



# ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης

Καθηγητής

Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών

ΕΜΠ



# Σύνοψη

- Θεσμικά θέματα
- Θέματα απελευθέρωσης αγοράς
- Ανανέωση στόλου
- ΚΛΠ



# Θεσμικό καθεστώς πριν την απελευθέρωση

- Πλήρης έλεγχος των πάντων από το ΥΕΝ
- Προπολεμικοί νόμοι σε ισχύ (πχ, Ν5570/32)
- Άδειες σκοπιμότητας μέσω ΓΕΑΣ
- Αδιαφανές και χωρίς αντικειμενικά κριτήρια
- Πλήρως ασύμβατο με Κοινοτική νομοθεσία
- Δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων



# Κανονισμός 3577/92

**Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992**

- **«για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)»**



# Παράταση

## ΑΡΘΡΟ 6

- 2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου [...] εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως **την 1η Ιανουαρίου 1999**.
- 3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως **την 1η Ιανουαρίου 2004**.



# Τι έγινε στα 11 χρόνια (1993-2004)

- Κάποια ανανέωση του στόλου
  - Ταχυπλοα Ε/Γ-Ο/Γ από το 1997
- 2000- Συζήτηση για αλλαγή θεσμικού πλαισίου
  - 3 ½ χρόνια πριν τη λήξη της προθεσμίας
- 2001- Νόμος 2932
  - 2 ½ χρόνια πριν τη λήξη της προθεσμίας
- 1/11/2002- εφαρμογή νωρίτερα (λόγω Ολυμπιακών αγώνων)



# Σημειώνεται οτι

- Σε κανένα σημείο του Ν2932 δεν ορίζεται η έννοια των 'ελεύθερων γραμμών'
- Ορίζονται όμως οι 'τακτικές γραμμές', σε αντιδιαστολή με τις 'γραμμές δημοσίων υπηρεσιών'.
- Πλαφόν ναύλου στην οικονομική θέση.
- Ο 2932 παρέχει –ακόμη!- στο ΥΕΝ(ΑΝΠ) σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα παρέμβασης, ακόμη και στις τακτικές γραμμές
- ΕΡΩΤΗΣΗ: Είναι ο Ν2932 πλήρως συμβατός με τον Κανονισμό 3577;



# Μερική απελευθέρωση

- Από Πειραιά, Ραφήνα, Λαύριο, κλπ
- Άρση του πλαφόν ναύλου στην οικονομική θέση, υπό προϋποθέσεις κίνησης, κλπ.
- ΟΧΙ πλήρης απελευθέρωση (με την έννοια της Αδριατικής)





# Ο διάδρομος της Αδριατικής

- Δεν υπόκειται στις διατάξεις περί ακτοπλοΐας (ούτε πριν, ούτε τώρα)
- Έχει καθεστώς πλήρους απελευθέρωσης
  - Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης και δίκτυο είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη
  - Το μόνο που απαιτείται: δήλωση του πλοιοκτήτη στο ΥΕΝ(ΑΝΠ) περί δρομολόγησης ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας (ΝΔ 288/11-11-69/άρθρο 1)



# ΣΥΓΚΡΙΣΗ 3 ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

- Πάτρα- Ancona (ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α)
- Πειραιάς- Ηράκλειο (ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α- η ίδια)
- Πειραιάς- Σίφνος (ΕΤΑΙΡΕΙΑ Β)

## ΜΕΤΡΟ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ

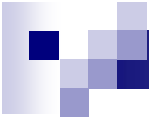
- Δίκλινη εξωτερική καμπίνα για 2 άτομα  
+ ΙΧ με επιστροφή, high season



# ΠΑΤΡΑ- ANCONA

## Καμπίνα

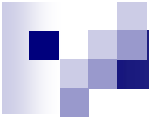
ΝΑΥΛΟΣ	ΜΙΛΙΑ	ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
€796	512	1,55



# ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ

## Καμπίνα

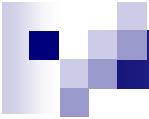
ΝΑΥΛΟΣ	ΜΙΛΙΑ	ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
€307	175	1,75



# ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΣΙΦΝΟΣ

## Καμπίνα

ΝΑΥΛΟΣ	ΜΙΛΙΑ	ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
€204	75	2,72



# Καμπίνα: Σύγκριση ναύλων (€ ανά μίλι)

Πάτρα-Ancona	1,55
Πειραιάς-Ηράκλειο	1,75 (+13%)
Πειραιάς-Σίφνος	2,72 (+75%)



# ΠΑΤΡΑ- ANCONA IX

ΝΑΥΛΟΣ	ΜΙΛΙΑ	ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
€158	512	0,31

# ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ

## ΙΧ


ΝΑΥΛΟΣ	ΜΙΛΙΑ	ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
€158,5	175	0,91



# ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΣΙΦΝΟΣ

## ΙΧ

ΝΑΥΛΟΣ	ΜΙΛΙΑ	ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ
€124 συμβατικό €131 highspeed	75	1,65 1,74



## ΙΧ: Σύγκριση ναύλων (€ ανά μίλι)

Πάτρα-Ancona	0,31
Πειραιάς-Ηράκλειο	0,91 (X3)
Πειραιάς-Σίφνος	1,65 (X5+)



# ΦΟΡΤΗΓΑ, ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ, ΚΛΤΠ

- Παρόμοια εικόνα
- Ναύλοι στην Ελλάδα αναλογικά υψηλότεροι



# ΑΦΕΛΗΣ ΕΡΩΤΗΣΗ

- **ΠΩΣ ΕΞΗΓΟΥΝΤΑΙ ΤΟΣΟ ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ;**



# ΠΟΙΟ ΑΠΟ ΤΑ 2 ΙΣΧΥΕΙ;

- Ζημιές στην Αδριατική;
- (Μεγάλα) κέρδη στο Αιγαίο;

## ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ:

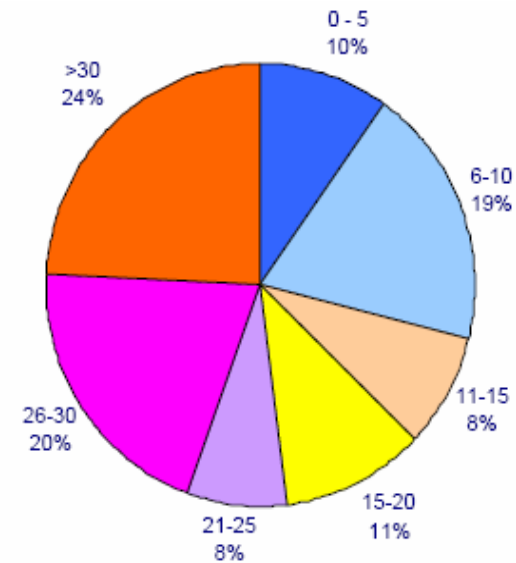
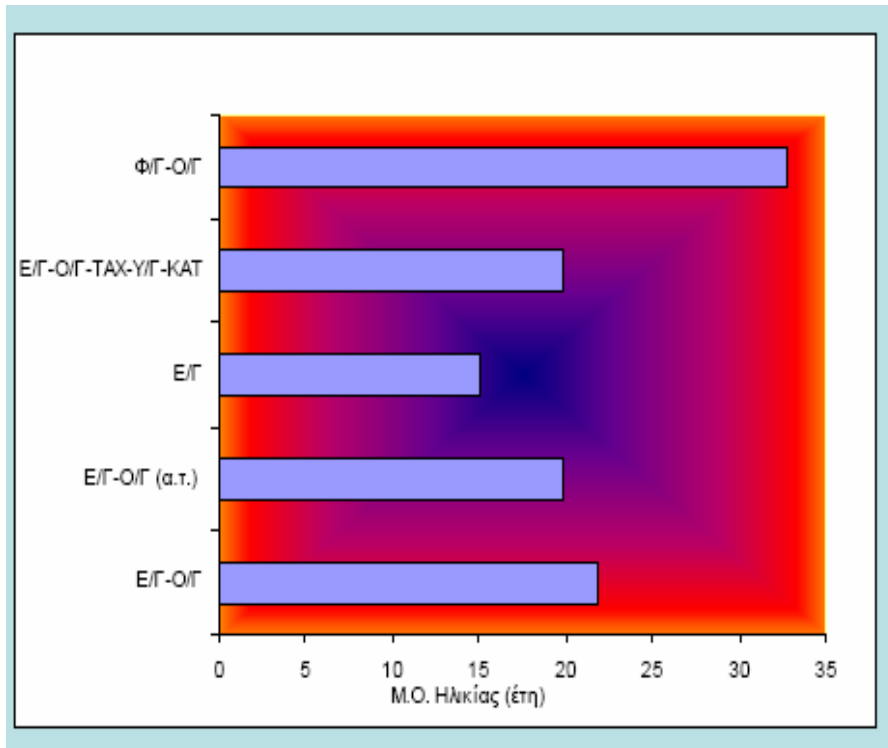
- Υπάρχει ανάγκη κρατικής παρέμβασης;
- Λειτουργεί σωστά η αγορά;
- Τι λέει η Επιτροπή Ανταγωνισμού;

