



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

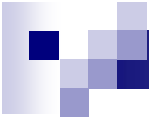
- Δίκλινη εξωτερική καμπίνα για 2 άτομα
+ ΙΧ με επιστροφή, high season



ΠΑΤΡΑ- ANCONA

Καμπίνα

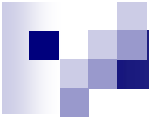
| ΝΑΥΛΟΣ | ΜΙΛΙΑ | ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ |
|--------|-------|-----------------|
| €796 | 512 | 1,55 |



ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Καμπίνα

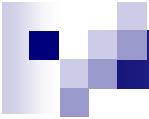
| ΝΑΥΛΟΣ | ΜΙΛΙΑ | ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ |
|--------|-------|-----------------|
| €307 | 175 | 1,75 |



ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΣΙΦΝΟΣ

Καμπίνα

| ΝΑΥΛΟΣ | ΜΙΛΙΑ | ΝΑΥΛΟΣ ΑΝΑ ΜΙΛΙ |
|--------|-------|-----------------|
| €204 | 75 | 2,72 |



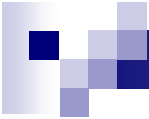
Καμπίνα: Σύγκριση ναύλων (€ ανά μίλι)

| | |
|-------------------|-------------|
| 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:

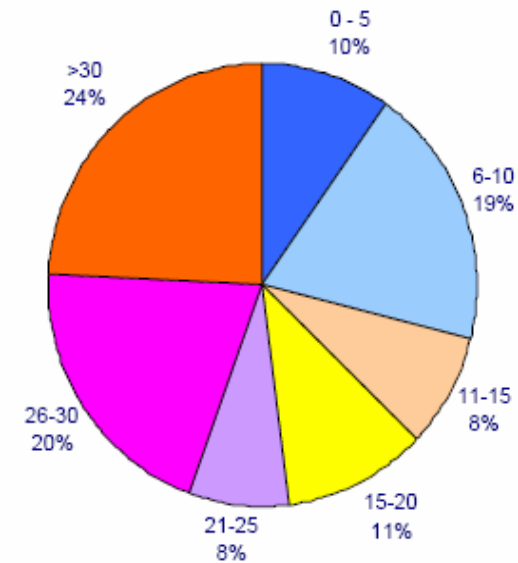
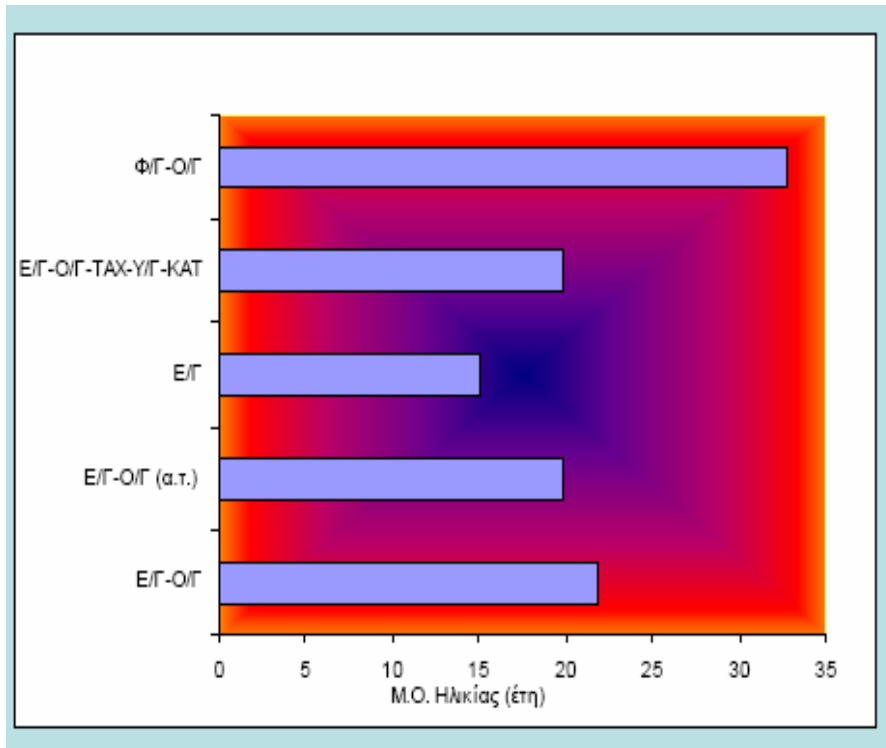
- Υπάρχει ανάγκη κρατικής παρέμβασης;
- Λειτουργεί σωστά η αγορά;
- Τι λέει η Επιτροπή Ανταγωνισμού;

