσω της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2003/25/ΕΚ και ισχύει από το 2010.

Με την υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας καταργείται ο ελληνικός νόμος που προέβλεπε απόσυρση των πλοίων μετά το πέρας των 30 ετών ωφέλιμης ζωής αρκεί να προχωρήσουν σε ορισμένες μετατροπές όπως:

- α) τοποθέτηση ειδικών πορτών στο γκαράζ του πλοίου, για συγκράτηση νερών σε περίπτωση πρόσκρουσης
- β) διαρρύθμιση ειδικών χώρων για άτομα με ειδικές ανάγκες
- γ) εγκατάσταση ηλεκτρονικών μέσων για οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών για καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και όλες τις υπηρεσίες επί του πλοίου.

Περαιτέρω τον Μάιο με την υπ 'αρ. 3323.1/01/2006 Υπουργική απόφαση και τίτλο «Τροποποίηση- Συμπλήρωση της υπ' αριθμόν 3323.1/01/05/26.5.2005 Απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης

⁵ Γουλιέλμος, Σαμπράκος (2002) Ναυτεμπορική

Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου (Β' 178)» αποφασίστηκε η απελευθέρωση των ναύλων. Πιο συγκεκριμένα, δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται από το λιμάνι του Πειραιά με πλοία της ακτοπλοΐας, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες πληρούνται για κάθε λιμένα προορισμού μια από τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) ο λιμένας αφετηρίας 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.

β) ο λιμένας αφετηρίας και ο λιμένας προορισμού έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινούμενων επιβατών άνω των 300.000, έστω και εάν η σύνδεση εξυπηρετείται από μια μόνο εταιρεία.

Παράλληλα το ΥΕΝ προχώρησε σε απλοποίηση της διαδικασίας δρομολόγησης των πλοίων ενώ θεσπίστηκε δωδεκαετής διάρκεια ανάθεσης εκμετάλλευσης μη βιώσιμων, άγονων, γραμμών, στις οποίες δίνεται επιδότηση από το κράτος για να εξυπηρετηθούν. Η επιδότηση που δίνεται από το κράτος συλλέγεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από τον επίναυλο, ο οποίος είναι ενσωματωμένος στην τελική τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου και αποτελεί το 3%, μέσω του ειδικού Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Ιδιαίτερο σημείο αποτελεί η σύσταση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) με γνωμοδοτικές και συμβουλευτικές αρμοδιότητες και της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσιών Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.) προκειμένου να ελέγχει τη λειτουργία της αγοράς των θαλάσσιων ενδομεταφορών και εγγυάται τον υγιή και αθέμιτο ανταγωνισμό.

Σημαντική μεταβολή επίσης αποτελεί και η σύσταση ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής. Το 2008, ο Νόμος 3709/2008, όπως τροποποιήθηκε το 2013 με το Ν.4150/1, καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών και των μεταφορέων στις επιβατικές τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και ορίζονται σαφώς οι περιπτώσεις επιστροφής ναύλων, δυνατότητες ακύρωσης των εισιτηρίων, και επιλογές σε περιπτώσεις καθυστερήσεων ή μη πραγματοποίηση δρομολογίων με υπαιτιότητα του μεταφορέα.

Επιπλέον, το 2011 συστήνεται το Αρχηγείο του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την έκδοση οδηγιών ασφάλειας

ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος, στοιχείο που πλέον διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και στο τομέα των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών.

Πρόσφατα, (Απρίλιος του 2013) εκδόθηκε ο υπ' αρ. 4150/13 Νόμος του κράτους, ο οποίος αποτελεί το νέο θεσμικό πλαίσιο για τον θαλάσσιο τουρισμό και τροποποιεί μερικώς το Ν.2932/2001 σύμφωνα με τον οποίο πλέον έχουμε τις παρακάτω αλλαγές / τροποποιήσεις/ προσθήκες, οι οποίες αν και ικανοποιούν μεγάλο μέρος χρόνιων απαιτήσεων των εφοπλιστών, βρίσκει αντιμέτωπους τους εργαζομένους στα πλοία.⁶ Συγκεκριμένα, πλέον, επιτρέπεται με απόφαση του υπουργού η αντικατάσταση πλοίου με άλλο μικρότερο σε μία γραμμή, κάτι το οποίο δεν ήταν δυνατόν με το προηγούμενο Νόμο. Ειδικότερα, «ο πλοιοκτήτης μπορεί κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο ιδίου είδους, ανάλογης, μεγαλύτερης ή μικρότερης μεταφορικής ικανότητας, για το οποίο συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 και 4, εφόσον καλύπτονται οι συγκοινωνιακές ανάγκες». Επιπλέον, επιτρέπεται η δρομολόγηση ενός ακόμη πλοίου από τον ίδιο πλοιοκτήτη μόνο για τους θερινούς μήνες στην ίδια γραμμή. Ειδικότερα μπορεί να γίνει αποδεκτό αίτημα πλοιοκτήτη να δρομολογεί ένα επιπλέον πλοίο, κατά τη χρονική περίοδο από Ιούνιο μέχρι και Σεπτέμβριο, στη δρομολογιακή γραμμή ή μέρος αυτής, για την οποία του έχει ανακοινωθεί δήλωση δρομολόγησης πλοίου σύμφωνα με την παράγραφο 3 και για συνεχόμενο χρονικό διάστημα το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των εξήντα ημερών, με την προϋπόθεση ότι από την έναρξη της τρέχουσας δρομολογιακής περιόδου δεν έχει διακόψει τα δρομολογία του για διάστημα πέραν των σαράντα ημερών. Μειώνεται ο χρόνος δρομολόγησης των ταχύπλοων πλοίων, καθώς, όπως προβλέπεται, «η δρομολόγηση για επιβατηγά υδροπτέρυγα και ταχύπλοα πλοία γίνεται, κατά τη διάρκεια της ετήσιας δρομολογιακής περιόδου για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων μηνών, εκ των οποίων οι τρεις μήνες συνεχόμενοι». Με το προηγούμενο καθεστώς η δρομολόγηση των ταχύπλοων είναι τουλάχιστον επτάμηνης διάρκειας. Επιπρόσθετα επιτρέπεται και η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων για διάστημα μέχρι 45 ημέρες, εφόσον οι συγκοινωνιακές ανάγκες της γραμμής καλύπτονται από τα ήδη δρομολογημένα πλοία.

Σε ότι αφορά τις άγονες γραμμές, προβλέπεται ότι με απόφαση των υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου επιβάλλεται τέλος υπέρ της

⁶ Βαρλάμη Τ., Κοινή Γνώμη, 17 Μαρτίου 2014,

χρηματοδότησης των άγονων γραμμών στους Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων με τη μορφή ΝΠΔΔ, μέχρι ποσοστού 10% των ετήσιων εσόδων τους, που προέρχονται από την εκμετάλλευση του λιμένα τον οποίο διαχειρίζονται.

Ακόμη, μειώνεται η οργανική σύνθεση των επιβατηγών και επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων για τη χειμερινή περίοδο στην κατηγορία γενιών υπηρεσιών, ενώ μειώνεται στο μισό η καθοριζόμενη σε θαλαμηπόλους, επίκουρους και τραπεζοκόμους σύνθεση, και διευρύνεται ο αριθμός των περιπτώσεων που η εταιρεία μπορεί να απολύσει το πλήρωμα όπως π.χ. στην περίπτωση της ετήσιας επιθεώρησης, για εκτέλεση μετασκευών και όταν βέβαια διακόπτει για 45 ημέρες τα δρομολόγια.

Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), πριν από οποιαδήποτε απόφαση η οποία μπορεί να οδηγήσει στη μεταβολή της περιουσιακής κατάστασης των Φορέων Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων ή να επιδράσει στη λειτουργία τους, εκπονεί μελέτη βιωσιμότητας για κάθε έναν από αυτούς, με σκοπό τη διασφάλιση των οικονομικών και ανθρωπίνων πόρων, καθώς και της υλικοτεχνικής υποδομής που θα επιτρέπουν τη συνέχεια της αδιάλειπτης λειτουργίας τους και την απρόσκοπτη παροχή των διοικητικών υπηρεσιών τους, με την οποία αιτιολογεί την απόφασή του.

Τέλος, αξίζει να σημειώσουμε ότι συνιστάται Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής (ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ.), που λειτουργεί στο πλαίσιο της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και υπό την εποπτεία του Πρωθυπουργού. Το ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ. γνωμοδοτεί κυρίως: α) για τις βασικές αρχές χάραξης πολιτικών στους διάφορους τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των νησιών και β) για τη σχεδίαση και υλοποίηση των νησιωτικών πολιτικών, γεγονός που αποδεικνύει στο πόσο σημαντικό σημείο αποτελεί η νησιωτικότητα για την Ελλάδα και πόσο μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη και οικονομική ευημερία της χώρας. Εκτός αυτού, συνιστάται και Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

3.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Η γεωγραφική διαμόρφωση της Χώρας μας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα. Το συνολικό ανάπτυγμα των παραλίων ανέρχεται σε 14.854 χλμ., ενώ η ακτογραμμή διαμορφώνει 750 λιμάνια και όρμους, με σπουδαιότερα γύρω στα 120. Το νησιωτικό σύμπλεγμα περιλαμβάνει περισσότερα από 3.500 νησιά (τα οποία δεν κατοικούνται όλα), αποτελεί το 19% του ελληνικού εδάφους, ενώ συγκεντρώνει το 1% του πληθυσμού μας. Μέσα στα πλαίσια αυτά γίνεται εύκολα κατανοητό ότι δημιουργούνται ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με τις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, ανάγκες έγκαιρης μεταφοράς των παραγόμενων προϊόντων, ανάπτυξης του τουρισμού, επικοινωνίας των κατοίκων και γενικά διακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων. Τις ανάγκες αυτές καλείται να ικανοποιήσει η ακτοπλοΐα, της οποίας τα επιβατηγά και επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία έχουν το ρόλο της πλωτής γέφυρας μεταξύ ενδοχώρας και νήσων εξυπηρετώντας διττό σκοπό: την ικανοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας και διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής με τακτικές, επαρκείς, αξιόπιστες και ποιοτικές συνδέσεις, γεγονός που δείχνει πόσο σημαντική είναι η επιβατηγός ναυτιλία για την Ελλάδα. Συγκεκριμένα, η συμβολή της συνίσταται στους εξής τομείς:

- *Ανάπτυξη των νησιών*

Η συρρίκνωση και η περιθωριοποίηση των νησιών του Αρχιπελάγους που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια του περασμένου αιώνα οφείλεται κυρίως στις μεταβολές στο μοντέλο παραγωγής και στο σύστημα των μεταφορών. Μόλις τις τελευταίες δεκαετίες έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα ανάκαμψης, ενώ εξακολουθούν ορισμένες νησιώτικες περιοχές να εμφανίζουν φθίνουσα πορεία. Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι ο τουρισμός και οι συνδεδεμένες με αυτόν δραστηριότητες (κατασκευές, μεταφορές, εμπόριο) είχαν τον πρώτο λόγο στην άνοδο του κατά κεφαλήν εισοδήματος των νησιωτών συμβάλλοντας ουσιαστικά στην ανάπτυξη των νησιών. Μελέτη με τη χρήση πολλαπλών κριτηρίων και παραμέτρων όπως: έκταση νησιού, μέγεθος πληθυσμού,

ακτίνα επιρροής, οικονομικές δραστηριότητες, εξάρτηση για φυσικούς πόρους, ενέργεια, προσπελασιμότητα, χρονοαπόσταση από κέντρο και συχνότητα εξυπηρέτησης από μεταφορικά μέσα, κατέταξε τα νησιά σε τρεις ομάδες ως εξής :

- ✓ Ομάδα I: νησιά με μικρή έκταση, σοβαρά προβλήματα ανάπτυξης, μείωση πληθυσμού, ελλείψεις σε υποδομές, περιορισμένους πόρους και γεωγραφική απομόνωση, όπως το Αγαθονήσι, η Σίκινος, η Τήλος, τα Κουφονήσια,, οι Λειψοί, η Δονούσα, η Ηρακλεία, η Φολέγανδρος κ.τ.λ.
- ✓ Ομάδα II: νησιά που αναπτύσσονται τουριστικά, διαθέτουν και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες και πόρους. Το πρόβλημα εδώ εντοπίζεται στην αντιμετώπιση των συγκρούσεων μεταξύ των δραστηριοτήτων και της μονόπλευρης τουριστικής ανάπτυξης. Στην ομάδα αυτή εντάσσονται νησιά όπως η Τήνος, η Μήλος, η Σέριφος, η Πάτμος, η Άνδρος, η Κύθνος, η Ίος, η Κάρπαθος , η Πάρος κ.τ.λ.
- ✓ Ομάδα III: νησιά με σημαντική τουριστική δραστηριότητα, πληθυσμιακή αύξηση και συγκέντρωση, αυξανόμενες περιβαλλοντικές πιέσεις, ανάγκη ελέγχου του είδους της ανάπτυξης, όπως η Σύρος, η Νάξος, η Μύκονος , η Κρήτη , η Κως, η Ρόδος κ.τ.λ.

Αν και θα πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με Κοινή Υπουργική Απόφαση για το ειδικό χωροταξικό το 2013 προωθήθηκαν ορισμένες αλλαγές σύμφωνα με την οποία στην κατηγορία των τουριστικά αναπτυγμένων και αναπτυσσόμενων νησιών προστέθηκαν η Ανάφη και η Κίμωλος, τα οποία στο κείμενο της διαβούλευσης ανήκαν στην κατηγορία των μικρών νησιών με προβλήματα ανάπτυξης και αφαιρέθηκαν δέκα νησιά (Αλόνησος, Αστυπάλαια, Αμοργός, Ίος, Κέα, Μήλος, Σαμοθράκη, **Τήνος**, Φολέγανδρος, Κύθνος), τα οποία πλέον περνούν στην κατηγορία των νησιών με προβλήματα ανάπτυξης.

Η επιβατηγός ναυτιλία μπορεί και πρέπει να συμβάλλει στην ανάπτυξη αυτών των νησιών με τους εξής τρόπους:

1. Με την ένωση των δεκάδων νησιών, μικρών και μεγάλων, με τα κύρια οικονομικά κέντρα της χώρας μας, μεταβαίνοντας έτσι από το πεδίο της απομόνωσης στο δυναμικό πεδίο της ενσωμάτωσης αυτών με την υπόλοιπη Ελλάδα.

2. Με την άμβλυνση προβλημάτων που σχετίζονται με τους χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, αναβαθμίζοντας τις ήδη υπάρχουσες υποδομές και ανωδομές (λιμάνια, τουριστικές επιχειρήσεις κλπ) και στη δημιουργία νέων.

3. Με τη δημιουργία θέσεων εργασίας στα μικρά νησιά, είτε στα επιβατηγά πλοία ως προσωπικό, είτε στα λιμάνια και στις μαρίνες, είτε σε ταξιδιωτικά γραφεία και λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις.

4. Με την προώθηση του τουρισμού, αναδεικνύοντας το παραδοσιακά δομημένο περιβάλλον καθώς και το φυσικό κάλλος των νησιών.

5. Με την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων των μικρών νησιών αυξάνοντας το κατά κεφαλήν εισόδημά τους.

- *Περιφερειακή Άμβλυνση*

Η επιβατηγός ναυτιλία έχει συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη των νησιωτικών περιφερειών, αυτών δηλαδή των Ιονίων νησιών, του Βόρειου και Νότιου Αιγαίου και της Κρήτης, όμως η συμβολή της είναι αξιόλογη και για την ηπειρωτική περιφέρεια. Μέρος της ηπειρωτικής περιφέρειας διαθέτει σαν τουριστική προσφορά παραθαλάσσια τμήματα ή συνδέεται θαλασσίως με τα λιμάνια της χώρας, όπως για παράδειγμα η Χαλκιδική στην κεντρική Μακεδονία ή η Πελοπόννησος. Αυτό πάντα σε συνδυασμό με την επιβατηγό ναυτιλία συμβάλλει στην ανάπτυξή της, στην επίτευξη των επιθυμητών περιφερειακών αποτελεσμάτων, στην αποτελεσματικότερη κατανομή του περιφερειακού εισοδήματος και στην άμβλυνση των ανισοτήτων. Το τελευταίο κατορθώνεται λόγω των νέων δρομολογίων της επιβατηγούς ναυτιλίας που ενώνουν ολόκληρη την Ελλάδα και κάνουν ευκολότερο τον εσωτερικό τουρισμό. Με τα νέα δρομολόγια, τη συχνότητά τους, τις μειωμένες τιμές στα εισιτήρια και τις γρήγορες ταχύτητές τους, δίνεται στους Έλληνες η δυνατότητα να γνωρίσουν τη χώρα τους, να αξιοποιήσουν το Σαββατοκύριακο τους, το εορτολόγιο ή και να επισκεφθούν τις γενέτειρές τους.

- *Δημιουργία θέσεων εργασίας*

Το ακτοπλοϊκό επιβατηγό πλοίο τα τελευταία χρόνια και σε μια περίοδο συρρίκνωσης της απασχόλησης Ελλήνων ναυτεργατών, όχι μόνο διατήρησε την συμμετοχή του στο σύνολο, αλλά και την διεύρυνε σημαντικά ανεβάζοντάς την σε 25,3% του συνόλου (δηλαδή ο ένας στους τέσσερις ναυτικούς απασχολείται στην ακτοπλοΐα. Ειδικότερα, οι

στενοί δεσμοί των μεγαλύτερων επιβατηγών ακτοπλοϊκών εταιριών με τη νησιώτικη χώρα οδήγησε σε μια αυξημένη απασχόληση ναυτικών που προέρχονται από τα νησιά του Αιγαίου (με ποσοστό που ξεπερνά το 65%). Επιπλέον, ως τομέας παραγωγής τουριστικών υπηρεσιών η επιβατηγός ναυτιλία απασχολεί μεγάλο αριθμό προσωπικού για την διακίνηση των πλοίων, για τη διοίκηση και τη λειτουργία των ναυτλιακών και ταξιδιωτικών επιχειρήσεων, καθώς και για την συντήρηση και επισκευή των πλοίων. Οι εργαζόμενοι αυτών των κατηγοριών υπολογίζεται ότι υπερβαίνουν τα 7.000 άτομα. (Alpha Bank, 2009)

- *Εισοδηματικά Οφέλη*

Η εισοδηματική προσφορά της Ελληνικής Ακτοπλοΐας στην Ελληνική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική και συνίσταται στα εξής:

- ✓ Στις αμοιβές των άμεσα απασχολούμενων ατόμων είτε σε ναυτλιακές εταιρίες είτε σε πλοία.
- ✓ Στα εισοδήματα από τις μετασκευές, επισκευές και συντηρήσεις των πλοίων σε ελληνικές ναυπηγικές εγκαταστάσεις.
- ✓ Στα λιμενικά τέλη που καταβάλλονται στα λιμάνια προσεγγίσεως και που αποτελούν σημαντικό έσοδο κυρίως για τις τοπικές αυτοδιοικήσεις και το κράτος.
- ✓ Στις δαπάνες των ταξιδιωτών στα λιμάνια προσεγγίσεως, γεγονός που συντελεί στην ενίσχυση των τοπικών αγορών και στην ανύψωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, με την αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος.

Η επιβατηγός ναυτιλία λοιπόν είναι δυνατόν κάτω από τις σωστές προϋποθέσεις ανάπτυξης και εκμετάλλευσης να προκαλέσουν αξιόλογες οικονομικές εισροές, από τις οποίες μπορούν να επωφεληθούν ναυτλιακές και μη επιχειρήσεις, ντόπιος πληθυσμός, η τοπική αυτοδιοίκηση και το κράτος. Συγκεκριμένα, όταν πρόκειται για περιφερειακές περιοχές, αναμφίβολα μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης και προόδου.

- *Συναλλαγματικά Οφέλη*

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί για πολλά χρόνια έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας, αφού είναι μία μόνιμη πηγή εισροής συναλλάγματος. Αν και τα τελευταία χρόνια, λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης έχει μειωθεί

το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα δεν μπορούμε να αρνηθούμε το γεγονός ότι ειδικά ο τομέας της ακτοπλοΐας είχε δείξει δυναμική πρόοδο, καθώς θέλουν να εφαρμόζουν συνεχείς βελτιώσεις του στόλου των εταιριών και παράλληλα να αναβαθμίζουν το επίπεδο ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, παράγοντας ουσιαστικός για την ακτοπλοΐα.

Το κλείσιμο της οδού της πρώην Γιουγκοσλαβίας που ήταν και η βασική πύλη συνδέσεως μεταξύ βόρειας Ευρώπης και Ελλάδας έδωσε ώθηση στην αύξηση της κίνησης στις γραμμές της Ιταλίας. Επίσης, η συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη μεταφοράς ανθρώπων και φορτίων από την Ηπειρωτική Ελλάδα προς τα ελληνικά νησιά αποτελεί θεμέλιο λίθο για τη περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου.

- *Ανακούφιση από περιβαλλοντικές και άλλες επιβαρύνσεις*

Η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων, στη μείωση των κατασκευών οδικών δικτύων και επομένως στη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Η κοινωνία με την ανάπτυξη της ναυτιλίας μπορεί να αποφύγει τις αρνητικές οικονομίες των οδικών μεταφορών σε ότι αφορά στην ρύπανση του περιβάλλοντος, τα ατυχήματα, την κυκλοφοριακή συμφόρηση (επίπεδα θορύβου κλπ) και την εξοικονόμηση ενέργειας. Σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε. οι θαλάσσιες μεταφορές καταναλώνουν το μικρότερο ποσό ενέργειας ως καύσιμα.

Αποτέλεσμα αυτού είναι η ναυτιλία να παράγει λιγότερο, διοξείδιο του άνθρακα από τα άλλα μέσα μεταφοράς ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη. Επίσης όσον αφορά το μονοξείδιο του άνθρακα, τους υδρογονάνθρακες και τις εκπομπές 1 τόνος ή μεταφερόμενος για ένα χιλιόμετρο μέσο θαλάσσης επηρεάζει το περιβάλλον πολύ λιγότερο από αν μεταφερόταν με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Άλλωστε, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη χώρα μας, την παραδοσιακά θαλασσινή, αποτελεί συνταγματική επιταγή και τελεί υπό την εποπτεία του κράτους.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών της χώρας μας και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα των κατοίκων ή του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, που τα τελευταία χρόνια απασχολεί πολύ έντονα ολόκληρη την ανθρωπότητα, και για τη λήψη των αναγκαίων

προληπτικών μέτρων, το YEN διαθέτει εξειδικευμένη υπηρεσιακή μονάδα, τη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ΔΠΘΠ).

- *Προώθηση τουριστικής ανάπτυξης*

Βασικό σημείο της συμβολής της επιβατηγούς ναυτιλίας αποτελεί η προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης, καθώς και η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες διεκπεραιώνουν το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς τις νησιώτικες περιοχές, είτε πρόκειται για εσωτερικό τουρισμό, είτε για επισκέπτες αλλοδαπούς. Ειδικότερα, στα μικρά νησιά που δε διαθέτουν αεροδρόμιο και το πλοίο αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς, η συχνότητα και η τακτικότητα των δρομολογίων με τα μεγάλα ηπειρωτικά λιμάνια της χώρας είτε με τα πλησιέστερα περιφερειακά κέντρα, είναι καθοριστικός παράγοντας για την επιλογή τους από τα μεγάλα τουριστικά γραφεία σαν τόπο τουριστικού προορισμού. Έτσι ερμηνεύεται και το φαινόμενο της πληθώρας αιτημάτων από τους τοπικούς φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση και τους κατοίκους των μικρών νησιών για να συνδεθούν με τον Πειραιά, τη Ραφήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Στις περιπτώσεις που δεν υφίσταται αυτή η απευθείας σύνδεση με το ακτοπλοϊκό πλοίο, κατά κανόνα δεν επιλέγονται τα νησιά αυτά ως τουριστικοί προορισμοί, κατά συνέπεια αποστερούνται από την ευκαιρία να αυξήσουν το εισόδημα των κατοίκων με τη συμμετοχή τους στην τουριστική αγορά.

Βέβαια υπάρχει και η περίπτωση κατά την οποία ένας νησιωτικός προορισμός παρουσιάζει αυξημένη ζήτηση σαν αποτέλεσμα τουριστικής ανάπτυξης, οπότε και παρατηρείται το φαινόμενο της εξυπηρέτησής του σε τακτικότερη βάση από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες και σε εξαιρετικές περιπτώσεις της δρομολόγησης νέων πλοίων.

Η μεταφορά λοιπόν είναι αναπόσπαστο κομμάτι της τουριστικής δραστηριότητας, και, για ορισμένες τουριστικές περιοχές, αποτελεί σημαντικότερος της δαπάνης αυτής. Η παράλληλη ανάπτυξη αμφοτέρων των κλάδων και οι ισοβαρείς τους σχέσεις μπορούν να συμβάλλουν τα μέγιστα στην ποιοτική βελτίωση, στην ανταγωνιστική τιμολόγηση και στον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος μιας χώρας. Επιπλέον, η μεταφορά αυτή καθ' εαυτή μπορεί να γίνει ελκυστικό τμήμα του τουριστικού προϊόντος, γεγονός που αφορά κυρίως τις θαλάσσιες μεταφορές και ίσως και τις συνδεδεμένες. Αντίστοιχα, η χαμηλή ποιότητα ή το υψηλό κόστος της μεταφοράς επιδρούν αρνητικά στη ζήτηση για μεταφορικές και κατά συνέπεια τουριστικές υπηρεσίες. Σε αυτή την περίπτωση, η

μεταφορά όχι μόνο δεν συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη αλλά και λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας στον κλάδο.

Στην περίπτωση της Ελλάδας και κυρίως στον διεθνή τουρισμό το κομμάτι θέση της Ελλάδας της μεταφοράς αποτελεί βασικό παράγοντα που επηρεάζει την τουριστική ζήτηση, κυρίως αν ληφθεί υπόψη η γεωγραφική θέση της Ελλάδας σε σχέση με τις κυριότερες χώρες προελεύσεως.

Από άποψη μέσου μεταφοράς, οι αερομεταφορές αποτελούν το κυριότερο μέσο μεταφοράς των τουριστών με διαχρονικά αυξανόμενο μερίδιο. Τα λοιπά μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται σε μικρότερο επίπεδο. Σε ότι αφορά τη χρήση των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, αυτά φαίνεται να αποτελούν σημαντικό μέσο στην περίπτωση του εσωτερικού τουρισμού και αναπτύσσονται κυρίως στα πλαίσια ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών (αεροπλάνο-πλοίο ή αυτοκίνητο-πλοίο). Στην περίπτωση αυτή η μεταφορά αποτελεί ουσιαστικά τμήμα του τουριστικού προϊόντος και ως αναμενόμενο η ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας συνδέεται άμεσα με την τελική ποιότητα της τουριστικής υπηρεσίας.

- *Ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού*

Προαναφέραμε όμως πως η επιβατηγός ναυτιλία και εν γένει τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς βοηθούν και στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Με τον όρο «θαλάσσιος τουρισμός» εννοούνται όλες οι δραστηριότητες που παρέχονται ως τουριστικές υπηρεσίες και αφορούν μεταφορά, περιήγηση, διαμονή και ψυχαγωγία σε άμεση σχέση με το υγρό στοιχείο και αφορά κυρίως δύο τομείς της τουριστικής αγοράς, τα κρουαζιερόπλοια και τα σκάφη αναψυχής.

Από τη μια τα κρουαζιερόπλοια τα οποία αποτελούν ένα κατ' εξοχήν ποιοτικό θαλάσσιο τουρισμό, προσφέροντας ένα συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν υψηλών προδιαγραφών και από την άλλη τα σκάφη αναψυχής, όπου τις τελευταίες δεκαετίες έχει αναλάβει τεράστια ανάπτυξη στη χώρα μας, λόγω των ιδιαίτερων συγκριτικών πλεονεκτημάτων των θαλασσών και των παραλίων μας.

3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίας και

μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό τη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη ανάπτυξη των νησιών.

Η ακτοπλοϊκή αγορά χαρακτηρίζεται από περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων, μικρό μέρος των οποίων ελέγχει σημαντικό μέρος της προσφοράς. Πρόκειται για μία αγορά με υψηλό κόστος εισόδου και η οποία προσφέρει μια ομοιογενή υπηρεσία. Η τιμή του εισιτηρίου, οι παρεχόμενες υπηρεσίες, η συχνότητα των δρομολογίων, η διάρκεια του ταξιδιού καθώς και η ευελιξία στα ωράρια των δρομολογίων είναι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στον κλάδο. (Βούρδα, 2007). Ουσιαστικά, παρουσιάζει χαρακτηριστικά που παραπέμπουν σε ολιγοπωλιακές αγορές και σε συνθήκες που απαντώνται και σε άλλες αγορές τακτικών μεταφορικών υπηρεσιών (αεροπορικών) αλλά και στην αγορά της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (Lekakou et al, 2004), όπως αναφέρετε και ανωτέρω στα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά της ακτοπλοΐας.

Ένα ιδεατό σχήμα για την εξυπηρέτηση των επιβατών θα ήταν το ακόλουθο:

- Να υπάρχει διασύνδεση κάθε νησιού με την έδρα του, την πρωτεύουσα του.
- Να υπάρχουν δρομολόγια για κάθε νησί με τον Πειραιά. (Αθήνα, πρωτεύουσα)
- Να υπάρχουν δρομολόγια των διαφόρων νησιών με τα γειτονικά τους.

Το παραπάνω βέβια σχήμα δεν είναι ρεαλιστικό και κατά συνέπεια δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί στην πράξη.

Ιδιαιτερότητες της νησιώτικης συγκοινωνίας εκτός του γεωφυσικού της αναπτύγματος το οποίο αντιπροσωπεύει το ¼ του μήκους του Ισημερινού, είναι εκτός των άλλων η μικρή εναλλαξιμότητα, καθώς μόνο λίγα νησιά διαθέτουν αεροπορική σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα και οι καιρικές συνθήκες, οι οποίες όπως είναι λογικό επηρεάζουν την ακτοπλοΐα και την εύρυθμη λειτουργία αυτής.

Η σημερινή κατάσταση της ακτοπλοϊκής αγοράς χαρακτηρίζεται από τα παρακάτω:

- Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών δρομολογίων είναι γραμμική.
- Αποκλειστική σχεδόν χρήση των λιμένων του Πειραιά και της Ραφήνας.
- Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται βασισμένα σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

3.3 ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η ανωτέρω καταγραφείσα κατάσταση είναι επόμενο ότι δημιουργεί προβλήματα σημαντικά, τα οποία μπορούμε να συνοψίσουμε στις ακόλουθες μεγάλες ομάδες :

- Η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων δημιουργεί καθυστερήσεις, κυρίως στους κατοίκους των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών. Επιπλέον, ο Πειραιάς αποτελεί κέντρο μετεπιβίβασης τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων, εφόσον είναι απαραίτητη η μέσω του Πειραιά διακίνηση από ένα νησιωτικό σύμπλεγμα σε ένα άλλο.
- Η αποκλειστική χρήση των λιμένων του Πειραιά και της Ραφήνας κατά τις περιόδους αιχμής δημιουργεί κυκλοφοριακά προβλήματα με καθυστερήσεις και γενικότερα χαμηλής ποιότητας προσφερόμενες υπηρεσίες.
- Τα μικρά νησιά τα οποία έχουν ελλιπή εξυπηρέτηση απειλούνται με την πληθυσμιακή αποδυνάμωση και τον οικονομικό μαρασμό προκαλώντας έτσι σοβαρές επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξή τους.
- Η ύπαρξη δύο περιόδων, μια θερινή και μια χειμερινή, και η μειωμένη ζήτηση τη χειμερινή περίοδο έχει ως επακόλουθο τη μείωση της προσφοράς κατά την περίοδο αυτή. Όμως αυτό έχει και ένα επιπλέον πρόβλημα που αφορά τη διακίνηση των φορτηγών και τον εφοδιασμό με εμπορεύματα των νησιών. Είναι γεγονός ότι η μείωση της ζήτησης κατά τη χειμερινή περίοδο για μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων δεν είναι τόσο σημαντική όσο των επιβατών. Έρευνες έχουν αποδείξει ότι κατά τη χειμερινή περίοδο η ζήτηση για μεταφορά φορτηγών ανέρχεται στο 74% της θερινής περιόδου. (Σαμπράκος Ε., 2008)
- Το υψηλό κόστος λειτουργίας του μεταφορικού συστήματος, με βασικό μέγεθος κόστους το ναυτιλιακό πετρέλαιο, το οποίο έχει αυξηθεί την τριετία 2009 – 2012 άνω του 100%, με αποτέλεσμα οι υψηλοί ναύλοι των επιβατών και των οχημάτων.⁷

⁷ Σακέλλης Μ., 2013, Ομιλία στο "The Posidonia Sea Tourism Forum", 17/3/2014

3.4 ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Το ακτοπλοϊκό Ζήτημα μπορεί να οριστεί ως μία κατάσταση που παρουσιάζεται συχνά στις θαλάσσιες επιβατικές συγκοινωνίες όταν η Προσφορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υστερεί σε ένα αριθμό χαρακτηριστικών - ασφάλεια, συνέπεια, ποιότητα, ταχύτητα, συχνότητα, επάρκεια κ.λπ. - των επιπέδων που επιθυμεί ο χρήστης κάθε φορά, δεχόμενος να καταβάλλει το κόμιστρο που του είναι αναγκαίο και είναι λογικό για το επίπεδο αυτών των υπηρεσιών. Ο ορισμός αυτός κλείνει προς το μέρος του χρήστη περισσότερο, αλλά ο χρήστης εδώ είναι διατεθειμένος να καταβάλλει το αναγκαίο κόμιστρο. Εδώ μπορούμε να συγκεντρώσουμε τις επίσημες και ανεπίσημες απόψεις που έχουν καταγραφεί για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες:

1. Η εξυπηρέτηση ορισμένων νησιών το χειμώνα είναι ανεπαρκής (αιτία: ο μικρός αριθμός δρομολογίων).
2. Η κίνηση σε περιόδους αιχμής, (κυρίως το καλοκαίρι), δεν εξυπηρετείται πλήρως ή η ποιότητα της υπηρεσίας μειώνεται αισθητά. Το πρόβλημα αυτό είναι οξύτερο για τα οχήματα.
3. Τα δρομολόγια δεν διαρθρώνονται ορθολογικά, και δύο ή τρία πλοία αναχωρούν σχεδόν τις ίδιες ώρες.
4. Ο ακτοπλοϊκός στόλος από πλευράς μέσης ηλικίας, ενώ βελτιώθηκε, δεν ανανεώνεται στην ταχύτητα που θα έπρεπε.
5. Τα δρομολόγια δεν προγραμματίζονται έγκαιρα. Η έγκαιρη κράτηση θέσης δεν γίνεται, ούτε μπορεί ακόμη να εκδοθεί εισιτήριο επιστροφής.

Το Ακτοπλοϊκό Ζήτημα, επομένως, παραμένει άλυτο, αφού οι στόχοι που επιδιώκονται είναι αντικρουόμενοι:

(α) Οι πλοιοκτήτες ζητούν ή επιδιώκουν να δραστηριοποιούνται μόνο όταν ή όπου η Ζήτηση είναι έντονη (καλοκαίρι - αποδοτικές γραμμές) ή θα ήθελαν να μην δραστηριοποιούνται στις περιόδους χαμηλής ζήτησης, (χειμώνας - άγονες γραμμές), όπου το κόστος είναι πολλαπλάσια υψηλότερο του εσόδου

(β) Αντίστοιχα, οι χρήστες ζητούν ή επιδιώκουν άνετη κ.λπ. εξυπηρέτηση στις περιόδους αιχμής, όταν η προσφορά δεν επαρκεί.

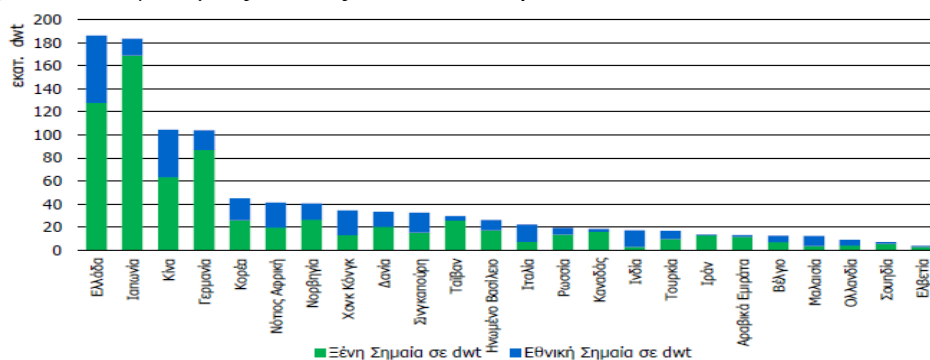
(γ) Το Κράτος ζητεί ή επιδιώκει την ρύθμιση ενός αριθμού σημαντικών παραγόντων της Ακτοπλοϊκής Συγκοινωνίας, χωρίς να έχει τ' απαιτούμενα γι' αυτό το σκοπό μέσα (Στόχους, Στελέχωση, Ειδική Γνώση, Πληροφόρηση, Μελέτες για τον Χρήστη). Επιδιώκει πρόσθετα την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών και της κίνησης κατά τη χειμερινή περίοδο, την αποφυγή ταυτόχρονων αναχωρήσεων, τους αμυντικούς στόχους της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, την ασφάλεια της κ.λπ.

Η επιτυχία επομένως του Κράτους, σαν Ρυθμιστή των συμφερόντων, που αντιτίθενται, τόσο μεταξύ Πλοιοκτητών και Χρηστών, και Κράτους και Πλοιοκτητών, αλλά και μεταξύ των ίδιων των πλοιοκτητών, είναι η πραγματοποίηση μιας σοφής και δίκαιης εναρμόνισης των αντιτιθέμενων συμφερόντων. Αυτό είναι σαφέστατα αληθές, αφού στο παρελθόν το ρυθμιζόμενο λ.χ. "ναυολόγιο", κατέληγε σε καταστροφικό πόλεμο ναύλων. (Γουλιέλμος, Σαμπράκος, 2002)

3.5 ΣΤΟΛΟΣ

Όπως έχει προαναφερθεί, η χώρα μας, είναι ένα από τα σημαντικότερα αλλά και ισχυρότερα ναυτικά κράτη του κόσμου. Η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους σημαντικότερους τομείς της εθνικής μας οικονομίας. Η ελληνική Ναυτιλία κατέχει ηγετική θέση στην παγκόσμια αγορά, παρά την κρίση. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν πάνω από 4.065 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων περίπου 3.760 εκτιμώνται ότι είναι ποντοπόρα, σύμφωνα με στοιχεία του IHS Fairplay World Shipping Encyclopedia για το 2012, όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Σύμφωνα με την ετήσια μελέτη του Lloyd's Register - Fairplay για τη σύνθεση του παγκόσμιου στόλου, η ελληνική ναυτιλία διατηρεί τον δυναμισμό της, ενώ οι μεγάλοι ναυτιλιακοί όμιλοι ενισχύουν περαιτέρω τη θέση τους στη διεθνή αγορά.

Διάγραμμα 3.1: Ο παγκόσμιος στόλος ανά εθνικότητα το 2010



Πηγή: Μελέτη IOBE

Να σημειώσουμε ότι υπάρχει διάκριση μεταξύ ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας. Με τον όρο ελληνική ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό 51% σε ελληνικά συμφέροντα και φέρουν ελληνική σημαία. Στην ελληνόκτητη ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα ανεξάρτητα από τη σημαία στην οποία έχουν νηολογηθεί.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα άρθρα 5-19 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.). Το πλοίο πρέπει απαραίτητα να διαθέτει εθνικότητα, δηλαδή να φέρει τη σημαία κάποιου κράτους. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αναγνώριση ενός πλοίου ως ελληνικού γίνεται με την εγγραφή του στο νηολόγιο που τηρείται από τη Λιμενική Αρχή στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η πράξη της νηολόγησης είναι άκυρη εάν δεν προκύπτει από αυτή η ταυτότητα του πλοίου. Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό άνω του 50% σε Έλληνες πολίτες ή σε ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν κατά 50% σε Έλληνες πολίτες.

Σύμφωνα όμως με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, θα πρέπει να εγγράφονται στο ελληνικό νηολόγιο και πλοία που ανήκουν σε πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, το πλοίο πρέπει να διαθέτει ταυτότητα, να προσδιορίζεται δηλαδή, η ατομικότητά του από τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα (π.χ. όνομα πλοίου, διεθνές διακριτικό σήμα, λιμένας νηολόγησης, αριθμός νηολογίου, τύπος πλοίου, υλικό κατασκευής του, αριθμός και τύπος προωσθηρίων μηχανών και ιπποδύναμής τους, χωρητικότητα καθαρή και μικτή, διαστάσεις, όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη).

3.5.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Η κατανομή του στόλου στο ακτοπλοϊκό δίκτυο της χώρας αποτελούσε ανέκαθεν μια πολύπλοκη διαδικασία. Απαιτούσε την υποβολή αίτησης από την πλευρά του πλοιοκτήτη για την περίοδο (χειμερινή, εαρινή ή καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου) που τον ενδιέφερε και την έκδοση Απόφασης από τον Υπουργό Ναυτιλίας.

Ο απαιτούμενος αριθμός των πλοίων που θα απασχολούνταν σε κάθε γραμμή καθοριζόταν από ιστορικά γεγονότα, εκτιμήσεις της ναυτιλιακής κίνησης, τις αποστάσεις καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε γραμμής. Η επιλογή του τύπου του πλοίου εξαρτιόταν από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου. (Sturmeay – Panagakos – Psaraftis, 1994)

Ο ακτοπλοϊκός στόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται από:

- Τα οχηματαγωγά κλειστού τύπου, που εξυπηρετούν τις κύριες γραμμές με αφετηρία τον Πειραιά και τη Ραφήνα καθώς και τις δευτερεύουσες γραμμές με αφετηρία τους διάφορους επαρχιακούς λιμένες.
- Τα υδροπτέρυγα πλοία (ιπτάμενα δελφίνια) που εξυπηρετούν τον Αργοσαρωνικό και τις Βόρειες Σποράδες.

Από τη δεκαετία του 2000 παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού στόλου με σύγχρονα πλοία, λαμβάνοντας υπ' όψιν και την κείμενη νομοθεσία αλλά και την ανάγκη ποιοτικής μεταφοράς. Η ανανέωση ξεκίνησε το 2000 με τη κατασκευή και αγορά νέων πλοίων εκ των οποίων τα 2 τελευταία αφορούσαν νέες ναυπηγήσεις και δρομολογήθηκαν το 2011 και 2012. Συγκεκριμένα, από τα 59 πλοία που είναι σήμερα δρομολογημένα τα 24 έχουν μέσο όρο ηλικίας μικρότερου των 10 ετών και εξυπηρετούν το 70% της συνολικής κίνησης. Επομένως, διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφόμενων στα ελληνικά νηολόγια πλοίων είναι περίπου 10 έτη, ο αντίστοιχος μέσος όρος σε διεθνές επίπεδο είναι τα 12,5 έτη. Η σταδιακή πτώση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων οφείλεται στην τάση από πλευράς των εφοπλιστών για επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία υψηλών προδιαγραφών.⁸ Ωστόσο μεγάλο μέρος του στόλου εξακολουθεί να είναι μεγάλης ηλικίας, ειδικά εκείνα που εκτελούν δρομολόγια στις «άγονες» γραμμές, καθώς η πρόσφατη κρίση έχει οδηγήσει τις εταιρείες σε αντικαταστήσουν σύγχρονων πλοίων με άλλα μεγάλης ηλικίας.

Οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες διαθέτουν τα νεότερα σε ηλικία πλοία της Ευρώπης. Η ανανέωση του στόλου προήλθε κυρίως μέσω της κατασκευής νέων επιβατηγών πλοίων καθώς και μέσω της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων μικρής ηλικίας. Πρωταγωνιστές στον εκσυγχρονισμό του στόλου ήταν οι εταιρείες Blue Star, Ferries, Minoan Lines, Hellenic Seaways, ANEK Lines, NEL Lines.

Τα νέα πλοία των εταιρειών αυτών δρομολογήθηκαν στην αγορά του Αιγαίου και της Αδριατικής. Αποτέλεσμα αυτών των στρατηγικών κινήσεων ήταν η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου καθώς και να καταστεί ως ο πλέον σύγχρονος στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρακάτω παρατίθεται ένας ενδεικτικός πίνακας δείχνοντας τη τάση ανανέωσης του ελληνικού στόλου κατά τα τελευταία έτη.

⁸ Σακέλλης Μ., 2014, Ομιλία στην εκδήλωση του ΕΣΥΜ με θέμα «Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοία και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών», 2/2014

Πίνακας 3.1: Μέσος Όρος Ηλικίας Πλοίων (σε έτη)

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003	20	5
2004	17	3
2005	18	3
2006	16	3
2007 (31-08)	14	6
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	19,15	7,16

Πηγή: *ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΥΕΝ/ΔΝΠΑ)*

Η αντικατάσταση των μεγάλων γερασμένων πλοίων με συγκριτικά μικρότερα και ταχύτερα πλοία νέας τεχνολογίας είχε αποτέλεσμα τη μείωση της μέση μεταφορική ικανότητα των πλοίων. Γενικότερα όμως υπήρξε αύξηση της μεταφορικής αποτελεσματικότητας των πλοίων, η οποία που εκφράζει την ικανότητα παραγωγής του μεταφορικού έργου στη μονάδα του χρόνου. Η αύξηση αυτή οφείλεται περισσότερο στην αύξηση της μέσης ταχύτητας και λιγότερο στην μέση μεταφορική ικανότητα των πλοίων, όπου η εξέλιξη του ακτοπλοϊκού στόλου εστιάζεται στα πλοία με χωρητικότητα άνω των 700 κόρων. Το ταχύτερο και όχι το μεγαλύτερο φαίνεται να ανταποκρίνεται στην εποχικότητα της ζήτησης. (Χλωμούδης κ.α, 2007)

3.6 Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ

Η κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια, μπορεί να χαρακτηριστεί μόνο από αβεβαιότητα.

Η μετάλλαξη της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης σε κρίση εθνικού χρέους που έχει πλήξει σε πρώτη φάση την Ευρώπη, και ιδιαίτερα την ελληνική οικονομία και ειδικότερα, η δημοσιονομική πειθαρχία που έχει επιβληθεί στην Ελλάδα φαίνεται πως έχουν επηρεάσει τον κλάδο της ακτοπλοΐας καθώς τα μέτρα αυτά έχουν οδηγήσει σε αύξηση της ανεργίας και σε μείωση της αγοραστικής δύναμης της πλειοψηφίας των καταναλωτών. Δεδομένου ότι το σύνολο των μέτρων έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών, καθώς στοχεύουν στη μείωση των εισοδημάτων, η ελληνική ακτοπλοΐα έχει πληγεί σημαντικά τόσο λόγω της μείωσης της επιβατικής κίνησης που προέρχεται από τον τουρισμό του εσωτερικού και του εξωτερικού όσο και από τη μείωση της εμπορευματικής κίνησης.

Το κλίμα αυτό της αβεβαιότητας οφείλεται σε παράγοντες που επικρατούν τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η μείωση των εισοδημάτων έχει επιφέρει και μείωση στη ζήτηση της χρήσης των επιβατηγών πλοίων. Επιπλέον, η έλλειψη στρατηγικής διεύθυνσης από μεριάς της πολιτικής ηγεσίας σε θέματα ακτοπλοΐας έχει οδηγήσει σε απόγνωση αρκετές εταιρείες και ειδικά τις εταιρείες που εμπλέκονται στην προσφορά υπηρεσιών άγονων γραμμών διότι παρουσιάζουν συνεχώς ζημίες.

Και όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο εκτελεστικός αντιπρόεδρος της ANEK Lines κ. Σπύρος Πρωτοπαπαδάκης, σε εκδήλωση τον 02/2014 για το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας : «Η κρατική αδιαφορία και η αδυναμία του χρηματοπιστωτικού τομέα να παράσχει επαρκή χρηματοδότηση στον κλάδο και στη δραματική συρρίκνωση των εσόδων των εταιρειών εξαιτίας της μείωσης της επιβατικής κίνησης σε συνδυασμό με την αύξηση της τιμής των καυσίμων συντέλεσαν στο να έχει δημιουργηθεί μια κακή κατάσταση για την ελληνική ακτοπλοΐα».

Ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα με τις ζημίες να μεγεθύνονται από το 2009 και μετά. Συγκεκριμένα, για το έτος 2009 οι ζημίες για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο άγγιζαν τα 215.000.000€ ενώ το 2010 εκτοξεύτηκαν στα 345.000.000€ και από το 2009 μέχρι σήμερα οι ζημιές ξεπέρασαν το 1 δις . Το 2009 και το 2010 καταγράφηκαν ως τα χειρότερα οικονομικά έτη που έχει

βιώσει η ελληνική ακτοπλοΐα.⁹

Τρεις εταιρείες οδηγήθηκαν σε έξοδο από τον κλάδο το 2010 λόγω των ζημιωγόνων ισολογισμών της τελευταίας τριετίας και του ισχυρού ανταγωνισμού. Οι δύο απ' αυτές η SAOS FERRIES και η G.A. FERRIES, με ένα σύνολο 22 πλοίων έχουν σταματήσει τη δραστηριότητα τους για σειρά λόγων όπως τα υψηλά επίπεδα ανταγωνισμού, η έλλειψη αντανακλαστικών στις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος αλλά και η ιδιαίτερη προσήλωση στις άγονες γραμμές. Η αλλαγή των διαδικασιών πληρωμής των επιδοτήσεων από πλευράς του κράτους είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην καταβολή των δεδουλευμένων στις εταιρείες οδηγώντας σε μείωση ρευστότητας απαραίτητης για τη λειτουργία τους. Επίσης και η KALLISTI FERRIES έπαυσε να δραστηριοποιείται για τους ίδιους λόγους. Το 2013 δυο παραδοσιακές ακτοπλοϊκές εταιρίες ανέστειλαν τη λειτουργία τους, στις γραμμές Πειραιάς – Ρέθυμνο και Πάτρας – Σάμης – Ιθάκης, ενώ αντιμετωπίζονται προβλήματα στην εξυπηρέτηση των γραμμών Β Αιγαίου και στην γραμμή Ικαρίας – Σάμου. Η παύση της λειτουργίας των εταιρειών έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση του στόλου και κατά συνέπεια η εξυπηρέτηση των πιο απομακρυσμένων νησιών να δυσχεραίνεται.

Ακόμα και η Αδριατική που τα προηγούμενα χρόνια λειτουργούσε ως αντίβαρο στις κακές περιόδους της εγχώριας αγοράς, πλέον λειτούργησε αρνητικά στα ήδη ελλειμματικά έσοδα όλων των εταιρειών που βλέπουν το μεταφορικό έργο και τα έσοδα τους κάθε χρόνο να έχουν πτωτική τάση.

Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν τα τελευταία χρόνια τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και συμβάλουν στο υψηλό κόστος λειτουργίας του συστήματος είναι η άνοδος της τιμής των καυσίμων, που την τριετία 2009 – 2012 έχει αυξηθεί άνω του 100% (η τιμή του πετρελαίου που κινείται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα συμμετέχοντας σε ποσοστά άνω του 45% στο σύνολο των λειτουργικών εξόδων) και ο συναλλαγματικός κίνδυνος, κίνδυνος βέβαια από τις συνεχείς απότομες μεταβολές των συναλλαγματικών ισοτιμιών (υποτίμηση του ευρώ έναντι του δολαρίου). Ακόμη, η επιβολή υποχρεωτικών εκπτώσεων υπέρ πληθυσμιακών ομάδων, στα πλαίσια του κοινωνικού κράτους, η οποία δε συνοδεύεται από τη σχετική αποζημίωση προς τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, το υψηλό ποσοστό του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (13% επιβατών, 23% οχημάτων), οι κρατήσεις υπέρ τρίτων καθώς και οι απαιτήσεις πλήρους σύνθεσης πληρωμάτων, ιδίως

⁹ Σακέλλης Μ., 2013 Ομιλία στο "The Posidonia Sea Tourism Forum"

του λεγόμενου «ξενοδοχειακού», πλην της χειμερινής περιόδου όταν και δεν συντρέχουν αντικειμενικοί λόγοι. Επίσης, η αδυναμία του κράτους για επαρκή χρηματοδότηση των άγονων γραμμών και η καθυστερημένη καταβολή των αποζημιώσεων έχουν οδηγήσει στη συσσώρευση ζημιών για τις εταιρίες γεγονός που αποτυπώνεται και στη σημαντική μείωση των τιμών των μετοχών των εισηγμένων στο Χ.Α.Α. εταιριών, παρά την οριακή αύξηση στον κύκλο εργασιών κάποιων γραμμών. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προσπαθούν να ανταπεξέλθουν σε αυτούς τους κινδύνους και προσπαθούν να χαράξουν στρατηγικές είτε συνεργασιών είτε συγχωνεύσεων ώστε να έχουν κέρδη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στρατηγικής συνεργασίας αποτελεί η ανακοίνωση συνεργασίας μεταξύ ATTICA GROUP και ANEK LINES στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προσδοκούν πλέον μια αύξηση των εισοδημάτων τους κυρίως από την εποχική επιβατική κίνηση του καλοκαιριού καθώς και από την εξέλιξη της κίνησης των εμπορευμάτων τόσο στην εγχώρια όσο και στην Ευρωπαϊκή αγορά. Έμφαση δίνεται στην επιβατική κίνηση μέσω της ανάλυσης της τουριστικής κίνησης (εγχώριας και εξωτερικής) όπως και την αντίστοιχη κίνηση των εμπορευμάτων καθώς αυτά τα δύο είδη ζήτησης αποτελούν τις κύριες πηγές εσόδων των ακτοπλοϊκών εταιριών.

Σημαντική βέβαια εξέλιξη στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας αποτελεί η απόφαση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για μείωση της τιμής των ναύλων έως και 8,5%. Οι μειώσεις στις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επήλθαν μετά την ψήφιση της τροπολογίας που κατέθεσε στη Βουλή ο Υπουργός Ναυτιλίας και σύμφωνα με την οποία καταργήθηκαν κάποιοι φόροι υπέρ τρίτων που επιβάρυναν τις τιμές των εισιτηρίων. Η συνεισφορά του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σε αυτή τη θετική εξέλιξη κρίνεται πολύ σημαντική.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με την πρόσφατη ετήσια μελέτη της Xrte Business Consultants για την Ελληνική Ακτοπλοΐα, έχουν αρχίσει να φαίνονται τα πρώτα σημάδια αύξησης της εξωτερικής ζήτησης για υπηρεσίες καθώς επίσης και μια τάση αναστροφής της αρνητικής τάσης στην ιδιωτική κατανάλωση, γεγονός που οφείλεται στη ζήτηση. Οι καταναλωτικές αποφάσεις είναι λιγότερο επιφυλακτικές σε σχέση με το παρελθόν ενώ η μακροοικονομική σταθεροποίηση και βελτίωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών, αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για περαιτέρω ενίσχυση της κατανάλωσης. Από την άλλη πλευρά, όμως, η προσαρμογή

της προσφοράς ακολουθεί πολύ αργότερους ρυθμούς, όμως το ουσιαστικό πρόβλημα της Ελληνικής οικονομίας δεν ήταν ουσιαστικά η χαμηλή ζήτηση αλλά η χαμηλή ανταγωνιστικότητα. Έτσι, η έρευνα καταλήγει στο ότι η Ελληνική Ακτοπλοΐα διέρχεται μια περίοδο μεγάλων αλλαγών και αναδιοργάνωσης. Το 2014 αναμένεται να επέλθει περαιτέρω βελτίωση σε λειτουργικό επίπεδο, κυρίως λόγω της βελτίωσης της ζήτησης, στη συγκράτηση του κόστους καυσίμων και στη συγκράτηση επιμέρους δαπανών.

3.7 ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εξυπηρετούν κατοικημένα νησιά εξασφαλίζοντας τη σύνδεσή τους με την ηπειρωτική Ελλάδα ή/και με την πρωτεύουσα της Νομαρχίας που ανήκουν καθώς και την έδρα της Διοικητικής τους Περιφέρειας.

Το σύστημα της ελληνικής ακτοπλοΐας εξυπηρετεί 63 σημαντικά νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους και διαθέτει 138 λιμάνια - κόμβους, από τα οποία 42 βρίσκονται στην ξηρά (περιλαμβανομένης Εύβοιας και Πελοποννήσου) και τα 96 στα νησιά. Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι διαρθρωμένη σε 31 κύριες γραμμές, οι οποίες εξυπηρετούν ομαδοποιημένες γειτονικές περιοχές.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το υφιστάμενο ακτοπλοϊκό δίκτυο ειδικότερα σε σχέση με τον τρόπο και τις διαδικασίες καθορισμού, σχεδίασης και υλοποίησης του υφιστάμενου δικτύου συνδέσεων στην ακτοπλοΐα και των παραμέτρων αυτού.

Ο καθορισμός του Ενδεικτικού Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΓΔΑΣ) γίνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας ύστερα από γνωμοδότηση του Σ.Α.Σ για δύο χρόνια (που ακολουθούν μετά την δημοσίευση 1/11/v+1 έως 31/10/v+2). Το δημοσιευμένο το 2012 ΕΓΔΑΣ (για την περίοδο 1/11/2013-31/10/2014) περιλαμβάνει 237 Κύριες Γραμμές που συνδέουν ηπειρωτικούς – νησιωτικούς λιμένες ή νησιωτικούς λιμένες μεταξύ διαφορετικών Νομών και 111 Τοπικές Γραμμές εντός του ιδίου Νομού ή σε απόσταση μέχρι 3 ναυτικά μίλια.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή του νησιωτικού χώρου και η εδαφική συνέχεια της χώρας ελέγχεται αν:

1. Οι νησιωτικοί λιμένες που αποτελούν πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται καθημερινά με ηπειρωτικά λιμάνια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με τοπικές γραμμές

2. Τα υπόλοιπα νησιά συνδέονται τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα με την Πρωτεύουσα του Νομού που υπάγονται διοικητικά, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με τοπικές γραμμές
3. Τα νησιά που ανήκουν διοικητικά στην Περιφέρεια συνδέονται άπαξ της εβδομάδας απευθείας ή με ανταπόκριση με την έδρα της Περιφέρειας
4. Εξυπηρετούνται οι επιμέρους συνδέσεις μεταξύ νησιών που κρίνονται από το Σ.Α.Σ. απαραίτητες για λόγους Δημοσίου Συμφέροντος.

Η Διαδικασία Τακτικής Δρομολόγησης επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου γίνεται για περίοδο ενός έτους που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου του έτους. Συγκεκριμένα: Μέχρι 31/1, ο Πλοιοκτήτης υποβάλλει στο ΥΝΑ Δήλωση Δρομολόγησης και τα σχετικά συνοδευτικά έγγραφα. Μέχρι 10/2, το ΥΝΑ εκδίδει Δελτίο Τύπου για τις Δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και μέχρι 20/2 ο Πλοιοκτήτης υποβάλλει στο ΥΝΑ Συμπλήρωση ή Τροποποίηση ή Ανάκληση Δήλωσης Δρομολόγησης. Μέχρι 28/2 το ΥΝΑ ανακοινώνει τις Τροποποιήσεις Δηλώσεων Δρομολόγησης και τέλος, έως 31/3, ο Υπουργός Ναυτιλίας προβαίνει σε ανακοίνωση των Δηλώσεων και του Προγράμματος Δρομολογίων.

Στην περίπτωση κατά την οποία δεν καλύπτονται οι ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης από τις σχετικές Δηλώσεις που έχουν υποβληθεί από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ακολουθείται η διαδικασία ένταξης των γραμμών αυτών σε καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας. Σε αυτή την περίπτωση, το Κράτος συνεχίζει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών που θα εξυπηρετήσουν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής ζήτησης, καθορίζει την επιδότηση που θα δοθεί και επιβάλλει τη συχνότητα καθώς και τις ανώτατες τιμές ναύλων οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές.

Ειδικότερα, η διαδικασία που διενεργείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε 3 στάδια:

1. Ολοκληρώνεται η διαδικασία Τακτικής Δρομολόγησης Πλοίων
2. Εκείνες οι ακτοπλοϊκές γραμμές του Δικτύου για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί Δηλώσεις από τις εταιρείες, 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, αναγνωρίζονται ως μη εμπορικές («άγονες») γραμμές, για τις οποίες δίνεται επιδότηση από το Κράτος προκειμένου να εξυπηρετηθούν. Αυτές είναι και οι γραμμές δημόσιας υπηρεσίας.

Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την ανωτέρω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασιστεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτησή τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει ανάλογα την απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης αλλά και από τον τύπο του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί.

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 στο ΥΝΑ για την κάλυψη της κάθε γραμμής.

Όσον αφορά τον καθορισμό των άγονων γραμμών στην Ελλάδα, αυτές γίνονται από την ελεύθερη αγορά (εκδήλωση ή απουσία ενδιαφέροντος από τις ίδιες τις εταιρείες)¹⁰.

Όσον αφορά το ποσό της επιδότησης στη χώρα μας, αυτό μπορεί να είναι ένα ποσό βάσει του κόστους δρομολόγησης.

Σύμφωνα με τα στοιχεία τα οποία είναι δημοσίως διαθέσιμα, οι δύο αναθέτουσες Αρχές(Γενική Γραμματεία Υ.Ν.Α. και Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής), έχουν συνάψει Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας συνολικού ύψους 84.755.988,66 ευρώ.

Έτσι, το δίκτυο των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι χωρισμένο σε δυο ομάδες. Στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης και στις επιδοτούμενες γραμμές δημόσιας υπηρεσίας.

Γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης (ΕΔ) είναι εκείνες οι οποίες κρίθηκαν από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ως επικερδείς και άρα κατατέθηκαν σχετικές δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης για την περίοδο 01-11-2013 έως 31-10-2014, είτε στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου είτε στη Γενική Γραμματεία

¹⁰ Αυτό το σύστημα εφαρμόζεται και στην Ιαπωνία, η οποία επίσης χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό (απομακρυσμένων ή μη) νησιών.

Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και επιδοτούμενες γραμμές δημόσιας υπηρεσίας (ΔΥ) είναι εκείνες οι οποίες θεωρούνται χαμηλής επιβατικής κίνησης, η αγορά από μόνη της δεν μπορεί να εξυπηρετήσει, με αποτέλεσμα, για λόγους δημόσιου συμφέροντος να επιδοτείται η λειτουργία τους. Το 2013 στην Ελλάδα είχαμε 79 γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης και 72 επιδοτούμενες γραμμές. Συγκεκριμένα, ανά περιφέρεια έχουμε, όπως φαίνεται τον πίνακα που ακολουθεί :

Πίνακας 3.2: Αριθμός γραμμών ελεύθερης δρομολόγησης και Δημόσιας Υπηρεσίας

Περιφέρεια	Αριθμός γραμμών Ελεύθερης Δρομολόγησης	Αριθμός επιδοτούμενων γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας
Αττικής	18	4
Βορειανατολικού Αιγαίου	6	10
Κυκλάδων	18	14
Νοτίου Αιγαίου & Δωδεκανήσων	3	25
Κρήτης	5	8
Ιονίων Νήσων	16	6
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	1	1
Κεντρικής Μακεδονίας	2	2
Θεσσαλίας	3	-
Στερεάς Ελλάδας	6	2
Πελοποννήσου	1	-

Πηγή : YEN

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ

4.1 ΤΗΝΟΣ

Η Τήνος είναι το τέταρτο σε μέγεθος νησί των Κυκλάδων μετά τη Νάξο, την Άνδρο και την Πάρο. Έχει έκταση 194,59 τ.χλμ. και 10.069 κατοίκους (απογραφή 2011) μοιρασμένους σε 62 οικισμούς. Ανήκει στις βόρειες Κυκλάδες και βρίσκεται νοτιοανατολικά της Άνδρου και βορειοδυτικά της Μυκόνου.

Η απόσταση από τον Πειραιά είναι 82 ναυτικά μίλια ενώ από τη Ραφήνα 60 ναυτικά μίλια. Η απόσταση από την Άνδρο, το λεγόμενο στενό Άνδρου - Τήνου, είναι 1/2 μίλι, ενώ η κοντινότερη απόσταση από τις ακτές της Μύκονου είναι περίπου 5 μίλια και 9 μίλια από λιμένα σε λιμένα. Νοτιοδυτικά του νησιού και σε απόσταση 12 μιλίων βρίσκεται η Σύρος, με πρωτεύουσα του νομού Κυκλάδων, την Ερμούπολη.

Οι κάτοικοι του νησιού ασχολούνται κυρίως με τον τουρισμό, τη ναυτιλία, την αλιεία καθώς και με την γεωργία, την κτηνοτροφία και την μελισσοκομία. Αρκετοί κάτοικοι του νησιού ασχολούνται επίσης με την επεξεργασία του μαρμάρου (μαρμαροτεχνία) ως μαρμαροτεχνίτες ή τοποθετητές καθώς και με το εμπόριο μαρμαροπλακών όπου εξάγουν το φημισμένο μάρμαρο της Τήνου και σε χώρες του εξωτερικού.

Η οικονομία στηρίζεται κυρίως στον τουρισμό που ειδικά τους θερινούς μήνες βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα. Να σημειώσουμε όμως ότι η Τήνος διαθέτει τουρισμό καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, λόγω του πανελλαδικού προσκυνήματος της εικόνας της Ευαγγελίστριας. Οι Τηνιακοί και όχι μόνο θεωρούν την Παναγία προστάτιδά τους και η Τήνος αποτελεί την έδρα του Πανορθόδοξου Προσκυνήματος του Ιερού Ιδρύματος της Ευαγγελίστριας. Για το λόγο αυτό στο νησί καταφθάνουν επισκέπτες από όλη την Ελλάδα και απ' όλο τον κόσμο, όπου υπάρχει χριστιανοσύνη για να προσκυνήσουν τη Χάρη της, όλες τις εποχές του χρόνου.

Αποτέλεσμα αυτών είναι η υψηλή ζήτηση για ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου και όχι αποκλειστικά τους θερινούς μήνες, αλλά και την άνοιξη και το φθινόπωρο με την ηπειρωτική Ελλάδα. Χαρακτηριστικό αποτελεί το γεγονός ότι τον Σεπτέμβριο του 2012 οι αποβιβασθέντες επιβάτες στο λιμένα της Τήνου ήταν 73.207 ενώ τον Αύγουστο 89.846, νούμερα που δεν παρουσιάζουν τόση διαφορά όση θα περίμενε κάποιος, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι ο Σεπτέμβριος δεν αποτελεί μήνα διακοπών.

4.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ

Η ακτοπλοϊκή σύνδεση της νήσου Τήνου με την ηπειρωτική Ελλάδα διεξάγεται μέσω δύο κυρίων γραμμών και με άλλα νησιά με ενδοκυκλαδικές γραμμές που εκτελούν ενδοκυκλαδικά δρομολόγια και καλύπτουν ουσιαστικά τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων. Η πρώτη γραμμή, η οποία παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, είναι αυτή που συνδέει την Τήνο με τη Ραφήνα και η δεύτερη είναι αυτή που συνδέει την Τήνο με τον Πειραιά. Όμως, καθώς σε αυτές τις δυο γραμμές η Τήνος δεν αποτελεί το μοναδικό λιμάνι προσέγγισης υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης της Τήνου με άλλα λιμάνια των Κυκλάδων και του Αιγαίου όπως αυτά της Άνδρου, Μυκόνου, Ερμούπολης, των Μικρών Κυκλάδων, λιγότερα σήμερα σε σχέση με άλλες χρονιές. Επιβάτες και εμπορεύματα φτάνουν στο νησί της Τήνου με τις εν λόγω γραμμές, γεγονός που δείχνει τη σημασία και τη σπουδαιότητα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης.

Η σύνδεση με τη Ραφήνα, πραγματοποιείται με δυο κατηγορίες πλοίων και μπορούμε να πούμε ότι υπάρχουν δυο διαφορετικές γραμμές. Έτσι, κάποιος έχει την επιλογή να ταξιδέψει είτε με επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία (Ε/Γ – Ο/Γ πλοία) είτε με επιβατηγά ταχύπλοα πλοία (Ε/Γ Τ/Χ πλοία). Να αναφέρουμε ότι παλαιότερα, στη γραμμή της Ραφήνας υπήρχαν και επιβατηγά – οχηματαγωγά ταχύπλοα πλοία (Ε/Γ – Ο/Γ Τ/Χ πλοίο).

Η σύνδεση με το Πειραιά, σήμερα, πραγματοποιείται με μια κατηγορία πλοίων και αυτή είναι ένα επιβατηγό – οχηματαγωγό πλοίο (Ε/Γ – Ο/Γ). Αξίζει να σημειώσουμε ότι παλαιότερα, μέχρι και το 2012, η σύνδεση με το Πειραιά πραγματοποιούνταν με δυο κατηγορίες πλοίων. Με Ε/Γ – Ο/Γ και Ε/Γ – Ο/Γ Τ/Χ τύπου catamaran. Τα τελευταία πλέον δεν δρομολογούνται στη γραμμή της Τήνου.

Τα δρομολόγια των προαναφερόμενων συνδέσεων με τα συμβατικά πλοία (Ε/Γ – Ο/Γ) παραμένουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ενώ τα ταχύπλοα δρομολογούνται μόνο για τέσσερις μήνες και όχι για όλες τις ημέρες της εβδομάδας και με την ίδια συχνότητα δρομολογίων, σύμφωνα και με τις προϋποθέσεις του Ν. 2932/2001 και του Ν. 4150/2013. Ο επόμενος πίνακας που ακολουθεί αποτελεί απόσπασμα από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης επιβατηγών πλοίων περιόδου 1/11/2013 – 31/10/2014 :

Πίνακας 4.1: Απόσπασμα δηλώσεων τακτικής επιβατηγών πλοίων περιόδου 1/11/2013 – 31/10/2014:

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1/11/2013-31/10/2014 που κατατέθηκαν στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου σύμφωνα με το Άρθρο 4 του Ν. 2932/01.				
Α/Α	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
1	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΛΟΓΑ ΦΑΣΤΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	Α) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ Β) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ
2	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΟΛΟΓΟΣ Π.	ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΦΑΣΤΦΕΡΙΣ Ν.Ε.	Α) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ Β) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ
3	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΙΘΑΚΗ	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ - ΣΥΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ Β) ΡΑΦΗΝΑ - ΜΥΚΟΝΟ - ΝΑΞΟ - ΠΑΡΟ - ΙΟ
4	Ε/Γ-Ο/Γ	ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ ΝΑΞΟΣ	BLUE STAR FERRIES ΝΑΕ	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ - ΠΑΡΟ - ΝΑΞΟ - ΘΗΡΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ - ΣΥΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΑΛΥΜΝΟ - ΚΩ - ΡΟΔΟ
5	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. Ν.Ε.	Α) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ Β) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ
6	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΥ Π	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε.	Α) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ Β) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟ
7	Ε/Γ-Ο/Γ-Δ/Ρ-Τ/Χ	ΧΑΙΣΠΙΝΤ 5	ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ ΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑ - ΣΥΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ
8	Ε/Γ-Ο/Γ-Δ/Ρ-Τ/Χ	ΧΑΙΣΠΙΝΤ 6	ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ ΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑ - ΣΥΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ Β) ΠΕΙΡΑΙΑ - ΙΟ - ΘΗΡΑ

Πηγή: www.yen.gr

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειώσουμε ότι αν και σύμφωνα με το πίνακα δήλωσης δρομολόγησης είχαν οριστεί τα ΧΑΙΣΠΙΝΤ 5 και ΧΑΙΣΠΙΝΤ 6 στη γραμμή της Ραφήνας τελικά η εταιρεία ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ ΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε. (Hellenic Sea Ways A.N.E.) ζήτησε την ανάκληση της δρομολόγησης των πλοίων ΧΑΙΣΠΙΝΤ 5 και ΧΑΙΣΠΙΝΤ 6 για τη γραμμή Πειραιά –Σύρο – Τήνο – Μύκονο με αποτέλεσμα τα εν λόγω πλοία να αποσυρθούν από τις γραμμές και να μην πραγματοποιήσουν τα εν

λόγω δρομολόγια για όλη τη χρονική διάρκεια της δήλωσης δρομολόγησης. Όπως επίσης, το πλοίο Πηνελόπη Α. το οποίο παροπλίστηκε λόγω οικονομικών χρεών, με αποτέλεσμα να διακοπούν οριστικά τα δρομολόγια της γραμμής, που τόσα χρόνια εξυπηρετούσε και σύμφωνα με τους ντόπιους ήταν «το καλύτερο βαπόρι του νησιού σε καιρό».

Επίσης, το Ε/Γ – Ο/Γ Πηνελόπη διέκοψε τα ταξίδια του τον Απρίλιο του τρέχοντος έτους καθώς παροπλίστηκε λόγω της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης της εταιρείας του (Agoudimos Lines). Το πλοίο δεν επανατοποθετήθηκε στη γραμμή.

Όπως προαναφέρθηκε, η σύνδεση της Τήνου με τη Ραφήνα και το Πειραιά είναι καθημερινή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Υπάρχει πρωινό και μεσημεριανό δρομολόγια για Ραφήνα και ένα μεσημεριανό δρομολόγιο για Πειραιά.

Τη θερινή περίοδο, όπως προαναφέρθηκε, δρομολογούνται και ταχύπλοα πλοία για τέσσερις (4) μήνες τουλάχιστον, εκ των οποίων οι τρεις θερινοί ήτοι τον Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο, όπως μάλιστα ορίζει και το νομοθετικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας. Συνήθως τον Ιούλιο και τον Αύγουστο πραγματοποιούνται δρομολόγια σε καθημερινή βάση και τους υπόλοιπους σε επιλεγμένες μέρες (π.χ. Σαββατοκύριακο και Δευτέρα) – κυρίως για τους μήνες Ιούνιο, Σεπτέμβριο και σπάνια Οκτώβριο).

Συγκεκριμένα, το καλοκαίρι του 2014 υπήρχε σύνδεση με το λιμάνι της Ραφήνα με τα ταχύπλοα δυο εταιρειών. Της Seajets και της ΧΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ ΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε. (Hellenic Sea Ways A.N.E.)

Η χρονική διάρκεια του ταξιδιού Τήνο – Ραφήνα με το συμβατικό πλοίο είναι περίπου τέσσερις (4) ώρες, ανάλογα με το πλοίο, λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι όλα τα πλοία πραγματοποιούν ενδιάμεση στάση στο λιμένα του Γαυρίου, στην Άνδρο. Η χρονική διάρκεια με τα ταχύπλοα για το ίδιο ταξίδι, χωρίς όμως να πραγματοποιεί στάση στην Άνδρο, είναι μια ώρα και σαράντα πέντε λεπτών (1:45').

Αντίστοιχα, η χρονική διάρκεια του ταξιδιού Τήνο – Πειραιά με το συμβατικό πλοίο είναι πέντε (5) ώρες, με ενδιάμεση προσέγγιση το λιμάνι της Σύρου.

Επιπλέον, η Τήνος συμπεριλαμβάνεται και στο καθεστώς «υπόχρεης δημόσιας υπηρεσίας» (PSO), δηλαδή, σε γραμμές δημόσιου ενδιαφέροντος, όπως περιγράφεται και ανωτέρω, και συνδέεται με τις υπόλοιπες Κυκλάδες, με δρομολόγια δύο φορές την εβδομάδα.

Αναλυτικά τα δρομολόγια από το λιμένα της Τήνου με προορισμό τη Ραφήνα, τον Πειραιά και τη Σύρο για το χρονικό διάστημα της έρευνας μας, δηλαδή τελευταία εβδομάδα Σεπτεμβρίου – αρχές Οκτωβρίου παρουσιάζονται στο κάτωθι πίνακα, ανά ημέρα:

Πίνακας 4.2: Τα δρομολόγια που συνδέουν την Τήνο με την ηπειρωτική Ελλάδα και τη Σύρο, 2014

Ημέρες	Ραφήνα		Πειραιάς		Σύρος	
	Ώρα αναχώρησης	Πλοίο	Ώρα αναχώρησης	Πλοίο	Ώρα αναχώρησης	Πλοίο
Δευτέρα	8:25	Θεολόγος Π.	15:15	Blue Star Ithaki	15:15	Blue Star Ithaki
	13:30	Αικατερίνη Π				
	13:50	SuperJet				
	14:35	Superferry II				
	14:40	Flying Cat 4				
Τρίτη	8:25	Θεολόγος Π.	15:15	Blue Star Ithaki	15:15	Blue Star Ithaki
	13:30	Αικατερίνη Π				
	13:50	SuperJet				
	14:35	Superferry II				
Τετάρτη	8:25	Θεολόγος Π.	15:15	Blue Star Ithaki	15:15	Blue Star Ithaki
	13:30	Αικατερίνη Π				
	13:50	SuperJet				
	14:35	Superferry II				
Πέμπτη	8:25	Θεολόγος Π.	15:15	Blue Star Ithaki	06:25	Aqua Jewel
	13:30	Αικατερίνη Π			15:15	Blue Star Ithaki
	13:50	SuperJet				

	14:35	Superferry II				
Παρασκευή	8:25	Θεολόγος Π.	15:15	Blue Star Ithaki	15:15	Blue Star Ithaki
	13:30	Αικατερίνη Π			21:55	Aqua Spirit
	13:50	SuperJet				
	14:35	Superferry II				
	19:25	FlyingCat 4				
	21:35	Θεολόγος Π.				
Σάββατο	12:15	SuperJet	15:15	Blue Star Ithaki	15:15	Blue Star Ithaki
	12:45	Θεολόγος Π.				
	14:30	Superferry II				
	14:40	Flying Cat 4				
	17:00	Αικατερίνη Π				
Κυριακή	12:15	Super Jet	15:15	Blue Star Ithaki	15:15	Blue Star Ithaki
	12:45	Θεολόγος Π.				
	14:30	Superferry II				
	15:55	SuperJet				
	17:00	Αικατερίνη Π				
	18:25	Flying Cat 4 ¹¹				

¹¹ Σ' αυτό το σημείο βέβαια αξίζει να αναφέρουμε ότι τα ταχύπλοα πλοία (Flying Cat 4 και SuperJet) που εξυπηρετούσαν τη γραμμή της Ραφήνας εκτελούσαν καθημερινά δρομολόγια για τους θερινούς μήνες και το μήνα Σεπτέμβριο, ο τελευταίος μήνας των εν λόγω γραμμών, τα δρομολόγια είχαν κατανεμηθεί ως εξής: Για το μεν FlyingCat 4 από 01/09 έως 14/09 υπήρχαν δρομολόγια κάθε Δευτέρα, Παρασκευή, Σάββατο και Κυριακή στις 19:35 και κάθε Τρίτη, Τετάρτη και Πέμπτη στις 18:25, και από 15/9 έως 28/9, όπως σημειώνονται στο πρόγραμμα ανωτέρω. Για το δε SuperJet από 01/09 έως 07/09 υπήρχαν δρομολόγια από Δευτέρα έως Παρασκευή στη 13:00, κάθε Σάββατο στις 14:30 και κάθε Κυριακή δύο δρομολόγια στις 17:30 & 22:10. Τις μέρες του Σεπτεμβρίου που υπολείπονται το SuperJet εκτελούσε δρομολόγια ως ανωτέρω. Επιπλέον, να σημειώσουμε ότι η εταιρεία Blue Star Ferries αντικατέστησε το πλοίο Blue Star Naxos που πραγματοποιούσε το δρομολόγιο Πειραιά – Σύρο – Τήνο – Μύκονο, με το Blue Star Ithaki, το οποίο πραγματοποίησε το τελευταίο του δρομολόγιο στις 25/10/2014, καθώς πουλήθηκε στον Καναδά από την εταιρεία.

	20:35*	Super Jet				
--	--------	-----------	--	--	--	--

* ισχύει μόνο για 05/10/2014

Πλέον των ανωτέρω θα πρέπει να αναφερθούμε και στη διάρκεια των δρομολογίων, όπως αναλύονται στο παρακάτω πίνακα

Πίνακας 4.3: Χρονική διάρκεια δρομολογίων

Πλοίο	Προορισμός	Χρονική Διάρκεια
Θεολόγος Π.	Άνδρος	1h 45m
	Ραφήνα	3h 50m
Αικατερίνη Π.	Άνδρος	1h 45m
	Ραφήνα	4h
Superferry II	Άνδρος	1h 40m
	Ραφήνα	3h 55m
Blue Star	Σύρος	30m
	Πειραιά	5h
Flying Cat	Ραφήνα	1h 50m
SuperJet	Ραφήνα	1h 50m
Aqua Jewel / Aqua Spirit	Σύρος	1h

4.3. ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΤΗΝΟ

Πριν ξεκινήσουμε τη σύντομη περιγραφή των εταιρειών και των πλοίων που εξυπηρετούν την Τήνο, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι παραδοσιακά στη γραμμή της Τήνου δραστηριοποιούνται πάνω από 3 εταιρίες, χαρακτηριστικό στοιχείο το οποίο αποδεικνύει ότι η γραμμή της Τήνου είναι ανταγωνιστική. Σήμερα, οι εταιρείες και τα πλοία που εξυπηρετούν το νησί της Τήνου είναι η Fast Ferries SA με δυο πλοία τα τελευταία έτη το Θεολόγο Π και το Αικατερίνη Π, η Golden Star Ferries με το πλοίο SuperFerry II, η Blue Star Ferries με το πλοίο BlueStar Ithaki είτε το BlueStar Naxos, η HellenicSeaWays με το ταχύπλοο FlyingCat 4 και η εταιρεία SeaJets με το πλοίο SuperJet ή το SeaJet2. Στη συνέχεια θα προχωρήσουμε σε μια σύντομη περιγραφή των εταιρειών και των χαρακτηριστικών των πλοίων που προαναφέρθηκαν :

- FAST FERRIES S.A.

Η Fast Ferries από το 1989 παρέχει ακτοπλοϊκές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, σύμφωνα με την εταιρική της πολιτική που περιλαμβάνει την προσφορά ασφαλούς, γρήγορου, άνετου και αξιόπιστου ταξιδιού, σύμφωνα με τον

πλοιοκτήτη κ. Θεολόγο Παναγιωτάκη. Το 2007 δρομολόγησε στην γραμμή Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος το μόλις 7 ετών σύγχρονο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο ΘΕΟΛΟΓΟΣ Π.. Το 2012 προσθέτει στην γραμμή Ραφήνα - Άνδρος - Τήνος - Μύκονος ένα ακόμα πλοίο, το ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π., με στόχο να πραγματοποιεί τουλάχιστον δύο καθημερινές αναχωρήσεις τόσο από την Ραφήνα, όσο και από τα νησιά, με εκτέλεση δρομολογίων και τους 12 μήνες του έτους.

Συγκεκριμένα, στη γραμμή Άνδρο – Τήνο – Μύκονο εκτελεί δρομολόγια το επιβατηγό οχηματαγωγό Θεολόγος Π το οποίο ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία το 2000 ως FERRY COCHI. Κατά την έλευση του στην Ελλάδα το πλοίο πραγματοποίησε εκτεταμένες μετασκευαστικές εργασίες προκειμένου να αποκτήσει την άνεση και την ασφάλεια που ήδη είναι γνωστή στη γραμμή στην οποία δραστηριοποιείται τα τελευταία 7 χρόνια. Έχει χωρητικότητα 4.138κ.ο.χ., μήκος 118,1 μέτρα, πλάτος 21 μέτρα και βύθισμα 4,7 μέτρα. Διαθέτει δύο καταστρώματα και γκαράζ. Έχει ικανότητα μεταφοράς 1.200 επιβάτες και 400 ιδιωτικής χρήσης οχήματα ή 70 φορτηγά οχήματα, ενώ κινείται με δύο μηχανές, οι οποίες του παρέχουν την υπηρεσιακή ταχύτητα των 19 κόμβων.

Το έτερο πλοίο που εκτελεί το ίδιο δρομολόγιο τα τελευταία 2 χρόνια είναι το επιβατηγό οχηματαγωγό ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π, το οποίο ναυπηγήθηκε το 1990 στα ναυπηγεία Shin Kurushima Dockyard Co. στο Akitsu της Ιαπωνίας ως ROKKO MARU για την εταιρία KANSAI KISSEN. Έχει μήκος 121 μέτρα, πλάτος 18 μέτρα και βύθισμα 4,5 μέτρα. Στο πλοίο έγινε μετασκευή το 1999 όταν και ήρθε στην Ελλάδα ενώ μια ακόμα μετασκευή έγινε το 2012, μετά την οποία δρομολογήθηκε στην υπό εξέταση γραμμή. Αναπτύσσει ταχύτητες έως 21 κόμβους ενώ έχει υπηρεσιακή ταχύτητα 19 κόμβων. Έχει μεταφορική ικανότητα 1127 επιβατών και 240 ιδιωτικής χρήσης οχημάτων. Εκτός των σαλονιών διαθέτει και θέσεις αεροπορικού τύπου.



Εικόνα 4.1: Τα πλοία της εταιρείας Fast Ferries που δρομολογούνται στη γραμμή της Τήνου, Θεολόγος Π. και Αικατερίνη Π.

- **GOLDEN STAR FERRIES SHIPPING CO**

Η Golden Star Ferries SHIPPING CO συστάθηκε το 2010 και είναι προϊόν ιδιωτικής πρωτοβουλίας και αποκλειστικά ελληνικών συμφερόντων. Οι πλοιοκτήτες κ.κ. Γ. & Δ. Στεφάνου εγκαινίασαν την είσοδό τους στην ακτοπλοΐα τιμώντας την ιδιαίτερη πατρίδα τους, την Άνδρο, με το επιβατηγό οχηματαγωγό Superferry II, το οποίο συνδέει την Ραφήνα με τα νησιά Άνδρο, Τήνο, Μύκονο.

Το πλοίο ναυπηγήθηκε στο N.V. Boelwerf S.A, Tamise, Belgien το 1974. Έχει διαστάσεις: μήκος` 118,01 μέτρα, πλάτος 19,21 μέτρα, βύθισμα 4,30 μέτρα και χωράει 271 οχήματα και 1.630 επιβάτες. Διαθέτει εκτός του καταστρώματος και του κεντρικού σαλονιού, θέσεις αεροπορικού τύπου, καμπίνες, και αίθουσα home cinema. Να σημειώσουμε ότι το εν λόγω πλοίο εξυπηρετεί την εν λόγω γραμμή πάνω από 20 έτη όταν άνηκε και σε άλλες εταιρείες (Strintzis Lines, Blue Star Ferries κ.α.). Η Golden Star Ferries εξαγόρασε το εν λόγω πλοίο από τη Blue Star Ferries.



Εικόνα 4.2: Το πλοίο της εταιρείας Golden Star Ferries, Super Ferry II

- **BLUE STAR FERRIES NAYTILIAKH A.E.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε στον Πειραιά το 1993 αρχικά υπό την επωνυμία Στρίντζη Γραμμές Γραφεία Ταξιδιών ΑΕ την οποία και άλλαξε στη σημερινή το 2000, χρονιά από την οποία ασχολείται με το σημερινό αντικείμενο εργασιών. Πρόκειται για θυγατρική της Blue Star Ναυτιλιακή ΑΕ. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α) και ανήκει στον όμιλο της Attica Group. Το 2012 και για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά η εταιρεία έλαβε την τιμητική διάκριση στα ναυτιλιακά βραβεία της Lloyd's List, χαρακτηριζόμενη ως «Η καλύτερη εταιρεία της χρονιάς για την επιβατηγό ναυτιλία».

Τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στη γραμμή Σύρο – Τήνο – Μύκονο ήταν εναλλάξ το Blue Star Ithaki και το Blue Star Naxos. Αν και βέβαια μόλις πρόσφατα πουλήθηκε το πρώτο σε γραμμή του Καναδά. Αναλυτικότερα έχουμε:

Το επιβατηγό οχηματαγωγό Blue Star Ithaki ναυπηγήθηκε στα Ναυπηγεία της DAEWOO HEAVY INDUSTRIES LTD στην Κορέα το 2000. Έχει διαστάσεις: μήκος 176,10 μέτρα, πλάτος 18,90 μέτρα, βύθισμα 5,10 μέτρα και μπορεί να μεταφέρει έως και 1.474 επιβάτες και 230 οχήματα. Διαθέτει αρκετά καταστρώματα με σαλόνια, θέσεις αεροπορικού τύπου και καμπίνες. Να σημειώσουμε ότι το Blue Star Ithaki σχεδόν από την αρχή των ταξιδιών του εξυπηρετεί τη γραμμή Σύρο – Τήνο – Μύκονο.

Το επιβατηγό που αντικαθιστά το Blue Star Ithaki είναι το οχηματαγωγό Blue Star Naxos, το οποίο ναυπηγήθηκε και αυτό στη Κορέα το 2002. Έχει διαστάσεις: μήκος 12 μέτρα, πλάτος 19 μέτρα, βύθισμα 5,10 μέτρα και μπορεί να μεταφέρει έως και 1.317 επιβάτες και 245 οχήματα. Διαθέτει 8 καταστρώματα με σαλόνια, θέσεις αεροπορικού τύπου και καμπίνες.



Εικόνα 4.3: Τα πλοία Blue Star Ithaki και Blue Star Naxos της εταιρείας Blue Star Ferries

- HELLENIC SEAWAYS A.N.E.

Ιδρύθηκε το 1984 στον Πειραιά αρχικά υπό την επωνυμία Σέρρες Ελληνικά Ναυτιλιακά Επιχειρήσεις ΑΕ. Το 2001 η επωνυμία της άλλαξε σε Minoan Flying Dolphins ANE και στη συνέχεια σε Ελλάς Φλάινγκ Ντόλφινς ANE. Από το 2005 χρησιμοποιεί τη σημερινή της επωνυμία. Πρόκειται για πολυμετοχική εταιρεία και μέχρι το 1998 ασχολείτο με την πρακτόρευση πλοίων. Η Hellenic Seaways A.N.E. δραστηριοποιείται στην ελληνική ακτοπλοΐα με την εκμετάλλευση ιδιόκτητων επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων με ελληνική σημαία από το Φεβρουάριο του 1999. Πρόκειται για την μεγαλύτερη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία, η οποία με τα 30 πλοία της εξυπηρετεί περισσότερα από 35 λιμάνια στις Κυκλάδες, το Β.Α. Αιγαίο, το Ν.Α Αιγαίο, την Κρήτη, τον Αργοσαρωνικό και τις Σποράδες. Στα ναυτιλιακά βραβεία “Lloyd’s List Greek Shipping Awards 2007”, η Hellenic Seaways ψηφίστηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2007 για την Επιβατηγό Ναυτιλία» και στο νεότευκτο επιβατηγό - οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίο της εταιρείας ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, απονεμήθηκε το βραβείο του «Καλύτερου Πλοίου της Χρονιάς 2007».

Η εταιρεία έχει δρομολογήσει το πλοίο FLYINGCAT 4 στη γραμμή Ραφήνα - Τήνος - Μύκονος - Πάρος - Νάξος - Κουφονήσια – Αμοργός.

Το FLYINGCAT 4 ναυπηγήθηκε το 1999 στην Αγγλία και έχει μήκος 55 μέτρα, πλάτος 13 μέτρα και μέγιστο βύθισμα 1,6 μέτρα. Μπορεί να μεταφέρει 440 επιβάτες και έχει μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα τους 38 κόμβους.



Εικόνα 4.4: Το Ε/Γ Τ/Χ που εξυπηρετεί τη γραμμή της Τηνου, Flying Cat 4, της εταιρείας HellenicSeaWays

- SEA JETS

Η εταιρεία SEAJETS Ιδρύθηκε στον Πειραιά το 2006 υπό τις διατάξεις του Νόμου 959/79. Η εταιρεία έχει δρομολογήσει τρία καταμαράν το MEGAJET, το SUPERJET και το SEAJET 2 και εκτελεί τακτικά δρομολόγια από Πειραιά και Ραφήνα προς τις Κυκλάδες και την Κρήτη. Στη γραμμή που μας ενδιαφέρει σήμερα έχει δρομολογηθεί το SUPERJET και εκτελεί δρομολόγια από Ραφήνα προς Τήνο - Μύκονο - Πάρο - Νάξο - Ίο – Σαντορίνη,

Το επιβατηγό ταχύπλοο SUPERJET ναυπηγήθηκε το 1995 στη Φιλανδία. Έχει μήκος 42 μέτρα, πλάτος 10 μέτρα και βύθισμα 2,6 μέτρα. Μπορεί να μεταφέρει 383 επιβάτες και έχει υπηρεσιακή ταχύτητα 34 κόμβους.



Εικόνα 4.5: Το Ε/Γ Τ/Χ SuperJet της εταιρείας SeaJets

- NEL LINES

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου ή NEL LINES ιδρύθηκε στην Μυτιλήνη το 1972 και οι μετοχές της είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Δραστηριοποιείται στη γραμμή του Βορειοανατολικού Αιγαίου (Πειραιάς - Χίος- Μυτιλήνη - Λήμνος- Θεσσαλονίκη και Πειραιάς – Χίος - Μυτιλήνη), στις

Κυκλάδες (Λαύριο – Σύρος – Πάρος - Νάξος, Λαύριο – Πάρος – Νάξος - Αμοργός, Λαύριο - Κύθνος και Πειραιάς – Πάρος - Νάξος), στη γραμμή Πειραιάς - Ρέθυμνο, ενώ εκτελεί και επιδοτούμενες άγονες γραμμές στις Ανατολικές και Δυτικές Κυκλάδες Στο στόλο της κατέχει ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ καθώς και συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ. Με τα πλοία Aqua Spirit και Aqua Jewel συνδέει την Τήνο με τη Σύρο.

Το Ε/Γ – Ο/Γ Aqua Spirit ναυπηγήθηκε το 2000 στην Ελλάδα. Έχει μήκος 75,40 μέτρα, πλάτος 15 μέτρα και βύθισμα 3,10 μέτρα. Μπορεί να μεταφέρει 375 επιβάτες, 80 οχήματα και έχει υπηρεσιακή ταχύτητα 18 κόμβους. Διαθέτει σαλόνι και καθίσματα οικονομικής θέσης.

Το Ε/Γ – Ο/Γ Aqua Jewel ναυπηγήθηκε το 2002 και επισκευάστηκε το 2005 στην Ελλάδα. Έχει μήκος 108 μέτρα, πλάτος 16,60 μέτρα και βύθισμα 3,75 μέτρα. Μπορεί να μεταφέρει 680 επιβάτες, 175 οχήματα και συνδυασμό Ι.Χ./Φορτηγά 161 και 4 αντίστοιχα. Αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 18,50 κόμβους. Διαθέτει καμπίνες, καθίσματα αεροπορικού τύπου, σαλόνι και εστιατόριο self service.



Εικόνα 4.6: Τα πλοία της NEL Lines, Aqua Jewel και Aqua Spirit που εκτελούν τα τοπικά ενδοκυκλαδικά δρομολόγια

4.4 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω το λιμάνι της Τήνου αποτελεί ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης και δεν αποτελεί τελικό προορισμό των γραμμών που δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο. Συνδέεται με το Πειραιά μέσω της γραμμής Πειραιάς – Σύρο – Τήνο – Μύκονο, με τη Ραφήνα μέσω της γραμμής Ραφήνα – Άνδρο – Τήνο – Μύκονο, και με αρκετά νησιά από το υπόλοιπο Αιγαίο μέσω των τοπικών

ενδοκυκλαδικών δρομολογών, με Ε/Γ – Ο/Γ πλοία και Ε/Γ ταχύπλοα και καταμαράν που δρομολογούνται τους θερινούς μήνες

Ακολουθούν πίνακες της Ε.Σ.Υ.Ε., κατόπιν επεξεργασίας, για τη κίνηση των γραμμών της Τήνου με τη Ραφήνα, με τον Πειραιά και ενδοκυκλαδικά για το έτος 2012. Όπως, γίνεται εύκολα αντιληπτό ο όγκος της κίνησης στη γραμμή της Ραφήνας είναι μεγαλύτερος, ουσιαστικά τριπλάσιος, από τον αντίστοιχο που παρατηρείται στη γραμμή του Πειραιά και σε επίπεδο απόπλων – κατάπλων, και σε επίπεδο επιβατών αλλά και σε επίπεδο τροχοφόρων. Συγκεκριμένα, το σύνολο των μετακινηθέντων επιβατών στη γραμμή της Ραφήνας κατά το 2012 ήταν 601.243 επιβάτες, στη γραμμή του Πειραιά 196.278 επιβάτες και με τα τοπικά δρομολόγια 18.248 επιβάτες. Τα αντίστοιχα νούμερα των μεταφερθέντων οχημάτων (φορτηγά, επιβατικά, δίκυκλα) ήταν 56.422 στη γραμμή της Ραφήνας, 14.945 στη γραμμή του Πειραιά και 1.741 τα τοπικά δρομολόγια.

Πίνακας 4.4 : Κατάπλοι και απόπλοι Ε/Γ Ο/Γ και Φ/Γ Ο/Γ πλοίων, διακινήθοντες επιβάτες και μεταφερθέντα τροχοφόρα, κατά γραμμή του λιμένα Τήνου έτους 2012

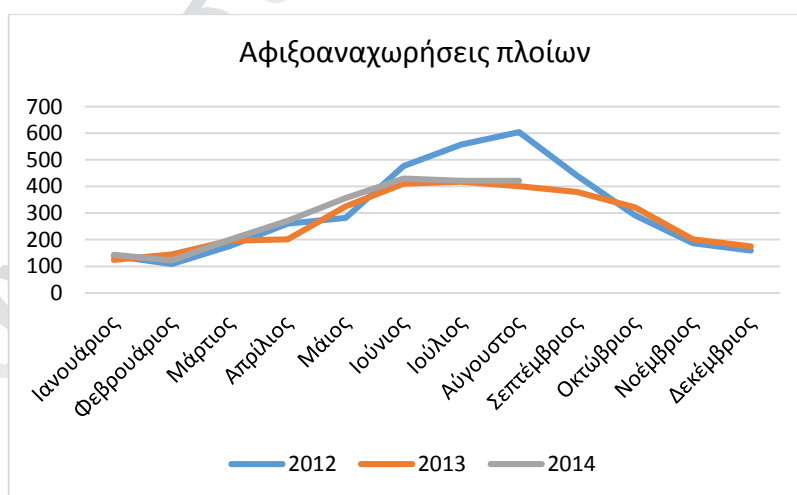
Έτος και τρίμηνα Year and quarters	Κατάπλοι - Arrivals						Απόπλοι - Sailings					
	Αριθμός κατάπλων Number of arrivals	Αποβιβασθέντες επιβάτες Passengers disembarked	Εκφορτωθέντα τροχοφόρα Vehicles unloaded				Αριθμός απόπλων Number of sailings	Επιβιβασθέντες επιβάτες Passengers embarked	Φορτωθέντα τροχοφόρα Vehicles loaded			
			Φορτηγά Trucks	Επιβατηγά Passenger		Δίκυκλα Two - wheel cycles			Φορτηγά Trucks	Επιβατηγά Passenger		Δίκυκλα Two - wheel cycles
Μεγάλα Buses	Μικρά Cars	Μεγάλα Buses		Μικρά Cars								
ΓΡΑΜΜΗ 012 ΛΑΥΡΙΟΥ-ΚΕΑΣ-ΚΥΘΟΝΟΥ-ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΚΥΤΗΝΟΣ												
2012 I - III	19	283	12	0	11	7	19	56	1	0	3	4
IV - VI	16	9	3	0	0	2	16	1	0	0	0	0
VII - IX	24	327	1	0	32	8	24	93	2	0	10	5
X -XII	13	19	0	0	2	1	13	10	0	0	6	0
2012 I - XII	72	638	16	0	45	18	72	160	3	0	19	9
ΓΡΑΜΜΗ 014 ΘΗΡΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ-ΘΗΡΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ												
2012 I - III	62	870	30	0	44	23	62	1013	24	0	31	36
IV - VI	93	1992	30	0	70	82	93	1990	32	0	39	82
VII - IX	102	3520	41	2	147	158	102	4443	45	2	144	172
X -XII	75	1656	31	0	108	72	82	1966	28	0	69	89
2012 I - XII	332	8038	132	2	369	335	339	9412	129	2	283	379
ΓΡΑΜΜΗ 025 ΡΑΦΗΝΑΣ-ΑΝ.ΚΥΚΛΑΔΩΝ-ΡΑΦΙΝΑ-EASTERN KYKLADES												
2012 I - III	257	16640	413	9	1697	248	257	16661	410	7	1504	239
IV - VI	749	62057	470	88	5057	869	749	60696	495	70	4437	838
VII - IX	1437	183184	782	326	11315	3668	1437	185998	791	310	12216	3155
X -XII	453	36742	494	66	2302	358	453	39265	455	76	2877	380
2012 I - XII	2896	298623	2159	489	20371	5143	2896	302620	2151	463	21034	4612
ΓΡΑΜΜΗ 037 ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟΥ-ΤΗΝΟΥ-ΜΥΚΟΝΟΥ												
2012 I - III	136	7129	197	1	420	225	136	6432	156	3	393	208
IV - VI	187	20264	171	7	711	557	191	19775	142	5	719	521
VII - IX	398	49950	236	13	1990	1317	384	49698	185	27	2197	1402
X -XII	226	21870	232	3	717	598	226	21160	221	2	800	569
2012 I - XII	947	99213	836	24	3838	2697	937	97065	704	37	4109	2700

Πηγή: ΕΣΥΕ κατόπιν επεξεργασίας

Ο παρακάτω πίνακας αφορά στον αριθμό των πλοίων που εξυπηρετούσαν το λιμάνι της Τήνου για τα έτη 2012, 2013 και γίνεται ευκολά κατανοητό, ότι έχει μειωθεί η προσφορά και επομένως οι εναλλακτικές επιλογές για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα, τα οποία μεταφέρονται μέσω φορτηγών τα οποία επιβιβάζονται στα επιβατηγά πλοία. Αυτό, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω είναι αποτέλεσμα της σημερινής κατάστασης της ακτοπλοΐας και της κρίσης που βιώνει η ελληνική οικονομία και κοινωνία.

Πίνακας 4.5: Αριθμός πλοίων που προσέγγισαν τους λιμένες της Τήνου

	Αριθμός πλοίων		
	2012	2013	2014
Ιανουάριος	5	5	5
Φεβρουάριος	7	5	4
Μάρτιος	5	5	5
Απρίλιος	10	6	10
Μάιος	9	12	10
Ιούνιος	12	10	10
Ιούλιος	14	9	12
Αύγουστος	13	11	9
Σεπτέμβριος	9	10	-
Οκτώβριος	10	9	-
Νοέμβριος	6	7	-
Δεκέμβριος	5	6	-



Διάγραμμα 4.1: Αφιξοαναχωρήσεις πλοίων στο λιμένα της Τήνου για τα έτη 2012,2013 για το Α' εξάμηνο 2014

Πηγή: Υπολιμεναρχείο Τήνου



Διάγραμμα 4.2: Διακίνηση επιβατών στο λιμένα της Τήνου από το 2006 – 2013

Πηγή: Υπολιμεναρχείο Τήνου

Για την παρουσίαση αναλυτικότερων στοιχείων υποβλήθηκε αίτηση στο υπολιμεναρχείο της Τήνου, το οποίο υπάγεται στην 6^η Περιφερειακή Διοίκηση του Α.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ, για την παροχή στατιστικών στοιχείων που αφορούν στο λιμάνι της Τήνου για τη διακίνηση επιβατών και τροχοφόρων, ανά μήνα. Κατόπιν επεξεργασίας των στοιχείων παρατίθενται οι πίνακες 4.6, 4.7 για το 2013 και το πρώτο εξάμηνο του 2014 σχετικά με τη διακίνηση των επιβατών και των οχημάτων.

Πίνακας 4.6: Στατιστικά στοιχεία διακίνησης επιβατών των γραμμών της Τήνου για το 2013 και το Α' εξάμηνο του 14

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ								
Χρονική περίοδος	Αποβιβασθέντες επιβάτες στο λιμένα της Τήνου από				Επιβιβασθέντες επιβάτες από το λιμάνι της Τήνου προς			
	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές
Α' Εξάμηνο 2013	74.610	14.271	15.742	13.869	72.553	13.630	15.684	14.045
Β' Εξάμηνο 2013	185.484	32.854	28.014	43.691	178.017	31.111	28.079	48.648
Σύνολο	260.094	47.125	43.756	57.560	250.570	44.741	43.763	62.693

Γενικό Σύνολο 2013	408.535				401.767			
--------------------	---------	--	--	--	---------	--	--	--

Χρονική περίοδος	Αποβιβασθέντες επιβάτες στο λιμένα της Τήνου από				Επιβιβασθέντες επιβάτες από το λιμάνι της Τήνου προς			
	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές
Α' Εξάμηνο 2014	72.660	13.200	14.776	15.365	68.489	14.328	15.008	16.597

Σύνολο	116.001				114.422			
--------	---------	--	--	--	---------	--	--	--

Πηγή: Υπολιμεναρχείο Τήνου κατόπιν επεξεργασίας

Πίνακας 4.7: Στατιστικά στοιχεία διακίνησης οχημάτων των γραμμών της Τήνου για το έτος 2013 και το Α' εξάμηνο του 2014

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Εκφορτωθέντα οχήματα

Χρονική περίοδος	Επιβατηγά οχήματα				Φορτηγά				Δίκυκλα				Λεωφορεία			
	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές
	Α' Εξάμηνο 2013	6.362	421	741	862	1.070	93	270	82	1.107	179	715	428	101	4	6
Β' Εξάμηνο 2013	14.248	887	1.335	2.013	1.398	70	233	150	2.043	442	1.008	751	358	10	8	40
Σύνολο	20.610	1.308	2.076	2.875	2.468	163	503	232	3.150	621	1.723	1.179	459	14	14	56

Γενικό Σύνολο 2013	26.869				3.366				6.673				543			
--------------------	--------	--	--	--	-------	--	--	--	-------	--	--	--	-----	--	--	--

Εκφορτωθέντα οχήματα

Χρονική περίοδος	Επιβατηγά οχήματα				Φορτηγά				Δίκυκλα				Λεωφορεία			
	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές	Ραφήνα	Πειραιά	Σύρο	Λοιπές περιοχές
	Α' Εξάμηνο 2014	6.286	397	678	871	119	62	227	108	953	235	659	399	114	5	3
Σύνολο	8.232				516				2.246				136			

Πηγή: Υπολιμεναρχείο Τήνου

Από τους δυο πίνακες ανωτέρω μπορούμε να αποκομίσουμε ορισμένα στοιχεία στην προσπάθεια να ερμηνεύσουμε την επιβατική και εμπορευματική κίνηση του νησιού. Η αύξηση που παρατηρείται στους μεταφερθέντες επιβάτες και στα μεταφερθέντα επιβατικά αυτοκίνητα, δίκυκλα και λεωφορεία κατά το Β' εξάμηνο του 2013, φυσικά συνδέεται με τη θερινή περίοδο, στη διάρκεια της οποίας περισσότεροι άνθρωποι επισκέπτονται το νησί για λόγους ψυχαγωγίας, διακοπών αλλά και θρησκευτικό, ειδικά από τους λιμένες της Ραφήνας και του Πειραιά όπου η αύξηση αγγίζει το 150%. Ακόμη, για τον ίδιο λόγο, παρατηρούμε αύξηση στη μεταφορά φορτηγών, δηλαδή εμπορευμάτων, κατά την ίδια χρονική περίοδο, όχι βέβαια με τον ίδιο ρυθμό που παρατηρείται στους επιβάτες, λόγω χωρητικότητας. Τους καλοκαιρινούς μήνες τα φορτηγά φορτώνονται με 100% πληρότητα ως προς τη χωρητικότητα, ενώ το χειμώνα με λιγότερο φορτίο, κάποιες φορές μπορεί και άδεια.

Επόμενο σημαντικό στοιχείο είναι το γεγονός η γραμμή Τήνος - Πειραιά δεν συγκεντρώνει υψηλά ποσοστά και αριθμούς επιβατών και οχημάτων σε σχέση με τη γραμμή Τήνου - Ραφήνας. Παρατηρείται ότι επιβάτες και φορτηγά επιλέγουν το λιμάνι της Ραφήνας απ' αυτό του Πειραιά. Παρατηρείται επίσης ότι η Σύρος και οι λοιπές περιοχές, οι οποίες περιλαμβάνουν τη Μύκονο, την Άνδρο αλλά και τα υπόλοιπα νησιά με τα οποία συνδέεται η Τήνος ανά περίοδο (κυρίως τη θερινή περίοδο και νησιά όπως η Ίος, Σαντορίνη, Πάρο, Νάξο κτλ) αποβιβάζουν και επιβιβάζουν μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών και φορτηγών απ' αυτό του Πειραιά σε ορισμένες περιπτώσεις. Θα πρέπει όμως σ' αυτό το σημείο να υπενθυμίσουμε ότι η διάρκεια του ταξιδιού από τον Πειραιά είναι μια ώρα παραπάνω από αυτό της Ραφήνας και επομένως υψηλότερου αντίτιμου για τους επιβάτες και τα οχήματα, στοιχείο που μπορεί να δικαιολογήσει τη διαφορά αυτή. Αναφορικά με την κίνηση της γραμμής Τήνου - Σύρου, μπορούσαμε να κατανοήσουμε τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, καθώς είναι η πρωτεύουσα των Κυκλάδων και επομένως η σύνδεση αυτή είναι απαραίτητη και πρέπει να είναι και συχνή.

Οι λοιπές περιοχές επίσης, συγκεντρώνουν σχετικά υψηλά ποσοστά μεταφοράς, γεγονός που υποδηλώνει ότι η Τήνος αποτελεί ένα νησί, το οποίο επισκέπτονται από όλο το Αιγαίο, αν σκεφτεί κανείς ότι οι μόνιμοι κάτοικοι των νησιών δύσκολα μετακινούνται σε άλλο νησί ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες. Στοιχείο που φαίνεται και από το γεγονός πολλές γραμμές - εταιρείες - επιλέγουν να έχουν ενδιάμεσο προορισμό το λιμάνι της Τήνου, όπως προκύπτει και από τις αφιξοαναχωρήσεις των πλοίων.

4.5 ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

4.5.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

«Τα θαλάσσια λιμάνια θα πρέπει να επιτρέπουν την ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς, να αποτελούν τους θαλάσσιους συνδέσμους για τα νησιά και τα σημεία διασύνδεσης μεταξύ των θαλάσσιων και άλλων μέσω μεταφοράς και να παρέχουν εξοπλισμό και υπηρεσίες στους χρήστες της μεταφοράς. Η υποδομή τους θα πρέπει να παρέχει μια πολλαπλότητα υπηρεσιών για τη μεταφορά επιβατών και αγαθών σε αποστάσεις, που εμπεριέχουν θαλάσσια μεταφορά εντός μιας περιοχής αλλά και ανάμεσα σ' αυτή και σε τρίτες χώρες» (Απόφαση 1692/96/ΕΟΚ, 23 Ιουνίου 1996).

Σύμφωνα με το Άρθρο 12 παράγραφος 2, Λιμένας είναι η «προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην στρατιωτικών, τα όρια της οποίας καθορίζονται σύμφωνα με το νόμο . 3622/2007 και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων του Ν. 2971/ 2001, όπως ισχύει, η οποία περιλαμβάνει έργα και εξοπλισμό που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών.»

Υπάρχουν τεχνικοί παράγοντες που επηρεάζουν την προσφερόμενη υπηρεσία που μπορεί να προσφέρει ένα λιμάνι (Χλωμούδης 2001). Οι λιμένες επιβατηγών πλοίων προορίζονται για την κίνηση είτε Ε/Γ πλοίων μεταφοράς επιβατών, είτε για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και ορισμένες φορές εμπορευμάτων. Ο αριθμός των επιβατών και των οχημάτων που θα μετακινηθούν σε ένα λιμάνι εξαρτάται από τη χωρητικότητα των πλοίων και τον αριθμό των αφίξεων και αναχωρήσεων.

Ο σχεδιασμός των αποβάθρων των επιβατικών λιμανιών εξαρτάται από τον τύπο των πλοίων που τις προσεγγίζει. Στις περιπτώσεις κίνησης Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων υπάρχει ανάγκη για μεγάλες εκτάσεις με ευρύ δρόμο πρόσδεσης (Παρδάλη 1997) και επιβάλλεται να υπάρχει χώρος αναμονής των οχημάτων. Στις περιπτώσεις Ε/Γ πλοίων, αυτά μπορούν να δένουν πλευρικά στην αποβάθρα ή να πρυμνοδετούν παράλληλα το ένα με το άλλο για εξοικονόμηση χώρου.

Σήμερα η λιμενική υποδομή αποτελεί ένα χώρο ο οποίος περιλαμβάνει πολυσύνθετες επιχειρήσεις, οι οποίες με τη σειρά τους καλούνται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο κοινωνικό πλαίσιο.

Το λιμάνι μπορεί και πρέπει να προάγει την ευημερία της τοπικής και εθνικής κοινωνίας ενώ συμβάλει ταυτόχρονα στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Ειδικά για τα νησιά μας, το λιμάνι αποτελεί το συνδετικό κρίκο με την ηπειρωτική Ελλάδα και πρέπει να προσφέρει οικονομική και εμπορική ανάπτυξη του τόπου, θέσεις απασχόληση, κοινωνική συνοχή αλλά και να συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάκαμψη και στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας και στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας της Ελλάδας.

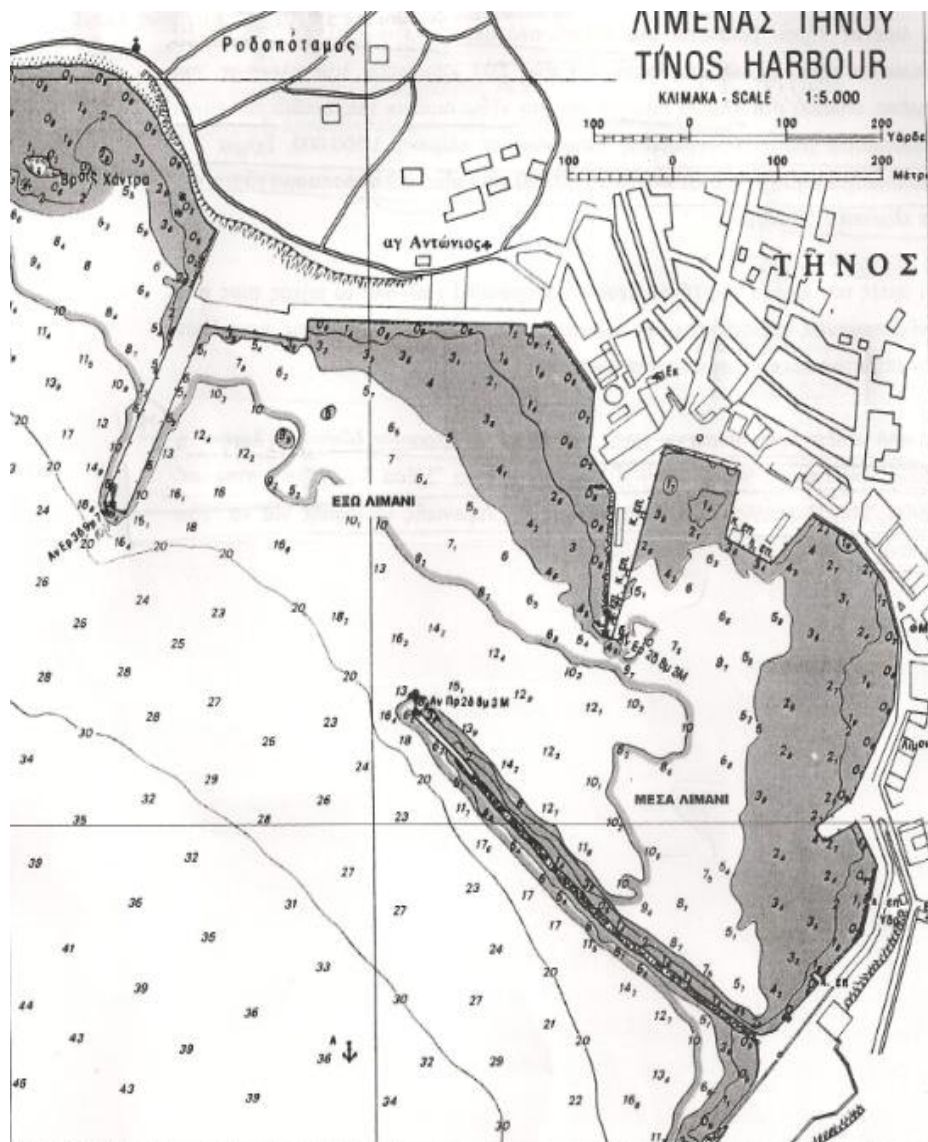
4.5.2 ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ

Ο λιμένας της Τήνου έχει αναπτυχθεί διαχρονικά στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης και περιβάλλεται από τον αστικό ιστό. Προσεγγίζουν συμβατικά Ε/Γ – Ο/Γ πλοία, (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους) και ταχύπλοα (κυρίως κατά τη θερινή περίοδο) που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από/προς Ραφήνα και Πειραιά, καθώς και τα ενδοκυκλαδικά δρομολόγια όπως προαναφέρθηκε.

Ο λιμένας της Τήνου αποτελείται από δυο τμήμα, το νοτιοανατολικό («Μέσα Λιμάνι») και το βορειοδυτικό («Εξω Λιμάνι»), που διαχωρίζονται μεταξύ τους με έναν επιμήκη προβλήτα με κατεύθυνση βορρά – νότο, όπου και το Μνημείο του καταδρομικού « Έλλη».

Σχήμα 4.1: Απόσπασμα χάρτη του Λιμένα της νήσου Τήνου

Κλίμακα 1:5.000



Στο «Έξω Λιμάνι», έργο το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη σε ποσοστό ολοκλήρωσης 85%, καθώς δεν έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή προστατευτικού λιμενοβραχίονα, η εκβάθυνση του λιμανιού και η διαμόρφωση του χερσαίου χώρου

χύδην. Επίσης, περιστασιακά πλαγιοδετούν και κρουαζιερόπλοια.

Στο «Μέσα Λιμάνι» είναι συγκεντρωμένες οι λοιπές λιμενικές λειτουργίες του λιμένα που σχετίζονται με μικρά σκάφη. Έτσι, στην ανατολική πλευρά του κεντρικού προβλήτα πλαγιοδετούν τα ταχύπλοα πλοία που συνδέουν την Τήνο με τη Ραφήνα και τα άλλα

νησιά των Κυκλάδων και ημερόπλοια και στο κεντρικό προβλήτα πρυμνοδετούν τα Ε/Γ-Ο/Γ όταν επικρατούν απαγορευτικές καιρικές συνθήκες για το Έξω Λιμάνι.

Σύμφωνα με το ρυμοτομικό σχέδιο, η χερσαία περιοχή γύρω από το λιμένα χαρακτηρίζεται ως περιαστική ζώνη.

Κατ' αντιστοιχία με το θαλάσσιο μέτωπο στη χερσαία ζώνη του λιμένα έχουμε : Στο Έξω Λιμάνι υπάρχουν εκτεταμένοι χερσαίοι χώροι καθώς και στέγαστρα για τους επιβάτες που περιμένουν να επιβιβαστούν, στους οποίους γίνεται η αναμονή και η διακίνηση επιβατών και οχημάτων της ακτοπλοΐας και στο Μέσα Λιμάνι υπάρχουν χώροι για την εξυπηρέτηση των επιβατών που αποβιβάζονται και επιβιβάζονται στα ταχύπλοα καθώς και διαμορφωμένος χώρος στάθμευσης. Να σημειώσουμε ότι στις καιρικές συνθήκες που αναγκάζουν τα πλοία να πρυμνοδετήσουν στο Μέσα Λιμάνι δεν υπάρχουν χώροι αναμονής επιβατών προς επιβίβαση καθώς το μεγαλύτερο τμήμα του κεντρικού προβλήτα σήμερα είναι διαμορφωμένο για χώρους στάθμευσης.

Για το «Έξω λιμάνι» της Τήνου έχουν γραφεί τόσα πολλά και έχουν ειπωθεί άλλα τόσα από ειδικούς και μη. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι σύμφωνα με την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν. πάσης τάξεως στην ετήσια έκθεση για τα ελληνικά λιμάνια το έτος 2012 αναφέρεται ότι: «Η υλοποίηση του η κατασκευή προστατευτικού λιμενοβραχίονα νησίδα, θα δημιουργήσει πολύ περισσότερα προβλήματα από αυτά που θα λύσει. Συγκεκριμένα, σημειώνεται ότι η αποπεράτωση του έργου όπως έχει σχεδιαστεί θα στερήσει από κάποιες κατηγορίες πλοίων την δυνατότητα προσέγγισης αφού η λιμενολεκάνη που δημιουργείται θα είναι παγίδα όταν οι καιρικές συνθήκες είναι κακές. Κρίνεται επιβεβλημένο να υλοποιηθεί σύντομα το νέο έργο που εκτελείται στην εξωτερική πλευρά του λιμανιού ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται από τα πλοία σαν εναλλακτική λύση όταν οι καιρικές συνθήκες βέβαια το επιτρέπουν» Επίσης, αναφέρεται ότι απαραίτητη είναι και η εκβάθυνση της εσωτερικής λιμενολεκάνης.

Αδιαμφισβήτητο παραμένει το γεγονός ότι το «Έξω Λιμάνι» δεν έχει ολοκληρωθεί και αναμένεται η επέκταση του προκειμένου να είναι δυνατό να υποδέχεται σύγχρονα επιβατηγά μεγάλου μεγέθους, αλλά και κρουαζιερόπλοια, στοιχείο που θα ενδυναμώσει και τον τουρισμό και την οικονομική ανάπτυξη του νησιού. Να σημειώσουμε ότι τη παρούσα χρονική περίοδο πραγματοποιείται χαρτογράφηση του βυθού των λιμένων της Τήνου.

4.5.3 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε.

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως, κρουαζιέρας εσωτερικού και εξωτερικού), .

Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί αυτόνομο λιμενικό οργανισμό ο οποίος είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.. Κύριες δραστηριότητες της Εταιρείας είναι η παροχή Υπηρεσιών ελλιμενισμού πλοίων, υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αγαθών (φορτίων), διακίνησης αυτοκινήτων και οχημάτων, καθώς και εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας). Επιπλέον, η Εταιρεία παρέχει λιμενικές εξυπηρετήσεις σε πλοία (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, δεξαμενισμού κτλ) και αξιοποιεί χώρους και τις εγκαταστάσεις της μισθώνοντας ή παραχωρώντας τους ε τρίτους έναντι ανταλλάγματος.

Όσον αφορά το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την Ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής Κρουαζιερόπλοιων. Αναφορικά με την εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης η εταιρεία διαθέτει 31 θέσεις πλεύρισης και πρυμνοδετήσεις πλοίων καθώς και θέσεις για υδροπτερυγα και μικρά οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου. Σήμερα λειτουργούν 5 σταθμοί για της εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας που διαθέτουν αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής.

Σύμφωνα με τον Ο.Λ.Π. βασική επιλογή αποτελεί ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας των παρεχόμενων υπηρεσιών του Κεντρικού Λιμανιού και για το λόγο αυτό τα περισσότερα έργα που έχουν γίνει αφορούν κυρίως την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού κατά τη διάρκεια της αναμονής του. Μερικά από αυτά είναι:

- Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης επιβατικού κοινού εσωτερικού & εξωτερικού χώρου.
- Κατασκευή πεζογέφυρας.
- Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του ΟΛΠ εντός του Κεντρικού Λιμένα.
- Αναβάθμιση των επιβατικών σταθμών-ανακατασκευή Επιβατικού Σταθμού Ακτής Τζελέπη (εγκεκριμένο).
- Κατασκευή 2 συγκροτημάτων WC που περιλαμβάνουν και εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Κατασκευή χώρων αναμονής επιβατών με κλιματισμό και ψύκτη νερού.
- Αναβάθμιση 6 καντινών.
- 3χλμ διάδρομοι ΑΜΕΑ.
- 130 θέσεις στάθμευσης
- 13 σταθμοί ταξί
- 2 θύρες ελεγχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων
- Διαγράμμιση & οριοθέτηση κίνησης
- Δωρεάν ασύρματο internet
- 24ωρη ζωντανή ενημέρωση δρομολογίων στο 14541

Το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετείται από δρομολογιακές γραμμές αστικών συγκοινωνιών που συνδέουν τον Πειραιά με τις κοντινές σε αυτόν περιοχές (Κερατσίνι, Νίκαια, Π.Φάληρο, Πέραμα κτλ) αλλά και το κέντρο της Αθήνας. Επιπλέον, εξυπηρετείται από τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο ΗΣΑΠ, τον Προαστιακό, και σύντομα από το Τραμ, έργο το οποίο σήμερα βρίσκεται σε εξέλιξη.

Το πλοίο που εξυπηρετεί την Τήνο πλευρίζει στην πύλη Ε10, απέναντι από τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο ΗΣΑΠ.

4.5.4 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Το λιμάνι της Ραφήνας είναι κατεξοχήν λιμένας ακτοπλοΐας χωρίς οργανωμένη και συστηματική εμπορική κίνηση. Όπως και το λιμάνι του Πειραιά έτσι και το λιμάνι της Ραφήνας αποτελεί αυτόνομο λιμενικό οργανισμό ο οποίος είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.. Στο τομέα ευθύνης του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας ανήκουν τα επιβατικά λιμάνια της Ραφήνας και Αγ. Μαρίας.

Το λιμάνι της Ραφήνας διαθέτει 13 προβλήτες πρόσδεσης για ΕΓ/ΟΓ πλοία και 2 προβλήτες για ταχύπλοα σκάφη, αλιευτικό καταφύγιο και χερσαίους χώρους που έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν πολλαπλές δραστηριότητες τόσο της ακτοπλοΐας (εμπορευματική, επιβατική κίνηση) όσο και της αλιείας και στους οποίους ήδη παρέχονται στους ταξιδιώτες σύγχρονες υπηρεσίες όπως χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων και στέγαστρα αναμονής με υψηλής ποιότητας ηλεκτρονικές και άλλες υπηρεσίες.

Συγκεντρώνει σημαντικό μέρος της κίνησης προς τα νησιά των Κυκλάδων (Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο, Αμοργό, Ίο, Σαντορίνη και Κουφονήσια) ενώ έχει την αποκλειστική σύνδεση με το Μαρμάρι Εύβοιας εξυπηρετώντας τόσο την επιβατική - τουριστική όσο και την εμπορευματική κίνηση των προορισμών αυτών. Περιλαμβάνεται στο Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, κατατάσσεται μεταξύ των 16 ελληνικών λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος και συμμετέχει ουσιαστικά στο ευρύτερο σύστημα Λιμένων της Αττικής.

Η σύνδεση της Ραφήνας με την Αθήνα πραγματοποιείται με το ΚΤΕΛ Αττικής το οποίο πραγματοποιεί δρομολόγια ανά 30 λεπτά (30') με διάρκεια διαδρομής μιας ώρας και αφετηρία το Πεδίον του Άρεως και τελικό σταθμό το λιμένα της Ραφήνας, όπως φαίνεται και στο πίνακα που ακολουθεί :

Πίνακας 4.8: Δρομολόγια ΚΤΕΛ Αττικής Αθήνα - Ραφήνα

Αθήνα - Ραφήνα				
Δευτέρα - Κυριακή				
Ώρα	Λεπτά			
05	45			
06	00	15	30	45
07	20			
08	00	45		
09	30			
10	15			
11	00	45		
12	15	45		
13	15	45		
14	15	45		
15	10	25	45	
16	15	45		
17	15			
18	00	45		
19	30			
20	15			
21	00	45		
22	45			

Παρατηρήσεις	
	Μέχρι Άγιο Νικόλαο
	Μικτό

Πηγή : www.ktelattikis.gr

Επιπλέον, το λιμάνι της Ραφήνας επικοινωνεί με το Διεθνή Αερολιμένα Αττικής «Ελευθέριος Βενιζέλος Α.Ε.» με το ΚΤΕΛ Αττικής με δρομολόγια ανά μια ώρα.

4.5.4 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Η Σύρος είναι η έδρα της Νομαρχίας Κυκλάδων, της Περιφέρειας Νότιου Αιγαίου που περιλαμβάνει τους νομούς Κυκλάδων και Δωδεκανήσου καθώς και του Εφετείου Αιγαίου. Επιπλέον, είναι και η έδρα και του Διοικητικού Πρωτοδικείου Σύρου, το οποίο έχει στην κατά τόπον αρμοδιότητά του όλο το Νομό Κυκλάδων. Επομένως, γίνεται εύκολα κατανοητό ότι η σύνδεση με τη Σύρο είναι απαραίτητη για τους Τηνιακούς, καθώς όλες οι δημόσιες υπηρεσίες βρίσκονται στη Σύρο.

Το λιμάνι της Σύρου απέχει 12 μίλια από το λιμάνι της Τήνου και 83 μίλια από τον Πειραιά και προστατεύεται από τα ανατολικά με λιμενοβραχίονα νότιας κατεύθυνσης. Το λιμεναρχείο του συστάθηκε τον Μάιο του 1927. Το λιμάνι αποτελείται από το επιβατηγό τμήμα του λιμανιού, τη μαρίνα, το Ναυπηγείο του Νεώριου Σύρου και τη κατασκευή νέας προβλήτας κρουαζιεροπλοίων. Η είσοδος του λιμανιού είναι στραμμένη

ανατολικά-βορειοανατολικά και σχηματίζεται μεταξύ του νότιου άκρου του λιμενοβραχίονα, όπου υπάρχει πράσινος φανός, και της άκρης Κοντογιάννης, που προσδιορίζεται με κόκκινο φανό.

Επιπλέον, το λιμάνι διαθέτει πλοηγική υπηρεσία με πλοηγό και πλοηγίδα η οποία εξυπηρετεί και τα πλοία που έχουν προορισμό το Νεώριο. Πριν 10 χρόνια χωροθετήθηκε στο νότιο μέρος του λιμανιού, στον όρμο Πηδάλι κοντά στα Λαζαρέττα, μαρίνα ελλιμενισμού 254 μικρών σκαφών. ,χωρίς όμως να έχουν ολοκληρωθεί οι χερσαίες υποδομές εξυπηρέτησης των σκαφών και των πληρωμάτων τους. Στο νότιο τμήμα του λιμανιού υπάρχει σταθμός ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμα και λιπαντικά του ομίλου AVIN με την επωνυμία SEKAVIN, η οποία εξυπηρετεί παντός τύπου και μεγέθους πλοία στο αγκυροβόλιο της νησίδας Γαϊδουρονήσι που βρίσκεται νοτιοανατολικά της εισόδου του λιμανιού, με εφοδιαστικά πλοία της εταιρίας. Δυτικά του Νεωρίου υπάρχει μια μικρή παραλία που φιλοξενεί επί τρεις αιώνες τα περίφημα καρνάγια της Σύρου, Πρόσφατα στη δυτική πλευρά του λιμανιού, και συγκεκριμένα στην περιοχή METKA, λειτούργησε προβλήτα εξυπηρέτησης των πλοίων που μεταφέρουν καύσιμα και γενικά επικίνδυνα φορτία, χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί ακόμη τα χερσαία έργα υποδομής και πρόσβασης σε αυτήν. Επομένως, καταλαβαίνουμε ότι και το λιμάνι της Σύρου αναπτύσσεται και εξελίσσεται διαρκώς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: Η ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ

5.1 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ –ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η ερευνητική μελέτη συμπεριέλαβε δείγμα χρηστών από τα μεταφορικά μέσα των γραμμών Τήνο - Ραφήνα, Τήνο - Πειραιά και Τήνο - Σύρο, οι οποίοι δέχτηκαν να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο της μελέτης κατόπιν συνέντευξης, και το πλήθος των ταξιδιωτικών πρακτόρων της Τήνου οι οποίοι δέχτηκαν κατόπιν συνέντευξης να απαντήσουν στο αντίστοιχο ερωτηματολόγιο. Συγκεκριμένα το ερωτηματολόγιο απευθύνθηκε στους χρήστες των γραμμών Τήνο – Ραφήνα με Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο , Τήνο – Ραφήνα με Ε/Γ- Τ/Χ πλοίο , Τήνο- Πειραιά με Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο, Τήνο - Σύρο με Ε/Γ – Ο/Γ πλοίο τοπικών δρομολογίων και στους ταξιδιωτικούς πράκτορες της Τήνου (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α, ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β).

Στόχος ήταν η αξιολόγηση του βαθμού ικανοποίησης και εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, η ανάδειξη τυχόν υφιστάμενων προβλημάτων αλλά και προτεινόμενων λύσεων. Η έρευνα έλαβε χώρα κατά το χρονικό διάστημα 25/09/2014 - 05/10/2014 σε διαφορετικές ημέρες και ώρες, αναφορικά με τα ερωτηματολόγια των επιβατών και στο ίδιο διάστημα πραγματοποιήθηκαν οι συνεντεύξεις με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

Αναφορικά με το ερωτηματολόγιο των επιβατών να σημειώσουμε ότι επρόκειτο για δειγματοληψία ευκολίας ή περιστασιακή δειγματοληψία (convenience or accidental sampling), η οποία επιτρέπει τη χρήση οποιασδήποτε διαθέσιμης ομάδας μελών του πληθυσμού της έρευνας. Το συγκεκριμένο είδος δειγματοληψίας αποτελεί περίπτωση δειγματοληψίας μη πιθανότητας, δεν παρέχει δηλαδή κανέναν τρόπο υπολογισμού της πιθανότητας ότι κάθε μέλος του πληθυσμού θα έχει την ίδια ευκαιρία να συμπεριληφθεί στο δείγμα. Προφανώς, με την προσέγγιση δειγματοληψίας μη πιθανότητας τα αποτελέσματα θα είναι αντιπροσωπευτικά του δείγματος, όχι όμως και ολόκληρου του πληθυσμού. Ως σχέδιο έρευνας για τους επιβάτες επιλέχτηκε αυτό της επισκόπησης (survey design). Σε αυτού του είδους τα σχέδια οι μεταβλητές περιγράφονται ως ο μέσος όρος απάντησης ή ως η εκατοστιαία αναλογία των ατόμων που προτιμούν κάθε δυνατή απάντηση σε κάποια ερώτηση.

Το ερωτηματολόγιο των επιβατών είχε καταρτιστεί με τρόπο ώστε να είναι αντιληπτό, επίκαιρο, σύντομο, σαφές και αμερόληπτο. Σ' αυτό εντάχθηκαν ερωτήσεις κοινωνικών και δημογραφικών χαρακτηριστικών, δηλαδή ερωτήσεις καταγραφής του φύλου, της ηλικίας, του επαγγέλματος, της εισοδηματικής κατάστασης. Σημαντική ερώτηση αποτελούσε η μόνιμη κατοικία των συμμετεχόντων στην έρευνα. Επίσης, υπήρχαν ερωτήσεις όπου γίνεται προσπάθεια καταγραφής του βαθμού ικανοποίησης από τα μεταφορικά μέσα και ερωτήσεις σε σχέση με τη συχνότητα, την εξυπηρευτικότητα και τους λόγους χρήσης των συγκεκριμένων μεταφορικών μέσων. Επιπλέον, υπήρχε μία ερώτηση για την αξιολόγηση του χρόνου, της άνεσης, της συχνότητας και της ασφάλειας του εκάστοτε μεταφορικού μέσου και για το εάν χρειάζονται ή όχι βελτιώσεις οι συγκεκριμένοι τομείς. Τέλος, υπήρχαν ερωτήσεις σε σχέση με την τιμή του εισιτηρίου καθώς και ελεύθερο κείμενο προς συμπλήρωση.

Από την άλλη πλευρά για τη συνέντευξη και το ερωτηματολόγιο των πρακτόρων απευθυνθήκαμε στο σύνολο των ταξιδιωτικών πρακτορείων με έδρα την Τήνο με αποτέλεσμα να συμπεριλαμβάνουμε στην έρευνα το σύνολο των απόψεων.

Το ερωτηματολόγιο των πρακτόρων περιλαμβάνει ερωτήσεις κλειστού τύπου με στόχο να αναδειχθεί η αξιοπιστία των Ναυτιλιακών Εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην σύνδεση της Τήνου με τη Ραφήνα τον Πειραιά και τη Σύρο, την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και την τιμή του ναύλου αλλά και ανοικτού τύπου ερωτήσεις, στις οποίες οι πράκτορες απάντησαν με ελεύθερο κείμενο κατόπιν συνέντευξης, με σκοπό να αναδειχθούν τα προβλήματα της σύνδεσης της Τήνου, καθώς και προτάσεις βελτίωσης αυτής. Τέλος, ζητείται η άποψη για το λιμάνι της Τήνου.

Έτσι, αρχικά εντάχθηκαν ερωτήσεις κοινωνικών και δημογραφικών χαρακτηριστικών, δηλαδή ερωτήσεις καταγραφής του φύλου και της ηλικία και ερωτήσεις που αφορούν στην αξιοπιστία των εταιρειών. Επιπλέον, ερωτήσεις σχετικά με την παρεχόμενη ποιότητα των μετακινήσεων καθώς και τη τιμή του ναύλου. Τέλος, στις ερωτήσεις ανοικτού τύπου συμπεριλήφθηκαν θέματα σχετικά με τα προβλήματα της ακτοποϊκής σύνδεσης, το λιμάνι και προτάσεις βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης στην ακτοποϊα.

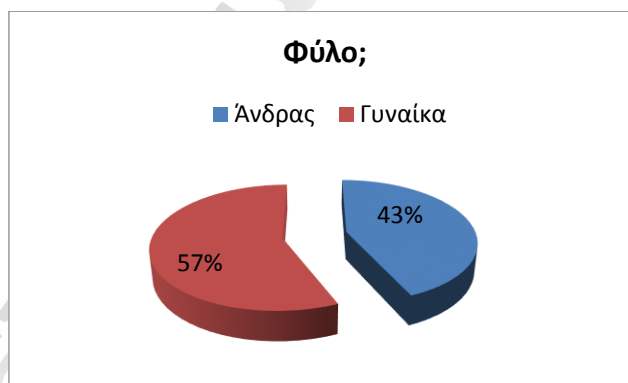
Τα δεδομένα των ερωτηματολογίων στις κλειστού τύπου ερωτήσεις καταχωρήθηκαν και επεξεργάστηκαν στο πρόγραμμα Excel 2007 και προέκυψαν τα διαγράμματα που αναφέρονται παρακάτω δίδοντας μας σημαντικές πληροφορίες.

5.2. Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΝΟΥ – ΡΑΦΗΝΑΣ

5.2.1 Η ΓΡΑΜΜΗ Ε/Γ – Ο/Γ ΤΗΝΟΥ - ΡΑΦΗΝΑΣ

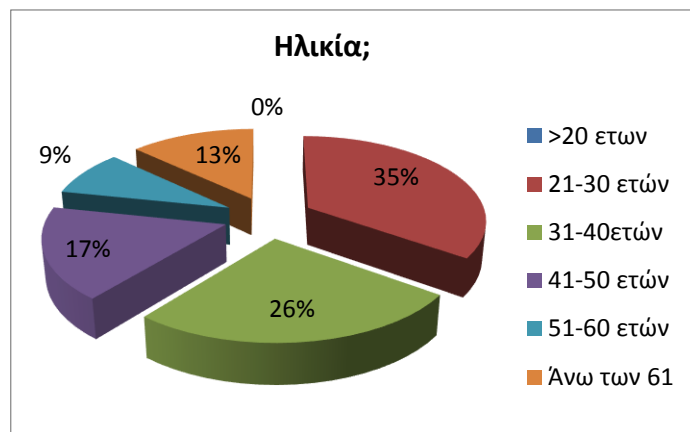
Η πρώτη ενότητα των ερωτήσεων στην οποία κλήθηκαν να απαντήσουν οι συμμετέχοντες στην πρώτη ομάδα της μελέτης (50 χρήστες γραμμής Τήνου – Ραφήνας με Ε/Γ Ο/Γ) αποτελείται από τρεις απαραίτητες ερωτήσεις κοινωνικοδημογραφικών χαρακτηριστικών, οι οποίες απευθύνθηκαν στα μέλη του δείγματος. Η διαπίστωση του φύλου, της ηλικίας, του επαγγέλματος και της εισοδηματικής κατάστασης των χρηστών του μεταφορικού μέσου αποτέλεσαν το στόχο των ερωτήσεων αυτών.

Η πρώτη ερώτηση που περιείχε το ερωτηματολόγιο, αφορούσε στο φύλο του δείγματος των χρηστών. Ο γυναικείος πληθυσμός φαίνεται να υπερισχύει ελαφρώς του ανδρικού, με ποσοστό 57% έναντι 43%.



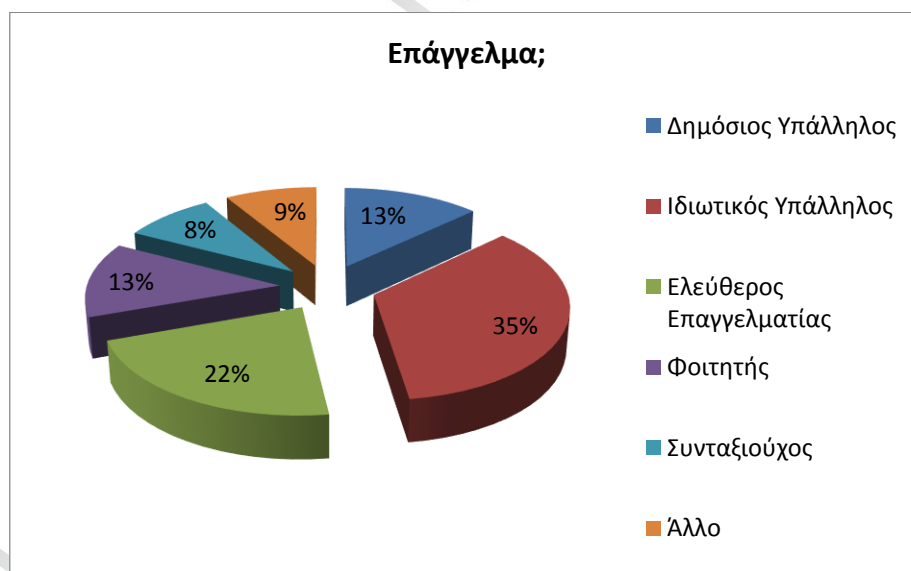
Διάγραμμα 5.1: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας

Από πλευράς ηλικίας, οι περισσότεροι ερωτηθέντες (35%) ήταν μεταξύ «21-30 ετών». Μεγάλο ήταν το ποσοστό εκείνων που ανήκαν στην ηλικιακή κατηγορία «31-40» (26%). Τα ποσοστά των ηλικιών για τους συμμετέχοντες στην έρευνα ήταν 17% για την ηλικιακή κατηγορία «41 – 50 » και 9% για την «51 -60». Τέλος, το 13% του δείγματος αποτέλεσαν οι «άνω των 61», ενώ δεν υπήρξε κάποιο άτομο «έως 20» ετών.



Διάγραμμα 5.2: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας

Όσον αφορά το επάγγελμα των ατόμων οι περισσότεροι ήταν ιδιωτικοί υπάλληλοι, σε ποσοστό 35% και αμέσως μετά ελεύθεροι επαγγελματίες (22%). Το ποσοστό των φοιτητών και των δημοσίων υπαλλήλων ήταν 13% για την κάθε κατηγορία. Τέλος, υπήρξε ένα ποσοστό 8% συνταξιούχων, και ένα ποσοστό 9% που δήλωσαν την επιλογή «Άλλο». Στην τελευταία περίπτωση είχαμε να κάνουμε με νοικοκυρές. Θα θέλαμε βέβαια να επισημάνουμε ότι στο δείγμα δεν υπήρξε κανένας άνεργος.



Διάγραμμα 5.3: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής

Τέλος, αναφορικά με την εισοδηματική τους κατάσταση, το δείγμα των χρηστών της γραμμής της Ραφήνας ανήκε κατά κύριο λόγο στη «Μεσαία» (70%). Το 30%

κατηγοριοποιούταν στο χαμηλό εισόδημα, ενώ δεν υπήρξε κανένας συμμετέχοντας που κατάτασσε τον εαυτό του στην υψηλή εισοδηματική κατάσταση.



Διάγραμμα 5.4: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας

Η επόμενη ερώτηση στην οποία κλήθηκαν να απαντήσουν οι συμμετέχοντες στην πρώτη ομάδα της μελέτης (χρήστες της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας) σχετιζόταν με τον τόπο κατοικίας τους. Η πλειοψηφία των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής, δηλαδή το 65%, ήταν κάτοικοι Τήνου, ενώ το υπόλοιπο 35% των ερωτηθέντων δεν ήταν κάτοικοι της Τήνου.



Διάγραμμα 5.5: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της υπό εξέταση γραμμής

Το μεγάλο ποσοστό των μόνιμων κατοίκων που χρησιμοποιεί τη γραμμή την συγκεκριμένη χρονική περίοδο περιμένουμε να σχετίζεται με τις απαντήσεις της επόμενης ερώτησης, η οποία αφορούσε στο λόγο χρησιμοποίησης της γραμμής. Καθώς μεγάλο ποσοστό ήταν μόνιμοι κάτοικοι αναμένουμε να μετακινούνται κυρίως για προσωπικούς ή/και ιατρικούς λόγους.

Οι υποθέσεις που έγιναν στην προηγούμενη παράγραφο αναφορικά με τους λόγους χρήσης της γραμμής, επιβεβαιώνονται από τα ποσοστά των απαντήσεων. Συγκεκριμένα, το 39% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί τη γραμμή για προσωπικούς λόγους ενώ το 17% για ιατρικούς λόγους. Ποσοστό 9% τη χρησιμοποιεί για σπουδές και ίδιο ποσοστό τόσο για διακοπές οργανωμένες από πρακτορείο όσο για διακοπές μη οργανωμένες και για «άλλο». Στην τελευταία περίπτωση είχαμε απαντήσεις κυρίως για λόγους ψυχαγωγίας, τον οποίο δε κατατάσσανε στους προσωπικούς λόγους. Τέλος, ποσοστό 8% συγκεντρώνει ο επαγγελματικός λόγος. Η διαφορά μεταξύ διακοπών οργανωμένων και μη οργανωμένων σχετίζεται με το γεγονός ότι στην Τήνο δραστηριοποιούνται πολλά ταξιδιωτικά γραφεία και επομένως δε θα μπορούσε να μην τη συμπεριλάβουμε στις επιλογές του ερωτηματολογίου.



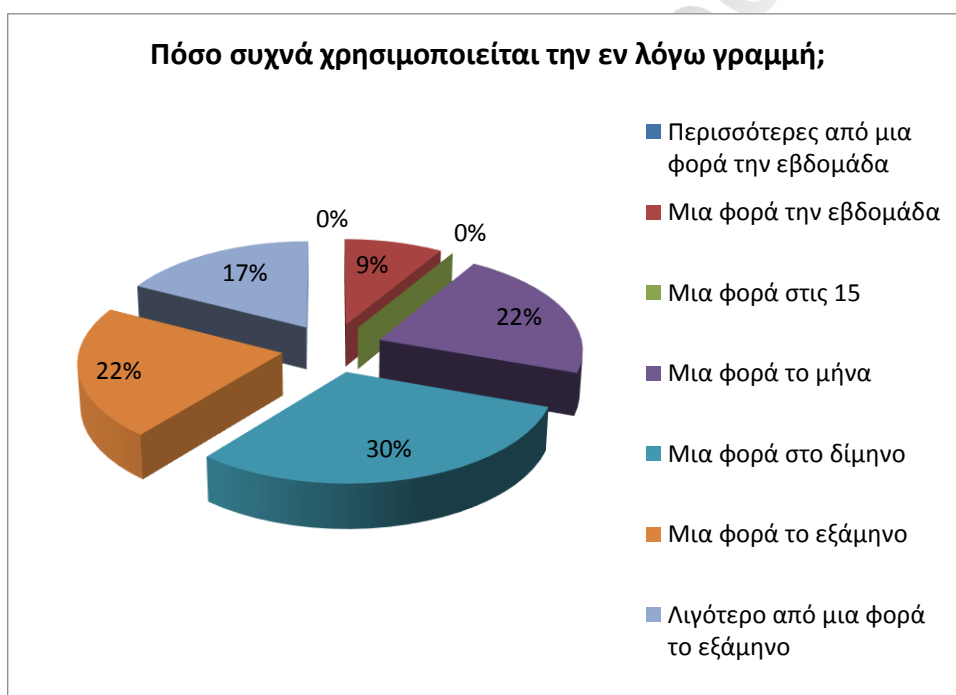
Διάγραμμα 5.6: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνα

Αξίζει να σημειώσουμε ότι στην επιλογή των διακοπών (οργανωμένες ή μη) ο σκοπός του μεγαλύτερου μέρους των ερωτηθέντων ήταν να πραγματοποιήσουν προσκύνημα στην θαυματοργή εικόνα του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου στο Ίδρυμα Ευαγγελιστριάς Τήνου, σε συνδυασμό με μια βόλτα και γνωριμία με το νησί της Τήνου, γεγονός που εκλαμβάνεται για αυτούς εκδρομή και διακοπές.

Όσον αφορά στη συχνότητα χρήσης της συγκεκριμένης γραμμής από τα μέλη του δείγματος, παρατηρείται ότι το 30% χρησιμοποιεί τη γραμμή μια φορά το δίμηνο, το 22%

μια φορά το μήνα και ένα άλλο 22% μια φορά το εξάμηνο. Τέλος, ποσοστό 17% των λαμβανόντων μέρος στην έρευνα χρησιμοποιεί τη γραμμή λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο και το 9% μια φορά την εβδομάδα.

Όσοι απάντησαν ότι χρησιμοποιούν τη γραμμή μια φορά το μήνα ήταν μόνιμοι κάτοικοι της Τήνου, ενώ όσοι επισκέπτονται τη Τήνο λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο ήταν κάτοικοι άλλων περιοχών. Μάλιστα το μεγαλύτερο ποσοστό των τελευταίων επισήμαναν ότι έρχονται μια φορά το χρόνο οπωσδήποτε, κάθε χρόνο και πάντα με πρακτορείο που διοργανώνει εκδρομές στην Τήνο. Το ποσοστό που απάντησε ότι μεταβαίνει στην Ραφήνα 1 φορά την εβδομάδα αφορά σε προσωπικούς – συναισθηματικούς λόγους.



Διάγραμμα 5.7: Συχνότητα χρησιμοποίησης της συγκεκριμένης γραμμής

Η ερώτηση που ακολουθούσε αφορούσε στους παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση των ερωτηθέντων στο να διαλέξουν τη συγκεκριμένη γραμμή.

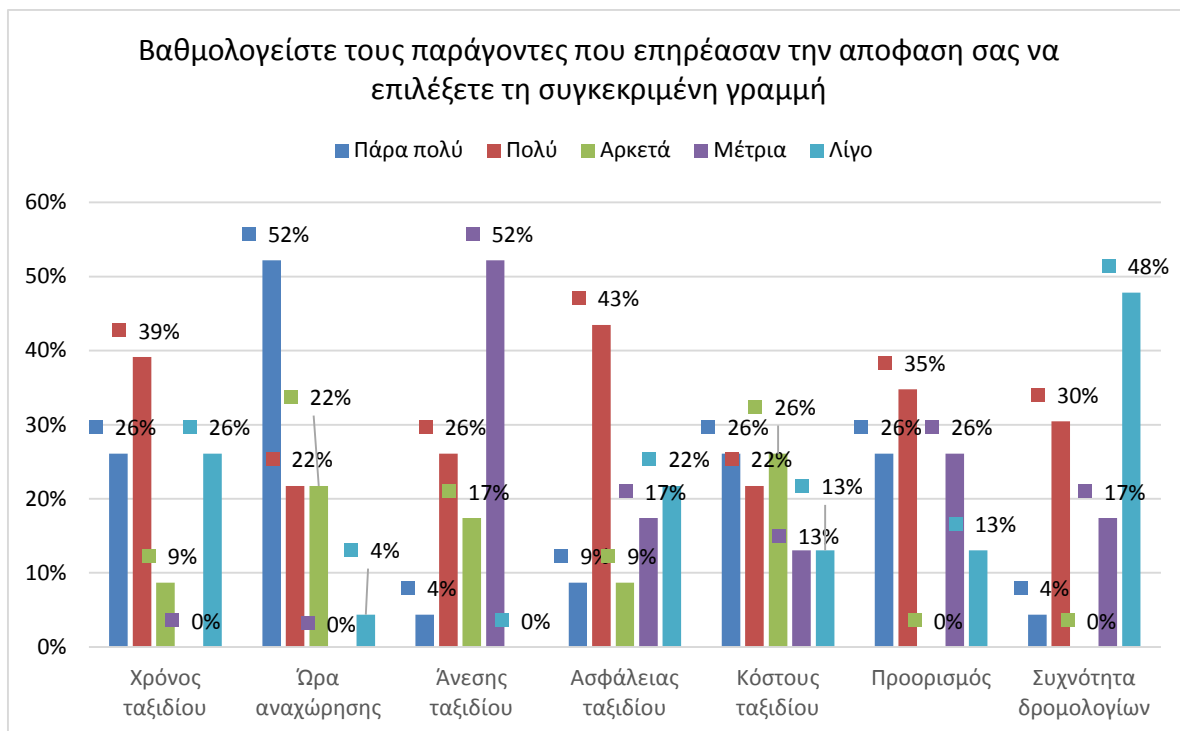
Για την εν λόγω διερεύνηση, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν όλους τους παράγοντες, που συνήθως επηρεάζουν την απόφαση ποια γραμμή θα επιλέξουν, όπως ο χρόνος ταξιδιού, η ώρα αναχώρησης, ο προορισμός, το κόστος, η άνεση, η ασφάλεια και η συχνότητα δρομολογίων από το 1 – 5, αριθμοί οι οποίοι αντιστοιχούν από «Λίγο» έως «Πάρα πολύ». Με τον τρόπο αυτό, διαπιστώνεται αν και κατά πόσο τα ποιοτικά

χαρακτηριστικά της μεταφοράς επιδρούν στην απόφαση επιλογής του μέσου και γραμμής. Έτσι, δόθηκε ο παρακάτω πίνακας προς συμπλήρωση:

Πίνακας 5.1: Βαθμολογία παραγόντων που επηρεάζουν την επιλογή της γραμμής

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Μέτρια	Λίγο
Χρόνος ταξιδιού	5	4	3	2	1
Ώρα αναχώρησης	5	4	3	2	1
Άνεσης ταξιδιού	5	4	3	2	1
Ασφάλειας ταξιδιού	5	4	3	2	1
Κόστους ταξιδιού	5	4	3	2	1
Προορισμός	5	4	3	2	1
Συχνότητα δρομολογίων	5	4	3	2	1

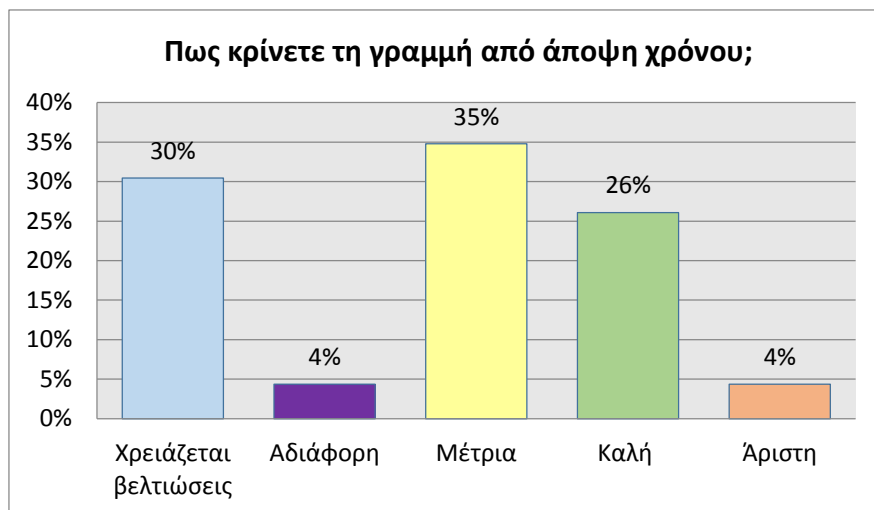
Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι στην απόφαση αυτή, ο πιο σημαντικός παράγοντας αποτέλεσε η ώρα αναχώρησης του Ε/Γ - Ο/Γ, με ποσοστό 52% να έχουν επιλέξει ότι διαδραμάτισε «πάρα πολύ» σημαντικό ρόλο η πτυχή της ώρας. Από την αντίθετη πλευρά, ο λιγότερος σημαντικός παράγοντας που αξιολογείται ήταν η συχνότητα των δρομολογίων με ποσοστό 48% να έχουν επιλέξει «λίγο». Η ασφάλεια επηρεάζει «πολύ» την επιλογή αυτή για το 43% του δείγματος, ενώ το 22% να επηρεάζεται «λίγο». Επίσης, ποσοστό 39% των ερωτηθέντων αξιολογεί ως πολύ σημαντική τη χρονική διάρκεια του ταξιδιού, το 26% πάρα πολύ σημαντική, το 9% «αρκετά» και το 26% αξιολογεί ελάχιστα τον χρόνο. Να σημειωθεί ότι κανένας δεν απάντησε «Μέτρια» και οι περισσότεροι που επέλεξαν «λίγο» στον χρόνο ταξιδιού απάντησαν «πάρα πολύ» στην ώρα αναχώρησης από το λιμάνι της Τήνου. Ο προορισμός επίσης συγκεντρώνει υψηλά επίπεδα επιλογής με το 35% των συμμετεχόντων να τον κατατάσσουν στους πολύ σημαντικούς παράγοντες και το 26% στους «πάρα πολύ» και αντίστοιχο ποσοστό στο «μέτρια». «Λίγο» λαμβάνεται από το 13% του δείγματος. Τέλος, το 52% συμπλήρωσε ότι η άνεση διαδραμάτισε ένα μέτριο ρόλο στην επιλογή αυτή και στο κόστος ταξιδιού το δείγμα «μοιράστηκε» στην επιλογή «Πάρα Πολύ» και «αρκετά» με ποσοστό 26% αντίστοιχα σε κάθε βαθμό.



Διάγραμμα 5.8: Οι παράγοντες που επηρέασαν στην απόφαση επιλογής της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας

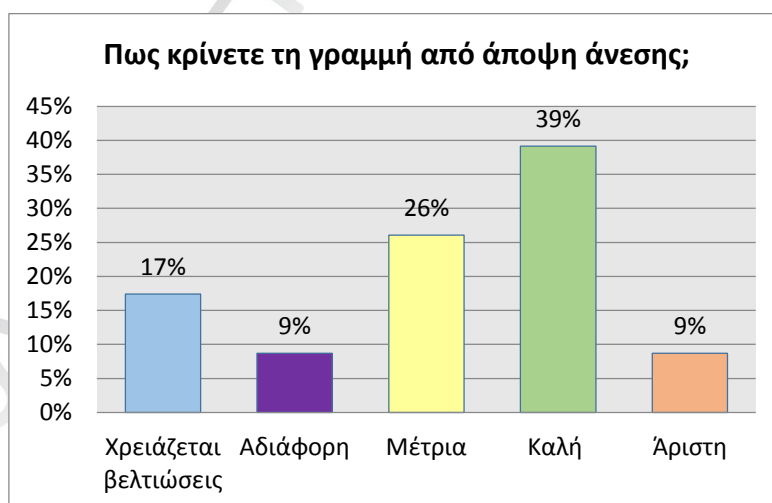
Η επόμενη ερώτηση είχε να κάνει με μερικά από τα σημαντικότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά που πρέπει να χαρακτηρίζουν ένα επιβατικό σύστημα μεταφορών οποιασδήποτε μορφής (ακτοπλοΐα, δίκτυο χερσαίων αστικών συγκοινωνιών, σιδηρόδρομος, αεροπλάνο κ.τ.λ.), έτσι ώστε να θεωρείται σημαντικό και αποδεκτό από το κοινωνικό σύνολο, όπως περιγράφηκε και στο πρώτο κεφάλαιο του παρόντος. Τέτοια χαρακτηριστικά είναι ο χρόνος ταξιδιού, η άνεση, η ασφάλεια και η συχνότητα των δρομολογίων.

Από άποψη χρόνου, οι ερωτηθέντες δείχνουν σχετικά ικανοποιημένοι (61%). Το παραπάνω ποσοστό προέρχεται από εκείνους που χαρακτήρισαν τη γραμμή «καλή» (26%) και «μέτρια» (35%). Πάντως, ένα σημαντικό ποσοστό (30%) του δείγματος, πιστεύει ότι χρειάζεται και μπορεί να επιτευχθεί περαιτέρω βελτίωση στο χρόνο της διαδρομής. Μικρό είναι το ποσοστό των ερωτηθέντων που θεωρεί «άριστη» τη γραμμή από άποψη χρόνου (4%), ενώ αντίστοιχο είναι το ποσοστό που θεωρεί το θέμα του χρόνου της διαδρομής ως αδιάφορο.



Διάγραμμα 5.9: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη χρόνου

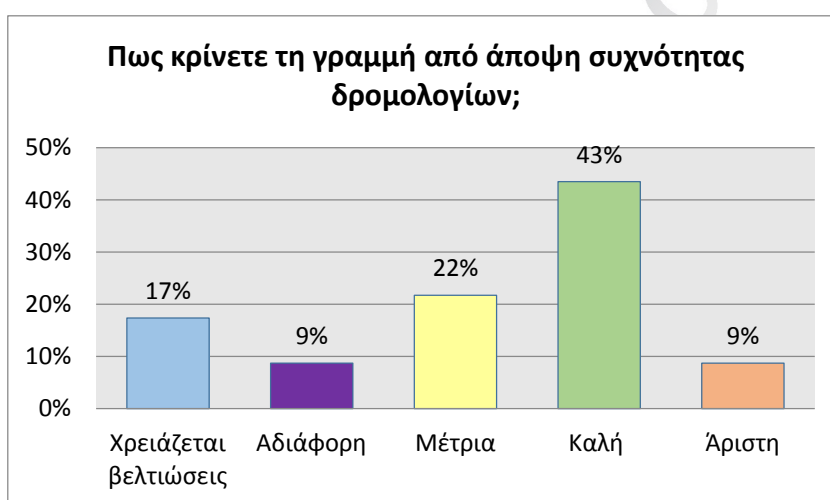
Το επόμενο χαρακτηριστικό για το οποίο κλήθηκαν να εκφράσουν την άποψή τους οι ερωτώμενοι ήταν η άνεση. Και πάλι μεγάλο ποσοστό εμφανίζεται σχετικά ικανοποιημένο, αφού το 39% χαρακτήρισε τη γραμμή ως «καλή» και «μέτρια» από άποψη άνεσης και το 26% ως «μέτρια». Το 9% την κρίνει ως «άριστη», ενώ το ίδιο ποσοστό αφήνει αδιάφορο το θέμα της άνεσης. Τέλος, ποσοστό της τάξεως του 17% θεωρεί ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης ειδικά τους θερινούς μήνες που οι επιβάτες είναι πάρα πολλοί.



Διάγραμμα 5.10: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη άνεσης

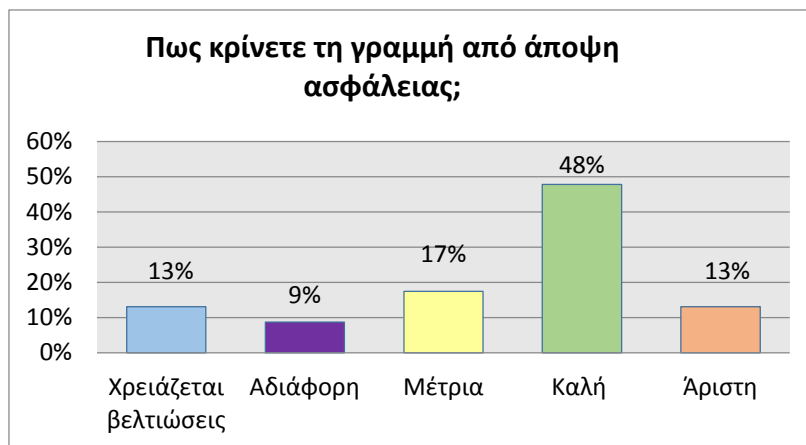
Όσον αφορά στη συχνότητα των δρομολογίων, αυτή φαίνεται να ικανοποιεί τα μέλη του δείγματος. Τα 43% θεωρεί τη γραμμή «καλή» από άποψη συχνότητας δρομολογίων, ενώ

το 22% τη θεωρεί «μέτρια». Το 17% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι χρειάζονται περισσότερα δρομολόγια και πολύ μικρό είναι επίσης το ποσοστό εκείνων που θεωρούν «άριστη» τη συχνότητα των δρομολογίων (9%). Ένα εξίσου μικρό ποσοστό (9%) χαρακτηρίζει το θέμα της συχνότητας ως «αδιάφορο». Στην τελευταία ομάδα ανήκουν πιθανότατα άτομα που μετακινούνται λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο, στην περίπτωση των οποίων η σημασία της συχνότητας των δρομολογίων είναι αμελητέα, γεγονός που είναι εμφανές και στην προηγούμενη ερώτηση αναφορικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή της γραμμής, καθώς το 48% επηρεάζεται «λίγο» από πλευράς συχνότητας δρομολογίων.



Διάγραμμα 5.11: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη συχνότητας δρομολογίων

Επίσης, για ένα από τα σημαντικότερα θέματα, αυτό της ασφάλειας, η γνώμη του επιβατικού κοινού είναι αρκετά θετική. Μόλις το 9% του δείγματος δεν ενδιαφέρεται για αυτόν τον παράγοντα. Το 61% των ερωτηθέντων είναι από ικανοποιημένοι (48%) έως πλήρως ικανοποιημένοι (13%). Υπάρχει όμως και ποσοστό της τάξεως του 17% του δείγματος κρατά τις επιφυλάξεις του για το θέμα της ασφάλειας και πιστεύει ότι η γραμμή είναι «μέτρια» ως προς αυτό το χαρακτηριστικό, ενώ υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός μελών του δείγματος (13%) που πιστεύει ότι χρειάζονται περαιτέρω βελτιώσεις και επενδύσεις σε θέματα ασφάλειας.



Διάγραμμα 5.12: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας από άποψη ασφάλειας

Ένα ακόμα σημαντικό ζήτημα που τέθηκε υπό εξέταση στην παρούσα έρευνα είναι το λιμάνι της Τήνου. Για το «Έξω Λιμάνι» και «Μέσα Λιμάνι», αναλόγως σε ποιο προσεγγίζουν τα πλοία, όπως περιγράφεται και στο αντίστοιχο κεφάλαιο. Η υπό εξέταση γραμμή προμνοδετεί στο «Έξω Λιμάνι». Ένα μεγάλο ποσοστό του δείγματος των χρηστών της υπό αξιολόγησης γραμμής θεωρεί ότι η κατάσταση του λιμανιού είναι «μέτρια» (48%), και ένα επίσης σημαντικό ποσοστό (22%) κρίνει τη κατάσταση του λιμανιού «κακή». Αυτό βέβαια έχει να κάνει με το γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων ήταν μόνιμοι κάτοικοι της Τήνου, η άποψη των οποίων για το λιμάνι δεν είναι η καλύτερη δυνατή, γεγονός που διαπιστώθηκε και από τη πλευρά των πρακτόρων. Πέραν τούτο το 26% κρίνει την εικόνα του λιμανιού ως «καλή» και το 4% του δείγματος ως «πολύ καλή». Μάλιστα το ποσοστό των συμμετεχόντων που θεωρούν το λιμάνι πολύ καλό, το σύγκριναν με το παλαιό, «Μέσα Λιμάνι» και ανέφεραν με ένταση ότι είναι ένα πολύ καλό, αξιόλογο λιμάνι.

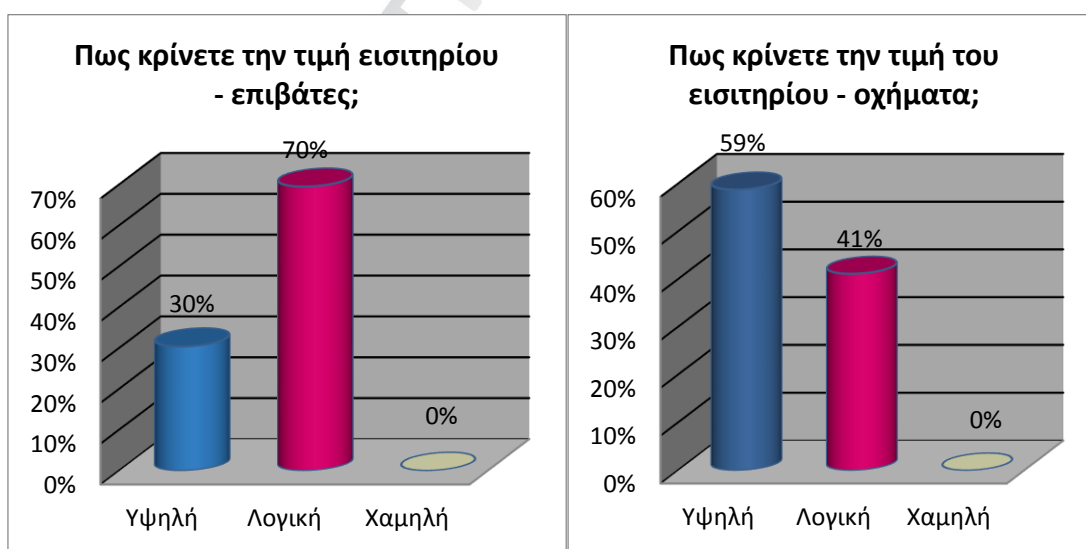


Διάγραμμα 5.13: Αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Έξω Λιμάνι»)

Το θέμα του αντιτίμου του εισιτηρίου που καλούνται να πληρώσουν οι χρήστες για τους ιδίους και τα οχήματα της γραμμής αποτέλεσε το επόμενο ερώτημα στο οποίο κλήθηκαν να τοποθετηθούν οι ερωτηθέντες στην πρώτη ομάδα χρηστών της γραμμής Τήνου – Ραφήνας. Να σημειώσουμε ότι η γραμμή Τήνος – Ραφήνα με τα Ε/Γ – Ο/Γ συμβατικά πλοία αποτελεί την οικονομικότερη σε σύγκριση με τη γραμμή του Πειραιά, και φυσικά με τη χρήση ταχυπλόου όσον αφορά στη χρέωση ανά επιβάτη και όχημα. Συγκεκριμένα, η χρέωση στη συγκεκριμένη γραμμή είναι 24€/ανά άτομο για την οικονομική θέση, 37€/ανά άτομο για τη διακεκριμένη θέση, 55€/Ε.Ι.Χ, 21€/δίκυκλο, 100€/φορτηγό και 153€/λεωφορείο 9μέτρων.

Από τις απαντήσεις για τη περίπτωση του εισιτηρίου των επιβατών προκύπτει ότι οι ερωτώμενοι είναι κατά μεγάλο βαθμό ικανοποιημένοι από την τιμολόγηση της γραμμής. Έτσι, το 70% των λαμβανόντων μέρος στη μελέτη θεωρεί το αντίτιμο λογικό, ενώ αντιθέτως, περίπου το 30% του δείγματος έχει διαφορετική άποψη και πιστεύει ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι υψηλή.

Από τις απαντήσεις για τη περίπτωση του εισιτηρίου των οχημάτων προκύπτει ότι οι ερωτώμενοι κατά σημαντικό βαθμό (59%) δεν είναι ικανοποιημένοι από την τιμολόγηση της γραμμής για το όχημα, ενώ το υπόλοιπο 41% τη θεωρεί λογική.



Διάγραμμα 5.14: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας σε σχέση με τα εισιτήρια

Να σημειώσουμε ότι σ' αυτή την ερώτηση δεν απάντησαν όλοι οι ερωτηθέντες καθώς κάποιοι δεν γνώριζαν την εν λόγω πληροφορία και αναφερόμαστε κυρίως στους μη μόνιμους κατοίκους της Τήνου.

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι και στις δυο ερωτήσεις σχετικά με τη τιμολόγηση της γραμμής δε βρέθηκε κάποιος που να θεωρεί την τιμή χαμηλή.

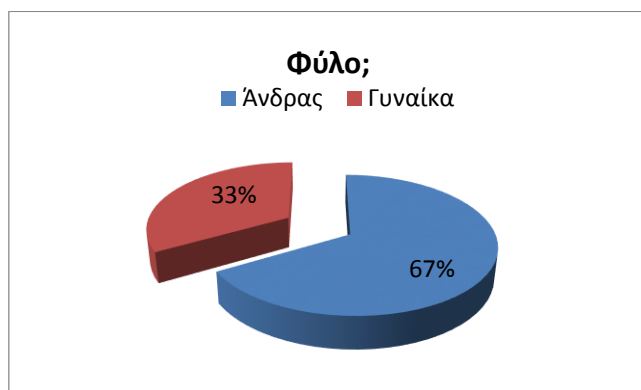
Στο τέλος του ερωτηματολογίου, δόθηκε χώρος ελεύθερου κειμένου προκειμένου να συμπληρώσουν οι ερωτηθέντες κάποιο σχόλιο ή προβληματισμό σχετικό με την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου. Τις απαντήσεις θα μπορούσαμε να τις κατατάξουμε σε δυο κατηγορίες. Του ντόπιου πληθυσμού και των μη μόνιμων κατοίκων της Τήνου. Οι μη μόνιμοι κάτοικοι, που συμμετείχαν στην έρευνα, θεωρούν ότι η Τήνο είναι ένα νησί που διαθέτει καλή σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα, με επιλογές σε ώρες αναχώρησης και καλά πλοία. Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, σημειώθηκε σχόλιο για το καλό λιμάνι σε σχέση με το παλιό. Από την άλλη πλευρά, αν και ορισμένοι κάτοικοι εξέφρασαν την ικανοποίησή τους σχετικά με τις υπόλοιπες Κυκλάδες, αρκετοί ήταν αυτοί που ανέφεραν ότι θα μπορούσε να είναι καλύτερη η σύνδεση, ειδικά με τις υπόλοιπες Κυκλάδες και συγκεκριμένα με τη Σύρο και το χειμώνα. Επίσης, μεγάλο ποσοστό αυτών ανέφερε ότι πρέπει να ολοκληρωθεί άμεσα το λιμάνι προκειμένου να μπορούν να προσεγγίσουν κρουαζιερόπλοια αλλά και τα υπόλοιπα πλοία σε περίπτωση ισχυρών ανέμων, κάτι που δεν είναι δυνατό σήμερα. Στοιχείο που αποδεικνύει την ανάγκη ύπαρξης λειτουργικών λιμενικών υποδομών, προκειμένου για την εύρυθμη σύνδεση του νησιού, αλλά και για την οικονομική και κοινωνική του ανάπτυξη.

5.2.2. Η ΓΡΑΜΜΗ Ε/Γ Τ/Χ ΤΗΝΟΥ - ΡΑΦΗΝΑΣ

Στη γραμμή της Ραφήνας εκτός από τα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία, τους θερινούς μήνες δρομολογούνται και Ε/Γ Τ/Χ πλοία. Η έρευνα δεν θα μπορούσε να παραλείπει τους χρήστες της εν λόγω γραμμής, η οποία όπως περιγράψαμε και ανωτέρω σήμερα εξυπηρετείται με Ε/Γ Τ/Χ, δυο εταιρειών. Το δείγμα της ομάδας αυτής περιλάμβανε 32 χρήστες της εν λόγω γραμμής.

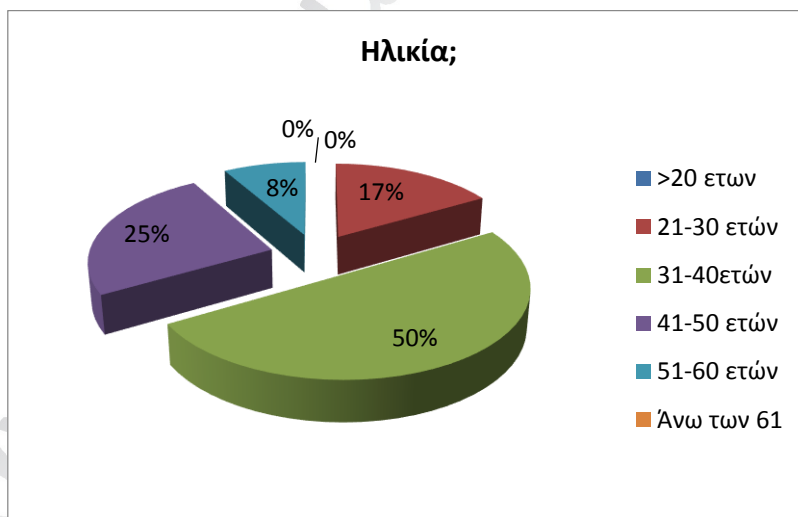
Έτσι, όπως και στη ομάδα μελέτης Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας, αρχικά δόθηκαν ερωτήσεις αναφορικά με το φύλο, την ηλικία, το επάγγελμα και την εισοδηματική τους

κατάσταση. Στην περίπτωση των ταχυπλόων φαίνεται ότι ο ανδρικός πληθυσμός υπερिशύει του γυναικείου φύλου κατά 67%.



Διάγραμμα 5.15: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου – Ραφήνας

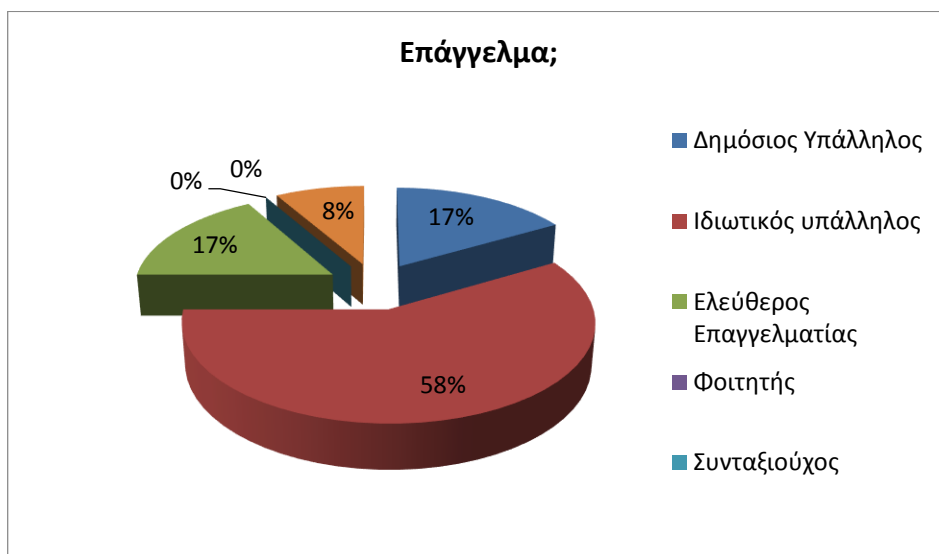
Όσον αφορά την ηλικία του δείγματος των χρηστών διαπιστώνεται ότι το 50% των συμμετεχόντων ανήκαν στην κατηγορία «31-40», ενώ το 25% στην «41-50». Επιπρόσθετα, υπήρχε ένα ποσοστό της τάξης του 17% που βρίσκονταν στη δεκαετία των 20 ετών και ένα μικρό ποσοστό στην ηλικιακή ομάδα «51-60» (8%). Τέλος, να σημειώσουμε ότι δε βρέθηκε κανένας που να ήταν έως 20 ετών και άνω των 61.



Διάγραμμα 5.16: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής

Οι περισσότεροι ερωτηθέντες ήταν ιδιωτικοί υπάλληλοι σε ποσοστό 58%. Το ποσοστό των δημοσίων υπαλλήλων του δείγματος ήταν 17%, ενώ με το ίδιο ποσοστό ήταν και οι ελεύθεροι επαγγελματίες. Τέλος, υπήρξε ένα ποσοστό που δήλωσε «άλλο»(8%). Στην τελευταία περίπτωση είχαμε να κάνουμε με νοικοκυρές. Από το δείγμα μας έλειπαν

φοιτητές/σπουδαστές και συνταξιούχοι, γεγονός αναμενόμενο αν συνδυάσουμε τις ηλικιακές κατηγορίες ανωτέρω.



Διάγραμμα 5.17: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας

Από πλευράς εισοδηματικής κατάσταση και στην περίπτωση των Ε/Γ ταχυπλόων κυριαρχεί η μεσαία τάξη σε ποσοστό 75%, ενώ ακολουθεί η υψηλή (17%), με τελευταία τη χαμηλή(8%), σε αντίθεση με τη γραμμή του Ε/Γ – Ο/Γ πλοίου της συγκεκριμένης γραμμής στην οποία στο δείγμα δεν βρέθηκε κάποιος που να δηλώνει υψηλό εισόδημα.



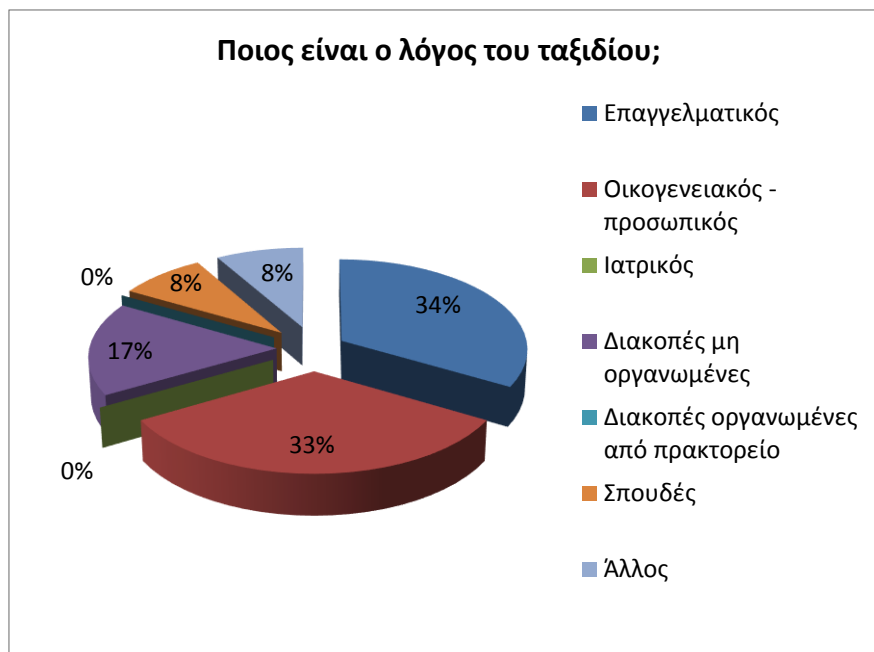
Διάγραμμα 5.18: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας

Όσον αφορά στη μόνιμη κατοικία, σε αντίθεση με την περίπτωση των Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της Τήνου (75%), στοιχείο που μας παραπέμπει στο ότι οι μόνιμοι κάτοικοι δεν χρησιμοποιούν κυρίως το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς.



Διάγραμμα 5.19: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας

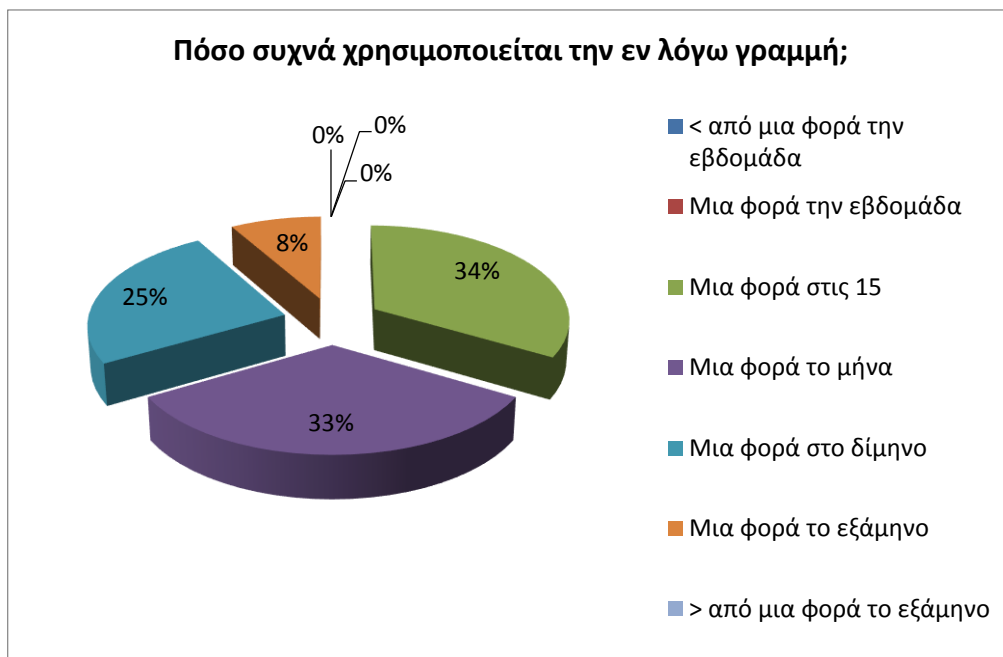
Ο λόγος χρησιμοποίησης της γραμμής ήταν η επόμενη ερώτηση στην οποία κλήθηκαν να απαντήσουν τα μέλη του δείγματος χρηστών. Το 34% απάντησε ότι ήταν επαγγελματικός, το 33%, οικογενειακός – προσωπικός και το 17% διακοπές μη οργανωμένες. Μόλις το 8% επέλεξε σπουδές και ένα 8% «άλλο». Αξίζει να σημειώσουμε ότι μεγάλο ποσοστό αυτών που δήλωσαν σαν προσωπικό λόγο, ήταν λόγω εξοχικής κατοικίας που διαθέτουν στην Τήνο και επισκέπτονται το νησί όσο πιο συχνά είναι αυτό είναι δυνατό και με Ε/Γ Τ/Χ. Η περίπτωση «άλλο» περιλάμβανε εκείνους με αυθημερόν μετάβαση στο νησί για θρησκευτικό λόγο, για προσκύνημα. Να σημειώσουμε ότι από τους ερωτηθέντες, οι οποίοι μεταβαίνουν στο νησί για επαγγελματικούς λόγους, το 90% επιστρέφουν αυθημερόν.



Διάγραμμα 5.20: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου – Ραφήνας

Αναφορικά με τη συχνότητα χρήσης της συγκεκριμένης γραμμής, παρατηρούμε ότι τα μέλη του δείγματος σε ποσοστό 34% χρησιμοποιούν το ταχύπλοο μια φορά στις 15 ημέρες, σε ποσοστό 34% μια φορά το μήνα και σε ποσοστό 25% μια φορά το δίμηνο. Τέλος, υπάρχει και ένα ποσοστό της τάξεως του 8% που χρησιμοποιεί τη γραμμή μια φορά το εξάμηνο, δηλαδή μια φορά το χρόνο, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η δρομολόγηση των συγκεκριμένων πλοίων είναι τετράμηνη.

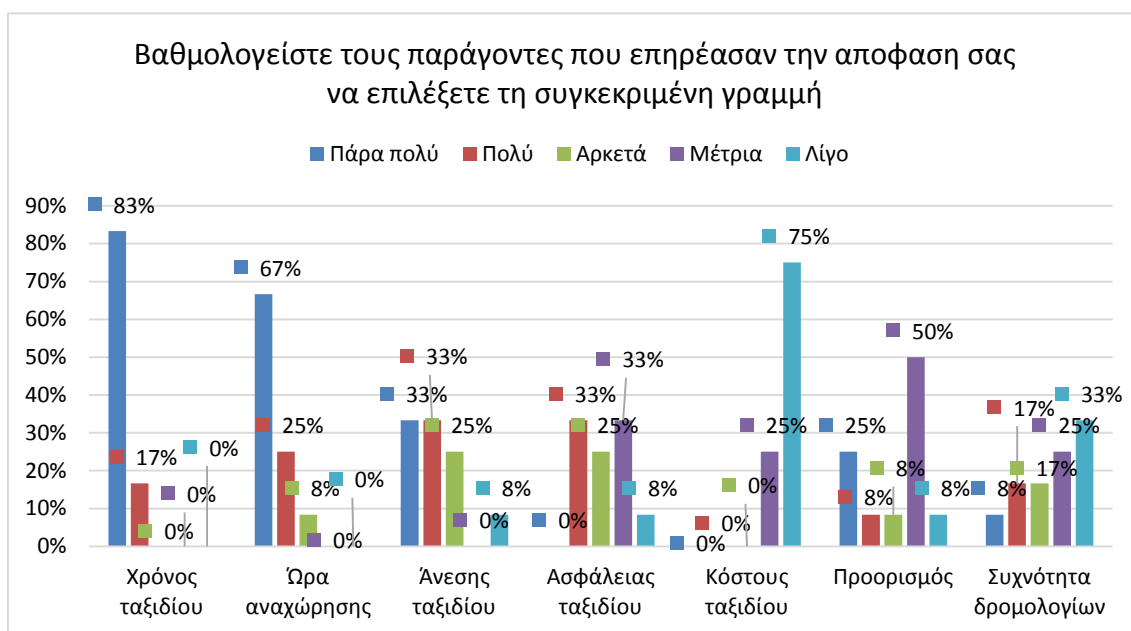
Από τις επιμέρους απαντήσεις παρατηρείται ότι τα μέλη του δείγματος που επισκέπτονται το νησί για επαγγελματικούς και προσωπικούς λόγους χρησιμοποιούν τη γραμμή σχετικά συχνά (1 φορά το μήνα), σε αντίθεση με άλλους, μόνιμους κατοίκους και για λόγους διακοπών.



Διάγραμμα 5.21: Συχνότητα χρησιμοποίησης της συγκεκριμένης γραμμής με Ε/Γ ταχύπλοο

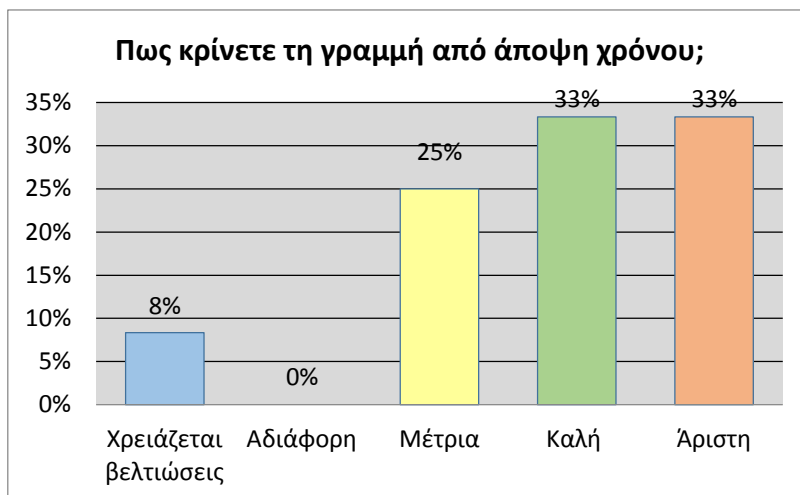
Η επόμενη ερώτηση η οποία απευθύνθηκε και στα μέλη του συγκεκριμένου δείγματος έχει μεγάλη βαρύτητα, καθώς οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν τους σημαντικότερους λόγους για τους οποίους επέλεξαν χρησιμοποιήσουν τη συγκεκριμένη γραμμή και μέσο, και κατά πόσο επηρέασαν αυτή την επιλογή τους. Οι παράγοντες που φαίνεται ότι επηρέασαν «πάρα πολύ» την επιλογή των ερωτηθέντων είναι ο χρόνος ταξιδιού, ο οποίος είναι ο μισός από αυτόν των Ε/Γ – Ο/Γ συμβατικών πλοίων, για το 83% του επιβατικού κοινού, και η ώρα αναχώρησης για το 67% του δείγματος. Ακολούθησε η άνεση με 33%, ο προορισμός με 25% και η συχνότητα δρομολογίων με 8%, να εκτιμήθηκαν «πάρα πολύ» για την επιλογή αυτή. Από την άλλη πλευρά, «λίγο» επηρεάστηκαν από τον παράγοντα του κόστους του ταξιδιού το 75% του κοινού, ενώ το 25% φίλτραρε το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό σε μέτριο βαθμό. Οι υπόλοιπες διαβαθμίσεις δεν έλαβαν κάποιο ποσοστό, καθώς γενικά αποδεικνύεται ότι είναι αποτρεπτικός παράγοντας επιλογής. «Πολύ» συγκέντρωσε η άνεση και η ασφάλεια του ταξιδιού στο 33% του δείγματος, ενώ η ώρα αναχώρησης για 25%. Το 17% των ερωτηθέντων επίσης θεωρεί ότι η επιλογή του επηρεάστηκε «πολύ» από το χρόνο ταξιδιού και το 8% από τη συχνότητα. Η ασφάλεια και η άνεση επίσης επηρέασαν «αρκετά» το κοινό για την επιλογή της Ραφήνας με ταχύπλοο για το 25%, η συχνότητα για το 17% και η ώρα αναχώρησης για το 8%. Τέλος, «μέτριος» θεωρήθηκε ο προορισμός

για το 50% του δείγματος, η ασφάλεια του ταξιδιού για το 33% και η συχνότητα και το κόστος για το 25% του δείγματος.



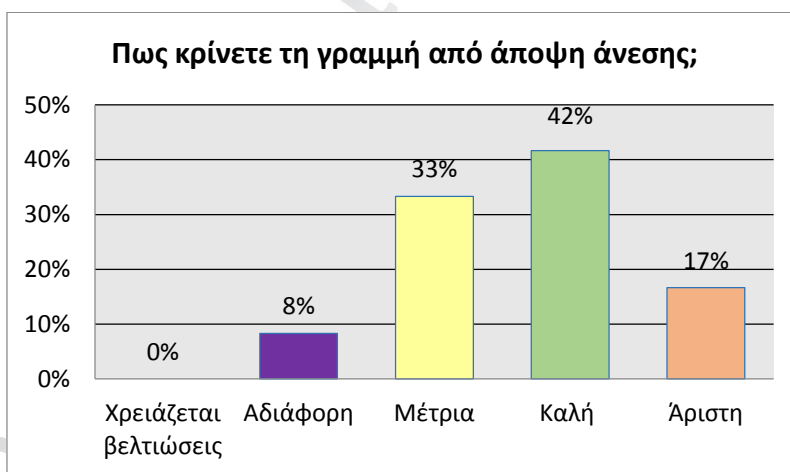
Διάγραμμα 5.22: Οι παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση επιλογής της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου – Ραφήνας

Σχετικά με τη διερεύνηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της συγκεκριμένης γραμμής, όπως και στην περίπτωση του συμβατικού πλοίου, τέθηκε η επόμενη ερώτηση, σύμφωνα με την οποία οι ερωτώμενοι έκριναν τη γραμμή σχετικά με το χρόνο ταξιδιού, την άνεση, την ασφάλεια και τη συχνότητα δρομολογίων. Από άποψη χρόνου οι ερωτηθέντες είναι πλήρως ικανοποιημένοι. (66%). Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι το 33% θεωρεί τη γραμμή «άριστη» και το 33% «πολύ καλή». Επίσης, ένα 25% πιστεύει ότι είναι «μέτρια», ενώ υπάρχει ένα 8% που πιστεύει ότι μπορεί να ελαχιστοποιηθεί και άλλος ο χρόνος του ταξιδιού. Τέλος, δεν υπήρχε κανένας που αδιαφορεί σε σχέση με το χρόνο του ταξιδιού.



Διάγραμμα 5.23: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας από άποψη χρόνου

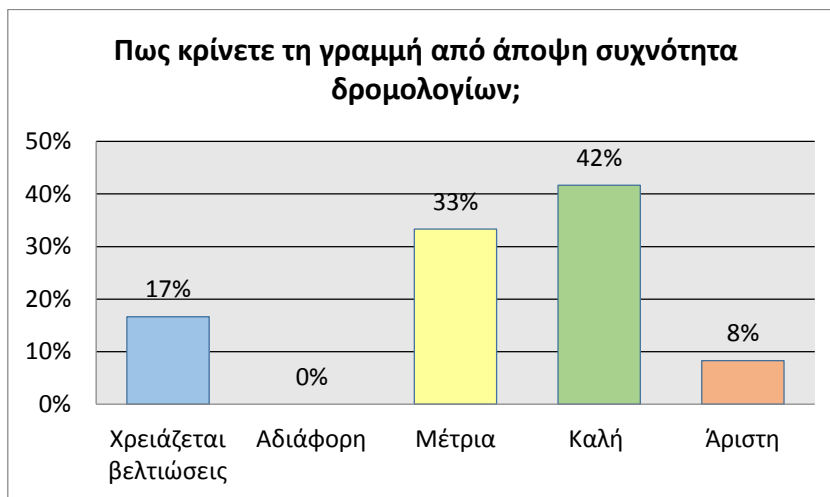
Από πλευράς άνεσης οι λαμβάνοντες μέρος στη μελέτη φαίνονται ικανοποιημένοι, θα μπορούσαμε να πούμε, καθώς το 42% θεωρεί ότι η γραμμή είναι «καλή» και το 17% τη βρίσκει «άριστη». Επιπλέον, υπάρχει ένα ποσοστό του 33% κρατά τις επιφυλάξεις του επιλέγοντας «μέτρια», ενώ υπάρχει και ένα 8% που δεν τον ενδιαφέρει η άνεση. Κανένας, όμως δεν θεωρεί ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης, στοιχείο ενθαρρυντικό.



Διάγραμμα 5.24: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας από άποψη άνεσης

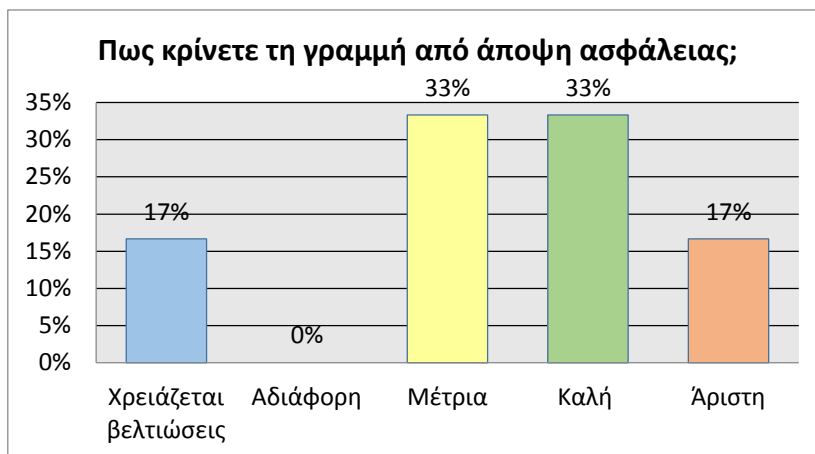
Η συχνότητα των δρομολογίων ήταν το επόμενο χαρακτηριστικό για το οποίο ζητήθηκε η άποψη των συμμετεχόντων, από τους οποίους το 42% θεωρεί ότι είναι «καλή» και το 17% «άριστη». Επίσης, υπάρχει ένα ποσοστό 33% που τη κρίνει ως «μέτρια» και ένα 17% που πιστεύει ότι μπορεί να βελτιωθεί. Η επιλογή αυτή προέρχεται κυρίως από εκείνους

που γνώριζαν τα δρομολόγια της Τήνου και παλαιότερα, όπου τα δρομολόγια και τα πλοία ήταν περισσότερα. Αξιοσημείωτο όμως είναι το γεγονός ότι δε βρέθηκε κάποιος που να αδιαφορεί για το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό.



Διάγραμμα 5.25: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας από άποψη συχνότητας δρομολογίων

Όσον αφορά στην ασφάλεια, μπορούμε να πούμε ότι το επιβατικό κοινό βρέθηκε μάλλον ικανοποιημένο. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι το 17% κρίνει την γραμμή ως απόλυτα ασφαλής και το 33% θεωρεί τη γραμμή «καλή». Βέβαια, υπάρχει και ένα ποσοστό 17% το οποίο πιστεύει ότι η γραμμή μπορεί να βελτιωθεί από άποψη ασφάλειας. Κανένας όμως δεν αδιαφορεί για το σημαντικό ζήτημα της ασφάλειας, γεγονός που απεικονίζεται και στη προηγούμενη ερώτηση σύμφωνα με την οποία το 33% του δείγματος λαμβάνει υπόψη του «πολύ» τον παράγοντα ασφάλεια για την επιλογή της γραμμής.



Διάγραμμα 5.26: Αξιολόγηση της υπό μελέτη γραμμής από άποψη ασφάλειας

Επιπρόσθετα, οι λαμβάνοντες μέρος στη μελέτη κλήθηκαν να αξιολογήσουν τη συνολική εικόνα του λιμανιού της Τήνου. Να σημειωθεί ότι τα συγκεκριμένα πλοία δε προσεγγίζουν στο «Έξω Λιμάνι», όπως όλα τα υπόλοιπα πλοία που συμμετέχουν στην έρευνα αλλά στο «Μέσα Λιμάνι» στη παραλία της Τήνου.

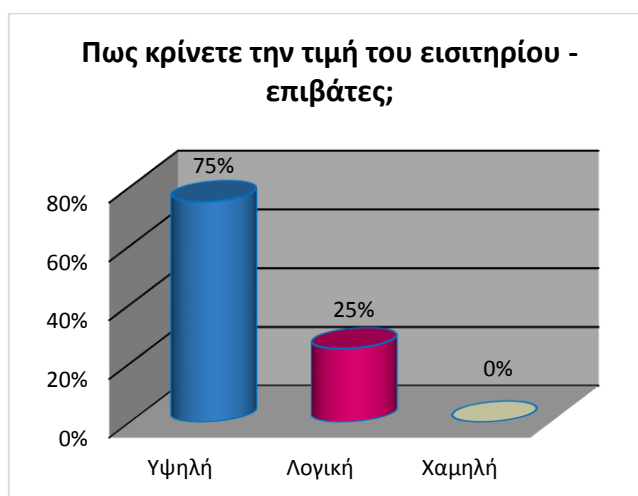
Λιμάνι για το οποίο οι επιβάτες έχουν σχηματίσει μια καλή εικόνα (50%). Υπάρχει και ένα ποσοστό της τάξεως του 8% που θεωρεί ότι το λιμάνι διαθέτει μια «πολύ καλή» εικόνα, ενώ το 42% το κρίνει «μέτριο». Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι δε βρέθηκε κάποιος που να αξιολογεί το λιμάνι κακό, κάτι που συμβαίνει στο « Έξω Λιμάνι» και κυρίως για τους μόνιμους κατοίκους του νησιού.



Διάγραμμα 5.27: Αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Μέσα Λιμάνι»)

Η χρέωση ανά επιβάτη ήταν η τελευταία ερώτηση που απευθύνθηκε στο δείγμα των χρηστών της γραμμής Τήνου – Ραφήνας με ταχύπλοο. Αντίτιμο που το 75% το θεωρεί υψηλό και το 25% λογικό. Να σημειώσουμε ότι το κόμιστρο είναι 48,50€ με το Flying

Cat4 και 50€ με το SuperJet, για την οικονομική θέση. Όπως και ανωτέρω δε βρέθηκε κάποιος που να θεωρεί τη τιμή χαμηλή.



Διάγραμμα 5.28: Η αξιολόγηση του αντιτίμου της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Τήνου –Ραφήνα Τέλος, στους επιβάτες δόθηκε ελεύθερος χώρος για να εκφράσουν ελεύθερα την άποψη τους για της ακτοπολική σύνδεση της Τήνου. Οι περισσότεροι εδώ ήταν κάτοικοι εκτός Τήνου, και θεωρούν ότι η Τήνος πλεονεκτεί σε σχέση με άλλα νησιά καθώς έχει συχνή σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα και με πολλούς άλλους προορισμούς μέσω των ταχυπλόων τα οποία προσεγγίζουν αρκετά νησιά. Επίσης, είναι πολύ κοντά στην Αθήνα (2 ώρες) με καλές και σωστά προγραμματισμένες ώρες αναχωρήσεις, γεγονός που διευκολύνει και την επίσκεψη έστω για ένα Σαββατοκύριακο, αν και το εισιτήριο είναι υψηλό με βάση τα σημερινά εισοδήματα. Τέλος, κάποιος θεωρούν ότι έπρεπε να υπάρχει και το χειμώνα, έστω στις αργίες για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και τους επισκέπτες του νησιού.

5.3 Η ΓΡΑΜΜΗ Ε/Γ- Ο/Γ ΤΗΝΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΑ

Η επόμενη ομάδα της μελέτης αποτελείτο από 50 χρήστες της γραμμής Τήνου – Πειραιά, οι οποίοι κλήθηκαν να απαντήσουν σε ορισμένες ερωτήσεις κοινωνικοδημογραφικού ενδιαφέροντος σε σχέση με το φύλο, την ηλικία, το επάγγελμα και την εισοδηματικής τους κατάσταση.

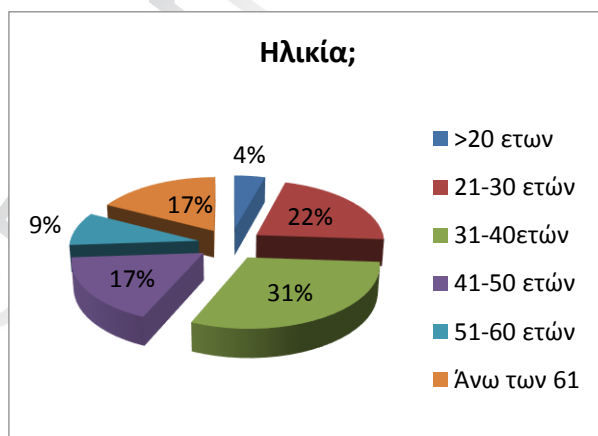
Η πρώτη ερώτηση που απευθύνθηκε στη δεύτερη αυτή ομάδα, αφορούσε στο φύλο των μελών της. Ο ανδρικός πληθυσμός υπερिσχύει του γυναικείου, με ποσοστό 52% έναντι

48%. Παρατηρούμε εδώ ότι η αναλογία μεταξύ ανδρών και γυναικών αντιστρέφεται με τους άνδρες να υπερισχύουν ελαφρώς σε σχέση με εκείνη που καταγράφηκε στο δείγμα της πρώτης ομάδας χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνα.



Διάγραμμα 5.29: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ- ΟΓ Τήνου - Πειραιά

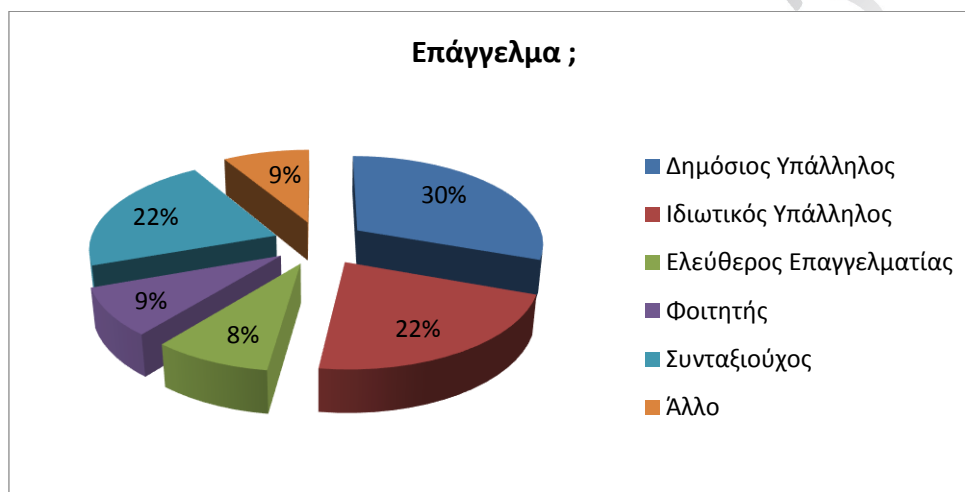
Από πλευρά ηλικίας των χρηστών της γραμμής, παρατηρείται μια ισορροπία στις ηλικιακές ομάδες που χρησιμοποιούν το μέσο. Η ηλικιακή κατηγορία «31-40» υπερτερεί (31%) έναντι της κατηγορίας «21-30» (22%). Επίσης, στις ηλικιακές κατηγορίες «41-50» και «άνω των 61» τα ποσοστά είναι 17%. Τέλος, ποσοστό 9% αντιστοιχεί στην ηλικία «51-60» και 4% «έως 20».



Διάγραμμα 5.30: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ- ΟΓ Τήνου - Πειραιά

Όσον αφορά στο επάγγελμα, το 30% ήταν δημόσιοι υπάλληλοι και το 22% ιδιωτικοί υπάλληλοι. Στο συγκεκριμένο δείγμα υπήρξε και ποσοστό συνταξιούχων (22%), το οποίο φαίνεται να προτιμά τη γραμμή αυτή παρά το ακριβότερο αντίτιμο που καλείται να

πληρώσει και το περισσότερο χρόνο που θα πρέπει να παραμείνει στο πλοίο. Ακόμη, ένα ποσοστό της τάξεως του 9% ήταν φοιτητές και αντίστοιχο ποσοστό κατανεμήθηκαν οι επιλογές «Άλλο». Στη τελευταία περίπτωση συναντήσαμε πάλι νοικοκυρές και κανένα άνεργο, όπως και στη γραμμή της Ραφήνας. Τέλος, υπάρχει και ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 8% ελεύθερων επαγγελματιών, μικρό ποσοστό σε σχέση με την γραμμή της Ραφήνας.



Διάγραμμα 5.31: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ- ΟΓ Τήνου – Πειραιά.

Εν συνεχεία, αναφορικά με την εισοδηματική τους κατάσταση, παρατηρούμε ότι η αναλογία μεταξύ μεσαίας και χαμηλής εισοδηματικής κατάστασης ήταν ακριβώς η ίδια με εκείνη που καταγράφηκε στο δείγμα της ομάδας χρηστών της γραμμής της Ραφήνας με ποσοστά 70% και 30% αντίστοιχα. Ενώ και εδώ δεν υπήρξε καμία απάντηση με υψηλή εισοδηματική κατάσταση.



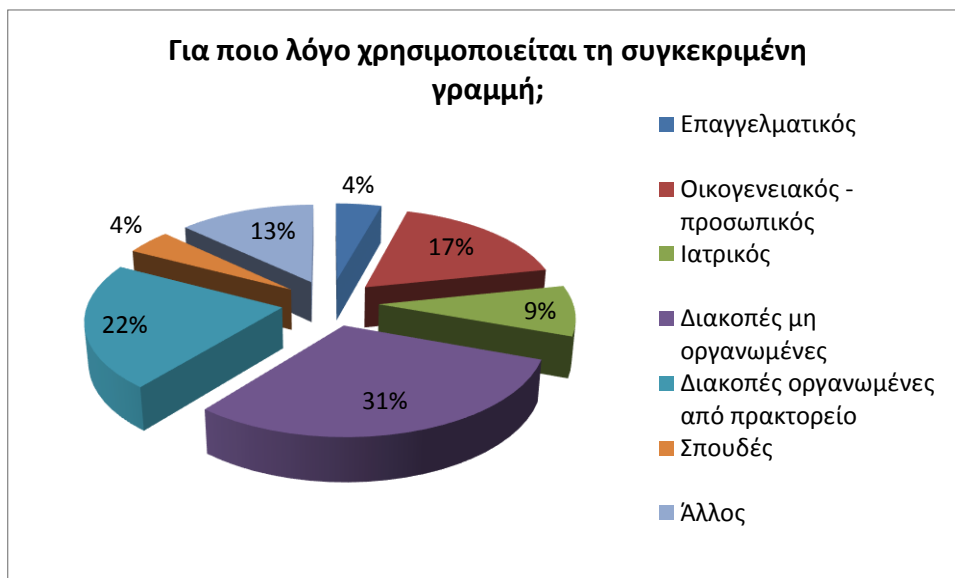
Διάγραμμα 5.32: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής

Η επόμενη ερώτηση αφορούσε στο τόπο κατοικίας του δείγματος. Η πλειοψηφία του δείγματος των χρηστών του μεταφορικού μέσου, δηλαδή το 74%, δεν ήταν κάτοικοι Τήνου, ενώ το υπόλοιπο 26% του δείγματος ήταν κάτοικοι Τήνου, σε αντίθεση με τα αντίστοιχα ποσοστά της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ της Ραφήνας που υπερίσχυαν οι μόνιμοι κάτοικοι του νησιού.



Διάγραμμα 5.33: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Πειραιά

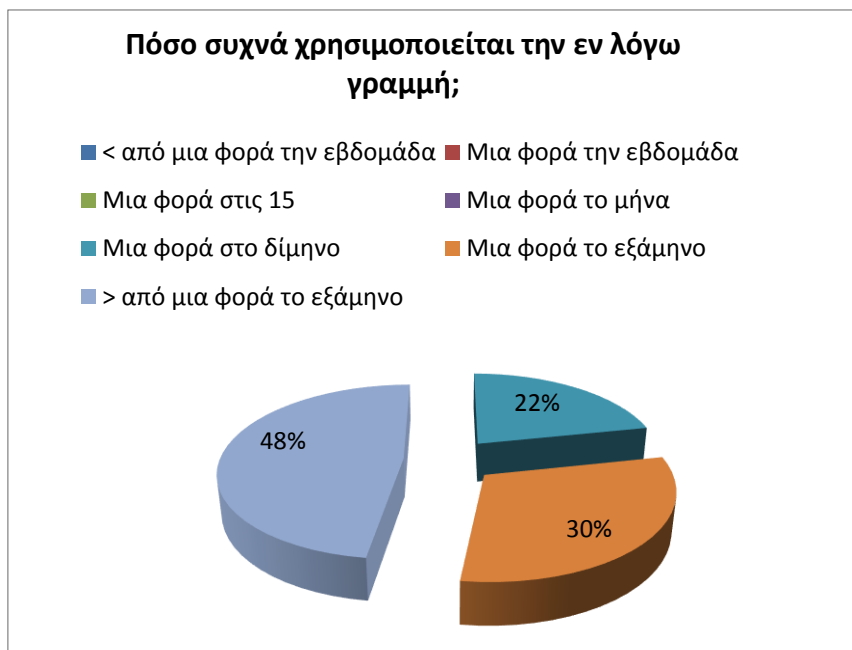
Αναφορικά με τους λόγους επιλογής της συγκεκριμένης γραμμής για τη μετακίνησή τους, οι ερωτώμενοι, σε ποσοστό 31%, απάντησαν πως μετακινούνται για λόγους διακοπών μη οργανωμένων από κάποιο πρακτορείο, το 22% για διακοπές οργανωμένες από πρακτορείο, ένα ποσοστό ύψους 17% για προσωπικούς – οικογενειακούς λόγους και το 9% για ιατρικούς λόγους, το οποίο περιλάμβανε τους μόνιμους κατοίκους του νησιού. Επιπλέον, ποσοστό 4% χρησιμοποιεί τη γραμμή σπουδές και ένα άλλο 4% για επαγγελματικούς λόγους. Το υπόλοιπο 13% για διάφορες άλλες αιτίες, οι οποίες αφορούν σε θρησκευτικούς λόγους.



Διάγραμμα 5.34: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά

Εδώ, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι όπως και στο δείγμα των χρηστών τη γραμμή της Ραφήνας οι διακοπές (οργανωμένες ή μη) περιλάμβαναν προσκύνημα στην εικόνα του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου, σε συνδυασμό με μια βόλτα και γνωριμία με το νησί της Τήνου, το οποίο το εκλαμβάνουν σαν εκδρομή. Οι ερωτηθέντες που απάντησαν «άλλο» περιλαμβάνουν αποκλειστικά το προσκύνημα στην εικόνα του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου και μάλιστα με αυθημερόν μετάβαση για το 100% των απαντήσεων.

Όσον αφορά στη συχνότητα χρήσης της συγκεκριμένης γραμμής από τα μέλη του δείγματος της δεύτερης ομάδας, το 48% χρησιμοποιεί τη γραμμή λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο - μια φορά το χρόνο όπως είπαν οι περισσότεροι -, το 30% μια φορά το εξάμηνο, και το 22% μια φορά το δίμηνο. Στη συγκεκριμένη γραμμή δεν παρατηρείται τακτικότερη χρήση από μια φορά το δίμηνο, σε αντίθεση με τη γραμμή της Ραφήνας που υπήρξε και περίπτωση μια φορά την εβδομάδα.

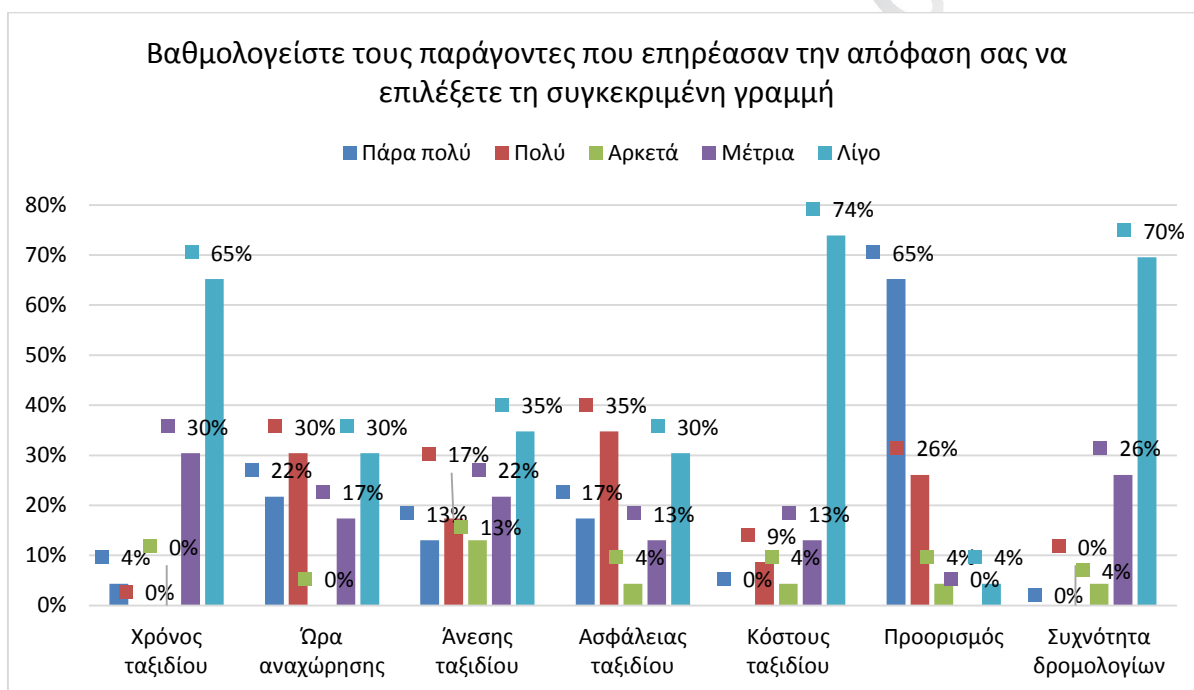


Διάγραμμα 5.35: Συχνότητα χρησιμοποίησης της συγκεκριμένης γραμμής

Το γεγονός αυτό μπορεί να συσχετιστεί με τους λόγους χρησιμοποίησης της γραμμής, οι οποίοι όπως είδαμε είναι κυρίως διακοπές αλλά και με το γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό συμμετεχόντων δεν ήταν ντόπιος πληθυσμός, επομένως είναι λογικές οι απαντήσεις χρήσης της γραμμής. Χαρακτηριστικό όμως είναι το γεγονός ότι το 90% των ερωτηθέντων που ταξιδεύουν λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο επισήμαναν ότι έρχονται κάθε χρόνο.

Όπως και στην πρώτη ομάδα, έτσι και στη δεύτερη ομάδα μελέτης, οι λαμβάνοντες μέρος στη μελέτη κλήθηκαν να επισημάνουν τους παράγοντες που τους ώθησαν να πάρουν την απόφαση ώστε να επιλέξουν τη συγκεκριμένη γραμμή. Ο πιο δημοφιλής λόγος, δηλαδή ο παράγοντας που συγκέντρωσε «πάρα πολύ» ήταν ο προορισμός και αντίστοιχα οι παράγοντες που δεν επηρεάζουν την επιλογή, δηλαδή αυτοί με επιλογή «λίγο» ήταν η συχνότητα των δρομολογίων και ο χρόνος ταξιδιού. Αναλυτικά, το 65% του δείγματος δεν επηρεάστηκε από το χρόνο ταξιδιού και επέλεξε ως βαθμό επιρροής λίγο ενώ ένα 30% μέτρησε το εν λόγω χαρακτηριστικό «μέτρια» και το υπόλοιπο 4% το αξιολογεί «πάρα πολύ». Η ώρα αναχώρησης συγκέντρωσε διασπορά απόψεων με το 30% να έλεγξε πολύ το εν λόγω χαρακτηριστικό και το 30% «λίγο» και ποσοστό 22% φάνηκε ότι επηρεάστηκε πάρα πολύ. Η άνεση και το κόστος του ταξιδιού από την άλλη δε φαίνεται να επηρέασε την επιλογή τα γραμμής καθώς το 35% και το 74% αξιολόγησε «λίγο» τον

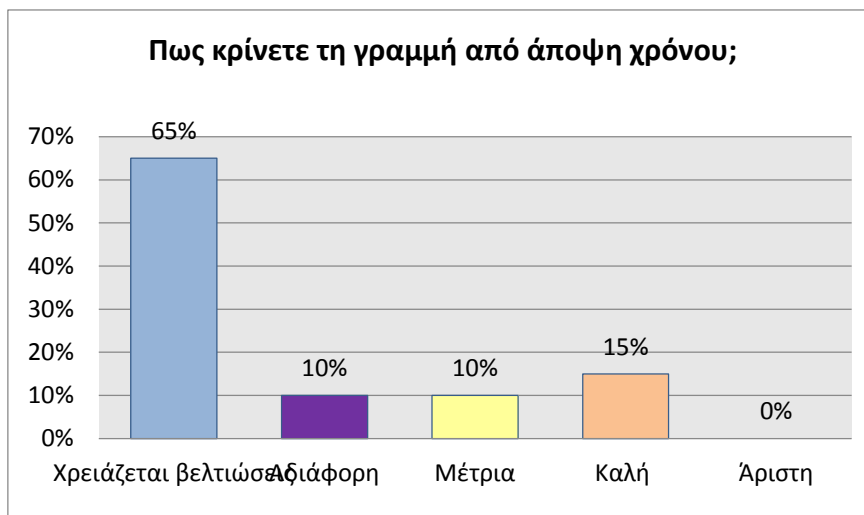
παράγοντα της άνεσης και του κόστους του ταξιδιού αντίστοιχα. Τέλος, ο προορισμός όπως αναφέραμε επηρέασε και ουσιαστικά καθόρισε την απόφαση του δείγματος για τη συγκεκριμένη γραμμή, με ποσοστό 65% να επιλέγει «Πάρα πολύ» και 26% να επιλέγει «Πολύ». Από την αντίθετη πλευρά βρίσκεται η συχνότητα των δρομολογίων η οποία αξιολογήθηκε ελάχιστα από το 70% των ερωτηθέντων και «μέτρια» από το 26%. Μικρό ποσοστό της τάξεως του 4% έλεγξε σε κάποιο βαθμό το χαρακτηριστικό της συχνότητας, ενώ δε βρέθηκε κανένας που να κρίνει τη «πάρα πολύ» σημαντική.



Διάγραμμα 5.36: Οι παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση επιλογής της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά

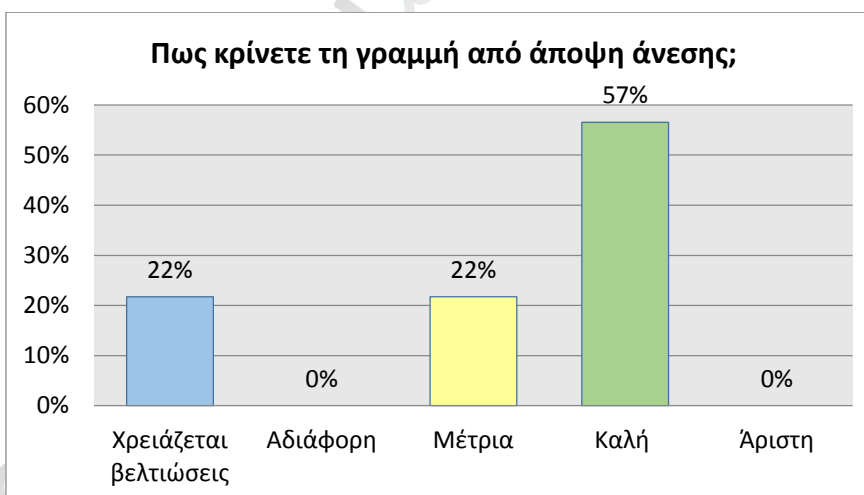
Στην επόμενη ερώτηση, οι συμμετέχοντες της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτήσεις για τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά της υπό εξέταση

η γραμμή. Από πλευράς χρόνου λοιπόν, διαπιστώθηκε μικρός βαθμός ικανοποίησης, καθώς σε ποσοστό 65% απάντησαν ότι η γραμμή χρειάζεται βελτιώσεις και πιστεύει ότι η απόσταση θα πρέπει να διανύεται σε συντομότερο χρονικό διάστημα από 5 ώρες, ενώ «μέτρια» κρίθηκε η γραμμή από το 10% του δείγματος. Μόλις το 15% του δείγματος πιστεύει ότι ο χρόνος είναι «καλός», ενώ υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξεως του 10% το οποίο έκρινε ότι η ταχύτητα δεν φαίνεται να έχει καμία σημασία κατά τη μετακίνησή τους. Τέλος, δεν υπήρξε κάποιος που να θεωρεί τη γραμμή «άριστη» από άποψη χρόνου.



Διάγραμμα 5.37: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη χρόνου

Από άποψη άνεσης, παρατηρήθηκε ένα υψηλό ποσοστό ικανοποίησης (57%), το οποίο θεωρεί τη γραμμή «καλή» ως προς τις προσφερόμενες ανέσεις και ένα ποσοστό 22%, το οποίο απάντησε ότι είναι «μέτρια». Επίσης, υπήρξε και μεγάλο ποσοστό που πιστεύει ότι η γραμμή χρειάζεται βελτιώσεις για το συγκεκριμένο ζήτημα (22%), ενώ κανένας δεν θεωρεί ότι η γραμμή είναι «αδιάφορη» ή «άριστη» από πλευράς άνεσης.



Διάγραμμα 5.38: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη άνεσης

Το θέμα της συχνότητας των δρομολογίων βρήκε τα μέλη του δείγματός μας ανικανοποίητα σε μεγάλο βαθμό, σε ποσοστό 35%, καθώς θεωρεί ότι η συγκεκριμένη γραμμή χρειάζεται βελτιώσεις, γεγονός που επηρεάζει κυρίως τους μόνιμους κυρίως κατοίκους. Αυτό είναι εμφανές από το γεγονός ότι το 17% αφήνει αδιάφορο η συχνότητα

των δρομολογίων καθώς επισκέπτονται λιγότερο από μια φορά το χρόνο την Τήνο. Ακόμη, ποσοστό 35% κρίνει τη γραμμή «μέτρια» από πλευράς συχνότητας δρομολογίων ενώ το 13% πιστεύει ότι είναι «καλή». Τέλος, και εδώ δεν βρίσκει κανένας τη γραμμή «άριστη».

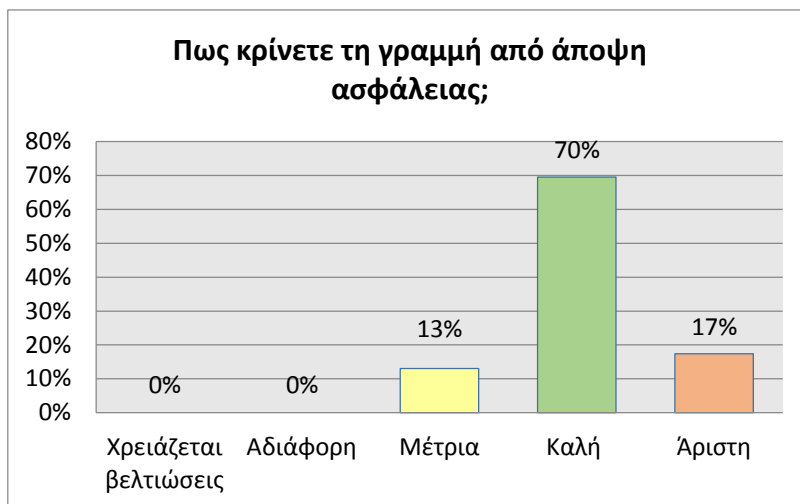


Διάγραμμα 5.39: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη συχνότητας δρομολογίων

Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στη περίπτωση της γραμμής της Ραφήνας, μεγάλο ποσοστό κρίνει ότι η γραμμή είναι «καλή» από άποψη συχνότητας και υπάρχει και ένα ποσοστό που τη θεωρούν «άριστη», σε αντίθεση με τη συγκεκριμένη γραμμή.

Όπως διαπιστώθηκε από τις απαντήσεις σχετικά με την ασφάλεια, μεγάλος είναι ο βαθμός ικανοποίησης από πλευράς ασφάλειας, καθώς σε ποσοστό 70% απάντησαν ότι θεωρούν τη γραμμή «καλή», ενώ υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξεως του 17% το οποίο την έκρινε ως «άριστη». Το 13% των συμμετεχόντων στη δεύτερη ομάδα μελέτης θεωρεί τη γραμμή «μέτρια» ως προς το θέμα της παρεχόμενης ασφάλειας, ενώ δε βρέθηκε κάποιος που να θεωρεί ότι χρειάζεται βελτιώσεις. Τα πλοία της γραμμής Τήνου – Πειραιά είναι τα Blue Star , σύγχρονα, μεγάλα, μικρής ηλικίας πλοία τα οποία φαίνεται ότι παρέχουν αυτό το αίσθημα της ασφάλειας στο επιβατικό κοινό.

Η σπουδαιότητα της ασφάλειας είναι εμφανής από το γεγονός ότι δεν υπήρξε κανένας αδιάφορος μεταξύ των ερωτηθέντων για το συγκεκριμένο ζήτημα (0%).



Διάγραμμα 5.40: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά από άποψη ασφάλειας

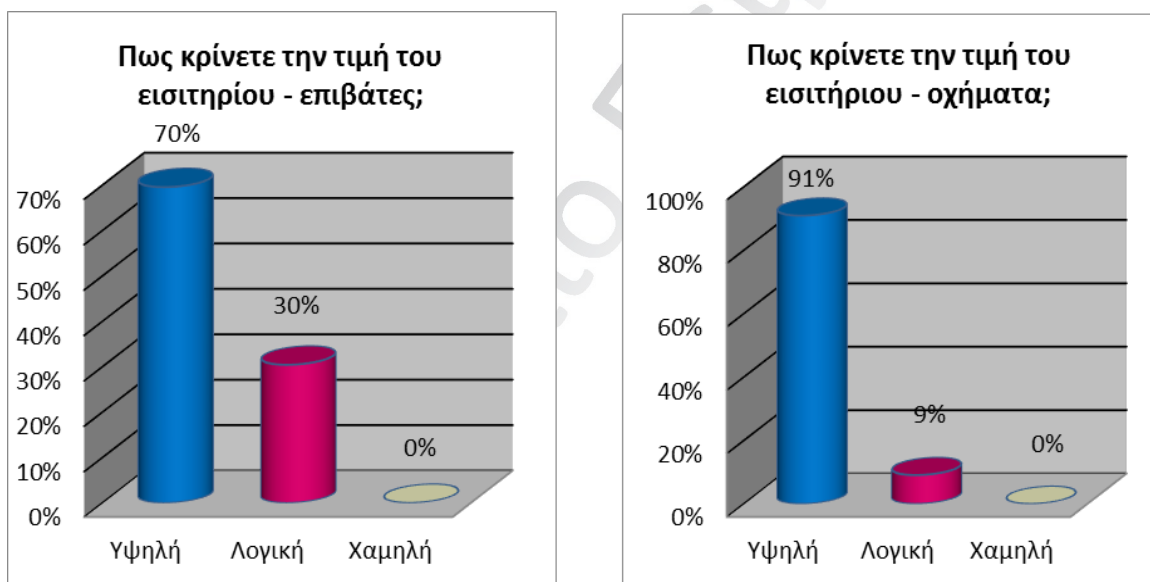
Το ζήτημα του λιμανιού επιπλέον αποτελεί μέρος της μελέτης, το οποίο από πλευράς των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά φαίνεται να είναι αποδεκτό, καθώς σε ποσοστό 48% έχουν μια «καλή» εικόνα για το λιμάνι και ένα 17% έχει «πολύ καλή» εικόνα για το λιμάνι. Γεγονός, που έρχεται σε αντίθεση με το δείγμα των χρηστών της γραμμής της Ραφήνας, οι οποίοι δεν έχουν μια τόσο καλή εικόνα όσο οι χρήστες της δεύτερης αυτής ομάδας. Βέβαια, να σχολιάσουμε ότι στην εν λόγω γραμμή οι χρήστες δεν αφορούν ντόπιο πληθυσμό, κάτι που παρατηρήθηκε στη γραμμή Ε.Γ – Ο/Γ της Ραφήνας.

Επιπλέον, το 22% κρίνει το λιμάνι «μέτριο» ενώ ένα ποσοστό 13% έχει μια «κακή» εικόνα για το λιμάνι, ποσοστό που προέκυψε από τους μόνιμους κατοίκους του νησιού.



Διάγραμμα 5.41: Αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Εξω Λιμάνι»)

Επίσης, το θέμα του κόστους και της τιμολόγησης των εισιτηρίων είναι μείζονος σημασίας. Η συγκεκριμένη ερώτηση αποτελείται από υποερώτημα και για τη χρέωση του μεταφοράς του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Αναφορικά με τους επιβάτες το μεγαλύτερο ποσοστό (70%) απάντησε ότι θεωρεί την τιμή ως υψηλή. Για το 30% του δείγματος η τιμή χαρακτηρίζεται ως λογική ενώ κανένας δε θεωρεί ότι η τιμή είναι χαμηλή. Αντίστοιχα για τα οχήματα το 91% των συμμετεχόντων που απάντησε σ' αυτή την ερώτηση θεωρεί ότι η τιμή είναι υψηλή και ένα 9% ότι είναι λογική. Και εδώ κανένας δεν θεωρεί τη τιμή χαμηλή. Να αναφέρουμε ότι η τιμή για τους επιβάτες είναι 31,50€/άτομα για την οικονομική θέση, 36,50€/άτομα για τις αεροπορικού τύπου καθίσματα και 39,50€/άτομα για τη διακεκριμένη θέση. Αντίστοιχα για τα οχήματα το κόστος ανέρχεται στα 77,50€/Ε.Ι.Χ.



Διάγραμμα 5.42: Η αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά σε σχέση με τα εισιτήρια

Στο τέλος του ερωτηματολογίου και για τη δεύτερη ομάδα χρηστών δόθηκε χώρος ελεύθερου κειμένου προκειμένου να συμπληρώσουν οι ερωτηθέντες κάποιο σχόλιο ή προβληματισμό σχετικό με την ακτοπολική σύνδεση της Τήνου. Και σ' αυτή την ομάδα τα σχόλια ποικίλουν ανά κατηγορία πληθυσμού, ντόπιων και μη. Οι κάτοικοι εκτός Τήνου σημειώνουν ότι το πλοίο της συγκεκριμένης είναι καλό, ασφαλές αν και το κόμιστρο είναι υψηλό το επιλέγουν, λόγω του προορισμού του (Πειραιάς). Κάποιος σχολίασε ότι για τον Πειραιά δεν υπάρχει εναλλακτική, αλλά και κάποιοι ότι η σύνδεση, το πλοίο και το λιμάνι είναι πάρα πολύ ικανοποιητικά.

Αρκετοί ήταν αυτοί, ντόπιοι και μη, που σχολίασαν το αντίτιμο και το γεγονός ότι είναι υψηλή η τιμή του σε σχέση με τις ώρες που απαιτούνται για να φτάσουν στον Πειραιά και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Μόνιμοι κάτοικοι της Τήνου συσχέτισαν τη γραμμή του Πειραιά με της Ραφήνας, σημειώνοντας ότι αν και ο Πειραιάς είναι προορισμός καλός, το ταξίδι διαρκεί πολλές ώρες με αντίστοιχη χρηματική επιβάρυνση. Η διαφορά της ώρας από Ραφήνα στην Αθήνα, την καταναλώνουν μέσα στο πλοίο καθώς από την άλλη ο Πειραιάς διαθέτει ποικιλία μέσων για τη μετάβαση στο τελικό προορισμό.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι στην συγκεκριμένη ομάδα δεν αναφέρθηκαν ιδιαίτερος για το λιμάνι της Τήνου, κάτι που είχε σχολιαστεί στην πρώτη ομάδα της γραμμής της Ραφήνας. Στοιχείο που προκύπτει από το γεγονός ότι στη γραμμή του Πειραιά το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων είναι μη μόνιμοι κάτοικοι της Τήνου.

5.4. Η ΓΡΑΜΜΗ Ε/Γ – Ο/Γ ΤΗΝΟΥ - ΣΥΡΟΥ

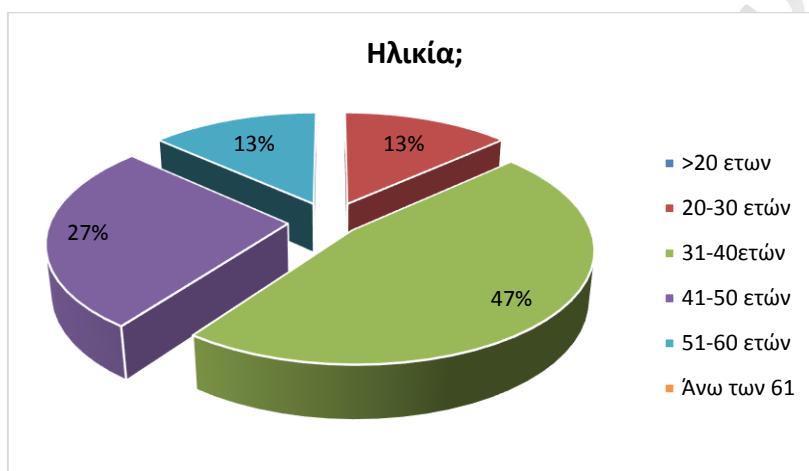
Όπως και στις υπόλοιπες δυο ομάδες έτσι και στην τρίτη ομάδα της μελέτης, η οποία αποτελείτο από 30 χρήστες της γραμμής Τήνου – Σύρου και κινούνται με τα τοπικά δρομολόγια, κλήθηκαν να απαντήσουν σε ορισμένες ερωτήσεις αρχικά κοινωνικοδημογραφικού ενδιαφέροντος σε σχέση με το φύλο, την ηλικία, το επάγγελμα και την εισοδηματικής τους κατάσταση.

Η πρώτη ερώτηση και πάλι αφορούσε στο φύλο, όπου εδώ το ανδρικό φύλο υπερτερεί του γυναικείου με ποσοστό 60% - 40%.

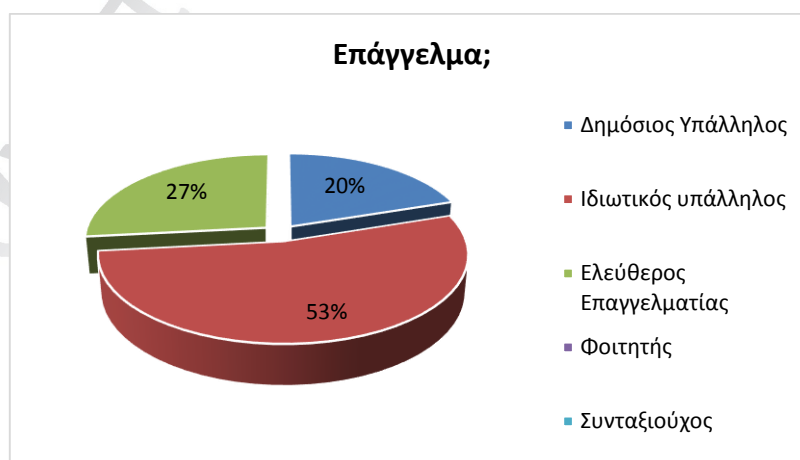


Διάγραμμα 5.43: Το φύλο του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου

Όσον αφορά την ηλικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου, παρατηρείται ότι υπερисχύει η ηλικιακή ομάδα «31-40», με ποσοστό 47%, ακολούθησε η κατηγορία των «41-50» με 27%, και 13% έλαβαν οι ηλικίες «20-30» και «51-60» έκαστη, ενώ στο δείγμα δεν συμπεριλαμβανόταν επιβάτης ηλικίας μικρότερης των 20ετών.



Διάγραμμα 5.44: Η ηλικία του δείγματος των χρηστών της συγκεκριμένης γραμμής Από πλευρά επαγγέλματος, υψηλό ποσοστό συγκέντρωσαν οι ιδιωτικοί υπάλληλοι (53%), ακολούθησαν οι ελεύθεροι επαγγελματίες (27%) και τέλος έλαβαν ένα 20% οι δημόσιοι υπάλληλοι. Το δείγμα της έρευνας δεν αποτελούταν καθόλου από φοιτητές, συνταξιούχους και άλλο, στοιχείο επόμενο καθώς έλειπαν από το δείγμα οι ηλικιακές ομάδες «κάτω των20» και «άνω των61».



Διάγραμμα 5.45: Το επάγγελμα του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου

Η τελευταία ερώτηση της συγκεκριμένης ενότητας αφορούσε στην εισοδηματική κατάσταση των ερωτηθέντων, όπου και εδώ διαπιστώνεται ότι ανήκαν στη μεσαία εισοδηματική κατάσταση (87%). Ποσοστό 6% ανήκαν στη χαμηλή, ενώ αντίστοιχα στην υψηλή εισοδηματική κλίμακα.



Διάγραμμα 5.46: Η εισοδηματική κατάσταση του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου

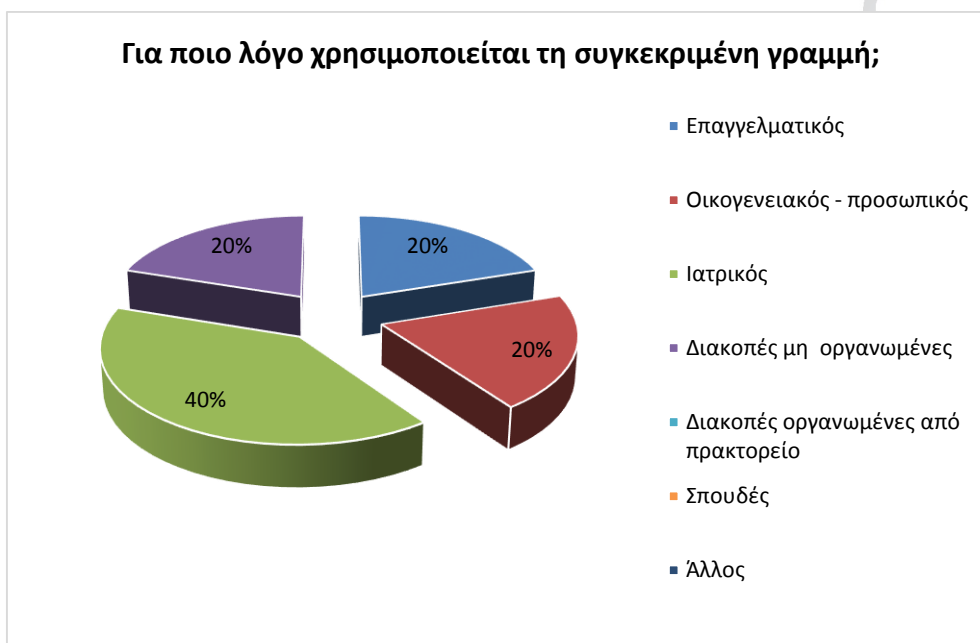
Η επόμενη ερώτηση σχετιζόταν με τη μόνιμη κατοικία των συμμετεχόντων. Στη συγκεκριμένη γραμμή, στη συντριπτική πλειοψηφία ήταν κάτοικοι Τήνου (80%) ενώ ένα πολύ μικρό ποσοστό δεν άνηκε στους μόνιμους (20%), γεγονός που δεν παρατηρείται στις άλλες γραμμές.

Από τα αποτελέσματα θα μπορούσαμε να συμπεράνουμε ότι τα τοπικά δρομολόγια προτιμώνται κυρίως από το ντόπιο πληθυσμό και υποθέτουμε ότι χρησιμοποιούνται τόσο για ψυχαγωγία αλλά για προσωπικούς ή/και ιατρικούς λόγους.



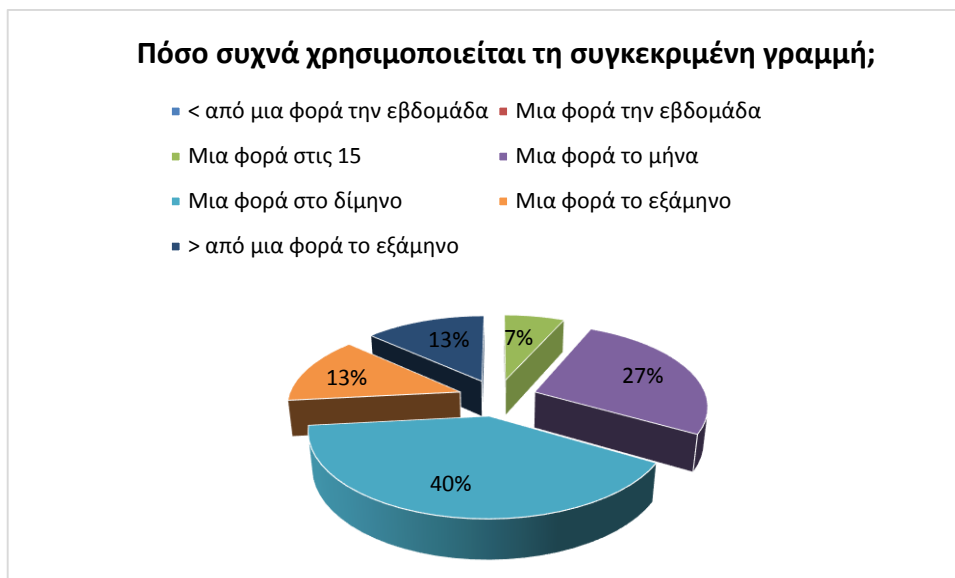
Διάγραμμα 5.47: Μόνιμη κατοικία του δείγματος των χρηστών της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου

Οι υποθέσεις που έγιναν στην προηγούμενη παράγραφο για τους λόγους χρήσης της γραμμής, επιβεβαιώθηκαν από τα ποσοστά των απαντήσεων. Το 40% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί τη γραμμή για ιατρικούς λόγους. Το 20% χρησιμοποιεί τη γραμμή για επαγγελματικούς λόγους, ενώ ίδιο ποσοστό έλαβαν ο οικογενειακός-προσωπικός και των διακοπών αντίστοιχα.



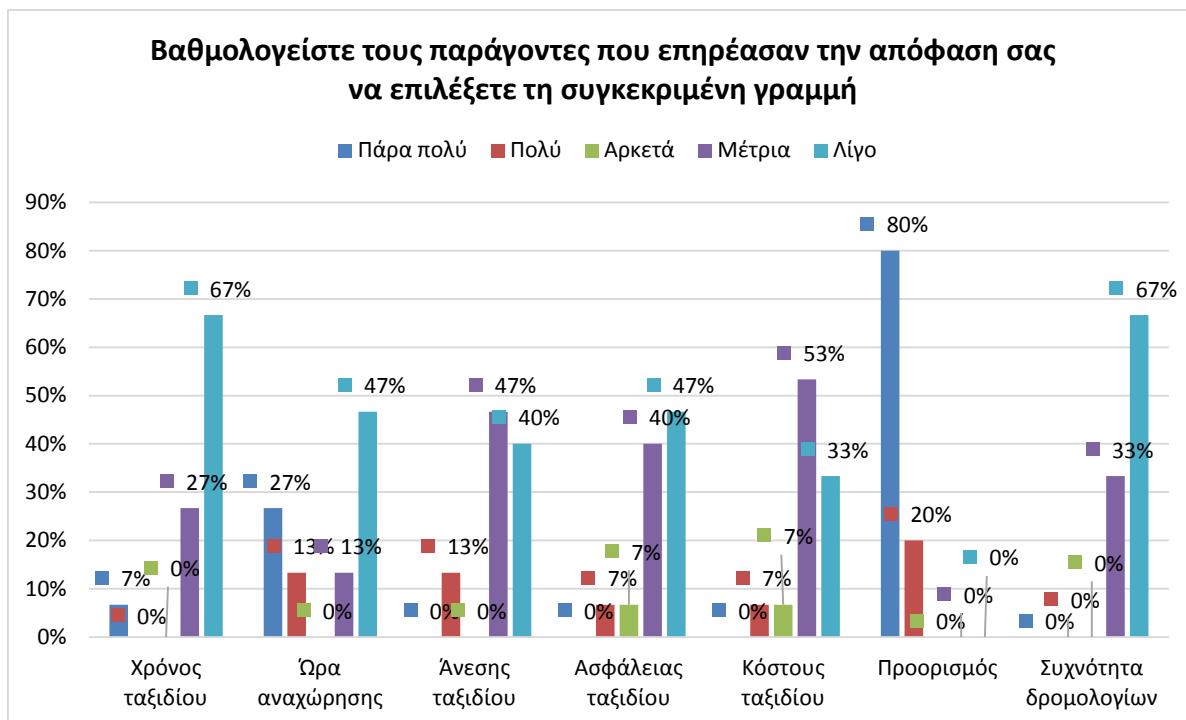
Διάγραμμα 5.48: Λόγοι χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου

Η επόμενη ερώτηση αφορούσε στη συχνότητα χρήσης της γραμμής Τήνου – Σύρου από τα μέλη της τρίτης ομάδας του δείγματος. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων απάντησε ότι χρησιμοποιεί τη γραμμή μια φορά το δίμηνο (40%). Αν σκεφτεί κανείς ότι η πλειοψηφία των μελών της συγκεκριμένης ομάδας ήταν μόνιμοι κάτοικοι της Τήνου, η συγκεκριμένη συχνότητα δεν είναι παράλογη λαμβάνοντας φυσικά υπ' όψιν ότι η Σύρος είναι η πρωτεύουσα των Κυκλάδων. Επίσης, 27% των συμμετεχόντων χρησιμοποιεί τη γραμμή μια φορά το μήνα, ενώ το 13% συγκεντρώνουν οι επιλογές «μια φορά το εξάμηνο» και «λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο», αντίστοιχα. Ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 7% πηγαίνει στη Σύρο μια φορά στις δυο εβδομάδες, ενώ κανένας δεν απάντησε ότι χρησιμοποιεί τη γραμμή λιγότερο από μια φορά την εβδομάδα.



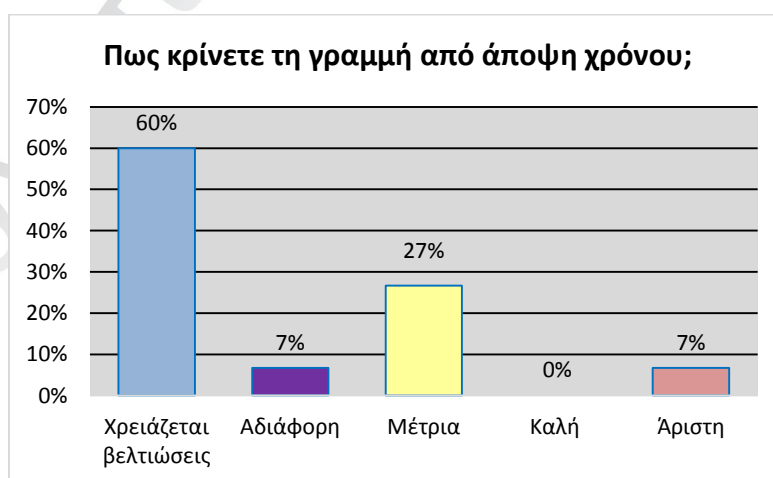
Διάγραμμα 5.49: Συχνότητα χρησιμοποίησης της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Σύρου

Στη συνέχεια, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν κατά πόσο οι παράγοντες: ο χρόνος του ταξιδιού, η ώρα αναχώρησης, η άνεση, η ασφάλεια και το κόστος του ταξιδιού καθώς και ο προορισμός και η συχνότητα των δρομολογίων επηρέασαν την απόφαση να επιλέξουν την συγκεκριμένη γραμμή, όπως περιγράφεται και στα αποτελέσματα των προηγούμενων γραμμών. Τα αποτελέσματα ανέδειξαν ότι καθοριστικός παράγοντας ήταν ο προορισμός, με ποσοστό 80% να επιλέγουν «πάρα πολύ» και 20% «πολύ». Οι λιγότεροι σημαντικοί παράγοντες ήταν ο χρόνος ταξιδιού και η συχνότητα δρομολογίων που ισοβαθούν με 67% στην επιλογή «λίγο» και 27% και 13% στην επιλογή «μέτρια», αντίστοιχα. Η ώρα αναχώρησης αξιολογήθηκε ελάχιστα στην απόφαση αυτή για το 47% του δείγματος, ενώ για το 27% των ερωτηθέντων λαμβάνεται «πάρα πολύ» υπόψιν η ώρα αναχώρησης. Η άνεση και η ασφάλεια του ταξιδιού επίσης έλαβαν χαμηλής εκτίμησης και δεν επηρέασαν ιδιαίτερος την απόφαση αυτή, καθώς το 47% επέλεξε «μέτρια» και «λίγο» αντίστοιχα για τους ίδιους λόγους, ενώ το 40% «λίγο» και «μέτρια» αντίστοιχα. Το κόμιστρο δεν λήφθηκε υπ' όψιν καθώς το 53% του δείγματος των χρηστών το σκέφτηκε σε «μέτριο» βαθμό ενώ το 33% το σκέφτηκε «λίγο». Βέβαια, υπήρξε και το 7% των συμμετεχόντων που αξιολόγησε το εισιτήριο «αρκετά» και ένα ίδιο ποσοστό που το σκέφτηκε «πολύ». Τέλος, η συχνότητα των δρομολογίων όπως και στις άλλες δυο ομάδες δεν επηρέασε την απόφαση με 67% να επιλέγουν «λίγο» και 33% «μέτρια».



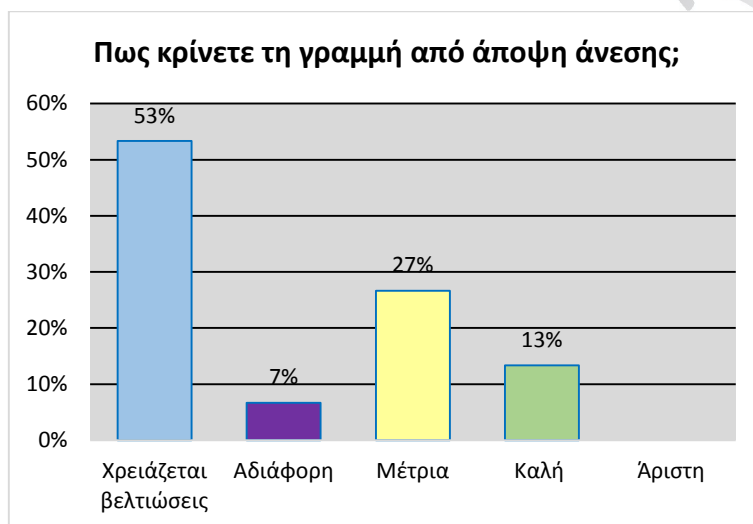
Διάγραμμα 5.50: Οι παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση επιλογής της συγκεκριμένης γραμμής

Όπως και στις υπόλοιπες ομάδες, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν και για ορισμένα ποιοτικά χαρακτηριστικά της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου. Το θέμα του χρόνου βρήκε τα μέλη του δείγματος μάλλον ανικανοποίητα, καθώς το 60% θεωρεί ότι η γραμμή χρειάζεται βελτιώσεις και ποσοστό 27% θεωρεί ότι είναι «μέτρια». Επιπλέον, το 7% κρίνει ότι ο χρόνος είναι «άριστος», ενώ ελάχιστοι είναι εκείνοι που αδιαφορούν για το συγκεκριμένο ζήτημα (7%).



Διάγραμμα 5.51: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου από άποψη χρόνου

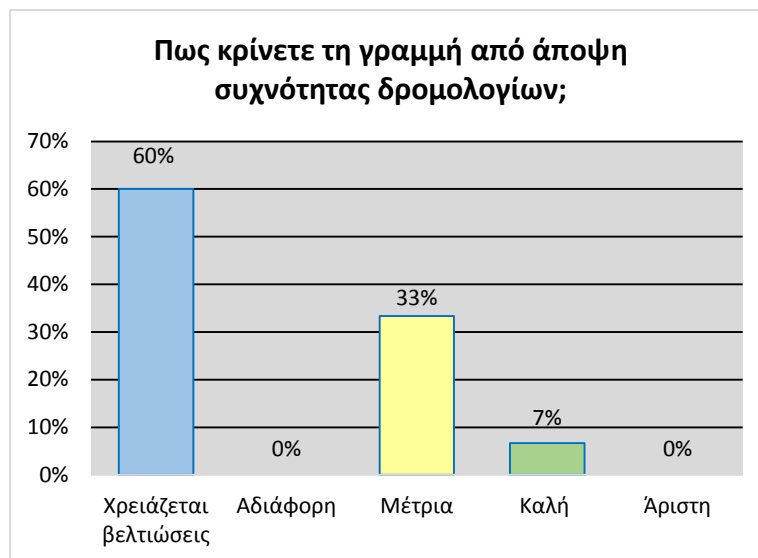
Αναφορικά με την άνεση και εδώ παρατηρούμε ένα σχετικά υψηλό ποσοστό ανικανοποίητων (60%). Το ποσοστό αυτό αναλύεται σε 53% που απάντησαν ότι θεωρούν ότι η γραμμή έχει περιθώρια βελτίωσης, και ποσοστό αδιαφορίας 7%. Το 13% βρίσκει την γραμμή «καλή» ως προς τις προσφερόμενες ανέσεις, ενώ κανένας δεν θεωρεί ότι η άνεση είναι «άριστη». Αξίζει να σημειώσουμε ότι τα πλοία αυτά είναι μεγάλης ηλικίας με αρκετές αλλαγές από την αρχική κατασκευή τους.



Διάγραμμα 5.52: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου από άποψη άνεσης

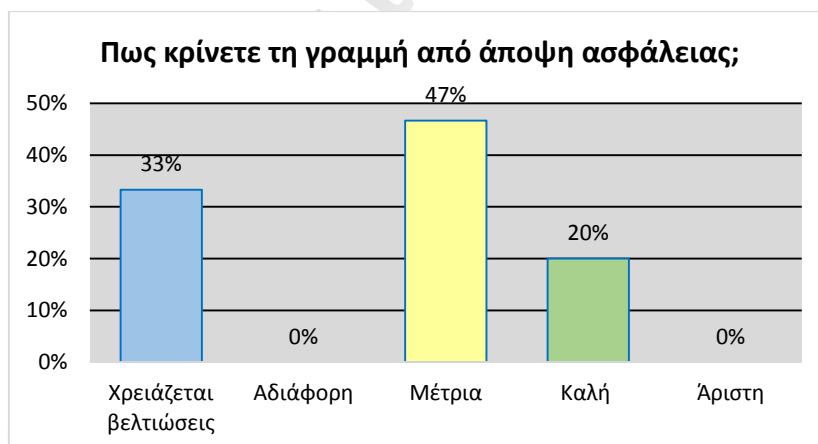
Όπως προκύπτει από τις απαντήσεις που δόθηκαν, ένα πρόβλημα στη γραμμή Τήνου – Σύρου αφορά στο θέμα της συχνότητας των δρομολογίων. Αν και υπάρχει καθημερινά δρομολόγιο για Σύρο μέσω της γραμμής του Πειραιά, δεν υπάρχει όμως επιστροφή. Σήμερα μόνο μια ημέρα της εβδομάδας δίνεται αυτή η δυνατότητα. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να γίνει διανυκτέρευση στη Σύρο.

Το 60% θεωρεί ότι η γραμμή χρήζει βελτίωσης, ενώ το 33% βρίσκει τη συχνότητα «μέτρια». Τέλος, ένα ποσοστό της τάξεως του 7% κρίνει τη συχνότητα «καλή». Σημαντικό όμως είναι και το γεγονός ότι κανένας δεν αδιαφορεί για το ζήτημα της ανταπόκρισης αλλά και κανένας δε το βρίσκει «άριστο».



Διάγραμμα 5.53: Αξιολόγηση της συγκεκριμένης γραμμής από άποψη συχνότητας δρομολογίων

Από άποψη ασφάλειας τέλος, παρατηρήθηκε μια ανισορροπία. Ενώ το 33% θεωρεί ότι η γραμμή μπορεί και πρέπει να βελτιωθεί ως προς το θέμα της ασφάλειας, το 20% τη κρίνει καλή και το 47% τη βρίσκει μέτρια. Απαντήσεις αδιαφορίας και πλήρως ικανοποίησης («άριστη») δεν υπήρξαν.



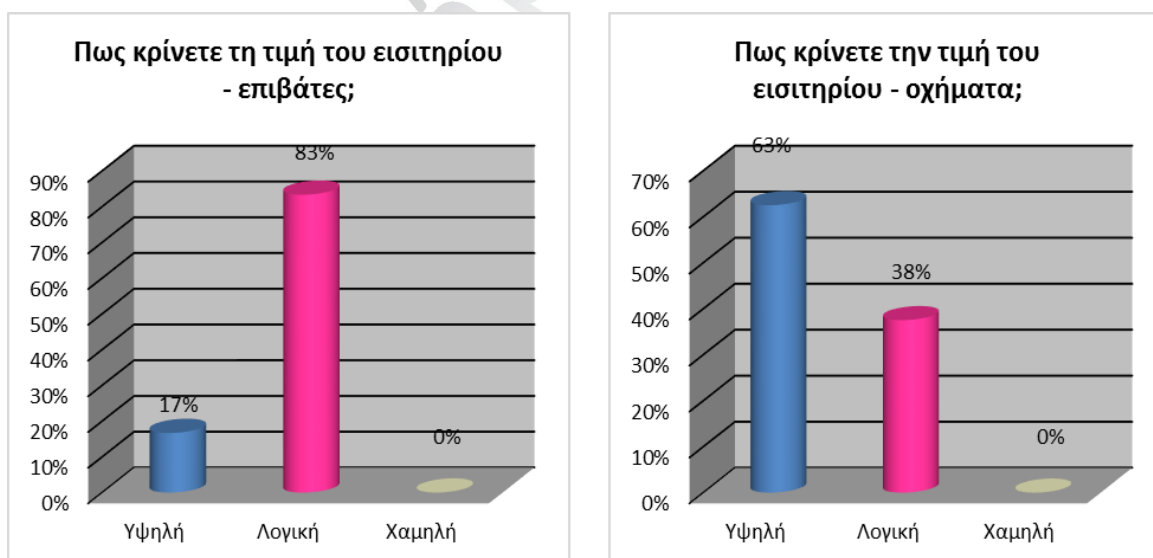
Διάγραμμα 5.54: Αξιολόγηση της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Σύρου από άποψη ασφάλειας

Από τους ερωτηθέντες επίσης ζητήθηκε η άποψη τους για το λιμάνι της Τήνου. Άποψη μάλλον αρνητική (80%). Το 47% θεωρεί ότι το λιμάνι διαθέτει μια «μέτρια» εικόνα και το υπόλοιπο 33% βρίσκει «κακή» την εικόνα του λιμανιού. Τέλος, μικρό ποσοστό (20%) κρίνει το λιμάνι «καλό» αλλά κανένας δεν έχει σχηματίσει άριστη εικόνα για το λιμάνι.



Διάγραμμα 5.55: Η αξιολόγηση της εικόνας του λιμανιού της Τήνου («Εξω Λιμάνι»)

Αναφορικά με το κόμιστρο που καλείται να πληρώσει ο επιβάτης για τον ίδιο και για το όχημα προκειμένου για τη μετάβαση στη Σύρο, οι ερωτώμενοι σε ποσοστό 83% απάντησαν ότι βρίσκουν τη τιμή των επιβατών λογική και 17% υψηλή. Για τη μεταφορά του οχήματος το 38% κρίνει λογικό το αντίτιμο που πρέπει να καταβληθεί και το 38% υψηλό. Να αναφέρουμε ότι για τη μετάβαση στη Σύρο, η τιμή του εισιτηρίου είναι 7,50€/άτομο για την οικονομική θέση και 10€/άτομο για τις αεροπρικές θέσεις και 24,50€/E.I.X.



Διάγραμμα 5.56: Η αξιολόγηση του κόμιστρον της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου

Στο τέλος, στα μέλη του δείγματος της τρίτης ομάδας, όπως συνέβη και με τις άλλες δυο ομάδες, δόθηκε η δυνατότητα να συμπληρώσουν σχόλια ή παρατηρήσεις ή ακόμα και τρόποι βελτίωσης για την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου με τη Σύρο. Σ' αυτή τη

περίπτωση αξίζει να αναφέρουμε ότι μόνο μόνιμοι κάτοικοι κατέγραψαν κυρίως τα παράπονα τους για τα τοπικά δρομολόγια, τα οποία πρέπει να επισημάνουμε ότι αφορούν σε γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, γεγονός που δεν είναι ευρέως γνωστό στο ντόπιο πληθυσμό.

Τα σχόλια συγκεντρώνονται κυρίως στο γεγονός ότι η σύνδεση είναι ελλιπής, και το χειμώνα πολλές φορές αδύνατη η αυθημερόν μετάβαση και επιστροφή για εύλογο χρονικό διάστημα. Επίσης, αναφορές υπήρξαν και για το χρόνο που απαιτείται για τη μετάβαση στη Σύρο με τα ενδοκυκλαδικά δρομολόγια, χρόνος διπλάσιος σε σχέση με αυτόν που χρειάζεται το πλοίο της γραμμής του Πειραιά. Κάτοικος τέλος αναφέρθηκε στα πλοία και στα μηχανολογικά προβλήματα αυτών που πραγματοποιούν τα συγκεκριμένα δρομολόγια και όπως και στις άλλες δυο ομάδες που έλαβαν μέρος στην έρευνα δεν έλειψαν τα σχόλια για τις αδυναμίες του λιμανιού της Τήνου.

5.5 ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ

Για το ερωτηματολόγιο των ταξιδιωτικών πρακτορείων απευθυνθήκαμε στο σύνολο των πρακτόρων που δραστηριοποιούνται στο νησί της Τήνου. Συγκεκριμένα, το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε από τους κάτωθι, κατόπιν μιας μικρής συνέντευξης που πραγματοποιήσαμε μαζί τους, κατ' αλφαβητική σειρά :

Την κα Αλοιμόνου Ευγενεία, τον κο Λαγουρό Δημήτριο , τη κα Μαρκουίζου Αθηνά, πρακτορείο το οποίο είναι το κεντρικό της NEL LINES και της AEGEAN SPEED LINES και τον κο Μαλλιάρη Παναγιώτη, ο οποίος είναι ο κεντρικός πράκτορας των εταιρειών GOLDEN STAR FERRIES και BLUE STAR FERRIES και SEAZETS.

Επιπλέον, δόθηκε στους πράκτορες κο Παπακωνσταντίνου Νικόλαο, κεντρικός πράκτορας της εταιρείας FAST FERRIES και κο Φώσκολου Νικόλαος, κεντρικό πρακτορείο της HELLENIC SEAWAYS.

Τα προαναφερθέντα ταξιδιωτικά πρακτορεία βρίσκονται στη παραλία της Τήνου, σε σημεία με καλή προβολή για τη προσέλκυση του κόσμου. Όπως γίνεται κατανοητό, κάθε εταιρεία που δραστηριοποιείται στην Τήνο διαθέτει κεντρικό πράκτορα που διαχειρίζεται τα εισιτήρια της.

Αρχικά συμπληρώθηκαν δυο ερωτήσεις σχετικά με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των πρακτόρων και αφορούσαν στο φύλο και την ηλικία των ερωτηθέντων. Αναφορικά με το φύλο θα μπορούσαμε να πούμε ότι παρατηρείται μια ισορροπία, καθώς στο γραφείο του κου Λαγουρού υπεύθυνη είναι η σύζυγός του, από την οποία συμπληρώθηκε και το εν λόγω ερωτηματολόγιο. Ηλικιακά είναι κατανομημένοι ως εξής : Τρεις είναι στην ηλικιακή κατηγορία «41 – 45», δυο (2) στην κατηγορία «51 – 55» και ένας ιδιοκτήτης ο οποίος βρίσκεται στη δεκαετία των 30.

Η επόμενη ερώτηση αφορούσε στην αξιοπιστία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη Τήνο, για την οποία θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπάρχει μια ομογνωμία αναφορικά με τη γραμμή της Ραφήνας, στην οποία, όπως προείπαμε, δραστηριοποιούνται τέσσερις (4) εταιρείες, τους θερινούς μήνες και δυο (2) τους υπόλοιπους, και μια διάσπαση αναφορικά με τη γραμμή του Πειραιά, όπως φαίνεται και στα διαγράμματα παρακάτω. Να αναφέρουμε ότι αυτή η ομοφωνία για τη γραμμή της Ραφήνας αποδεικνύει την εμπιστοσύνη και ικανοποίηση των πρακτόρων για τη γραμμή. Τούτο προκύπτει από το γεγονός ότι το 83% των πρακτόρων θεωρεί την γραμμή «πολύ» αξιόπιστη και το 17% «πάρα πολύ» αξιόπιστη. Για τη γραμμή του Πειραιά, το 33% των απαντήσεων ήταν στο «πάρα πολύ» και «πολύ» έκαστη, ενώ το 17% των ερωτηθέντων θεωρούν την εταιρεία «αρκετά» και «λίγο» αξιόπιστη, σε αντίθεση με το επιβατικό κοινό που νοιώθει ασφάλεια με την εταιρεία που δραστηριοποιείται στη γραμμή του Πειραιά. Να σημειώσουμε ότι κανένας δεν θεωρεί και τις δυο γραμμές «μέτριες» από άποψη αξιοπιστίας.



Διάγραμμα 5.57: Η αξιοπιστία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Τήνο - Ραφήνα



Διάγραμμα 5.58: Η αξιοπιστία των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Τήνο - Πειραιά

Η τέταρτη ερώτηση αφορούσε στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και κατά πόσο οι εταιρείες παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες. Με τον όρο ποιότητα εννοούμε την άνεση και την ασφάλεια με την οποία ταξιδεύουν οι επιβάτες, το χρόνο που απαιτείται για τη μετάβαση στο προορισμό, καθώς και τη συχνότητα των δρομολογίων. Οι πράκτορες δείχνουν ικανοποιημένοι από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Τήνο, γεγονός που αναλύεται από το ότι το 83% των συμμετεχόντων στην έρευνα θεωρούν ότι η ποιότητα είναι «αρκετά υψηλή» και το 17% κρίνουν την ποιότητα «πολύ υψηλή». Βέβαια, δε βρέθηκε κάποιος που να θεωρεί ότι οι Ναυτιλιακές Εταιρείες παρέχουν «πάρα πολύ υψηλού» βαθμού.



Διάγραμμα 5.59: Η ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών από τις Ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Τήνο

Λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι είχαν στη διάθεση τους πέντε (5) επιλογές, υπάρχει και σ' αυτό το τομέα μια συμφωνία που αποδεικνύει ότι στη γραμμή της Τήνου η

ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών κρίνεται ως «υψηλή». Συνδυάζοντας και τις απαντήσεις από την προηγούμενη ερώτηση θα μπορούσαμε να πούμε ότι κρίνεται λογική η εμπιστοσύνη που δείχνουν οι πράκτορες στις ναυτιλιακές εταιρείες καθώς θεωρούν ότι στη γραμμή της Τήνου παρέχονται ποιοτικές υπηρεσίες. Η ποιότητα των υπηρεσιών αφορά στη ποιότητα όπως την αντιλαμβάνονται και οι επαγγελματίες του χώρου αυτού, απορροφώντας και φιλτράροντας τα σχόλια και από τους πελάτες τους.

Η έκτη κλειστού τύπου ερώτηση σχετιζόταν με το αντίτιμο που πρέπει να καταβάλουν οι επιβάτες για τους ιδίους και το όχημα σε: Χαμηλή, Λογική, Υψηλή. Το σύνολο των ερωτηθέντων θεωρεί ότι η τιμή για τους επιβάτες βρίσκεται σε λογικά επίπεδα, στοιχείο που παρατηρείτε και στους επιβάτες της γραμμής της Ραφήνας με το συμβατικό πλοίο, ενώ για το κόμιστρο του οχήματος το 50% (3 στους 6) κρίνουν την τιμή υψηλή, το 33% (2 στους 6) κρίνουν ότι η τιμή είναι λογική και το υπόλοιπο 17% (1 στους 6) ότι είναι χαμηλή. Κατά τη διάρκεια της συνέντευξης σε διευκρίνιση που συζητήθηκε για το ποια περίπτωση είχαν στο νου τους σε αυτή την ερώτηση η απάντηση είναι και τις δυο (2) συνδέσεις, χωρίς όμως να λαμβάνονται υπ' όψιν τα ταχύπλοα, γιατί θεωρούν ότι τα ταχύπλοα είναι μια παροχή υπηρεσιών που δεν απευθύνεται στο μέσο Έλληνα και μέσο Τηνιακό. Μάλιστα ορισμένοι επισημάναν ότι τα ταχύπλοα λίγοι και σπάνια οι Τηνιακοί τα χρησιμοποιούν, αφενός λόγω του ότι δρομολογούνται το καλοκαίρι που οι ντόπιοι δύσκολα φεύγουν από το νησί και αφετέρου λόγω του υψηλού αντιτίμου. Στοιχείο που αποδεικνύεται και από την έρευνα των επιβατών (30% των ερωτηθέντων αποτελούσαν μόνιμους κατοίκους της Τήνου). Η τιμή του οχήματος από την άλλη θεωρείται είναι υψηλή και σ' αυτό συμβάλει και ο Φ.Π.Α., ο οποίος είναι 23% σε σχέση με αυτόν των επιβατών ο οποίος είναι 13%. Να σχολιάσουμε ότι από τη πλευρά των επιβατών δεν υπήρχε καμία απάντηση που να κρίνει την τιμή του αντίστοιχου ναύλου χαμηλή, ενώ από τη πλευρά των πρακτόρων υπήρξε άποψη στην οποία θεωρούν το κόμιστρο χαμηλό.



Διάγραμμα 5.60: Η τιμή του εισιτηρίου για τους επιβάτες και για τα οχήματα – Ε.Ι.Χ.

Η επόμενη ερώτηση πρέπει να εξεταστεί και συνδυαστικά με την παρακάτω τελευταία ερώτηση, η οποία αφορούσε στο κατά πόσο η τιμή ανταποκρίνεται στις παρεχόμενες υπηρεσίες, οι οποίες όπως αποδείχθηκε ανωτέρω θεωρούνται ποιοτικές. Να σημειώσουμε ότι εννοώντας τιμή λαμβάνεται υπ' όψιν ο ναύλος των επιβατών. Έτσι, η κατά γενική ομολογία, λογική τιμή των εισιτηρίων των επιβατών ανταποκρίνεται στις παρεχόμενες, ποιοτικές όπως αποδείχθηκε, υπηρεσίες σύμφωνα με το 83% των πρακτόρων, στοιχείο που δικαιολογεί και την άποψη ότι το ναύλο θεωρείται ότι κινείται σε λογικά επίπεδα. Υπήρξε βέβαια και ένα ποσοστό της τάξεως του 17% που εκτιμά ότι δεν ανταποκρίνεται στις παρεχόμενες υπηρεσίες και ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης



Διάγραμμα 5.61: Ο ναύλος σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Στη συνέχεια, δόθηκαν ανοικτού τύπου ερωτήσεις, οι οποίες συμπληρώθηκαν επιγραμματικά κατόπιν συνέντευξη με τους πράκτορες.

Η πρώτη ερώτηση αφορούσε στο λιμάνι της Τήνου και την άποψη τους για αυτό. Οι ερωτηθέντες επικεντρώθηκαν στο «Έξω» ή «Νέο» Λιμάνι όπως περιγράφεται και στο

κεφάλαιο της Λιμενικής Υποδομής της Τήνου καθώς το «Μέσα» ή «Παλιό» Λιμάνι παραμένει ως έχει και θεωρούν ότι δεν υπάρχουν πολλά περιθώρια αλλαγών, λόγω της διάταξης της λιμενολεκάνης αλλά και το γεγονός ότι αποτελεί ένα ασφαλές λιμάνι. Από την άλλη πλευρά, το νέο λιμάνι είναι ένα υπό εξέλιξη έργο που οι κάτοικοι έχουν ζήσει την πορεία του. Κοινό χαρακτηριστικό των απαντήσεων των πρακτόρων αλλά και αρκετών μόνιμων κατοίκων της Τήνου είναι το «κακό» γι' αυτούς λιμάνι. Χαρακτηριστικές φράσεις που χρησιμοποιήθηκαν για αυτό είναι : «Επικίνδυνο», «προβληματικό», «κακό», «πρόχειρο». «Το λιμάνι στο οποίο δε δύναται να πλαγιοδέσουν ή πρυμνοδετήσουν κρουαζιερόπλοια και γενικά μεγάλου μήκους πλοία καθώς και η μη προστασία από τις καιρικές συνθήκες και ειδικά σε περιπτώσεις ισχυρών ανέμων πάνω από 7 – 8 Beaufort, στοιχεία μη αποδεκτά για ένα έργο στη σύγχρονη εποχή, στην οποία πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη ανάλογη με τις παγκόσμιες προοπτικές» σύμφωνα με ερωτηθέντα πράκτορα.

Οι κακοτεχνίες έχουν σαν αποτέλεσμα να μην μπορούν τα πλοία να δέσουν με νοτιά με αποτέλεσμα να πρέπει να χρησιμοποιήσουν το παλιό λιμάνι. Και ειδικότερα ο νέος εξωτερικός λιμενοβραχίονας μικραίνει τη λεκάνη του λιμανιού με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατό να δέσουν δυο μεγάλα πλοία και να δημιουργούνται καθυστερήσεις και πολλές φορές προβλήματα στη λειτουργία του λιμανιού.

Το θέμα του λιμανιού φαίνεται ότι προβληματίζει αρκετά και τους Τηνιακούς σαν επιβάτες, καθώς στο Ελεύθερο κείμενο του αντίστοιχου ερωτηματολογίου, αρκετοί ήταν εκείνοι που αναφέρθηκαν στο λιμάνι και στην ελπίδα να βελτιωθεί η κατάσταση, προκειμένου με τον τρόπο αυτό να αυξηθεί η τουριστική κίνηση με την προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων στο νησί. Ένα ακόμη στοιχείο που καταδεικνύει πως οι λιμενικές δραστηριότητες επηρεάζουν την οικονομικής ζωή του νησιού.

Η επόμενη ερώτηση επικεντρωνόταν στα προβλήματα που θεωρούν , αν θεωρούν, ότι υπάρχουν στην ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου.

Κατά πλειοψηφία η σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα θεωρείται ικανοποιητική από το σύνολο των ερωτηθέντων και τους θερινούς μήνες αλλά και τους χειμερινούς, αν σκεφτεί κανείς ότι υπάρχει σύνδεση με το λιμάνι της Ραφήνα και του Πειραιά σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Αντιθέτως, η σύνδεση με τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου και ειδικά την Σύρο, πρωτεύουσα των Κυκλάδων, δεν θεωρείται ικανοποιητική

και από άποψη αξιοπιστίας και από άποψη συχνότητας. Λιμάνι με το οποίο θα έπρεπε να υπάρχει τακτικότερη σύνδεση καθώς εκεί βρίσκονται οι δημόσιες υπηρεσίες, τα κέντρα υγείας, τα δικαστήρια. Η αυθημερόν μετάβαση και επιστροφή τους θερινούς μήνες είναι δυνατή μόνο μια ημέρα της εβδομάδας. Το χειμώνα από την άλλη, μπορεί να μην είναι δυνατή η αυθημερόν μετάβαση ακόμα και για δυο εβδομάδες με αποτέλεσμα να πρέπει κάποιος να διανυκτερεύσει. Στοιχεία και απόψεις που σημειώνονται και από πλευράς των μελών των ομάδων επιβατών, και κυρίως των μονίμων κατοίκων του νησιού.

Η τελευταία παρατήρηση του ερωτηματολογίου ήταν προτάσεις για βελτίωση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης καθώς και ελεύθερος χώρος για προβληματισμούς. Λαμβάνοντας υπόψη και όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω, οι προτάσεις αφορούν αφενός στη βελτίωση του λιμανιού και αφετέρου στη σύνδεση με τη Σύρο. Συγκεκριμένα, προτείνεται η αύξηση του βάθους του λιμένα και να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να είναι δυνατή η πρόσδεση δυο πλοίων ταυτόχρονα χωρίς καθυστερήσεις αλλά και κρουαζιερόπλοιων. Επιπρόσθετα, προτάθηκε η κατασκευή κατάλληλων κυματοθραυστών για τη προστασία του λιμένα από τα έντονα καιρικά φαινόμενα και τέλος εκφράστηκε η άποψη της βελτίωσης των χώρων αναμονής των επιβατών και η δημιουργία χώρων υγιεινής, αν και έργα ουτοπικά, όπως τα χαρακτήρισαν, λόγω έλλειψης χρημάτων και πόρων. Το γεγονός είναι ότι οι περισσότεροι εκ των ερωτηθέντων θεωρούν ότι οι λιμενικές υποδομές μειονεκτούν και απαιτούνται έργα βελτίωσης, στοιχείο έντονο σε όλα τα νησιά της Ελλάδας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα αποτελέσματα της έρευνας για τους χρήστες των υπό εξέταση γραμμών οδηγούμαστε στα κάτωθι συμπεράσματα:

Η γραμμή της Ραφήνας γενικά φαίνεται να είναι περισσότερο δημοφιλής γραμμή, όπως διαπιστώνεται και από τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάστηκαν και στην αντίστοιχη ενότητα, αλλά φαίνεται να είναι και περισσότερο δημοφιλής μεταξύ των μόνιμων κατοίκων του νησιού, αφού το 65% της πρώτης ομάδας (χρήστες γραμμής Ε/Γ- Ο/Γ Ραφήνας) του δείγματος ήταν κάτοικοι Τήνου. Το αντίστοιχο ποσοστό για τους χρήστες των Ε/Γ – Ο/Γ της γραμμής του Πειραιά ήταν 26%. Γίνεται εμφανές ότι η δημοτικότητα της γραμμής του Πειραιά είναι χαμηλή στους κατοίκους του νησιού. Το γεγονός αυτό λογικά οφείλεται στη διάρκεια και στο κόστος του ταξιδιού, το οποίο στη γραμμή του Πειραιά είναι υψηλότερο και στις δυο παραμέτρους. Να σημειώσουμε, όμως ότι και η γραμμή της Ραφήνας μέσω Ε/Γ ταχυπλόου φαίνεται να είναι δημοφιλής σε κατοίκους εκτός Τήνου, με το 75% των ερωτηθέντων να μην είναι μόνιμοι κάτοικοι του νησιού.

Η γραμμή της Σύρου σε αντιστοιχία με αυτή της Ραφήνας φαίνεται να έχει υψηλή δημοτικότητα μεταξύ των κατοίκων του νησιού σε ποσοστό 80%, γεγονός αναμενόμενο την χρονική περίοδο της έρευνας (Σεπτέμβριος – Οκτώβριος).

Σχετικά με τους λόγους χρήσης των δυο γραμμών στις δυο περιπτώσεις ως δημοφιλέστεροι λόγοι χαρακτηρίζεται για τη γραμμή της Ραφήνας ο οικογενειακός – προσωπικός και για τη γραμμή του Πειραιά οι διακοπές για θρησκευτικούς κυρίως λόγους, αναμενόμενοι σε σχέση με το ποσοστό ντόπιων και μη. Να σημειώσουμε ότι στη γραμμή της Ραφήνας με Ε/Γ Τ/Χ ο κύριος λόγος είναι επαγγελματικός και ακολουθεί με πολύ μικρή διαφορά (1%) ο οικογενειακός – προσωπικός. Αποτελέσματα αναμενόμενα αν σκεφτεί κανείς ότι κατοικία των συμμετεχόντων στην έρευνα δεν ήταν η Τήνος.

Στη Σύρο από την άλλη πλευρά, ο κύριος λόγος φαίνεται να είναι ιατρικός κατά 40%, και ακολουθούν οι επαγγελματικοί, οικογενειακοί – προσωπικοί και διακοπές σε ποσοστό με κάθε απάντηση να επιλέγεται σε ποσοστό 20%.

Όσον αφορά στη συχνότητα χρήσης των δυο γραμμών φαίνεται ότι η γραμμή της Ραφήνας έχει πιο τακτικούς χρήστες, καθώς το 30% του δείγματος το χρησιμοποιεί μια

φορά το δίμηνο, ενώ οι υπόλοιποι συμμετέχοντες μοιράζονται στις υπόλοιπες κατηγορίες. Σε αντίθεση στη γραμμή του Πειραιά, το 48% του δείγματος χρησιμοποιεί τη γραμμή λιγότερο από μια φορά το χρόνο και το 30% μια φορά το εξάμηνο. Αξίζει όμως να σημειώσουμε ότι τα Ε/Γ Τ/Χ έχουν τους τακτικότερους χρήστες με το 34% των ερωτηθέντων να χρησιμοποιεί την εν λόγω γραμμή μια φορά στις 15 ημέρες και το 33% μια φορά το μήνα, στους μήνες που δρομολογείται βέβαια.

Η γραμμή της Σύρου, από την άλλη, χρησιμοποιείται μια φορά το δίμηνο από το 40% του επιβατικού κοινού, σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, μια φορά το μήνα από το 27%, μια φορά το εξάμηνο και λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο από το 13% για κάθε επιλογή. Το αποτέλεσμα αυτό φανερώνει την ανάγκη συχνής σύνδεσης με τη Σύρο, καθώς είναι γραμμή που χρησιμοποιείται από το επιβατικό κοινό.

Αναφορικά με τους παράγοντες που καθιστούν ένα μεταφορικό σύστημα επαρκές θα μπορούσαμε να πούμε ότι τα χαρακτηριστικά που επηρέασαν «πάρα πολύ» την επιλογή της γραμμής για τη περίπτωση της Ραφήνας ήταν η ώρα αναχώρησης για το 52% των ερωτηθέντων, ο χρόνος του ταξιδιού για την περίπτωση του ταχυπλόου, ο προορισμός για τη περίπτωση της γραμμής του Πειραιά με ποσοστό 65% και της Σύρου για το 80% των λαμβανόντων μέρος στην έρευνα. Στην αντίθετη πλευρά «λίγο», αξιολογήθηκε η συχνότητα των δρομολογίων για το 48% του επιβατικού κοινού για τη γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας, το κόστος του ταξιδιού για το δείγμα των χρηστών του Πειραιά και της γραμμής Ε/Γ Τ/Χ Ραφήνας για το 74% και το 75% των συμμετεχόντων, ενώ η συχνότητα και ο χρόνος του ταξιδιού για το 67% των ερωτηθέντων της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Σύρου. Οι υπόλοιπες κατηγορίες συγκέντρωσαν διάφορες διαβαθμίσεις προτιμήσεων ενώ αξίζει να αναφερθούμε ότι στη γραμμή της Σύρου, το χαρακτηριστικό της συχνότητας των δρομολογίων συγκέντρωσε απαντήσεις μόνο στις επιλογές «λίγο» και «μέτρια», ενώ το κόστος, η ασφάλεια και η άνεση δεν βαθμολογήθηκαν με «πολύ» από κανένα μέλος του δείγματος. Αντίθετα, η πλειοψηφία αξιολόγησε «λίγο» ή «μέτρια» το κόστος, την ασφάλεια και την άνεση του ταξιδιού.

Σημαντικά είναι τα συμπεράσματα που προκύπτουν σε σχέση με ορισμένα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των δυο γραμμών που συνδέουν την Τήνο με την ηπειρωτική Ελλάδα. Από πλευράς χρόνου τα μέλη της πρώτης ομάδας φαίνονται περισσότερο ικανοποιημένα (ποσοστό 43% θεωρεί το χρόνο ταξιδιού «καλό» ή «άριστο») σε σχέση

με τα μέλη της επόμενης γραμμής (ποσοστό 15% κρίνου ως «καλό», ενώ κανένας δεν δήλωσε «άριστο»), ενώ και στις δυο περιπτώσεις οι συμμετέχοντες θεωρούν ότι και στις δυο γραμμές υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης σε ποσοστό 22% και 65% αντίστοιχα για τους χρήστες της γραμμής Ε/Γ – Ο/Γ Ραφήνας και Πειραιά αντίστοιχα. Οι χρήστες των ταχυπλόων είναι πολύ ικανοποιημένοι σε ποσοστό 66%.

Από άποψη άνεσης, η γραμμή του Πειραιά φαίνεται να υπερτερεί και να υπάρχει ομοιογένεια στις απαντήσεις σε σχέση με αυτή της Ραφήνας στην περίπτωση των Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων καθώς το 57% θεωρεί ότι η γραμμή είναι «καλή», κανένας βέβαια δεν τη θεωρεί «άριστη» σε σχέση με το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό, ενώ σε αντίθεση με τη γραμμή της Ραφήνας το 39% τη θεωρούν «καλή», και το 9% τη θεωρούν «άριστη». Βέβαια και στις δυο περιπτώσεις υπάρχει ένα ποσοστό της τάξεως του 17% για τη γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας και του 22% για τη γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Πειραιά που πιστεύουν ότι οι γραμμές χρειάζονται βελτιώσεις από άποψη άνεσης. Η περίπτωση του ταχυπλόου λαμβάνει αποδοχής ως προς το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό σε ποσοστό 59%. Να σημειώσουμε βέβαια ότι στα ταχύπλοα όλοι καταλαμβάνουν αριθμημένες θέσεις αεροπορικού τύπου.

Στο ζήτημα της συχνότητας των δρομολογίων η γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας δεν φαίνεται να αντιμετωπίζει ιδιαίτερο πρόβλημα, καθώς το 52% ήταν ικανοποιημένο, σε αντίθεση με τη γραμμή του Πειραιά που σε ποσοστό 35%, εκφράζει την άποψη ότι χρειάζεται βελτιώσεις ενώ σε αντίστοιχο ποσοστό τη κρίνει «μέτρια». Αξίζει να αναφέρουμε ότι και στις δυο περιπτώσεις υπάρχει ένα σημαντικό ποσοστό που κρατά τις επιφυλάξεις του. Στο ίδιο κλίμα με αυτό της γραμμής των Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων της Ραφήνας κινείται και η περίπτωση των Ε/Γ ταχυπλόων της ίδιας γραμμής με το 50% να βρίσκεται ικανοποιημένο και ένα 17% να θεωρεί ότι μπορεί να υπάρχει τακτικότερη σύνδεση. Σ' αυτό το σημείο βέβαια θα πρέπει να σχολιάσουμε το γεγονός ότι παλαιότερα τα καταμαράν πραγματοποιούσαν και 3 δρομολόγια για Ραφήνα, σε αντίθεση με σήμερα που δρομολογούνται το πολύ 2 φορές και όχι όλες τις ημέρες της εβδομάδας.

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στο οποίο κλήθηκαν να απαντήσουν τα μέλη των ομάδων ήταν αυτό της ασφάλειας. Και στις δυο περιπτώσεις οι χρήστες φαίνονται ικανοποιημένοι, με τη γραμμή του Πειραιά να συγκεντρώνει υψηλά ποσοστά καθώς το 77% θεωρεί τη γραμμή «καλή» και «άριστη», ενώ δεν βρέθηκε κάποιος να θεωρεί ότι

χρειάζεται βελτιώσεις, και τη γραμμή της Ραφήνας να ικανοποιεί το 61%, με το 13% όμως να θεωρεί ότι μπορεί να είναι και καλύτερη. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι στη περίπτωση της γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας υπάρχει ένα ποσοστό 9% που αδιαφορεί για το συγκεκριμένο παράγοντα, στοιχείο που δεν ήταν αναμενόμενο. Να σημειώσουμε ότι στη περίπτωση του ταχυπλόου το επιβατικό κοινό φαίνεται «διαταραγμένο», καθώς το 33% κρίνει τη γραμμή «καλή», το 17% τη κρίνει «άριστη» ενώ ένα άλλο 33% κρίνει τη γραμμή «μέτρια», και ένα 17% θεωρεί ότι χρειάζονται βελτιώσεις. Φαίνεται ότι υπάρχει μια διασπορά απόψεων με τους περισσότερους όμως να πιστεύουν ότι η εν λόγω γραμμή είναι «καλή» από άποψη ασφάλειας. να

Στα ανωτέρω ποιοτικά χαρακτηριστικά οι ερωτηθέντες της γραμμής της Σύρου θεωρούν κατά κύριο λόγο ότι η γραμμή χρειάζεται βελτιώσεις από άποψη χρόνου, άνεσης και συχνότητας δρομολογίων. Η μια ώρα που απαιτείται, τα παλαιά πλοία και τα δυο δρομολόγια την εβδομάδα, που πραγματοποιούν τα τοπικά δρομολόγια δε φαίνεται να ικανοποιούν τους χρήστες σε ποσοστό 53%, 60%, 33% αντίστοιχα για τον κάθε παράγοντα και να θεωρούν ότι η γραμμή απαιτεί βελτιώσεις και εκσυγχρονισμό. Όσον αφορά στην ασφάλεια, το επιβατικό κοινό κρατά τις επιφυλάξεις του και το 47% τη κρίνει «μέτρια», ενώ και εδώ υπάρχει ένα ποσοστό της τάξεως του 33% που θεωρεί ότι πρέπει να βελτιωθεί και σ' αυτό το τομέα η γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Σύρου με τις τοπικές διασυνδέσεις. Τέλος, δε βρέθηκε κανένας που να θεωρεί κάποια πτυχή «άριστη».

Αναφορικά με τις γραμμές Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας και Τήνου - Πειραιά οι απόψεις ταυτίζονται με αυτές των πρακτόρων καθώς και οι ίδιοι θεωρούν ότι παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες. Αναφορικά με τη γραμμή της Σύρου και οι ίδιοι εκφράζουν την άποψη ότι θα πρέπει να υπάρξουν βελτιώσεις αναφορικά με την συχνότητα και τη διάρκεια του ταξιδιού.

Σχετικά με την εικόνα του λιμανιού η πρώτη ομάδα χρηστών της έρευνας (Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Ραφήνας) πιστεύουν ότι το λιμάνι διαθέτει μια «μέτρια» εικόνα, σε ποσοστό 48%, ενώ σημαντικό είναι και το ποσοστό που τη βρίσκει «κακή» (26%). Αντίθετα τα μέλη της δεύτερης ομάδας (Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου – Πειραιά) θεωρούν το λιμάνι «καλό» σε αντίστοιχο ποσοστό που τα μέλη της πρώτης ομάδας το κρίνουν «μέτριο» (48%). «Κακό» το βρίσκει το 13% της δεύτερης ομάδας. Να σημειώσουμε ότι τα μέλη του δείγματος των ταχυπλόων δεν χρησιμοποιούν το ίδιο λιμάνι με τους ανωτέρω αν και αυτοί κρίνουν την

εικόνα του μέσα λιμανιού ως «καλή» σε ποσοστό 50%.

Τα μέλη του δείγματος της Σύρου, θεωρούν την εικόνα του λιμανιού ως «μέτρια», ενώ το 33% τη κρίνει ως «κακή». Τέλος υπάρχει και ένα ποσοστό της τάξεως του 20% που τη θεωρεί καλή.

Όπως και ο ντόπιος πληθυσμός του νησιού, οι οποίοι έχουν αρνητική άποψη για το «Έξω Λιμάνι» της Τήνου, έτσι και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες θεωρούν την εικόνα του λιμανιού κακή, επισημαίνοντας ότι θα πρέπει να ολοκληρωθεί ορθά το λιμάνι προκειμένου να αναπτυχθεί περαιτέρω και το ίδιο το νησί αλλά και οι υποδομές του.

Όσον αφορά στο κόστος των εισιτηρίων από τη πλευρά των επιβατών έχουν προκύψει αντίθετα αποτελέσματα. Το 70% των συμμετεχόντων στην έρευνα από τη γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας θεωρεί λογικό το αντίτιμο που πρέπει να καταβάλει για τη μετάβαση του στην ηπειρωτική Ελλάδα, σε αντίθεση με το 70% των συμμετεχόντων της γραμμής του Πειραιά που το κρίνει ως υψηλό. Άποψη που συμμερίζονται και οι χρήστες των ταχυπλόων σε ποσοστό 75%. Σχετικά με τα οχήματα υπήρξε μια κοινή γραμμή, καθώς η πλειοψηφία θεωρεί ότι η τιμή είναι υψηλή σε ποσοστό 59% για τη γραμμή της Ραφήνας και στο εντυπωσιακό ποσοστό του 91% για τη γραμμή του Πειραιά. Σε καμία περίπτωση δεν βρέθηκε κάποιος που να θεωρεί τη τιμή χαμηλή.

Όπως και στις άλλες περιπτώσεις έτσι και στη Σύρο, η τιμή του εισιτηρίου των επιβατών κρίθηκε λογική από το 83% των ερωτηθέντων και το κόμιστρο των οχημάτων υψηλό (63%). Και εδώ δεν βρέθηκε κάποιος που να θεωρεί τις τιμές χαμηλές.

Από την πλευρά τους οι πράκτορες εξέφρασαν την ίδια άποψη, δηλαδή του λογικού αντιτίμου και για τις δυο γραμμές Πειραιά και Ραφήνα, εξαιρουμένης της γραμμής του Ε/Γ Τ/Χ για τη περίπτωση των επιβατών και την ίδια υψηλή τιμή για το εισιτήριο των οχημάτων σε ποσοστό 50%. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι ενώ δεν βρέθηκε κάποιος από τους χρήστες που να θεωρεί την τιμή για τα οχήματα χαμηλή από τη πλευρά των πρακτόρων υπήρξε και ποσοστό 17% που τη θεωρεί χαμηλή.

Τέλος, αφήσαμε τα κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά των ομάδων χρηστών των δυο γραμμών στα οποία παρατηρούμε ότι στην ομάδα χρηστών Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας, το γυναικείο φύλο υπερέχει του ανδρικού σε αντίθεση με τις υπόλοιπες ομάδες που υπερέχει το ανδρικό. Όσον αφορά στις ηλικιακές ομάδες, στην πρώτη ομάδα οι περισσότεροι ήταν στην δεκαετία «21-30» και ακολουθούσε η ηλικιακή ομάδα «31-40».

Στη δεύτερη ομάδα χρηστών (Πειραιά) η πλειοψηφία ανήκε στην ηλικιακή κατηγορία «31-40» και ακολουθούσε η δεκαετία «21-30». Και στις δυο περιπτώσεις το 17% ήταν μεταξύ 41 έως 50 ετών και το 9% 51 έως 60 ετών. Επίσης ένα μικρό ποσοστό ήταν άνω των 61 (9%) και στη περίπτωση της γραμμής τους Πειραιά υπήρξε και ένα ελάχιστο ποσοστό κάτω των 20 ετών(4%). Οι λαμβάνοντες μέρος στην έρευνα για τη γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Ραφήνας, από πλευράς επαγγέλματος ήταν ιδιωτικοί υπάλληλοι σε ποσοστό 35%, ενώ ακολουθήσαν οι ελεύθεροι επαγγελματίες(22%),οι δημόσιοι υπάλληλοι και οι φοιτητές σε ίδιο ποσοστό(13%). Στη γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Πειραιά, οι περισσότεροι ήταν δημόσιοι υπάλληλοι (30%) με τους ιδιωτικούς υπαλλήλους να έπονται σε ποσοστό 22% όπως και οι συνταξιούχοι(22%), χωρίς ωστόσο να δικαιολογείται από τις ηλικιακές ομάδες. Τέλος, όσον αφορά στην εισοδηματική κατάσταση διαπιστώνεται ότι σε ποσοστό 70% στη κάθε γραμμή ανήκουν στη μεσαία κατάσταση.

Αναφορικά με τη γραμμή Ε/Γ Τ/Χ Τήνου - Ραφήνας, ο ανδρικός πληθυσμός υπερίσχυσε με 67% ενώ ηλικιακά το δείγμα των χρηστών κατά 50% ανήκε στην ηλικιακή ομάδα «31-40», το 25% στη δεκαετία «41 – 50» και το 17% στα 21 έως 30. Επαγγελματικά το 58% ανήκε στο δυναμικό των ιδιωτικών επιχειρήσεων, το 17% στους δημόσιους υπαλλήλους και ελεύθερους επαγγελματίες. Τέλος, η εισοδηματική κατάσταση ορίστηκε και εδώ ως μεσαία, ενώ εδώ υπήρχε και ένα 8% που κατατάσσεται στην υψηλή κατάσταση, κάτι που δεν παρατηρήθηκε στις άλλες περιπτώσεις.

Η γραμμή Ε/Γ – Ο/Γ Τήνου - Σύρου συγκέντρωσε μεγαλύτερα ποσοστά γυναικών (60%), ενώ ηλικιακά σε αντιστοιχία με τη γραμμή του Πειραιά το μεγαλύτερο ποσοστό ανήκε στην ομάδα «31 - 40» κατά 47% με αμέσως επόμενη την ομάδα των «41-50» (27%). Όσον αφορά στο επάγγελμα το 53% εργαζόταν στον ιδιωτικό τομέα, το 27% ήταν ελεύθεροι επαγγελματίες, ενώ το 20% δημόσιοι υπάλληλοι. Σε σχέση με τα εισοδήματα, το 87% ανήκε στην μεσαία εισοδηματική κατάσταση, το 7% στη χαμηλή και υπήρχε και εδώ ένα ποσοστό της τάξεως του 6% που κατέτασσε τον εαυτό του στην κατηγορία του υψηλού εισοδήματος.

6.2 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η υλοποίηση της συγκεκριμένης μελέτης και η διεξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με τη λειτουργικότητα της υποστηρίζουν τη χρησιμότητα της και μας οδηγούν στο

γεγονός ότι η γραμμή της Τήνου είναι μια αναπτυσσόμενη γραμμή παρά την κατάσταση που υπάρχει στην Ελλάδα και φαίνεται ότι είναι μια γραμμή που δεν έχει πληγεί τόσο όσο άλλες στο Αιγαίο παρά την κατάσταση στην ακτοπλοΐα, αναφορικά με τη σύνδεση της με την ηπειρωτική Ελλάδα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι πρόσφατα ανακοινώθηκε η δρομολόγηση ενός ακόμη πλοίου, το «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ της εταιρείας VENTOURIS S.A. στη γραμμή Ραφήνα – Άνδρος – Τήνος – Μύκονος. Επομένως, γίνεται κατανοητό ότι αποτελεί μια γραμμή με ενδιαφέρον και από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά και των τουριστών. Αναφορικά με τη γραμμή της Σύρου, θεωρούμε ότι υπάρχουν αρκετά περιθώρια βελτίωσης.

Οι εκτιμήσεις για το μέλλον βέβαια εκτιμάται ότι είναι θετικές, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ελληνική οικονομία δείχνει σημάδια βελτίωσης, στοιχείο που φυσικά θα επηρεάσει και το τομέα της ακτοπλοΐας σύμφωνα με την έρευνα της XRTC Business Consultants με επακόλουθο τις προοπτικές βελτίωσης της κατάστασης και περαιτέρω ανάπτυξης και του νησιού της Τήνου. Μερικές από αυτές είναι η κατασκευή υδατοδρομίου, η ολοκλήρωση του λιμανιού ακόμα και το ηλεκτρονικό εισιτήριο που αναμένεται να μειώσει τους χρόνους επιβίβασης του επιβατικού κοινού με τη παροχή ποιοτικότερων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Φυσικά η ολοκλήρωση του λιμανιού και του χερσαίου τμήματος αυτού θα βελτιώσει τη κατάσταση αλλά και η εφαρμογή του συστήματος Hub and Spoke (σύστημα ανταποκρίσεων), είναι ένα θέμα συζήτησης σήμερα για τη βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου.

Η δημιουργία υδατοδρομίου αποτελεί μια θετική ανάπτυξη για τα νησιά, λαμβανόμενης υπόψη και τη κατάσταση των λιμανιών, τα περισσότερα εκ των οποίων μάλλον δυσκολεύουν παρά διευκολύνουν τη κατάσταση, όπως συμβαίνει και στη περίπτωση του λιμανιού της Τήνου.

Η Τήνος θα είναι το πρώτο κυκλαδίτικο νησί που θα αποκτήσει υδατοδρόμιο καθώς έχει ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός παραχώρησης χώρου για υδατοδρόμιο. Να σημειώσουμε ότι θα είναι το πρώτο νησί στις Κυκλάδες που ολοκλήρωσε τις διαδικασίες για υδατοδρόμιο και ακολούθησε τον δρόμο της επιλογής αναδόχου επενδυτή, ο οποίος θα αναλάβει εξ αρχής την υποβολή αίτησης για αδειοδότηση, θα κατασκευάσει το υδατοδρόμιο και στη συνέχεια θα αναλάβει ως Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου και το Δημοτικό Λιμενικό ταμείο της Τήνου & Άνδρου δεν επιβαρύνεται με οποιοδήποτε κόστος.

Να αναφέρουμε ότι ανάδοχος της διαδικασίας ορίστηκε η εταιρεία «Υδατοδρόμιο Τήνου ΙΚΕ» θυγατρική εταιρεία της Υδροπλάνα Ελλάδας Α.Ε/ Hellenic Seaplanes S.A..

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας που έχει αναλάβει την κατασκευή, Νικόλας Χαραλάμπους αναφέρει: «Η Τήνος είναι ένας από τους σημαντικότερους προορισμούς με πολλούς επισκέπτες και αυξημένο τον θρησκευτικό τουρισμό που πολύ σύντομα θα αποκτήσει διασύνδεση με όλη την Ελλάδα μέσω των υδροπλάνων. Η δημιουργία δικτύου υδατοδρομίων και ανάπτυξη συγκοινωνιών με υδροπλάνο στη Ελλάδα είναι πλέον δεδομένη και θα προσπαθήσουμε να καλύψουμε όλους τους πιθανούς προορισμούς, οι οποίοι θα οδηγήσουν και στην προώθηση του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Στοχεύουμε σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό ανάπτυξης δικτύου υδατοδρομίων όπου θα δώσει μια νέα πνοή στην διασύνδεση της Τήνου με την υπόλοιπη Ελλάδα».

Το υδατοδρόμιο θα προσφέρει μια γρήγορη και άνετη εναλλακτική λύση, θα εντείνει τον ανταγωνισμό με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και τέλος δεν απαιτεί έργα υποδομής που βλάπτουν το τοπίο και που είναι στις περισσότερες περιπτώσεις είναι αντιπαραγωγικά και αντιπεριβαλλοντικά. Επιπλέον, θα συνεισφέρει στην οικονομική ανάπτυξη, αφού θα απασχολήσει εργατικό δυναμικό για υπηρεσίες εδάφους και θα βοηθήσει στην ανάπλαση της περιοχής δημιουργίας του και θα μειωθεί η εξάρτηση του ΥΠ.Ε.Ν.

Επιπλέον, με την ολοκλήρωση του προστατευτικού λιμενοβραχίονα της Τήνου αναμένεται να βελτιωθεί η κατάσταση αναφορικά με τη προσέγγιση των πλοίων σε περιπτώσεις έντονων καιρικών φαινομένων, και της εκβάθυνσης του βυθού αναμένεται να αυξηθεί η κίνηση των επιβατών προς τη Τήνο, καθώς θα είναι πλέον δυνατή η προσέγγιση στο λιμάνι μεγάλων πλοίων αλλά και κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον, θα είναι δυνατή η ταυτόχρονη εξυπηρέτηση περισσότερων πλοίων και επομένως η ανάπτυξη του τουρισμού και του νησιού.

Ένα άλλο θέμα όμως που θα πρέπει να βελτιωθεί είναι το χερσαίο τμήμα του λιμανιού, καθώς δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί. Αν και έχουν τοποθετηθεί πινακίδες οδικής κυκλοφορίας κατόπιν μελέτης ειδικών συγκοινωνιολόγων, πλήθος Τηνίων πολιτών αλλά και επισκεπτών δυσκολεύονται να ακολουθήσουν τα σήματα και δεν είναι μάλιστα λίγες οι φορές που οδηγοί παραβιάζουν τα σήματα οδικής κυκλοφορίας, όπως ανέφεραν και οι πράκτορες κατά τη διάρκεια της συνέντευξης.

Έντονος λόγος γίνεται τελευταία για την καθιέρωση του e- ticket στα πρότυπα του ηλεκτρονικού boarding pass των αεροπορικών εταιρειών και την ακτοπλοΐα, στοιχείο που θα επηρεάζει τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου και αναμένεται να βελτιώσει τη κατάσταση στην ακτοπλοΐα. Σύμφωνα με το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, στο πλαίσιο της τόνωσης του ακτοπλοϊκού προϊόντος για τον Έλληνα και ξένο τουρίστα και τον νησιώτη που μετακινείται για να κάνει τις δουλειές του, αλλά και της απλούστευσης των γραφειοκρατικών διαδικασιών, το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, σε συνεργασία με το υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, πρόκειται να καθιερώσει το ηλεκτρονικό εισιτήριο. «Χρειάζεται ένας εξορθολογισμός της ακτοπλοΐας με γνώμονα τον σεβασμό των αναγκών των νησιωτών, ο οποίος θα γίνει σε ένα πλαίσιο αναθεώρησης των όσων ίσχυαν μέχρι σήμερα. Πρέπει να σκεφτόμαστε έξω από τα καθιερωμένα, δημιουργικά Το e-ticket είναι μια υπηρεσία που θα διευκολύνει τον επιβάτη στις συναλλαγές του και θα απλοποιήσει το σύστημα κρατήσεων και τις μετακινήσεις του με πλοίο», δηλώνει ο Υ.ΝΑ. και συνεχίζει: «Τουρίστες, αλλά και κάτοικοι των νησιών που χρησιμοποιούν πολύ συχνά την ακτοπλοΐα θα μπορούν πλέον με μεγαλύτερη άνεση να βγάζουν εισιτήρια, καθώς θα μπορούν να χρησιμοποιούν τα έξυπνα κινητά τους».

Το σύστημα αυτό, θα προσφέρει στους ταξιδιώτες τη δυνατότητα να κάνουν «online booking» εισιτηρίων, ενώ η έκδοση παραστατικών για επιβάτες, αγαθά και οχήματα θα γίνεται επίσης ηλεκτρονικά. Το επιβατηγό κοινό θα μπορεί ως εκ τούτου να κάνει κράτηση μέσω ενός υπολογιστή, λάπτοπ, τάμπλετ ή έξυπνου κινητού με το πάτημα λίγων κουμπιών. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας θα λαμβάνουν στη συσκευή τους τον κωδικό του εισιτηρίου τους, αποφεύγοντας τη χρονοβόρα διαδικασία της μετάβασης σε τουριστικό πρακτορείο. Επιπλέον, το εισιτήριο θα ελέγχεται ηλεκτρονικά κι έτσι δεν θα είναι αναγκασμένοι να το κρατούν στα χέρια τους.

Τελευταία πολύ λόγος έχει γίνει για το σύστημα Hub and Spoke (σύστημα ανταποκρίσεων), δηλαδή ένα εναλλακτικό σύστημα διανομής σε σχέση με τη παραδοσιακή μέθοδο απευθείας διασύνδεσης πολλών διαφορετικών προορισμών σε νησιά κομβικών γραμμών και ακτινωτών συνδέσεων αλλά και παράλληλα συνδιασμό άλλων μεταφορικών μέσων, στοιχείο που δύναται να βελτιώσει τη σύνδεση με τη πρωτεύουσα του Νομού, την Ερμούπολη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γεωργαντόπουλος Ελ. – Βλάχος Γ.Π, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Β' Έκδοση, εκδόσεις Τζέι και Τζέι, Ελλάς – Πειραιάς 2003
- Γουλιέλμος Αλ. – Σαμπράκος Ε., «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», , εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002
- Γραμματικόπουλος Σ., «Ανάλυση του υποκλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας», Πειραιάς 2008
- Γράτσιος Γ., Παρουσίαση στην Ημερίδα Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτική Πολιτικής και Περιφέρειας Αιγαίου με θέμα «Ακτοπλοϊκό δίκτυο στις Κυκλάδες- Προβλήματα και Προοπτικές ανάπτυξης», Νάξος 5/4/2014
- Εθνική Τράπεζα, κλαδική μελέτη «Οι χαμηλές τιμές πετρελαίου, ανάσα για την ακτοπλοΐα», Αθήνα 2009
- Ε.Ε.ΣΥ.Μ –Σ.Ε.Ε.Ν.-Ε.ΔΙ.ΝΑ.Λ.Ε, Ημερίδα με θέμα «Κρίσιμες ώρες για την ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών», Φεβρουάριος 2014
- Ελληνική Στατιστική Αρχή
- Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας, «Προτάσεις για βιώσιμη και ανταγωνιστική Ελληνική ακτοπλοΐα», 2009
- Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (www.shortsea.gr)
- Ετήσια έκθεση του Lloyd's Register – Fairplay, 2012
- Κρασανάκη Α.Γ, «Ναυτική Ιστορία Ελληνικού Έθνους», Αθήνα 2008
- Κυριακόπουλος Σ., «Αρχές τουρισμού και τουριστική πολιτική», Πειραιάς 2011
- Ματσούκης Ε., « Σχεδιασμός των Μεταφορών και στοιχεία Σιδηροδρομικής», Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Β' έκδοση, 2002
- Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α'261/3.10.1973)
- 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)
- Νόμος 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 102/29.4.2013)
 - Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (τελευταία επισκεψιμότητα:15/10/2014)
 - Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας (τελευταία επισκεψιμότητα:15/10/2014)
 - Παρδάλη Α., «Λιμενική Βιομηχανία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1999
 - Σαμπράκος Ε., «Μεταφορές και Τουρισμός 3η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών», επιμέλεια έκδοσης Σαμπράκος Ε., Πειραιάς 1999
 - Σαμπράκος Ε, «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», Β' έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2001
 - Σαμπράκος Ε., «Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές», Β' Έκδοση, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2008
 - Σαμπράκος Ε., Λιάπης Π., Ρήγας Κ., «Η Ευρωπαϊκή Εμπειρία σε Θέματα Οργάνωσης και Χρηματοδότησης Άγονων Γραμμών», Μελέτες προς τιμή του καθηγητού Θ.Α. Σκούντζου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς,2005
 - Σταματέλος Α, «Οι επιπτώσεις στην ελληνική ακτοπλοΐα από την άρση του cabotage και το ζήτημα των άγονων γραμμών», Πειραιάς 2009
 - Τσιώτσης Γεώργιος – Σπύρος, «Η Κοινή Πολιτική Θαλάσσιων Μεταφορών: Ελληνικές Θέσεις, Αντιδράσεις και Εξελίξεις στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Πανεπιστήμιο Αιγαίου
 - Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (τελευταία επισκεψιμότητα:20/10/2014)
 - Υπουργική Απόφαση 3323.1/01/2006 «Τροποποίηση - Συμπλήρωση της υπ' αριθμ.3323.1/01/05/ 26.5.2005 Απόφασης «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου (Β' 718)». (ΦΕΚ Β' 556/4.5.2006)
 - Χαρλαύτη Τζελίνα, «Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος – 20ος αιώνας»,

εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2001

- Χιώνη Α., «Μελέτη επισκευής υφάλων και εξάλων κατασκευών Λιμένα Τήνου», 2013
- Χλωμούδης Κ., Λεκάκκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ε., Συριόπουλος Θ., Τζαννάτος Ε., «Μεταφορές Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά», Εκδόσεις Παπαζήση, 2007
- Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο/ Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες: Όνειρο μεμένο στο Μουράγιο, 2006
- Chlomoudis C. I., Pallis P.L., Papadimitriou S., Tzannatos E.S. (2007) “The liberalization of marinetime transport and the island regions in E.U. Evidence of Greece.” European Transport/Transporti
-
-
- Europei 37.15 December 2007
- ICAP, κλαδική μελέτη «Ελληνική επιβατηγός ναυτιλία», Αθήνα 2010
- Lekakou Maria, Papandreou Nicholas, Stergiopoulos George, «Setting Foundations For Coastal Shipping Policy: The Case of Greece», 2002
- Lekakou Maria B., «The eternal conundrum of Greek coastal shipping», 2007
- Polemis Spyros M., “The History of Greek Shipping”
- Sturmey S.G. – Panagakos G. – Psaraftis H., «Institutional and Socieconomic Issues in Greek Ferry Services», Second European Research Roundtable Conference of Shortsea Shipping, Athens 1994
- Xrtc Business Consultants, ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας 2010
- Xrtc Business Consultants ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας , Αθήνα 2013
- Xrtc Business Consultants, ετήσια μελέτη ελληνικής ακτοπλοΐας Αθήνα 2014
- Βαρλάμη Τ., «Νομοθετήματα επιδοτούμενων δρομολογίων», 23/7/2014, <http://www.koinignomi.gr/news/politiki/2014/07/23/nomothetimata->

[epidotoymenwn-dromologion.html](http://www.epidotoymenwn-dromologion.html)

- Σακέλλης Μ. «Προστασία στην ακτοπλοΐα», 26/8/2014, <http://www.portnet.gr/eidiseis-nautilia/17371-m-sakellis-prostasia-stin-aktoploia.html>
- Σακέλλης Μ., Ομιλία στην εκδήλωση του ΕΣΥΜ με θέμα «Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών», 17/3/2014, <http://www.capital.gr/news.asp?id=1976723>
- Σακέλλης Μ. Ομιλία στο "The Posidonia Sea Tourism Forum" <http://www.ellinikiaktoploia.net/nono/4125--qthe-posidonia-sea-tourism-forumq.html> , 17/3/2013 (τελευταία επίσκεψη 25/9/2014)
- Τσαμόπουλος Μηνάς, «Καθιερώνεται το e-ticket στην ακτοπλοΐα» ,15/9/2014 , <http://www.nautilia.gr/forum/archive/index.php?t-55706.html>
- <http://www.nautilia.gr/forum/archive/index.php?t-55706.html> (τελευταία επίσκεψη 20/9/2014)
- «Τα αποτελέσματα της διημερίδας «Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες Βορείου Αιγαίου», <http://naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=7658&lang=http://www.nautilia.gr/forum/archive/index.php?t-55706.html&cat=23> (Τελευταία επίσκεψη 15/10/2014)
- <http://www.unwto.org/facts/menu.html> (τελευταία επίσκεψη 20/9/2014)
- <http://www.fastferries.com.gr/el/route-table> (τελευταία επίσκεψη 20/9/2014)
- <http://www.bluestarferries.gr/site/content.asp?sel=695&loc=1&query> (τελευταία επίσκεψη 22/9/2014)
- <http://goldenstarferries.gr/superferryII.php> (τελευταία επίσκεψη 22/9/2014)
- <http://www.nel.gr/routes/dromologia/syros-thnos-andros.html> (τελευταία επίσκεψη 22/9/2014)
- <http://www.seajets.gr/hm/Στόλος> (τελευταία επίσκεψη 23/9/2014)
- <http://www.vesselfinder.com/el/vessels/> (τελευταία επίσκεψη 23/9/2014)
- www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25199 (τελευταία επίσκεψη 15/10/2014)
- <http://www.e-nautilia.gr/boutia-nautiliako-sunallagma/> (τελευταία επίσκεψη 15/10/2014)

- <http://www.capital.gr/news.asp?id=1976723> (τελευταία επίσκεψη 20/09/2014)
- http://www.nautilia.gr/new/site/index.php?option=com_content&view=article&id=1193:-nautiliagr-&catid=58:2010-10-14-19-45-07&Itemid=106 (τελευταία επίσκεψη 5/10/2014)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Πανεπιστήμιο Πειραιά

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ

ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

1. Φύλο:

Άνδρας	
Γυναίκα	

2. Η ηλικία σας είναι:

Κάτω από 20 ετών	
21-30 ετών	
31-40 ετών	
41-50 ετών	
51-60 ετών	
Πάνω από 61 ετών	

3. Το επάγγελμά σας είναι:

Υπάλληλος δημοσίου τομέα	
Υπάλληλος ιδιωτικού τομέα	
Ελεύθερος επαγγελματίας	
Φοιτητής/Σπουδαστής	
Συνταξιούχος	
Άλλο	

4. Ποια είναι η εισοδηματική σας κατάσταση;

Υψηλή	
Μεσαία	
Χαμηλή	

5. Είστε μόνιμος κάτοικος Τήνου :

Ναι	
Όχι	

6. Λόγος ταξιδιού:

Επαγγελματικός	
Οικογενειακός - προσωπικός	
Ιατρικοί	
Διακοπές οργανωμένες από πρακτορείο	
Διακοπές μη οργανωμένες	
Σπουδές	
Άλλος	

7. Πόσο συχνά ταξιδεύετε / χρησιμοποιείτε τη εν λόγω γραμμή ;

Περισσότερες από μια φορά την εβδομάδα	
Μια φορά τη βδομάδα	
Μια φορά στις 15	
Μια φορά το μήνα	
Μια φορά το δίμηνο	
Μια φορά το εξάμηνο	
Λιγότερο από μια φορά το εξάμηνο	

8. Βαθμολογίστε τους παράγοντες που επηρέασαν την απόφασή σας να επιλέξετε τη συγκεκριμένη γραμμή

	Πάρα πολύ	Πολύ	Αρκετά	Μέτρια	Λίγο
Χρόνου ταξιδιού	5	4	3	2	1
Ώρα αναχώρησης	5	4	3	2	1
Άνεσης ταξιδιού	5	4	3	2	1
Ασφάλειας ταξιδιού	5	4	3	2	1
Κόστους ταξιδιού	5	4	3	2	1
Προορισμός	5	4	3	2	1
Συχνότητα δρομολογίων	5	4	3	2	1

9. Πως κρίνετε τη γραμμή από άποψη....**A. Χρόνου**

Χρειάζεται βελτιώσεις	
Αδιάφορη	
Μέτρια	
Καλή	
Άριστη	

B. Άνεσης

Χρειάζεται βελτιώσεις	
Αδιάφορη	
Μέτρια	
Καλή	
Άριστη	

Γ .Συχνότητα Δρομολογίων

Χρειάζεται βελτιώσεις	
Αδιάφορη	
Μέτρια	
Καλή	
Άριστη	

Δ. Ασφάλειας

Χρειάζεται βελτιώσεις	
Αδιάφορη	
Μέτρια	
Καλή	
Άριστη	

10. Πως αξιολογείτε την συνολική εικόνα του λιμανιού;

Πολύ καλή	
Καλή	
Μέτρια	
Κακή	

11. Πως κρίνετε την τιμή του εισιτηρίου;

Για τους επιβάτες;

Υψηλή	
Λογική	
Χαμηλή	

Για το όχημα;

Υψηλή	
Λογική	
Χαμηλή	

12. Ελεύθερο κείμενο. Σχολιάστε την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου

Ευχαριστούμε πολύ για το χρόνο σας και καλό ταξίδι!

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ –ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΝΟΥ

ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:

1. Φύλο:

Άνδρας	
Γυναίκα	

2. Η Ηλικία σας είναι:

Κάτω από 25 ετών	
26-30 ετών	
31-35 ετών	
36-40 ετών	
41-45 ετών	
46-50 ετών	
21-55 ετών	
Πάνω από 56 ετών	

3. Κατά πόσο είναι αξιόπιστες οι Ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου:

Ραφήνα - Τήνο :

Πάρα πολύ	
Πολύ	
Αρκετά	
Μέτρια	
Λίγο	
Καθόλου	

Πειραιά – Τήνο :

Πάρα πολύ	
Πολύ	
Αρκετά	
Μέτρια	
Λίγο	
Καθόλου	

4. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών από τις Ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Τήνο θεωρείται ότι είναι:

Πάρα πολύ υψηλή	
Πολύ υψηλή	
Αρκετά υψηλή	
Μέτρια	
Μηδαμινή	

5. Πως κρίνετε την τιμή του εισιτηρίου;

Για τους επιβάτες;

Υψηλή	
Λογική	
Χαμηλή	

Για το όχημα;

Υψηλή	
Λογική	
Χαμηλή	

6. Η τιμή ανταποκρίνονται στις παρεχόμενες υπηρεσίες;

Ναι	
Όχι	

7. Ποια είναι τα προβλήματα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Τήνου:

8. Η άποψη σας για το λιμάνι της Τήνου:

9.Πως μπορεί να βελτιωθεί η ακτοπλοϊκή σύνδεση της Τήνου – προβληματισμοί :

Ευχαριστώ πολύ για το χρόνο σας!!

Πανεπιστήμιο Πειραιώς