# ΠΑΡΑΔΟΞΟ

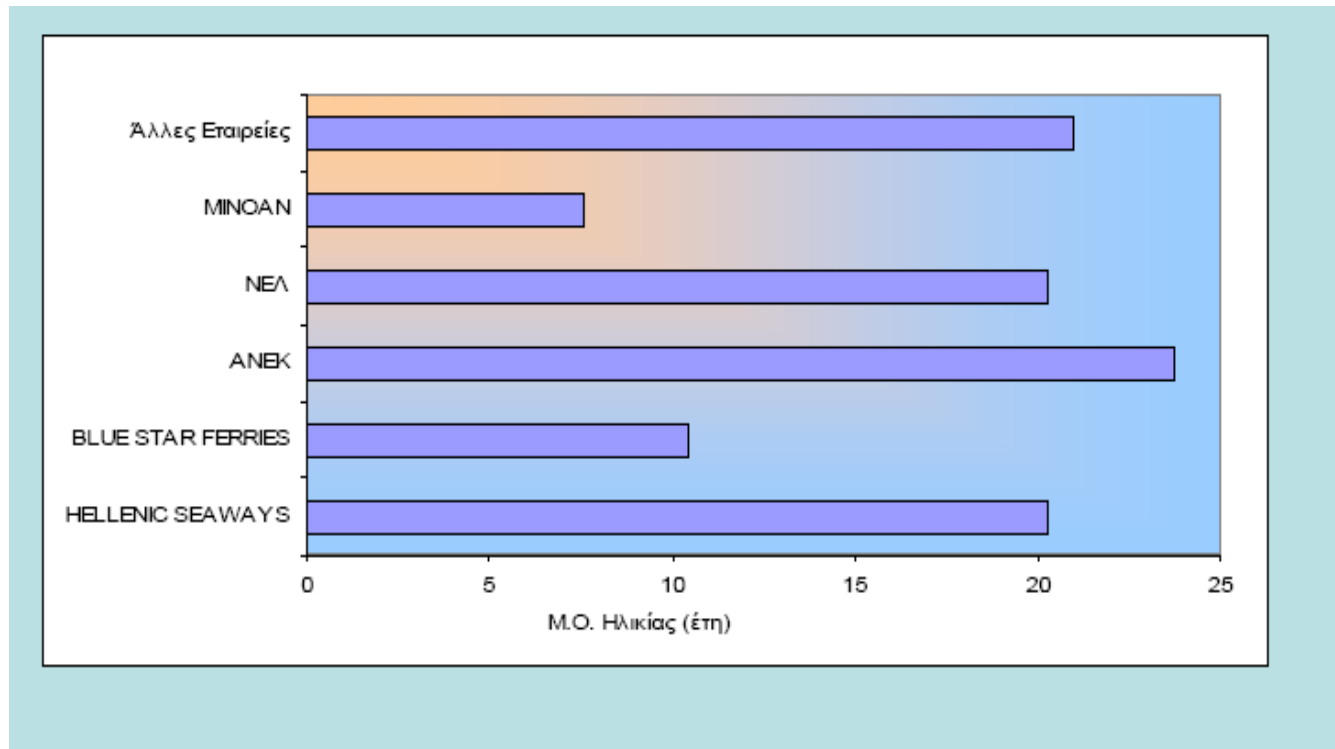
- Πολλές τιμές είναι υψηλές (και ανεβαίνουν συνεχώς)
- Πολλά πλοία είναι γερασμένα (αν και υπάρχουν και νεότευκτα)



# ΗΛΙΚΙΑ ΣΤΟΛΟΥ



# Ανά εταιρεία





# ΠΑΛΙΑ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΑ

- Γιατί να πληρώνω για το ΙΧ μου υπερπενταπλάσια τιμή (ανά μίλι) από ο,τι αν παω στην Ιταλία;
- Με μικρότερη ταχύτητα
- Με όχι τόσο καλό πλοίο





# ΜΗΠΩΣ ΦΤΑΙΝΕ ΤΑ ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ;

- Η, η κατάργησή τους το 2006;
- Λίγες διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας έχουν προκαλέσει **χειρότερη παραπληροφόρηση**
- Αντικείμενο σφοδρής **πολιτικής εκμετάλλευσης**, εμπόδιο για ορθολογική αντιμετώπιση («πολιτικό κόστος»)

# ΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ

- ΠΡΙΝ ΤΟ Ν2932: **35 έτη** (μετά το ναυάγιο του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ- 1966)
- **ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**
  
- Ν2932: μείωση στα **30 έτη** (με σταδιακή εφαρμογή μέχρι το 2008)
  - Διάταξη στα απόνερα του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ (26/9/2000)
- ΠΔ124/2006: κατάργηση ορίων ηλικίας και υπαγωγή στη συμφωνία της Στοκχόλμης