ΠΑΡΑΔΟΞΟ

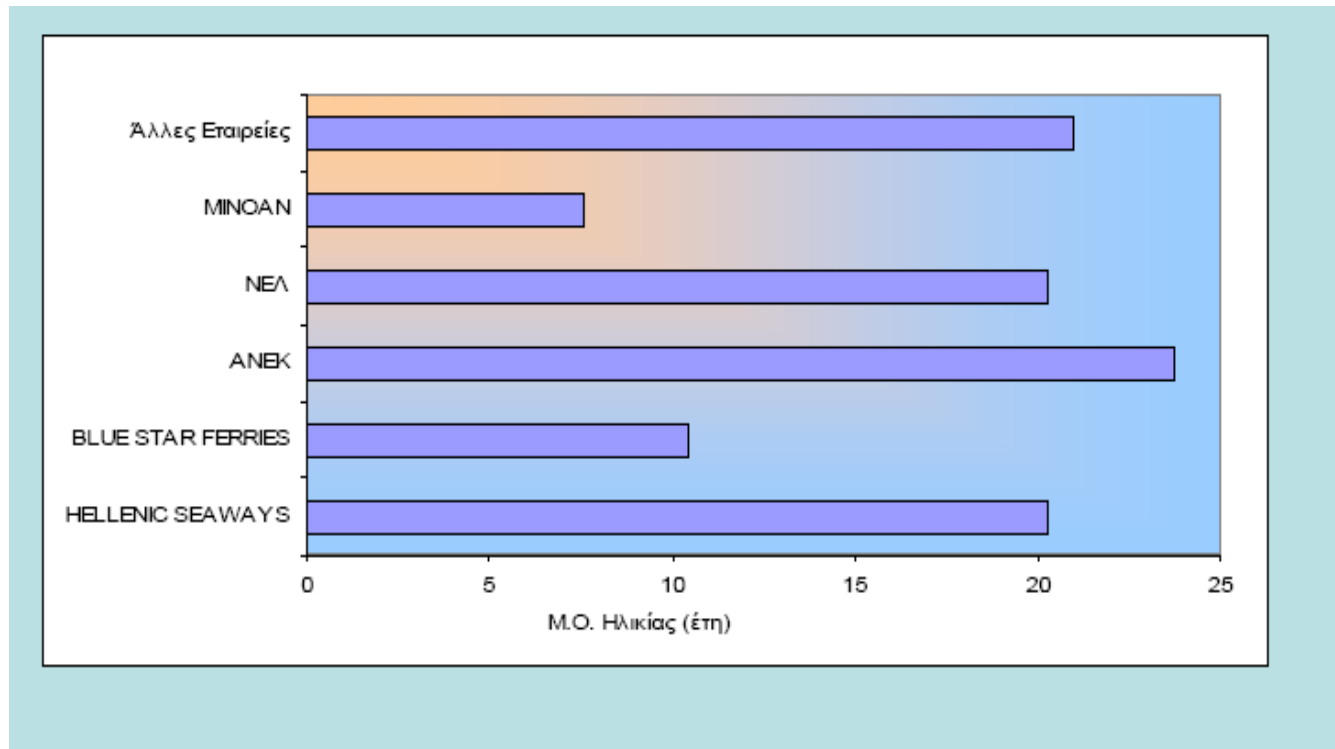
- Πολλές τιμές είναι υψηλές (και ανεβαίνουν συνεχώς)
- Πολλά πλοία είναι γερασμένα (αν και υπάρχουν και νεότευκτα)



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

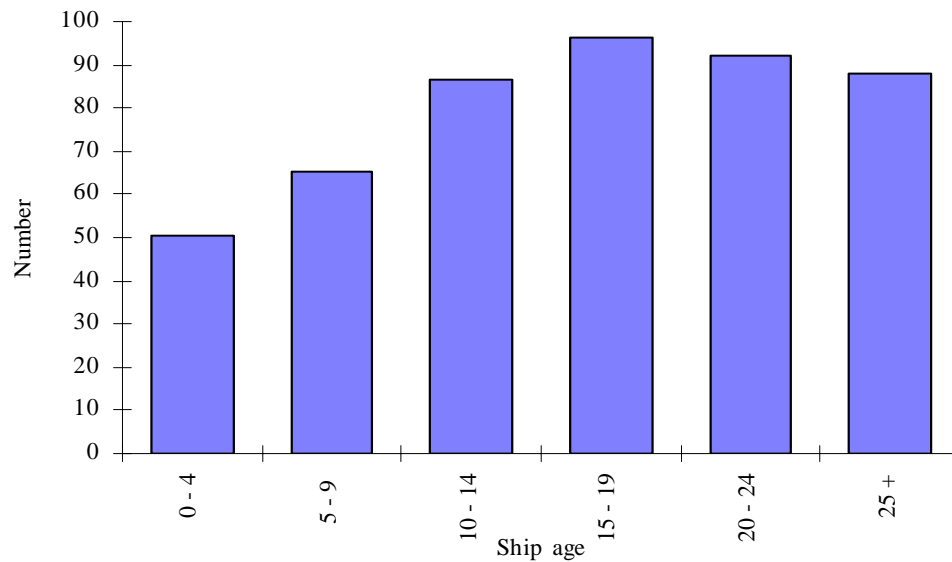


ΣΤΗΝ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΥΡΩΠΗ (περιλαμβανομένης και της Αδριατικής)