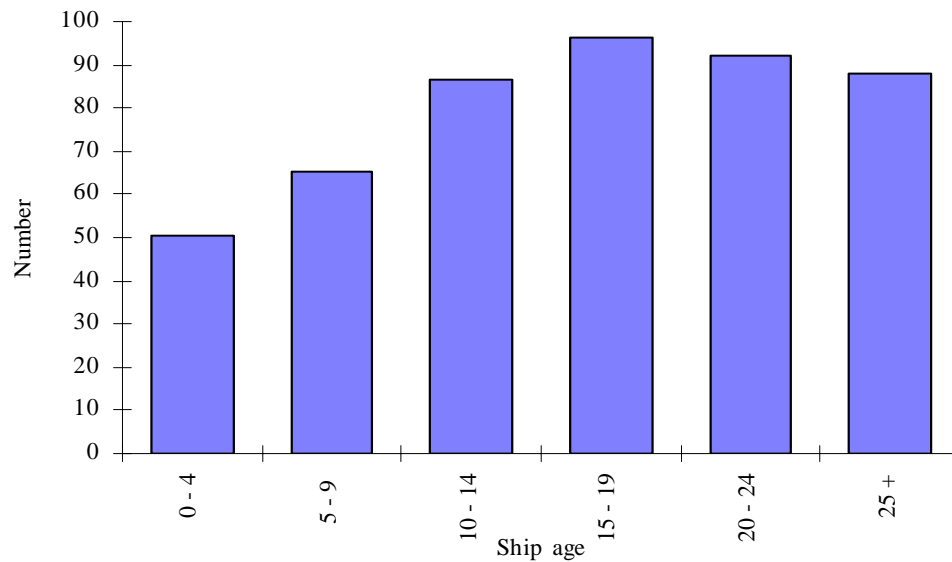


## ΣΤΗΝ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΥΡΩΠΗ (περιλαμβανομένης και της Αδριατικής)

- Δεν υπάρχουν όρια ηλικίας
- Μέση ηλικία μικρότερη από ο,τι στην Ελλάδα
- Γιατί άραγε;

# ΕΙΝΑΙ Η ΗΛΙΚΙΑ ΠΑΡΑΓΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ;

Συχνότητα ατυχημάτων (ανά 1000 πλοία) [πηγή: SAFECO project]





# ΠΙΘΑΝΗ ΕΡΜΗΝΕΙΑ

- Στατιστική σύνδεση, ΑΛΛΑ:
- Ρίσκο όχι αύξουσα συνάρτηση της ηλικίας
- Κάποια μείωση του ρίσκου μετά από κάποια ηλικία

[Αν το πλοίο δεν έχει βουλιάξει μέχρι τότε, τα περισσότερα προβλήματα έχουν διορθωθεί]

- Περισσότερη ανάλυση απαραίτητη

# ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΝΕΩΤΕΡΟ ΠΛΟΙΟ ΠΙΟ ΑΣΦΑΛΕΣ;

- ΟΧΙ ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΑ!
- Κακή συντήρηση από πλοιοκτήτες, ιδίως όταν το πλοίο φτάσει κοντά στο όριο απόσυρσης
- Αν όριο ηλικίας χαμηλό (πχ, 25, 15 έτη), τα ναυπηγεία θα κατασκευάζουν πλοία με χαμηλές προδιαγραφές («πλοία μιας χρήσεως»)
- Πλοίο θα μπορεί να πάει στη Βενετία, αλλά δεν θα μπορεί να πάει στην Αίγινα!

# Μπορεί η Πολιτεία να θεσμοθετήσει την ανανέωση του στόλου;

- Ακούγεται καλό (η Πολιτεία μεριμνά)
- **ΟΜΩΣ:** Καμμία επιστημονική, οικονομική η νομική τεκμηρίωση
- Ομολογία αποτυχίας ότι δεν μπορεί να ελεγχθεί η ασφάλεια αλλιώς
- Πολιτικό κόστος με άρση του ορίου
- **Τεράστιο πρόβλημα αναπλήρωσης στόλου (ιδίως το 2007, 2008)**







## 2004: Τι θα γίνει με τα όρια ηλικίας;

- Σε κάθε ευκαιρία, ο ΥΕΝ έλεγε ότι τα όρια ήταν περιττά, αλλά ότι δεν είχε πρόθεση να τα άρει.
- Θόρυβος από αντιπολίτευση και ΜΜΕ (‘έρχονται τα σαπάκια!’)
- Το ΥΕΝ ήξερε καλά ότι υπήρχε πρόβλημα.
- ΧΨ: πρόβλεψη ότι η άρση αργά η γρήγορα θα ερχόταν.



# ΑΡΣΗ ΟΡΙΩΝ: ΠΔ 124/2006


- Υπεγράφη χωρίς προαναγγελία η τυμπανοκρουσίες τον Ιούλιο του 2006.
- Κατάργησε το άρθρο τρίτο, παρ. 2(γ) του Ν2932, που αφορούσε τα όρια ηλικίας, για όσα πλοία εντάσσονται στις διατάξεις της «συμφωνίας της Στοκχόλμης».
- Έπιασε 100% στον ύπνο όλη την αντιπολίτευση, που το πήρε είδηση ένα μήνα μετά.

# Απώλειες Ε/Γ- Ο/Γ

- *Herald of Free Enterprise* (1987)
- *Estonia* (1994)



- Συμφωνία Στοκχόλμης (1996): πλεύση με 50 cm νερού στο γκαράζ



# Συμφωνία Στοκχόλμης


- Βλέπε και Οδηγία 2003/25/ΕΚ
- Αφορά στην ευστάθεια των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ (όχι catamaran η άλλων ταχύπλων) σε κατάσταση εισροής ύδατος.
- Προδιαγράφει, μεταξύ άλλων, δυνατότητα πλεύσης ακόμη και με 50 εκατοστά νερό στο γκαράζ.
- Στην αρχή είχε προβλεφθεί να ισχύει μόνο για τις θάλασσες της Βόρειας Ευρώπης.
- Η βύθιση του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ το 2000 ήταν ο καταλύτης για τις Κοινοτικές Οδηγίες 2003/24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ.
- Δεν συντρέχει λόγος διαφοροποίησης Βορρά-Νότου.



# Χρονοδιάγραμμα


## ΟΔΗΓΙΑ 2003/24/ΕΚ

- Όλα τα Ε/Γ-Ο/Γ των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε μετά την 1η Οκτωβρίου του 2004 πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές της συμφωνίας της Στοκχόλμης.
- Η προθεσμία συμμόρφωσης για Ε/Γ-Ο/Γ των οποίων η τρόπιδα τοποθετήθηκε πριν από την 1η Οκτωβρίου του 2004 είναι η **1η Οκτωβρίου του 2010**.
- Όσα Ε/Γ-Ο/Γ αποσυρθούν την ημερομηνία αυτή δεν έχουν υποχρέωση συμμόρφωσης.
- Επίσης δεν έχουν υποχρέωση συμμόρφωσης Ε/Γ-Ο/Γ που αποσύρονται μετά την 1/10/2010.
- Αλλά σε καμιά περίπτωση αυτό δεν μπορεί να είναι αργότερα από 1/10/2015 η αφότου το πλοίο έχει συμπληρώσει το 30ο έτος της ηλικίας του.




# Δεν είναι ευρέως γνωστό ότι

- οι Οδηγίες 98/18/ΕΚ, 2003/24/ΕΚ και 2003/25/ΕΚ είχαν από καιρό ενσωματωθεί στην Ελληνική νομοθεσία (ΠΔ 103/1999, 66/2005 και 52/2005 αντίστοιχα)
- Άρα ήδη οι διατάξεις της συμφωνίας της Στοκχόλμης (και τα σχετικά χρονοδιαγράμματα) δέσμευαν και την Ελλάδα προτού εκδοθεί το ΠΔ124/2006
- **Αλλά ο θόρυβος έγινε με το ΠΔ124!**



# ΠΔ 124/ 2006 (II)

- Τίτλος: Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 και την Οδηγία 98/18 του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998.
- Παραπέμπει κατά πρώτο λόγο στην **εναρμόνισή μας με τον Κανονισμό 3577/92 για το cabotage** και κατόπιν στην παλαιά Οδηγία 98/18/ΕΚ (γνωστή και ως EUROSOLAS).
- Η τελευταία οδηγία ισχύει και σήμερα, αλλά με τις τροποποιήσεις που επέφερε η νεότερη Οδηγία 2003/24/ΕΚ.



## ΠΔ 124/ 2006 (III)

- Ο Κανονισμός 3577 αναφέρεται μόνο στον τίτλο του ΠΔ και πουθενά αλλού στο κείμενο του ΠΔ,
- Δημιουργείται έτσι η εύλογη απορία:
  - Πως ακριβώς η άρση των ορίων ηλικίας επιφέρει συμμόρφωση με τον 3577;
- Μπορεί διάταξη νόμου να τροποποιηθεί με ΠΔ;



# ΘΑ ΕΙΧΑΝ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ

ΠΛΟΙΟ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΑΝΗΚΕΙ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΣΥΡΣΗΣ
ΛΙΣΣΟΣ	ANEK LINES	31-12-2006
ΝΤΑΛΙΑΝΑ	GA FERRIES	31-12-2005
ΜΙΛΕΝΑ	GA FERRIES	31-12-2005
ΜΑΡΙΝΑ	GA FERRIES	31-12-2006
ΡΟΔΑΝΘΗ	GA FERRIES	31-12-2006
ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ	SAOS FERRIES	31-12-2006
ΙΟΝΙΣ	IONIAN FERRIES	31-12-2006
ΠΡΩΤΕΥΣ	SAOS FERRIES	31-12-2006
ΑΙΟΛΙΣ	ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΓΙΟΥ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΥ	31-12-2004



# ΕΡΩΤΗΜΑ

- Παραμένουν σήμερα στο σύστημα Ε/Γ-Ο/Γ ΠΟΥ
  - θα είχαν αποσυρθεί το 2006 η το 2007, αλλά
  - ΔΕΝ έχουν κάνει ακόμη τις απαραίτητες μετασκευές σε συμμόρφωση με τη συμφωνία της Στοκχόλμης;



# ΠΙΘΑΝΕΣ ΑΛΛΕΣ ΣΤΡΕΒΛΩΣΕΙΣ

- N2932: Υποχρέωση ετήσιας λειτουργίας στις «τακτικές γραμμές» (πλην ετήσιας επιθεώρησης)
  - Είναι συμβατή με τον Κανονισμό 3577/92;
- Καταλήγει σε υψηλότερους απαιτούμενους ναύλους ώστε οι ακτοπλόοι να 'ρεφάρουν' από τη ζημιογόνα λειτουργία το χειμώνα
- Έμμεση επιδότηση της λειτουργίας του χειμώνα από εκείνη του καλοκαιριού



# Επιπτώσεις υψηλών ναύλων

- Στην τσέπη του επιβάτη
- Στον τουρισμό
- Στην οικονομία των νησιών
- Στις τιμές των προϊόντων
- Στις εξαγωγές
- Στο εμπόριο

# ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

- Από τα πιο καινούργια και μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ
- Χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 ΙΧ
- Μέχρι το 2006 πλήρωνε **158 €** για μια μέρα parking στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά
- Στο τελευταίο έχουν επενδυθεί δισεκατομμύρια για υποδομές.
- **ΟΛΑ** τα λιμενικά τέλη, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις ναύλων ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια, παρέμειναν καθηλωμένα στο ίδιο επίπεδο από το 1998 μέχρι το 2006.
- 2006: Το 158 € έγινε **168 €!**
- Εισιτήριο Α θέσης (εξωτ. δίκλινη καμπίνα) για δυο άτομα με ΙΧ από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με επιστροφή κοστίζει **465 €.**



# Οι ακτοπλόοι τη βγάζουν καθαρή;

- Γιατί πρέπει τα λιμενικά τέλη στον τομέα της ακτοπλοΐας να είναι τόσο χαμηλά;
- Ποια είναι η απόδοση των επενδύσεων στο επιβατικό λιμάνι;
- Γιατί οι κερδοφόρες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, και δη εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, να επιδοτούνται από το Ελληνικό Δημόσιο (μέσω του ΟΛΠ);



## ΕΑΝ ΣΤΟΧΟΣ ΕΙΝΑΙ Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ:

- Μήπως θα πρέπει το επιβατικό λιμάνι να επιδοτηθεί από τον Κρατικό Προϋπολογισμό;
  - (και όχι από τα κέρδη του container terminal)
- Μήπως είναι καλύτερα να επιδοτούνται οι κάτοικοι των μακρινών νησιών, και κατά προτίμηση απευθείας;



# ΕΥΘΥΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ: ΜΕΓΑΛΕΣ

- ΔΥΟ ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΥΛΩΝΕΣ
- ΠΥΛΩΝΑΣ Νο. 1: **ΠΛΗΡΗΣ** απελευθέρωση της αγοράς στις γραμμές εκείνες που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον για τους πλοιοκτήτες.
- ΠΛΗΡΗΣ σημαίνει καθεστώς παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής, όπου **διάρκεια δρομολόγησης, ναύλοι και δίκτυο είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη.**