- 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.**

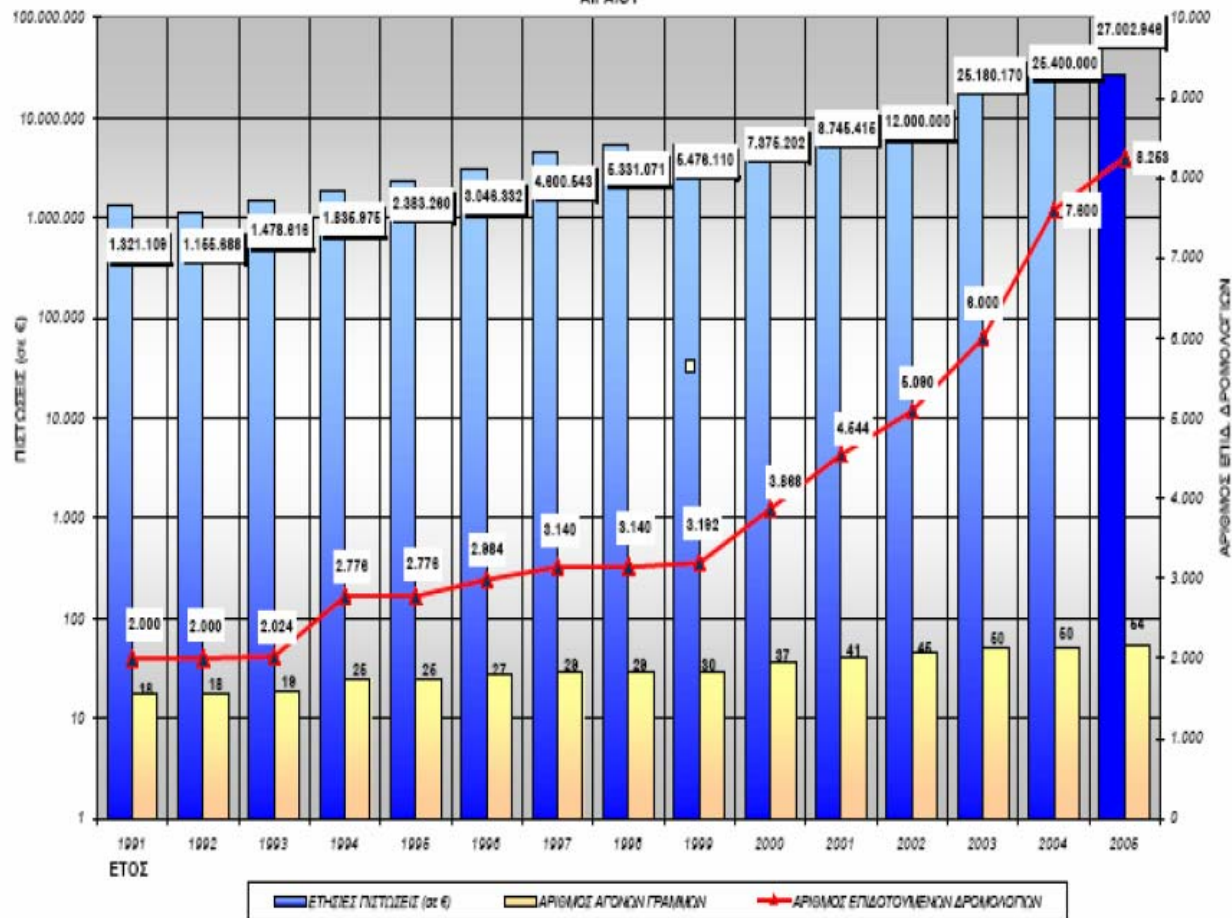


ΠΥΛΩΝΑΣ Νο. 2 (πιο βασικός)

- **ΣΟΒΑΡΗ** επιδότηση από το Κράτος (και Κοινοτικά κονδύλια) του κομματιού της αγοράς για το οποίο δεν υπάρχει κάλυψη από τον πυλώνα Νο. 1
- Δυο πυλώνες διακριτοί, αλλά αλληλένδετοι
- Με εντελώς διαφορετική δομή αγοράς!
- Αλλά δυο 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

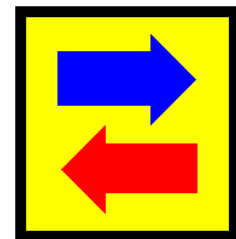


Περισσότερες πληροφορίες

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠ

www.martrans.org

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



ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ