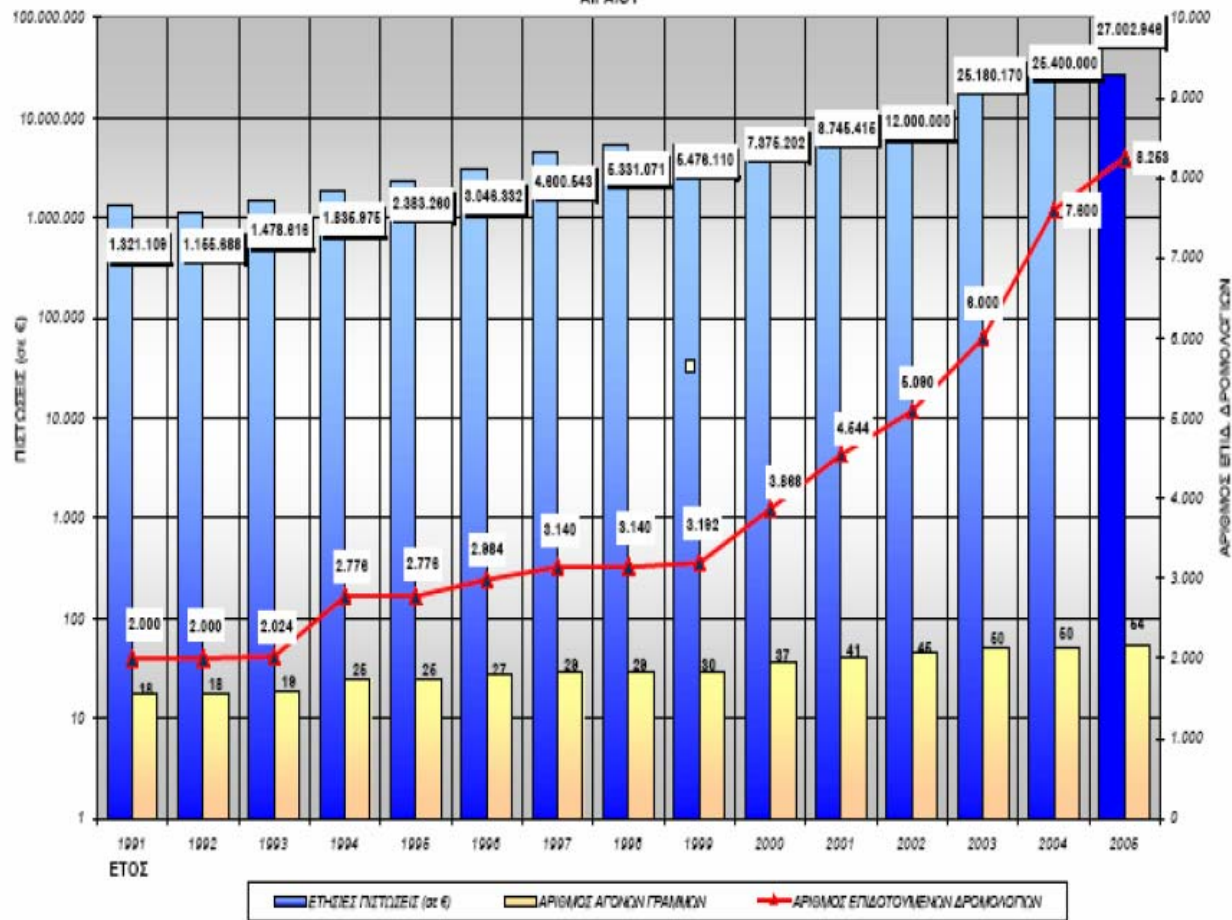


# ΠΥΛΩΝΑΣ Νο. 2 (πιο βασικός)

- **ΣΟΒΑΡΗ** επιδότηση από το Κράτος (και Κοινοτικά κονδύλια) του κομματιού της αγοράς για το οποίο δεν υπάρχει κάλυψη από τον πυλώνα Νο. 1
- Διο πυλώνες διακριτοί, αλλά αλληλένδετοι
- Με εντελώς διαφορετική δομή αγοράς!
- Αλλά διο πυλώνες όπου εάν ο πρώτος δεν λειτουργήσει σωστά, τελικά δεν θα λειτουργήσει σωστά ούτε ο δεύτερος
- **ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΡΜΑΦΡΟΔΙΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: ΚΑΝΕΝΑΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ 2 ΠΥΛΩΝΕΣ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΕΝΤΕΛΩΣ ΣΩΣΤΑ!**



**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**  
**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ & ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ**  
**ΑΙΓΑΙΟΥ**



Για την περίοδο 1/11/2004 - 31/10/2005 έχουν υπολογιστεί:

α) οι συνολικές πιστώσεις για 50 γραμμές

β) οι πιστώσεις μέχρι 31/05/2005 για τις γραμμές ΝΑΕΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΝΑΕΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΝΑΕΟΣ & ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΡΟΔΟΣ

# Επιδέχεται βελτίωση;





# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Να αλλάξει η ερμαφρόδιτη διαδικασία της ‘τακτικής δρομολόγησης’ με τη **θέσπιση γραμμών πραγματικά ‘ελεύθερης δρομολόγησης’**.
- Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία συγκεκριμένα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις **γραμμές δημόσιας υπηρεσίας** (συχνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο δημοσίων υπηρεσιών.





# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ συνέχεια

- Να εξετάσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού πιθανές στρεβλώσεις της αγοράς που εμποδίζουν τον ανταγωνισμό.
- Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τη ξενοδοχειακή σύνθεση του πληρώματος (αριθμός μαγείρων + καμαρότων ως συνάρτηση του τονάζ).



# Προτάσεις συνέχεια

- Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους.
- Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης.
  - ΕΡΩΤΗΣΗ: Θα ιδιωτικοποιηθεί και το επιβατικό λιμάνι;!

# Αναφορές

- Psaraftis, H. N., 1992. Freight Transport by Ferry to and from the Greek Islands: A Case Study. Report to the Commission of European Communities, Directorate General for Transport, *COST 310 Programme (Freight Transport Logistics)*. February.
- Psaraftis, H.N., 1993. Greek Coastal Shipping: Status, Prospects, and Investment Opportunities. Final Report to ETBA (in Greek), December.
- Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, 1992, "Impact of New Technologies on Shortsea Shipping in Greece", First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Technical University Delft, the Netherlands, November.
- Psaraftis, H.N., V. F. Magirou, G. C. Nassos, G. J. Nellas, G. Panagakos, A. D. Papanikolaou, 1994. Modal Split in Greek Shortsea passenger/Car Transport. Paper presented at the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June.
- Psaraftis, H.N., 1993, "Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries in the Aegean," invited paper, International Conference on Overcoming Isolation, Plomari, Lesvos, March .
- Psaraftis, H.N., 1993, "Prospects for Conventional Passenger-Car Ferries," invited paper, THALASSA-1 Conference, Piraeus- Iraklio, April.
- Psaraftis, H.N., A.D. Papanikolaou, 1993, "Waiting for 2004", NAFTILIAKI, special issue on Mediterranean Passenger Shipping, October.
- Psaraftis, H.N., 1994, "Lifting of Cabotage by 2004," invited paper, THALASSA-2 Conference, Piraeus, April.
- Psaraftis, H.N., G.J. Nellas, V.F. Magirou, G.C. Nassos, 1994, "Greek Coastal Shipping System: Impact of New Technologies and Market Deregulation on Modal Split". TRISTAN-2 Conference, Capri, Italy, June.
- Psaraftis, H. N., 1996 "Changing Tides: Countdown to 2004: Greek Shipping prepares for Deregulation and Colossal Changes," OR/MS TODAY, June, pp. 30-34.
- Psaraftis, H.N., O. D. Schinas, 1996, "Research in European Shortsea Shipping: the State of the Art," Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Bergen, Norway, June 1996.
- Psaraftis, H.N., 2000, "Concerted Action on Shortsea Shipping- Public Final Report", report to Commission of European Communities, DG-VII.
- Psaraftis, H.N., 2005, "Tariff Reform in the Port of Piraeus: A Practical Approach" Maritime Economics and Logistics 7, pp. 356-381.
- Psaraftis, H.N., 2004, 'The Chinese Curse of Greek Cabotage', Naftika Chronika, June.
- Κορρές, Α., Χ.Ν. Ψαραύτης, 2005, «Τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 1993, «Ελληνική ακτοπλοΐα: κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες» τελική έκθεση προς την ΕΤΒΑ, Δεκέμβριος 1993.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 1994, «ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ», ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ, τεύχη 10 & 17 Νοεμβρίου.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 1998, 'Ελληνική ακτοπλοΐα: Το 2004 πλησιάζει', ημερίδα ΕΛΙΝΤ, Σύρος, Οκτώβριος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2002α, 'Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Ωρα μηδέν', ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Νοέμβριος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2002β, «Περί εκπτώσεων και ανταγωνισμού», ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, Νοέμβριος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2003α, «Ακτοπλοΐα: Ανασκόπηση 2002, Προοπτικές 2003», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2003β, «Κάτω τα όρια ηλικίας!» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Μάιος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2003γ, «Ακτοπλοΐα: Μερικά πεζά προβλήματα», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιούνιος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2004, «Θεσμικές Προκλήσεις στην Ακτοπλοΐα», ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ, Ιούνιος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2006, «Ακτοπλοΐα: Waiting for Godot?» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2006, «Ακτοπλοΐα και cabotage: Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίλυση τους». ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ.
- Ψαραύτης, Χ.Ν., 2007, «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: αλήθεια η μύθος;» ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Απρίλιος.





## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΣΑΒΟΤΑΓΕ

Κείμενα και ανάλυση για τα προβλήματα του κλάδου και την επίβυσή τους

ΧΑΡΙΛΑΟΥ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗ

Καθηγητής Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου

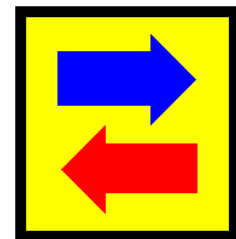


# Περισσότερες πληροφορίες

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠ

[www.martrans.org](http://www.martrans.org)

- → “document search”
- → “Greek coastal shipping”



# ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ

