



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΛΟΙΟΥ & ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

«Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκού δικτύου Κρήτης»

Διπλωματική Εργασία



ΤΟΜΟΣ Α΄

ΓΑΒΡΑΣ Σ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ

ΑΘΗΝΑ – ΜΑΡΤΙΟΣ 2008



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΛΟΙΟΥ & ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

«Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκού δικτύου Κρήτης»

Διπλωματική Εργασία

**Τριμελής επιτροπή: Χ.Ν.Ψαράτης
Γ. Ζαραφονίτης
Δ.Β.Λυρίδης**

Επιβλέπων : Δ.Β.Λυρίδης

ΤΟΜΟΣ Α΄

ΓΑΒΡΑΣ Σ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ

ΑΘΗΝΑ – ΜΑΡΤΙΟΣ 2008

Αφιερωμένη στον πατέρα μου

Πρόλογος

Η διπλωματική εργασία που παρουσιάζεται παρακάτω στα πλαίσια προπτυχιακών σπουδών, με τίτλο *Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκού δικτύου Κρήτης* έχει ως στόχο την παρουσίαση των βασικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων του νησιού, την καταγραφή και την ανάλυση της επιβατικής κίνησης καθώς και της κίνησης των οχημάτων σε βάθος 26 ετών (1980-2006), την καταγραφή της τάσης που παρατηρείται στο συγκεκριμένο δίκτυο, τις μεταβολές και τις επιδράσεις που προέκυψαν από την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας τα τελευταία έτη, και τέλος την παρουσίαση και ανάλυση της απόδοσης επενδυτικών ευκαιριών με την μορφή δρομολόγησης νεότευκτων πλοίων στο προαναφερθέν δίκτυο.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω:

- Τον επιβλέποντα καθηγητή κύριο Δ.Β.Λυρίδη για την πολύτιμη βοήθεια καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της μελέτης.
- Τους γονείς μου για την πολύτιμη ηθική συμπαράσταση που μου παρείχαν.
- Την κυρία Αδαμαντία Τραϊφόρου, υπεύθυνη τομέα ναυτιλίας της Ε.Σ.Υ.Ε
- Την κυρία Ιωάννα Κουμερτά, υπάλληλο της Ε.Σ.Υ.Ε
- Τον κύριο Αποστόλη Ψαρρό, διδάκτορα της σχολής.
- Τον κύριο Παναγιώτη Μήτρου επιθεωρητή Hellenic Lloyds.
- Τον κύριο Αλέξανδρο Μυλωνά, επιθεωρητή ABS.
- Τον κύριο Γ. Κουκλάκη, αρχιμηχανικό Α.Ν.Ε.Κ
- Τον κύριο Στέργιο Θεοδωρίδη, οικονομολόγο.

Στέφανος Σ. Γαβράς
Μάρτιος 2008

Περιεχόμενα

Πρόλογος
Περιεχόμενα
Περίληψη

Κεφάλαιο 1 : Εισαγωγή

1.1 Πλαίσιο μελέτης	1.1
1.2 Βήματα μελέτης	1.2
1.3 Δομή μελέτης	1.3

Κεφάλαιο 2 : Περιγραφή ακτοπλοϊκού δικτύου και εταιριών

2.1 Γεωγραφική Περιγραφή - Πληροφοριακά στοιχεία	2.1-2.11
2.2 Πλοία και ναυτιλιακές εταιρίες που εξυπηρετούν τις ακτοπλοϊκές γραμμές της Κρήτης	2.12-2.19
2.3 Χαρακτηριστικά Γραμμών	2.20-2.25
2.4 Επίλογος	2.25-2.26

Κεφάλαιο 3 : Ακτοπλοϊκή κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης

3.1 Συγκριτική κίνηση επιβατών στα λιμάνια της Κρήτης	3.1-3.4
3.2 Συγκριτική κίνηση οχημάτων στα λιμάνια της Κρήτης	3.4-3.8
3.3 Εξέλιξη και εποχικότητα της ακτοπλοϊκής κίνησης στα λιμάνια της Κρήτης	3.9-3.42

Κεφάλαιο 4 : Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά – Κρήτης

4.1 Παρουσίαση και ανάλυση της κύριας γραμμής Πειραιά – Κρήτη	4.1-4.17
4.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	4.18-4.23
4.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	
4.3.1 Πειραιάς	4.24-4.31
4.3.2 Ηράκλειο	4.32-4.40
4.3.3 Σούδα Χανίων	4.41-4.47
4.3.4 Ρέθυμνο	4.48-4.53
4.3.5 Άγιος Νικόλαος	4.54-4.57
4.3.5 Σητεία	4.58-4.61
4.3.6 Λοιποί λιμένες	4.62-4.64

Κεφάλαιο 5 : Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά – Κυκλάδων-Κρήτης-Δωδεκανήσου

5.1 Παρουσίαση και ανάλυση της κύριας γραμμής	5.1-5.10
5.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	5.11-5.14
5.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	
5.3.1 Πειραιάς	5.15-5.18
5.3.2 Άγιος Νικόλαος	5.19-5.24
5.3.3 Σητεία	5.25-5.27
5.3.4 Λιμάνια Νομού Δωδεκανήσων	5.28-5.30
5.3.5 Λιμάνια Νομού Κυκλάδων	5.30-5.33
5.3.6 Λοιποί λιμένες	5.34

Κεφάλαιο 6 : Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά – Πελοποννήσου

6.1 Παρουσίαση και ανάλυση της κύριας γραμμής	6.1-6.9
6.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	6.10-6.14
6.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	
6.3.1 Πειραιάς	6.15-6.18
6.3.2 Καστέλι Κισσάμου	6.19-6.21
6.3.3 Λιμάνια περιφέρειας Πελοποννήσου	6.22-6.23
6.3.4 Λιμάνια Κυθήρων	6.24-6.25

Κεφάλαιο 7 : Ακτοπλοϊκή γραμμή Θεσ/νίκης-Β.Σποράδων-Κυκλάδων-Ηρακλείου

7.1 Παρουσίαση και ανάλυση της δευτερεύουσας γραμμής	7.1-7.8
7.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	7.9-7.13
7.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής	
7.3.1 Θεσσαλονίκη	7.14-7.16
7.3.2 Ηράκλειο	7.17-7.20
7.3.3 Λιμάνια Κυκλάδων	7.21-7.23
7.3.4 Λιμάνια Β.Σποράδων	7.24-7.25

**Κεφάλαιο 8 : Χρηματοοικονομική αξιολόγηση επενδυτικών σχεδίων
δρομολόγησης νεότευκτων πλοίων στις γραμμές της Κρήτης**

8.1 Κριτήρια αξιολόγησης	8.1-8.3
8.2 Επενδυτικά σχέδια που μελετήθηκαν	8.4-8.5
8.3 Παραδοχές	8.5-8.11
8.4 Μελέτη νεότευκτου Ro-Pax στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά	8.12-8.28
8.5 Μελέτη νεότευκτου Ro-Ro στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά	8.29-8.35
8.6 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των δύο τύπων πλοίου	8.35-8.36
8.7 Σύγκριση της απόδοσης των δύο επενδύσεων	8.37-8.38
8.8 Επίδραση επιτοκίου δανεισμού	8.39-8.39
8.9 Επίδραση πετρελαίου	8.40-8.41

Κεφάλαιο 9 : Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίων ακτοπλοϊκού δικτύου Κρήτης

Χαρακτηριστικά δρομολογηθέντων πλοίων κατά εταιρία	9.1-9.38
Σύγκριση στόλου Κρήτης τα έτη 2000 και 2006	9.39-9.43
Συμπεράσματα	9.44

Κεφάλαιο 10 :Το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα

10.1 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης	10.1-10.3
10.2 Το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα μέχρι το 2002	10.4-10.7
10.3 Ο νόμος 2932/2001	10.8-10.11
10.4 Η εφαρμογή του νέου νόμου και οι αντιδράσεις μέχρι το 2005	10.11-10.14
10.5 Οι αλλαγές από τα μέσα του 2005 μέχρι σήμερα	10.15-10.16
10.6 Συμπεράσματα	10.17-10.19

Βιβλιογραφικές πηγές

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της μελέτης

Η παρακάτω μελέτη έχει ως σκοπό να καλύψει τα ακόλουθα σημεία :

- Την αποτύπωση του ακτοπλοϊκού δικτύου της νήσου Κρήτης στον καλύτερο δυνατό βαθμό.
- Την συλλογή και καταγραφή των στοιχείων που αφορούν την κίνηση επιβατών και οχημάτων για τα έτη 1980-2006, τόσο σε επίπεδο λιμένων όσο κι σε επίπεδο γραμμών, όπως αυτά εκδίδονται από τις κρατικές υπηρεσίες, και την σύνδεση τους με τις αντίστοιχες δρομολογιακές συνδέσεις, όπου αυτό είναι δυνατόν.
- Την ανάλυση πιθανών παραγόντων που οδήγησαν σε απότομες μεταβολές της κίνησης, όπως αυτές καταγράφονται από την επεξεργασία των στοιχείων.
- Την ανάλυση της κίνησης σε επίπεδο λιμένων της νήσου Κρήτης σε επίπεδο επιβατών και οχημάτων, την καταγραφή της τάσης με χρήση μαθηματικών μοντέλων, την ανάλυση της εποχικότητας, τον διαχωρισμό των επιβατών σε κατηγορίες.
- Την μελέτη των δρομολογιακών γραμμών που σχετίζονται με τα λιμάνια της Κρήτης σε μια προσπάθεια αποτύπωσης της σκοπιμότητας εξυπηρέτησης των δρομολογίων κατά γεωγραφικά διαμερίσματα, καθώς και διερεύνησης της προέλευσης της κίνησης των λιμένων της Κρήτης.
- Την εκπόνηση τεχνοοικονομικών μελετών αναφορικά με την απόδοση υποψήφιων επενδύσεων με την μορφή δρομολόγησης νεότευκτων πλοίων σε γραμμές της Κρήτης, λαμβάνοντας υπ' όψη τα στοιχεία κίνησης που καταγράφηκαν και το αντίστοιχο ιστορικό, καθώς και ανάλυση των παραγόντων που επιδρούν στην απόδοση αυτών των επενδύσεων.
- Την καταγραφή και την παρουσίαση των πλοίων που δραστηριοποιήθηκαν στις γραμμές της Κρήτης τα τελευταία χρόνια, σε μια προσπάθεια αποτύπωσης της επίδρασης των πρόσφατων αλλαγών στο θεσμικό πλαίσιο.
- Την παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου που διέπει την ακτοπλοΐα, την ανάλυση των αλλαγών που έγιναν διαχρονικά, τις αντιδράσεις που επέφεραν καθώς και τα οφέλη.

Το ακτοπλοϊκό δίκτυο της Κρήτης αποτελούσε και αποτελεί έναν από τους βασικότερους κορμούς του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, καθώς κατά μέσο όρο η βασική γραμμή Πειραιάς-Κρήτη διακινεί το 13% του συνόλου των διακινούμενων επιβατών ακτοπλοΐας (μ.ο για τα έτη 1980-2006) και το 20% στα συνολικά διακινούμενα φορτηγά. Αντίστοιχο είναι το ποσοστό και στα ΙΧ.

Οι παραπάνω λόγοι οδήγησαν τις ακτοπλοϊκές εταιρίες μετά την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, στην προσπάθεια απόσπασης ενός σημαντικού μεριδίου αγοράς από τις 'Κρητικές' εταιρίες που κατέχουν τα πρωτεία, με την δρομολόγηση κατά κανόνα συγχρόνων και νεότευκτων πλοίων, όπως παρουσιάζεται παρακάτω.

Μεθοδολογία

Συνοπτικά, ο τρόπος εργασίας που ακολουθήθηκε κατά την διάρκεια της μελέτης είναι ο εξής :

- Συγκέντρωση στοιχείων μεταξύ των οποίων α)στοιχεία κίνησης β) στοιχεία λιμένων γ) στοιχεία ακτοπλοϊκού δικτύου δ) στοιχεία δρομολογίων ε)στοιχεία επιβατηγών πλοίων στ) λεπτομερείς χαρακτηριστικά συγκεκριμένων πλοίων ζ)τιμές ναύλων η)υπάρχουσα κατάσταση στην ακτοπλοΐα η)θεσμικό πλαίσιο.
- Περιγραφή λιμένων, δικτύου, δρομολογίων και πλοίων που δραστηριοποιούνται στις γραμμές. Ανάλυση του προφίλ των ακτοπλοϊκών εταιριών.
- Ανάλυση και καταγραφή της συνολικής κίνησης των λιμένων της Κρήτης.
- Ανάλυση και καταγραφή κίνησης μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών. Συμπεράσματα συγκριτικά.
- Προσπάθεια διαχωρισμού της προέλευσης της κίνησης ανά προορισμό.
- Εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας δρομολόγησης νέων πλοίων στις γραμμές με βάση τα παραπάνω στοιχεία. Αξιολόγηση επενδύσεων.
- Θεσμικό πλαίσιο, αλλαγές και επιδράσεις στην συνολική εικόνα της ακτοπλοΐας.
- Συμπεράσματα ανά τομέα μελέτης.

Προβλήματα κατά την εκπόνηση της μελέτης

Τα βασικότερα προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά την διάρκεια της εκπόνησης της μελέτης συνοψίζονται στα ακόλουθα :

- Αδυναμία συγκέντρωσης στοιχείων που να δίνουν ακριβής πληροφορίες σχετικά με τον διαχωρισμό της κίνησης κατά προέλευση και προορισμό. Η μορφή των εξαγόμενων επίσημων στοιχείων (ΕΣΥΕ) δεν παρέχει αυτή την πληροφορία, η οποία θα ήταν εξαιρετικά χρήσιμη μιας και θα οδηγούσε σε πιο συγκεκριμένα συμπεράσματα, και θα άλλαζε την όλη μορφή της μελέτης.
- Απροθυμία των ναυτιλιακών εταιριών να παράσχουν αναλυτικά στοιχεία κίνησης των πλοίων τους, με αποτέλεσμα να περιοριστεί η μελέτη σε αυτά που δημοσιεύονται κατά καιρούς στα ναυτιλιακά έντυπα.
- Εξίσου δυσνόητος και πολύ γενικός είναι ο τρόπος με τον οποίο περιγράφεται το ακτοπλοϊκό δίκτυο από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ.
- Κατά την διάρκεια επεξεργασίας των στοιχείων παρατηρήθηκε σε πολλές περιπτώσεις ανακρίβεια και αναντιστοιχία των στοιχείων κίνησης. Παρατηρήθηκε επίσης, όπως αναφέρεται και διεξοδικά παρακάτω, αδικαιολόγητη πτώση της κίνησης μεταξύ των ετών 2000-2002 σε πολλά λιμάνια και γραμμές της Κρήτης. Η πτώση αυτή, που δεν δικαιολογείται από κάποιο συγκεκριμένο γεγονός, αγγίζει σε αρκετές περιπτώσεις το 40%, και επηρεάζει σημαντικά την προσπάθεια καταγραφής της τάσης. Σε ερώτηση προς την αρμόδια υπάλληλο έκδοσης των στοιχείων για το παραπάνω γεγονός, δεν δόθηκε σαφής απάντηση.

- Καθυστερημένη έκδοση των προαναφερθέντων στοιχείων, που ανάγκασε αρκετές φορές η επεξεργασία να επαναληφθεί προκειμένου να συμπεριλάβει όσο το δυνατό πιο πρόσφατα στοιχεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναφορά στο πλαίσιο που κινήθηκε η παρούσα μελέτη, στην διαδικασία που ακολουθήθηκε για την περάτωση της, ενώ περιγράφεται και η δομή της.

1.1 Πλαίσιο μελέτης

Η μελέτη που ακολουθεί κινήθηκε στο ακόλουθο πλαίσιο :

- Καταγραφή του ακτοπλοϊκού δικτύου Κρήτης.
- Ανάλυση της κίνησης επιβατών και οχημάτων μέσω των ακτοπλοϊκών συνδέσεων του νησιού.
- Εκπόνηση τεchnοοικονομικών μελετών δρομολόγησης νεότευκτων πλοίων σε δρομολόγια σχετικά με την Κρήτη.
- Καταγραφή θεσμικού πλαισίου ακτοπλοΐας και προτάσεις για την πιθανή βελτίωση της κατάστασης.

1.2 Βήματα της μελέτης

Συνοπτικά ακολουθήθηκαν τα ακόλουθα βήματα :

- Συγκέντρωση στοιχείων αναφορικά με την κίνηση με έτος αναφοράς το 1980 και προσπάθεια να συμπεριληφθούν κατά το δυνατόν τα πιο πρόσφατα στοιχεία που έχουν εκδοθεί (έτος 2006)
- Συγκέντρωση στοιχείων αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια, τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων.
- Συγκέντρωση στοιχείων αναφορικά με τις τιμές των ναύλων, των καυσίμων και όλων απαραίτητων στοιχείων που απαιτούνται για την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας.
- Συγκέντρωση νομοθεσίας, με έμφαση στις πρόσφατες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο.
- Ανάλυση των στοιχείων κίνησης ανά λιμένα.
- Ανάλυση των στοιχείων κίνησης κατά ακτοπλοϊκή γραμμή, και προσπάθεια διαχωρισμού-εκτίμησης της κίνησης μέσω συγκεκριμένων δρομολογιακών συνδέσεων που έχουν ιδιαίτερη σημασία.
- Εκπόνηση τεchnοοικονομικών μελετών με βάση πραγματικά σενάρια μεριδίου κίνησης, όπως αυτά καταγράφηκαν στα προηγούμενα στάδια, και με διαφορετικούς τύπους πλοίου (Ro-Pax και Ro-Ro).
- Αξιολόγηση των επενδύσεων.
- Παρουσίαση των επιπτώσεων της αύξησης της τιμής του πετρελαίου στις τιμές των ναύλων.
- Παρουσίαση των πλοίων που δρομολογήθηκαν στις γραμμές της Κρήτης τα τελευταία χρόνια και ανάλυση των αλλαγών που σημειώθηκαν τα έτη 2000 και 2006.
- Αναλυτική παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας σε τρία στάδια (προ του 2002, αλλαγές που επέφερε ο νόμος 2932/02, αντιδράσεις και τροποποιήσεις που ακολούθησαν).

1.3 Δομή μελέτης

Η μελέτη αποτελείται από δύο τόμους. Στον τόμο Α υπάρχει η κυρίως μελέτη και στον τόμο Β τα παραρτήματα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν.

- **Τόμος Α**

Περίληψη

Κεφάλαιο 1 – Εισαγωγή : Αναφέρεται στο πλαίσιο, τα βήματα και την δομή της μελέτης.

Κεφάλαιο 2 – Περιγραφή Ακτοπλοϊκού Δικτύου και εταιριών : Καταγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση του ακτοπλοϊκού συστήματος Κρήτης, παρουσιάζονται οι βασικοί λιμένες, αναλύεται το προφίλ των εταιριών που δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Κρήτης τα τελευταία χρόνια.

Κεφάλαιο 3 – Ακτοπλοϊκή κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης : Ανάλυση της ακτοπλοϊκής κίνησης στα λιμάνια Ηρακλείου, Σούδας, Ρεθύμνου, Αγίου Νικολάου, Σητείας, Κισσάμου σε επίπεδο επιβατών, οχημάτων ΙΧ, δικύκλων λεωφορείων για τα έτη 1980-2006. Εξαγωγή τάσεων, ανάλυση εποχικότητας, κατηγοριοποίηση επιβατών και συγκριτικά στοιχεία.

Κεφάλαιο 4 – Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά – Κρήτης : Ανάλυση της ακτοπλοϊκής κίνησης στα λιμάνια της Κρήτης που εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή, σε επίπεδο επιβατών, οχημάτων ΙΧ, δικύκλων λεωφορείων για τα έτη 1980-2006. Εξαγωγή τάσεων, έλεγχος υποθέσεως διαχωρισμού κατά προέλευση-προορισμό, ανάλυση εποχικότητας, κατηγοριοποίηση επιβατών και συγκριτικά στοιχεία.

Κεφάλαιο 5 – Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά- Κυκλάδων-Κρήτης-Δωδεκανήσου : Ανάλυση της ακτοπλοϊκής κίνησης στα λιμάνια της Κρήτης που εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή, σε επίπεδο επιβατών, οχημάτων ΙΧ, δικύκλων λεωφορείων για τα έτη 1980-2006. Εξαγωγή τάσεων, σύγκριση εξυπηρέτησης κατά γεωγραφικά διαμερίσματα, ανάλυση εποχικότητας, κατηγοριοποίηση επιβατών και συγκριτικά στοιχεία.

Κεφάλαιο 6 – Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά – Πελοποννήσου : Ανάλυση της ακτοπλοϊκής κίνησης στα λιμάνια της Κρήτης που εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή, σε επίπεδο επιβατών, οχημάτων ΙΧ, δικύκλων λεωφορείων για τα έτη 1980-2006. Εξαγωγή τάσεων, σύγκριση εξυπηρέτησης κατά γεωγραφικά διαμερίσματα, ανάλυση εποχικότητας, κατηγοριοποίηση επιβατών και συγκριτικά στοιχεία.

Κεφάλαιο 7 – Ακτοπλοϊκή γραμμή Θεσσαλονίκης-Β.Σποράδων-Κυκλάδων-Ηρακλείου : Ανάλυση της ακτοπλοϊκής κίνησης στα λιμάνια της Κρήτης που εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή, σε επίπεδο επιβατών, οχημάτων ΙΧ, δικύκλων λεωφορείων για τα έτη 2000-2006. Εξαγωγή τάσεων, σύγκριση εξυπηρέτησης κατά γεωγραφικά

διαμερίσματα, ανάλυση εποχικότητας, κατηγοριοποίηση επιβατών και συγκριτικά στοιχεία.

Κεφάλαιο 8 – Χρηματοοικονομική αξιολόγηση επενδυτικών σχεδίων δρομολόγησης πλοίων στις γραμμές της Κρήτης : Κριτήρια αξιολόγησης επενδυτικών ευκαιριών, εκπόνηση τεχνοοικονομικών μελετών με βάση τα στοιχεία κίνησης που καταγράφηκαν για δύο τύπους πλοίων Ro-Rax και Ro-Ro, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, σύγκριση της απόδοσης των επενδύσεων, επίδραση της αυξητικής τάσης της τιμής του πετρελαίου στον βαθμό απόδοσης και στον καθορισμό των ναύλων.

Κεφάλαιο 9 - Στοιχεία πλοίων ακτοπλοϊκού δικτύου Κρήτης : Καταγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν στις ακτοπλοϊκές γραμμές της Κρήτης, σύγκριση της εικόνας τα έτη 2000 και 2006.

Κεφάλαιο 10 - Το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα : Καταγραφή και παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα σε τρεις άξονες, παρουσίαση των αλλαγών, συμπεράσματα και προτάσεις.

- **Τόμος Β**

Παράρτημα Α : Στοιχεία ακτοπλοϊκής κίνησης για τα έτη 1980-1995 (πηγή Ε.Σ.Υ.Ε).

Παράρτημα Β :Καθορισμός δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και διάκριση γραμμών.

Παράρτημα Γ : Δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης και δρομολόγια.

Παράρτημα Δ :Στοιχεία για τα πλοία που μελετήθηκαν στις μελέτες σκοπιμότητας (πηγή Hellenic Lloyds).

Παράρτημα Ε : Θεσμικό πλαίσιο – Νόμος 2932/01.

Παράρτημα ΣΤ: Διάφορα χρήσιμα στοιχεία.

Επίσης στον τόμο Β επισυνάπτεται cd με τα στοιχεία κίνησης για τα έτη 1996-2006.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

‘Περιγραφή Ακτοπλοϊκού Δικτύου και εταιριών ’

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μια γενική περιγραφή του ακτοπλοϊκού συστήματος μεταφορών της νήσου Κρήτης με τους λιμένες της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδος.

Επίσης παρουσιάζονται γεωγραφικά στοιχεία και πληθυσμιακά στοιχεία για τους νομούς της Κρήτης. Παράλληλα γίνεται αναφορά στα χαρακτηριστικά των λιμένων.

Τέλος καταγράφεται και αναλύεται το προφίλ των ακτοπλοϊκών εταιριών που τα τελευταία χρόνια δραστηριοποιούνται στα δρομολόγια της Κρήτης.

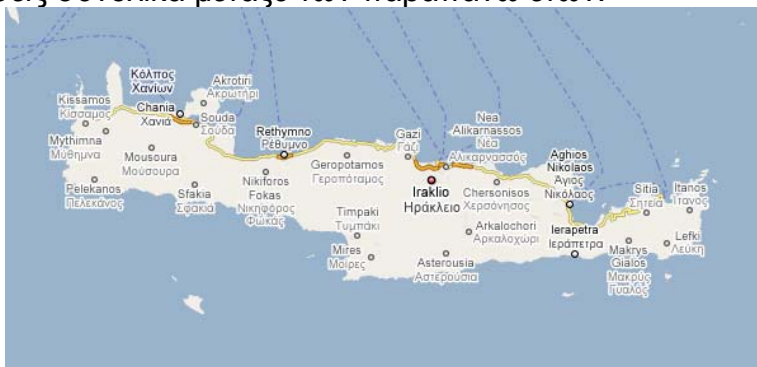
2.1. Γεωγραφική Περιγραφή - Πληροφοριακά στοιχεία

Η Κρήτη αποτελεί το μεγαλύτερο νησί του Ελλαδικού χώρου και βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο αυτού. Η έκτασή της είναι 8831 τ.χλμ. με αποτέλεσμα να κατέχει την πέμπτη θέση σε έκταση από τα νησιά της Μεσογείου και την εντέκατη από τα νησιά της Ευρώπης. Ο πληθυσμός της ανέρχεται σε 601.159 κατοίκους (απογραφή 2001), με αποτέλεσμα να παρουσιάζει σημαντικό ενδιαφέρον από πλευράς διακίνησης επιβατών Ελληνικής καταγωγής.

Γεωγραφικά απέχει 100 χλμ. από την Πελοπόννησο, 175 χλμ. από την Μ.Ασία και 800 χλμ. από την Αφρική. Βόρεια βρέχεται από το Κρητικό πέλαγος, νότια από το Λιβυκό, ανατολικά από το Καρπάθιο και δυτικά από το Ιόνιο πέλαγος. Το γεγονός αυτό την καθιστά κομβική νήσο με ιδιαίτερο πολιτικό, επικοινωνιακό και στρατηγικό ενδιαφέρον.

Διοικητικά η Κρήτη διαιρείται σε 4 νομούς : στο νομό Ηρακλείου με 294.312 κατοίκους και πρωτεύουσα το Ηράκλειο, το νομό Λασιθίου με 75.903 κατοίκους και πρωτεύουσα τον Άγιο Νικόλαο, το νομό Ρεθύμνου με 81.781 κατοίκους και πρωτεύουσα το Ρέθυμνο, και τέλος το νομό Χανίων με 149.163 κατοίκους και πρωτεύουσα τα Χανιά.

Σχετικά με την πληθυσμιακή ανάπτυξη της Κρήτης, παρατηρούμε ότι μεταξύ των δύο ετών απογράφης 1991 και 2001, παρατηρείται σε όλους τους προαναφερθέντες νομούς αύξηση του συνολικού μόνιμου πληθυσμού, η οποία στους δύο μεγαλύτερους αγγίζει το 11%. Προφανώς αυτή η αύξηση επιδρά και στις ακτοπλοϊκές μετακινήσεις, όπου λογικά αναμένεται να παρουσιάζει αυξητικές τάσεις συνολικά μεταξύ των παραπάνω ετών.



Πίνακας απογραφής μόνιμου πληθυσμού ετών 1991-2001 (πηγή Ε.Σ.Υ.Ε)

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

α/α	Δήμος ή Κοινότητα**	2001*			1991			Μεταβολή (%)		
		Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο
20	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	147.886	146.426	294.312	131.990	132.496	264.486	12,0	10,5	11,3
394	Δ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	67.965	69.801	137.766	58.792	61.771	120.563	15,6	13,0	14,3
395	Δ. ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑΣ	2.709	2.621	5.330	2.606	2.570	5.176	4,0	2,0	3,0
396	Δ. ΑΡΚΑΛΟΧΩΡΙΟΥ	5.522	5.268	10.790	5.645	5.528	11.173	-2,2	-4,7	-3,4
397	Δ. ΑΡΧΑΝΩΝ	2.267	2.259	4.526	2.142	2.137	4.279	5,8	5,7	5,8
398	Δ. ΑΣΤΕΡΟΥΣΙΩΝ	3.207	3.021	6.228	3.436	3.414	6.850	-6,7	-11,5	-9,1
399	Δ. ΒΙΑΝΝΟΥ	3.282	3.195	6.477	3.471	3.658	7.129	-5,4	-12,7	-9,1
400	Δ. ΓΑΖΙΟΥ	6.734	6.656	13.390	4.136	3.997	8.133	62,8	66,5	64,6
401	Δ. ΓΟΡΓΟΛΑΙΝΗ	1.620	1.552	3.172	1.576	1.548	3.124	2,8	0,3	1,5
402	Δ. ΓΟΡΤΥΝΑΣ	2.692	2.713	5.405	2.888	2.949	5.837	-6,8	-8,0	-7,4
403	Δ. ΓΟΥΒΩΝ	3.871	3.774	7.645	2.280	2.218	4.498	69,8	70,2	70,0
404	Δ. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣ	1.239	1.222	2.461	1.340	1.300	2.640	-7,5	-6,0	-6,8
405	Δ. ΖΑΡΟΥ	1.691	1.703	3.394	1.706	1.708	3.414	-0,9	-0,3	-0,6
406	Δ. ΘΡΑΨΑΝΟΥ	1.328	1.284	2.612	1.201	1.167	2.368	10,6	10,0	10,3
407	Δ. ΚΑΣΤΕΛΛΙΟΥ	3.506	3.314	6.820	2.911	2.973	5.884	20,4	11,5	15,9
408	Δ. ΚΟΦΙΝΑ	2.726	2.604	5.330	2.728	2.585	5.313	-0,1	0,7	0,3
409	Δ. ΚΡΟΥΣΩΝΑ	2.054	1.968	4.022	2.011	1.988	3.999	2,1	-1,0	0,6
410	Δ. ΜΑΛΙΩΝ	3.354	3.205	6.559	2.294	2.216	4.510	46,2	44,6	45,4
411	Δ. ΜΟΙΡΩΝ	5.386	5.202	10.588	5.223	5.040	10.263	3,1	3,2	3,2
412	Δ. ΝΕΑΣ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ	6.682	5.966	12.668	6.123	5.215	11.338	9,1	14,8	11,7
413	Δ. ΝΙΚΟΥ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ	3.650	3.547	7.197	3.792	3.734	7.526	-3,7	-5,0	-4,4
414	Δ. ΡΟΥΒΑ	1.189	1.153	2.342	1.421	1.409	2.830	-16,3	-18,2	-17,2
415	Δ. ΤΕΜΕΝΟΥΣ	1.654	1.547	3.201	1.576	1.525	3.101	4,9	1,4	3,2
416	Δ. ΤΕΤΡΑΧΩΡΙΟΥ	1.205	1.206	2.411	1.077	1.053	2.130	11,9	14,5	13,2
417	Δ. ΤΥΛΙΣΟΥ	1.691	1.788	3.479	1.880	1.958	3.838	-10,1	-8,7	-9,4
418	Δ. ΤΥΜΠΑΚΙΟΥ	4.935	5.073	10.008	5.557	5.609	11.166	-11,2	-9,6	-10,4
419	Δ. ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ	5.727	4.764	10.491	4.178	3.226	7.404	37,1	47,7	41,7
35	ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	38.239	37.664	75.903	35.297	35.652	70.949	8,3	5,6	7,0
718	Δ. ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	9.762	9.915	19.677	8.136	8.503	16.639	20,0	16,6	18,3
719	Δ. ΙΕΡΑΠΕΤΡΑΣ	11.470	11.230	22.700	10.401	10.294	20.695	10,3	9,1	9,7
720	Δ. ΙΤΑΝΟΥ	1.326	1.172	2.498	1.328	1.175	2.503	-0,2	-0,3	-0,2
721	Δ. ΛΕΥΚΗΣ	1.147	1.036	2.183	1.302	1.133	2.435	-11,9	-8,6	-10,3
722	Δ. ΜΑΚΡΥ ΓΙΑΛΟΥ	2.272	2.074	4.346	2.025	1.984	4.009	12,2	4,5	8,4
723	Δ. ΝΕΑΠΟΛΗΣ	3.425	3.458	6.883	3.261	3.486	6.747	5,0	-0,8	2,0
724	Δ. ΟΡΟΠΕΔΙΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	1.596	1.589	3.185	2.085	2.135	4.220	-23,5	-25,6	-24,5
725	Δ. ΣΗΤΕΙΑΣ	7.241	7.190	14.431	6.759	6.942	13.701	7,1	3,6	5,3
44	ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	41.123	40.658	81.781	34.779	35.316	70.095	18,2	15,1	16,7
852	Δ. ΡΕΘΥΜΝΗΣ	15.154	16.357	31.511	12.786	13.774	26.560	18,5	18,8	18,6
853	Δ. ΑΝΩΓΕΙΩΝ	2.426	2.387	4.813	2.145	2.140	4.285	13,1	11,5	12,3
854	Δ. ΑΡΚΑΔΙΟΥ	2.947	2.705	5.652	2.336	2.409	4.745	26,2	12,3	19,1
855	Δ. ΓΕΡΟΠΟΤΑΜΟΥ	4.332	4.004	8.336	3.476	3.712	7.188	24,6	7,9	16,0
856	Δ. ΚΟΥΛΟΥΚΩΝΑ	3.094	2.866	5.960	2.893	2.832	5.725	6,9	1,2	4,1
857	Δ. ΚΟΥΡΗΤΩΝ	1.396	1.311	2.707	1.370	1.298	2.668	1,9	1,0	1,5
858	Δ. ΛΑΜΠΗΣ	3.114	2.971	6.085	3.050	2.894	5.944	2,1	2,7	2,4
859	Δ. ΛΑΓΠΑΙΩΝ	1.344	1.286	2.630	1.370	1.215	2.585	-1,9	5,8	1,7
860	Δ. ΝΙΚΗΦΟΡΟΥ ΦΩΚΑ	3.457	3.198	6.655	2.166	2.053	4.219	59,6	55,8	57,7
861	Δ. ΣΙΒΡΙΤΟΥ	1.803	1.675	3.478	1.623	1.535	3.158	11,1	9,1	10,1
862	Δ. ΦΟΙΝΙΚΑ	2.056	1.898	3.954	1.564	1.454	3.018	31,5	30,5	31,0
54	ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	76.623	72.540	149.163	68.509	65.265	133.774	11,8	11,1	11,5
1000	Δ. ΧΑΝΙΩΝ	26.177	26.869	53.046	24.477	25.600	50.077	6,9	5,0	5,9
1001	Δ. ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ	5.744	4.476	10.220	3.901	2.336	6.237	47,2	91,6	63,9
1002	Δ. ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΣΕΛΙΝΟΥ	761	699	1.460	773	766	1.539	-1,6	-8,7	-5,1
1003	Δ. ΑΡΜΕΝΩΝ	1.651	1.617	3.268	1.629	1.624	3.253	1,4	-0,4	0,5
1004	Δ. ΒΑΜΟΥ	1.477	1.387	2.864	1.285	1.251	2.536	14,9	10,9	12,9
1005	Δ. ΒΟΥΚΟΛΙΩΝ	1.696	1.579	3.275	1.631	1.629	3.260	4,0	-3,1	0,5
1006	Δ. ΓΕΩΡΓΙΟΥΠΟΛΕΩΣ	1.252	1.169	2.421	1.058	938	1.996	18,3	24,6	21,3
1007	Δ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	5.269	5.307	10.576	4.374	4.356	8.730	20,5	21,8	21,1
1008	Δ. ΘΕΡΣΕΟΥ	3.223	3.088	6.311	2.600	2.565	5.165	24,0	20,4	22,2
1009	Δ. ΙΝΝΑΧΩΡΙΟΥ	766	656	1.422	885	788	1.673	-13,4	-16,8	-15,0
1010	Δ. ΚΑΝΤΑΝΟΥ (ΚΑΝΔΑΝΟΥ)	833	713	1.546	889	805	1.694	-6,3	-11,4	-8,7
1011	Δ. ΚΕΡΑΜΙΩΝ	850	768	1.618	790	719	1.509	7,6	6,8	7,2
1012	Δ. ΚΙΣΣΑΜΟΥ	3.802	3.489	7.291	3.292	3.266	6.558	15,5	6,8	11,2
1013	Δ. ΚΟΥΛΜΒΑΡΙΟΥ	2.699	2.597	5.296	2.619	2.495	5.114	3,1	4,1	3,6
1014	Δ. ΚΡΥΟΝΕΡΙΔΑΣ	1.202	1.184	2.386	1.003	1.000	2.003	19,8	18,4	19,1
1015	Δ. ΜΟΥΣΟΥΡΩΝ	2.418	2.360	4.778	2.468	2.418	4.886	-2,0	-2,4	-2,2
1016	Δ. ΜΥΘΗΜΝΗΣ	1.490	1.368	2.858	1.681	1.705	3.386	-11,4	-19,8	-15,6
1017	Δ. ΝΕΑΣ ΚΥΔΩΝΙΑΣ (ΓΑΛΑΤΑ)	3.708	3.580	7.288	2.570	2.437	5.007	44,3	46,9	45,6
1018	Δ. ΠΕΛΕΚΑΝΟΥ	2.277	1.982	4.259	1.898	1.566	3.464	20,0	26,6	23,0
1019	Δ. ΠΛΑΤΑΝΙΑ	2.793	2.332	5.125	2.659	2.385	5.044	5,0	-2,2	1,6
1020	Δ. ΣΟΥΔΑΣ	4.295	3.384	7.679	3.886	2.687	6.573	10,5	25,9	16,8
1021	Δ. ΣΦΑΚΙΩΝ	1.303	1.094	2.397	1.126	1.036	2.162	15,7	5,6	10,9
1022	Δ. ΦΡΕ	566	534	1.100	654	613	1.267	-13,5	-12,9	-13,2
1023	ΚΟΙΝ. ΑΣΗ ΓΩΝΙΑΣ	309	273	582	273	253	526	13,2	7,9	10,6
1024	ΚΟΙΝ. ΓΑΥΔΟΥ	62	35	97	88	27	115	-29,5	29,6	-15,7

Η Κρήτη τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει σημαντική τουριστική ανάπτυξη λόγω της θέσης και της φυσικής ομορφιάς της, με αποτέλεσμα τα πλοία που εξυπηρετούν τις γραμμές της Κρήτης να έχουν μεγάλο βαθμό πληρότητας σε επιβάτες κατά την διάρκεια του καλοκαιριού. Σημαντική όμως είναι και η κίνηση και κατά τους χειμερινούς μήνες, λόγω του μεγάλου αριθμού των μόνιμων κατοίκων. Αξιοσημείωτη είναι επίσης και η κίνηση των φορτηγών καθ' όλη την διάρκεια του έτους, εξαιτίας των πολλών μεταφορών που γίνονται στον τομέα των ειδών διατροφής και των αγροτικών προϊόντων. Επομένως η μελέτη του συγκεκριμένου δικτύου είναι πολύ σημαντική αλλά και συνάμα δύσκολη.

2.1.1 Αναφορά Λιμένων

Τα σημαντικότερα λιμάνια της Κρήτης που θα μας απασχολήσουν κατά τη διάρκεια της μελέτης της ακτοπλοϊκής κίνησης είναι τα εξής (κατά σειρά μεγέθους) :

- Ηράκλειο
- Σούδα – Χανιά
- Ρέθυμνο
- Σητεία
- Άγιος Νικόλαος
- Κίσσαμος

Τα παραπάνω λιμάνια συνδέουν την Κρήτη με τις ακόλουθες γεωγραφικές περιφέρειες της χώρας :

- Αττικής
- Πελοποννήσου
- Κυκλάδων
- Δωδεκανήσου
- Μαγνησίας
- Μακεδονίας



Η παραπάνω διάκριση των λιμένων κατά περιφέρειες γίνεται με βάση τον πίνακα λιμένων και κατοικημένων περιοχών κατά διοικητική διάρθρωση, όπως αυτός ορίστηκε από το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας (νυν και νησιωτικής πολιτικής) κατά το έτος 2001. Οι λιμένες των παραπάνω γεωγραφικών διαμερισμάτων που έχουν ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Κρήτη τα τελευταία έτη είναι οι εξής :

Γεωγραφικό Διαμέρισμα	Λιμάνι
Αττικής	Πειραιάς
	Κύθηρα –Αγία Πελαγία
	Κύθηρα – Καψάλι
	Κύθηρα – Διακόφτι
Πελοποννήσου	Αντικύθηρα
	Γύθειο
	Μονεμβάσια
	Νεάπολη Βοίων
	Γέρακας
	Ελαφώνησος
Κυκλάδων	Καλαμάτα
	Σύρος
	Ίος
	Θήρα
	Μήλος
	Σίφνος
	Νάξος
	Πάρος
	Τήνος
	Μύκονος
Δωδεκανήσου	Κάσος
	Κάρπαθος
	Χάλκη
	Ρόδος
	Διαφανή
Κεντρικής Μακεδονίας	Πηγάδια
	Θεσσαλονίκης
Μαγνησίας	Σκιάθος

Επειδή όμως στην παρούσα εργασία παρουσιάζονται στοιχεία που αφορούν το ακτοπλοϊκό δίκτυο της Κρήτης από το 1980 και μετά, θα ήταν χρήσιμο να αναφέρουμε ότι στο παρελθόν υπήρχαν πιθανά και επιπρόσθετοι προορισμοί από τους παραπάνω που δεν κατέστη δυνατός ο διαχωρισμός τους. Επίσης τα παραπάνω λιμάνια είναι ενδεικτικά των γεωγραφικών διαμερισμάτων, καθώς οι δρομολογιακές συνδέσεις αλλάζουν από έτος σε έτος.

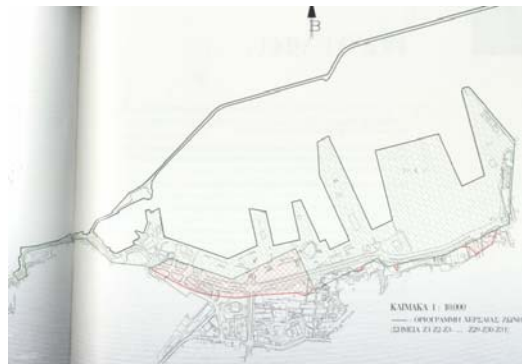
2.1.2 Αναλυτική παρουσίαση των λιμένων της Κρήτης

Τα βασικά λιμάνια που εξυπηρετούν ακτοπλοϊκά την Κρήτη αναφέρθηκαν παραπάνω. Πρέπει να σημειωθεί ότι με βάση την κατάταξη των λιμένων, τα λιμάνια της Σούδας, Ηρακλείου και Ρεθύμνου έχουν χαρακτηριστεί ως λιμένες εθνικής σημασίας (ΛΕΣ), ενώ τα λιμάνια Σητείας και Κισσάμου ως μείζονος ενδιαφέροντος (διανομαρχιακό επίπεδο – ΛΜΕ).

Ακολουθεί μια αναλυτική περιγραφή αυτών :

Λιμάνι Ηρακλείου

Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί το μεγαλύτερο της Κρήτης. Από πλευράς ακτοπλοΐας είναι το βασικό λιμάνι επικοινωνίας με τον Πειραιά. Αυτό οφείλεται στην γεωγραφική του θέση, στο γεγονός δηλαδή ότι είναι στο κέντρο της Κρήτης, καθώς και στο ότι είναι η πρωτεύουσα του νησιού και ως εκ τούτου έχει τον μεγαλύτερο πληθυσμό.



Το λιμάνι παρέχει σχεδόν όλες τις δυνατότητες, καθώς βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την πόλη. Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνονται όλα τα βασικά χαρακτηριστικά του :

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ	ΝΗΣΟΣ ΚΡΗΤΗ (Φ35 21' 00'' Λ25 - 09' -00'')
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	Ε/Γ-Ο/Γ, Φ/Γ, Δ/Ξ, Ε/Γ Α/Ψ, Α/Κ, Τ/Ρ, Θ/Γ
ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	ρεύμα, νερό, πετρέλαιο. Υπάρχει δυνατότητα επισκευής μικροσκαφών μέχρι 15μ.
ΠΑΡΕΧΟΜΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	Προσθήκη Α και Β'
ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΜΕ ΆΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	Παντός είδους εμπορεύματα
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ	900,000 επιβάτες και 250,000 περίπου οχήματα

Το λιμάνι του Ηρακλείου βρίσκεται σε σπουδαία γεωπολιτική θέση : στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, στη τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών Γιβραλτάρ - Σουέζ και Μαύρη Θάλασσα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης του ενδυναμώνεται με την ύπαρξη και λειτουργία της «Ελεύθερης Ζώνης», σημαντικού παράγοντα για την ανάπτυξη σύγχρονου διαμετακομιστικού - μεταφορτωτικού κέντρου.

Η λειτουργία του επιβατικού λιμένα προσδίδει ζωή και κίνηση στο λιμάνι, στην πόλη του Ηρακλείου και στον Νομό γενικότερα. Για την τακτική γραμμή προς το

λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν καθημερινά τουλάχιστον δυο πλοία, ενώ υπάρχει σύνδεση με πολλά λιμάνια του Αιγαίου και με το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Το Επιβατικό Λιμάνι του Ηρακλείου θεωρείται το τρίτο σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα. Εξυπηρετεί ετησίως περίπου 2,0 εκ. επιβάτες και 310.000 οχήματα (ΕΙΧ και Φ/Γ) και διαθέτει δύο (2) επιβατικούς σταθμούς, ο δεύτερος και νεότερος είναι εμβαδού 2.500 m² με σύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες.

Το Λιμάνι λειτουργεί, τα τελευταία χρόνια, ως base port σε συνεργασία με το αεροδρόμιο του Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» και είναι το μοναδικό λιμάνι στην Ελλάδα που σε συνεργασία με τις αρχές του αεροδρομίου κάνει το Check - in , Check - out των επιβατών στον Νέο Επιβατικό Σταθμό, προσφέροντας την δυνατότητα στους διερχόμενους επιβάτες να αξιοποιήσουν τον ενδιάμεσο χρόνο μέχρι την αναχώρησή τους από το αεροδρόμιο.

Η διακίνηση εμπορευμάτων συμπληρώνει τη διακίνηση επιβατών στο λιμάνι και από κοινού προσδιορίζουν τα κύρια χαρακτηριστικά του ως επιβατικό και εμπορικό λιμάνι. Με βάση τα τελευταία στοιχεία, στο λιμάνι Ηρακλείου η διακίνηση εμπορευμάτων αυξάνεται σταθερά την τελευταία πενταετία φθάνοντας το 2003 στους 3.350.000 τόνοι εμπορευμάτων.

Ο βασικός ρόλος του Λιμένα Ηρακλείου είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών σε μεταφορές αγαθών της ενδοχώρας της Κρήτης, όμως τα τελευταία χρόνια η έχουν γίνει προσπάθειες για προσέλκυση μεταφορτωτικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων και απόκτησης μεριδίου της αγοράς της νότιου-ανατολικής Μεσογείου. Το εμπορευματικό Λιμάνι του Ηρακλείου είναι το μεγαλύτερο της Νότιας Ελλάδος και κατατάσσεται στην 3 η θέση στην Ελληνική κλίμακα, μετά τα Λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Σημαντικά έργα που περατώθηκαν τα τελευταία χρόνια, στο πλαίσιο των Ολυμπιακών αγώνων είναι η κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού, καθώς και η κατασκευή νέας προβλήτας. Επίσης τα τελευταία δύο χρόνια βρίσκονται σε εξέλιξη ή προγραμματίζονται τα ακόλουθα έργα :

-Αποκατάσταση Υφάλων Σπηλαιώσεων Φρουρίου Κούλε Λιμένος Ηρακλείου.

-Εκβάθυνση Νηοδόχου 3 και Προστασία Θεμελίωσης Ανατολικού Κρηπιδώματος Προβλήτας II Λιμένος Ηρακλείου

-Επισκευή, Συντήρηση και Διαμόρφωση Ανωδομής της Χερσαίας Ζώνης

-Εκβάθυνση Λιμενολεκάνης και ολοκλήρωση δικτύου Ύδρευσης Αποχέτευσης Πυρόσβεσης

Προγραμματίζονται μεταξύ άλλων:

- Κατασκευή Αποθήκης Εμπορευμάτων στον Προβλήτα IV του Λιμένα

-Κατασκευή Μαρίνας

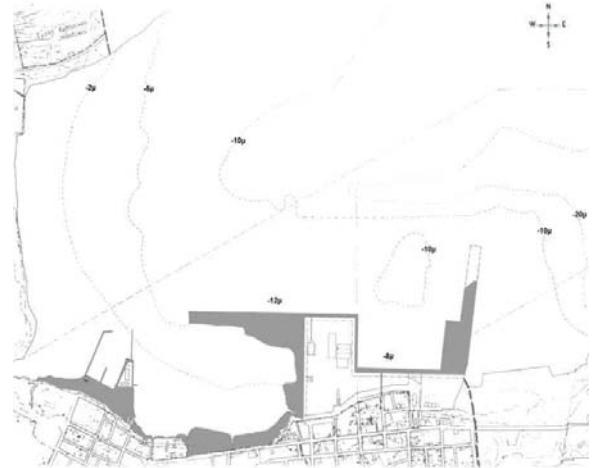
-Προβλήτας V και I και σταθμός κρουαζιερόπλοιων

- Νέος λιμένας - Γ' φάση.

Λιμάνι Σούδας

Το λιμάνι της Σούδας βρίσκεται στα νότια της μεγάλης χερσονήσου του Ακρωτηρίου. Εξυπηρετεί κατά κανόνα τον νομό Χανίων. Στην πόλη των Χανίων δεν υπάρχει ακτοπλοϊκό λιμάνι με αποτέλεσμα η κίνηση των επιβατών να γίνεται από το λιμάνι της Σούδας. Επίσης χρησιμοποιείται ευρύτατα για στρατιωτικούς και εμπορικούς σκοπούς. Εξαιτίας του έντονου στρατιωτικού χαρακτήρα η περιοχή γύρω από το λιμάνι δεν παρέχει όλες τις εξυπηρετήσεις.

Για τον σκοπό αυτό, αναγκαία είναι η μετάβαση στην πόλη των Χανίων η οποία απέχει περίπου 10 λεπτά οδικώς.



Ο πίνακας με τα βασικά χαρακτηριστικά του λιμένα έχει ως εξής :

ΘΕΣΗ	Φ=35° 29',5 Λ=24° 04',7 35° 29',5 N 24° 04',7 E
ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	Ε/Γ,Φ/Γ,Ο/Γ, Τ/Ρ, Ναυταθλητικά, κλπ.
ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ	Νερό, Ηλεκτρικό Ρεύμα, Καύσιμα με φορητά μέσα, Υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι, Ζυγοπλάστιγγα, Τελωνείο, Λιμεναρχείο, εργάτες φορτοεκφόρτωσης, Πλοηγός
ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΣΟΥΔΑΣ (300 μ. από Λιμάνι)	Οργανωμένη αγορά, Ναυτιλιακά γραφεία, Ενοικιάσεις αυτοκινήτων, Ιατρεία, Αστυνομία, Τράπεζα, Ξενοδοχεία, Ταχυδρομείο, Εστιατόρια, Καφετέριες, Λεωφορεία, Πυροσβεστική στα 7 χλμ, 2 Νοσοκομεία σε ακτίνα 4 χιλιομέτρων
ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΦΟΡΤΙΩΝ Κ.Λ.Π.	ελαιόλαδο,πορτοκάλια, σιτηρά, ζωοτροφές, τσιμέντα, σίδερα, κλπ.
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ	ακτοπλοϊκά: 3 θέσεις με βάθος λιμεν. , 8 εμπορικά: 1 θέση σε 8μ. 3 θέσεις σε 10 μ. Με το έργο που προβλέπονται στο ΙΙΙ Κ.Π.Σ. θα δημιουργηθούν: 1)στο Επιβατικό Λιμάνι δύο θέσεις πρόσδεσης με βάθος λιμενολ. 10μ. (η μια υφίσταται με 8μ. βάθος και 2) στο Εμπορικό οι δυο θέσεις με βάθος λιμεν. 10μ. θα διατεθούν μετά τα έργα λιμενολ. 12μ.
ΕΙΔΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	Λάδι, Εσπεριδοειδή, Δομικά Υλικά, Σιτηρά, Γεωργικά Εφόδια
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ	Πειραιά καθημερινά
ΓΕΡΑΝΟΙ	Ένας 25Τόννοι τηλεσκοπικός. Ένας μέχρι 65 τόνους με γάντζο και αρπάγη, επίσης για container, για χύδην φορτίο.
ΖΥΓΟΠΛΑΣΤΙΓΓΑ	Ζυγίζει φορτηγά μέχρι 80 τόνους

Επίσης προγραμματίζεται η επέκταση επιβατικού προβλήτα ενώ προβλέπεται να γίνουν εκσκαφές λιμενολεκάνης, αντικατάσταση των προσκρουστήρων που υπάρχουν και ηλεκτροφωτισμός του εμπορικού και του επιβατικού λιμένα.

Λιμάνι Ρεθύμνου

Το Ρέθυμνο είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη της Κρήτης και βρίσκεται ανάμεσα στα Χανιά και το Ηράκλειο. Από ακτοπλοϊκής άποψης είναι το τρίτο λιμάνι σε διακίνηση επιβατών. Σε αντίθεση με τη Σούδα παρέχει όλες τις ανέσεις στους επιβάτες μιας και βρίσκεται μέσα στην πόλη του Ρεθύμνου. Χρησιμοποιείται επίσης και για μεταφορά εμπορευμάτων. Τα βασικά χαρακτηριστικά του λιμένα έχουν ως εξής :



ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ	35 22 Β-24 28Α
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	ΡΕΘΥΜΝΟΥ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ
ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΜΙΚΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΑΡΙΝΑ
ΠΑΡΕΧΟΜΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΝΕΡΟ, ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, ΡΕΥΜΑ, Τ/Φ
ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΜΕ ΑΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΡΑΜΠΕΣ 5 ΔΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΠΕΝΤΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΒΑΘΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ ΑΠΟ 7-9 Μ.
ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΦΟΡΤΙΩΝ Κ.Λ.Π.	ΕΛΑΙΟΛΑΔΟ - ΧΑΡΟΥΠΙ - ΣΙΔΕΡΑ - ΕΛΑΦΡΟΠΕΤΡΑ - ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ - ΖΩΟΤΡΟΦΕΣ
ΕΤΗΣΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	600.000 ΕΠΙΒΑΤΕΣ 3.500 ΟΧΗΜΑΤΑ

Τα τελευταία έτη εκτελείται το έργο της εκβάθυνσης ολόκληρης της λιμενολεκάνης στο οποίο περιλαμβάνεται και η προστασία του προσήνεμου μόλου με τεχνητούς ογκολίθους, ενώ βελτιώθηκε η εμβέλεια των δύο πυρσών του λιμένα (πράσινου και κόκκινου), μετά την μετατροπή τους σε ηλεκτρικούς, φτάνοντας στα δέκα (10) ναυτικά μίλια, εμβέλεια η οποία εκτιμάται από την Υπηρεσία Φάρων ότι καλύπτει τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας με καλές καιρικές συνθήκες.

Λιμάνι Σητείας

Η Σητεία είναι το ανατολικότερο λιμάνι της Κρήτης. Ανήκει στον νομό Λασιθίου, όπως και ο Άγιος Νικόλαος. Από πλευράς μετακίνησης υπάρχουν λεωφορεία από και προς τον Άγιο Νικόλαο, το Ηράκλειο και την Ιεράπετρα. Εξυπηρετεί τους επιβάτες της ακτοπλοΐας τόσο προς Πειραιά όσο και προς Δωδεκάνησα.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του είναι:

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ	ΠΛΑΤΟΣ: 35° 12' 05'' ΜΗΚΟΣ: 26° 06' 05''
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	Υ/Χ ΣΗΤΕΙΑΣ
ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ, Φ/Γ, Δ/Ξ, Ε/Γ, Α/Ψ, Α/Κ, Τ/Ρ
ΠΑΡΕΧΟΜΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	Ρεύμα - Νερό
ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΜΕ ΑΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	Με Πειραιά και Δωδεκάνησα
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ	Θέσεις προσδέσεως για Ε/Γ 2 για Φ/Γ 1. Βάθος λιμενολεκάνης κυμαίνεται από 4 έως 13μ.
ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΦΟΡΤΙΩΝ Κ.Λ.Π.	Αλαφρόπετρα, Λάδι
ΕΤΗΣΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	Περίπου 42.000 Επιβ. 10.000 Αυτο.



Στον τομέα των έργων, προβλέπεται η τοποθέτηση προσκρουστήρων στο λιμάνι της Σητείας.

Λιμάνι Αγίου Νικολάου

Το λιμάνι του Αγίου Νικολάου βρίσκεται μεταξύ του Ηρακλείου και της Σητείας. Ανήκει και αυτό στον νομό Λασιθίου, με αποτέλεσμα να 'μοιράζεται' την κίνηση με το λιμάνι της Σητείας. Ακτοπλοϊκά επικοινωνεί εκτός από τον Πειραιά με τις Κυκλάδες και τη Σητεία. Επίσης χρησιμοποιείται και για εμπορικούς σκοπούς.

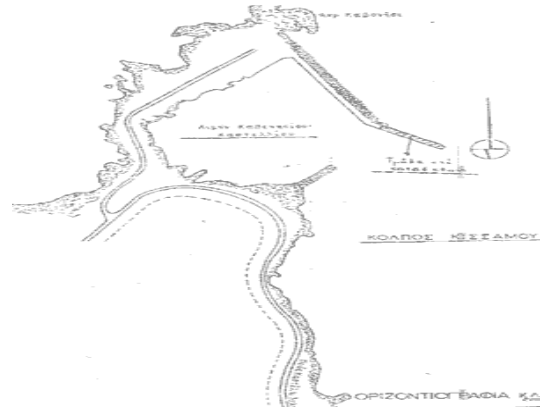
Τα χαρακτηριστικά του είναι :



ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ	ΠΛΑΤΟΣ: 30° 11' 40'' ΜΗΚΟΣ: 25° 43' 20''
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	ΛΑΣΙΘΙΟΥ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	Λ/Χ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ, Φ/Γ, Δ/Ξ, Ε/Γ, Α/Ψ, Α/Κ, Τ/Ρ
ΠΑΡΕΧΟΜΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΡΕΥΜΑ, ΝΕΡΟ, ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΜΕ ΑΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑ - ΜΗΛΟ - ΣΗΤΕΙΑ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΔΥΟ (2) ΚΕΚΛΙΜΕΝΑ, ΔΥΟ(2) ΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ Φ/Γ, Δ/Ξ. ΒΑΘΗ 8,5 Μ. ΜΗΚΟΣ ΚΡΗΠΙΔΩΜΑΤΩΝ 130Μ. ΓΙΑ ΜΕΓΑΛΑ ΠΛΟΙΑ
ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΦΟΡΤΙΩΝ Κ.Λ.Π.	ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ
ΕΤΗΣΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	70,000 επιβάτες 5,000 οχήματα

Λιμάνι Καβονησίου - Κισάμου

Το λιμάνι Καβονησίου Κισάμου είναι το δυτικότερο λιμάνι της Κρήτης, και συνδέει ακτοπλοϊκά την Κρήτη με την Πελοπόννησο, ενώ παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του νομού Χανίων, λόγω του γεγονότος ότι εκτός από επιβατική έχει και εμπορευματική κίνηση. Ο πίνακας με τα χαρακτηριστικά του έχει ως εξής :



ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ	ΠΛΑΤΟΣ: 35° 31' 01'' ΜΗΚΟΣ: 23° 36' 01''
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	ΧΑΝΙΩΝ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	Λ/Σ ΚΙΣΑΜΟΥ
ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ, Ε/Γ-Τ/Ρ, Φ/Γ/ Α/Κ, Τ/Ρ-Θ/Γ
ΠΑΡΕΧΟΜΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΡΕΥΜΑ - ΝΕΡΟ - ΚΑΡΝΑΓΙΟ
ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΜΕ ΑΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΓΥΘΕΙΟ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΠΕΙΡΑΙΑ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ	
ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ, ΦΟΡΤΙΩΝ Κ.Λ.Π.	ΛΑΔΙ - ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ - ΤΣΙΜΕΝΤΟ - ΑΜΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
ΕΤΗΣΙΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ: 11.631 ΟΧΗΜΑΤΑ: 3.383 (1999)
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΟΒΡΑΧΙΝΔΑ

2.2. Πλοία και ναυτιλιακές εταιρίες που εξυπηρετούν τις ακτοπλοϊκές γραμμές της Κρήτης

2.2.1 Χαρακτηριστικά πλοίων

Ως γνωστών οι γραμμές που εξυπηρετούν τα λιμάνια της Κρήτης εμπίπτουν στις διατάξεις περί εσωτερικής ακτοπλοΐας. Μέχρι την 1^η Νοεμβρίου 2002 ίσχυε ο περιορισμός στην παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών στο εσωτερικό της χώρας, γνωστός και ως “cabotage” με αποτέλεσμα τα πλοία που κινούνταν σε αυτές τις γραμμές να έχουν υποχρεωτικά την Ελληνική σημαία. Σήμερα, παρά την άρση του cabotage δεν έχουν αλλάξει και πολλά πράγματα στην κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας. Πιο συγκεκριμένα, στις γραμμές της Κρήτης το σχεδόν ‘μονοπωλιακό’ καθεστώς των Κρητικών ναυτιλιακών εταιριών εξακολουθεί να υπάρχει.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα επιβατηγά πλοία που εξυπηρετήσαν ή εξυπηρετούν σε τακτική βάση τα τελευταία χρόνια τις γραμμές της Κρήτης. Ακολουθως παρεντίθενται πλοία που δρομολογήθηκαν για περιορισμένο χρονικό διάστημα τα προηγούμενα έτη από τις εταιρίες, είτε για να ανταπεξέλθουν καλύτερα στον ανταγωνισμό, είτε για να εκτελέσουν δρομολόγια σε μήνες υψηλής ζήτησης (συνήθως Μάιος-Οκτώβριος).

Επίσης σε επόμενο κεφάλαιο παρατίθενται τα αναλυτικά τεχνικά χαρακτηριστικά των παρακάτω πλοίων.

<i>Εταιρία</i>	<i>Όνομα πλοίου</i>
MINOAN LINES	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΛΑΣ
	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ
A.N.E.K LINES	ΚΡΗΤΗ I
	ΚΡΗΤΗ II
	ΛΙΣΣΟΣ
	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
	ΛΑΤΩ
Λ.Α.Ν.Ε	Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ
	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.
H.S.W	HIGHSPEED 4
	HIGHSPEED 5
	ΑΡΙΑΔΝΗ
A.N.E.N	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ
ΑΤΛΑΣ Ν.Ε	ΑΝΔΡΕΑΣ II
ΠΑΣΙΦΑΗ Ν.Ε	ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ*
ΜΕΛΩΔΙΑ Ν.Ε	ΕΤΖΙΑΝ ΣΑΝ*
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Ν.Ε	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ*

* Τα παραπάνω είναι Φ/Γ-Ο/Γ.

Τα πλοία που κινήθηκαν σποραδικά στις γραμμές της Κρήτης, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες ή για λόγους ανταγωνισμού κατά περίπτωση:

Εταιρία	Όνομα πλοίου
A.N.E.K LINES	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β.
SEA JET CONSORTIUM	SUPERJET
H.S.W	FLYING CAT 4 ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ
NEL LINES	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ 1
G.A FERRIES	ΝΤΑΛΙΑΝΑ ΜΙΛΕΝΑ

Επίσης αναφέρουμε και την δρομολόγηση του **BLUE STAR 2** της **BSF**, τα έτη 2003-2005.

Να σημειώσουμε επίσης ότι η δρομολόγηση του νεότευκτου **ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ** της **HSW** το 2007 έγινε για λίγους μήνες, ακολούθησε η δρομολόγηση του **ΑΡΙΑΔΝΗ** της **HSW**, το οποίο όμως τους χειμερινούς μήνες απεσύρθη και ναυλώθηκε στην **MINOAN** για τις γραμμές τις Ιταλίας. Παρόλαυτα συμπεριλαμβάνεται στις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης του έτους 2007-2008. Επίσης αξιοσημείωτο είναι ότι το **ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ** της **ANEK** δρομολογήθηκε στην γραμμή των Χανίων για να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός από το νεοεισελθόν πλοίο της **HSW**. Τα πλοία **ΝΤΑΛΙΑΝΑ**, **ΜΙΛΕΝΑ** δρομολογήθηκαν τους καλοκαιρινούς μήνες προκειμένου να καλύψουν την επιδοτούμενη γραμμή της Θεσσαλονίκης. Το πλοίο **ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ 1** εκτέλεσε κι αυτό σποραδικά δρομολόγια προς Ρέθυμνο τους καλοκαιρινούς μήνες του προηγμένου έτους. Αντίστοιχα το ίδιο συμβαίνει και με τα **HIGHSPEED**. Τέλος το πλοίο **ΑΝΔΡΕΑΣ II**, εκτελούσε τα τελευταία χρόνια δρομολόγια στην γραμμή της Πελοποννήσου, αλλά κι αυτό πρόσφατα απεσύρθη και πουλήθηκε.

Σε επόμενο κεφάλαιο, περιγράφονται αναλυτικά όλα τα χαρακτηριστικά των παραπάνω πλοίων.

2.2.2 Χαρακτηριστικά εταιριών

Με μια γρήγορη ανάγνωση του ανωτέρω πίνακα, θα παρατηρούσε κανείς ότι τις ακτοπλοϊκές γραμμές Κρήτης, τις εξυπηρετούν τα τελευταία έτη 6 ναυτιλιακές εταιρίες (σχεδόν όλες οι μεγάλες της ακτοπλοΐας), καθώς οι 4 τελευταίες του αρχικού πίνακα κινούνται στα Φ/Γ-Ο/Γ. Στην πραγματικότητα όμως τα πράγματα δεν είναι έτσι. Οι δύο εταιρίες MINOAN και ANEK είναι εκείνες που ελέγχουν το συντριπτικό μερίδιο της συγκριμένης αγοράς, με την HSW να προσπαθεί να εισχωρήσει τα τελευταία χρόνια.

Τα παραπάνω πλοία μπορεί να ανήκουν σε διαφορετικές εταιρίες, αλλά στην πράξη τα μέτωπα στον χώρο των εταιριών λιγότερα. Με άλλα λόγια έχουν σχηματιστεί τα τελευταία χρόνια κοινοπραξίες ομίλων. Η βασική κοινοπραξία στις γραμμές της Κρήτης είναι αυτή της Α.Ν.Ε.Κ (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης) με τις ακόλουθες εταιρίες :

- Δ.Α.Ν.Ε (Δωδεκανησιακή Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρία)
- Λ.Α.Ν.Ε (Λασιθιωτική Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρία)
- Α.Ν.Ε.Ν (Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρία Νότου)
- Ν.Ε.Λ (Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου) (μέχρι Μάιο 2005)

Η MINOAN LINES από την πλευρά της συνέπραξε ίσως την μεγαλύτερη κοινοπραξία των τελευταίων ετών στον χώρο της ακτοπλοΐας ιδρύοντας την HELLAS FLYING DOLPHINS, επεκτείνοντας έτσι τις δραστηριότητες της σε όλο σχεδόν το Αιγαίο. Η κίνηση όμως αυτή δεν είχε σημαντικό αντίκτυπο στις γραμμές της Κρήτης, μιας και τα πλοία που χρησιμοποιεί η θυγατρική MINOAN για την Κρήτη ανήκουν σε αυτήν.

Μια πρώτη κίνηση της τότε HELLAS FLYING DOLPHINS και νυν HELLENIC SEAWAYS, στις γραμμές της Κρήτης έγινε με την δρομολόγηση του HIGHSPEED 4 στη γραμμή Πειραιάς-Χανιά τον Μάρτιο του 2005, και του FLYING CAT 4 στη γραμμή Ηράκλειο – Κυκλάδες.

Μία εταιρία που δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές τα τελευταία χρόνια ήταν η BLUE STAR FERRIES. Αποτελεί το προϊόν της απορρόφησης της Ναυτιλιακής εταιρίας Στρίντζη από την ΕΠ.ΑΤ.(Επιχειρήσεις Αττικής) του ομίλου Παναγόπουλου. Είναι μια καινούργια εταιρία στον χώρο της ακτοπλοΐας αφού ιδρύθηκε το έτος 1999, ενώ η πρώτη δρομολόγηση πλοίου της στις γραμμές της Κρήτης (Πειραιάς – Χανιά) έγινε τον Μάρτιο του 2003. Η κίνηση αυτή αποτέλεσε στην ουσία το πρώτο βήμα για την λήξη του άτυπου μονοπωλίου που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια στην Κρητική ακτοπλοΐα. Τον Μάρτιο του 2005 η εταιρία αποσύρει το πλοίο της από το συγκεκριμένο δρομολόγιο, και συνάμα το ενδιαφέρον της για την γραμμή.

Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι ο όμιλος της Α.Ν.Ε.Κ να διαθέτει σήμερα 4 πλοία για τις γραμμές της Κρήτης σε αντίθεση με την MINOAN που διαθέτει 2. Σημαντικό όμως στοιχείο αποτελεί και η ηλικία του στόλου των τριών εταιριών, όπως φαίνεται σε επόμενη παράγραφο.

Οι εξελίξεις στον χώρο των ακτοπλοϊκών εταιριών τα τελευταία χρόνια είναι ραγδαίες, καθώς η είσοδος των περισσότερων εξ αυτών στο χρηματιστήριο αξιών, επιτρέπει την εύκολη αλλαγή στο ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Στην παρακάτω ενότητα επιχειρείται μια αναδρομή στις σημαντικότερες δραστηριότητες των παραπάνω εταιριών, καθώς και η σκιαγράφηση της σύνθεσής τους τα τελευταία έτη.

2.2.2.1 Ιστορική περιγραφή ,δραστηριότητα και προφίλ των εταιριών

A) A.N.E.K

Δραστηριότητες

Η A.N.E.K ιδρύθηκε το 1967 με έδρα τα Χανιά ως εταιρία λαϊκής βάσης. Δρομολόγησε το πρώτο της πλοίο 'ΚΥΔΩΝ' το 1970 στην γραμμή Πειραιά – Χανιά. Το 1973 δρομολόγησε τα πλοία 'ΚΑΝΤΙΑ' και 'ΡΕΘΥΜΝΟ' στην γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο. Ακολουθεί η δρομολόγηση των πλοίων 'ΚΡΗΤΗ' στη γραμμή Πειραιά – Χανιά και 'ΑΠΤΕΡΑ' στην γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο τα έτη 1978 και 1987 αντίστοιχα. Στις αρχές τις δεκαετίας του '90 ξεκίνησε την δραστηριότητά της στις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας αγοράζοντας και μετασκευάζοντας σημαντικά πλοία για την εποχή εκείνη όπως τα 'ΛΑΤΩ' , 'ΛΙΣΣΟΣ', 'ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ', 'ΤΑΛΩΣ', 'ΚΡΗΤΗ 1 & 2'. Τα πλοία αυτά τα δρομολόγησε αρχικά στις γραμμές τις Ιταλίας.

Στις αρχές της δεκαετίας του 2000 ξεκίνησε έναν κύκλο επιχειρηματικών κινήσεων σε ναυτιλιακό επίπεδο με σημαντικότερους σταθμούς την απορρόφηση της Ρεθυμνιακής Ανωνύμου Ναυτιλιακής με όφελος την απόκτηση των πλοίων της 'ΠΡΕΒΕΛΗ' και 'ΑΡΚΑΔΙ', την συμμετοχή της κατά 50% στην Λ.Α.Ν.Ε, την ίδρυση της A.N.E.N, και τέλος την συμμετοχή της κατά 42% και 19% στις ναυτιλιακές εταιρίες Δ.Α.Ν.Ε και Ν.Ε.Λ.

Τον Μάιο του 2005 αποχώρησε από την Ν.Ε.Λ, ενώ το ίδιο έτος γίνεται και εκκαθάριση στην Δ.Α.Ν.Ε η οποία διαλύεται.

Παράλληλα επιχείρησε ανανέωση του στόλου της με την απόκτηση νεότευκτων πλοίων όπως τα 'OLYMPIC CHAMPION' και 'HELLENIC SPIRIT' 'ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β.' δρομολογώντας τα όμως στις γραμμές τις Ιταλίας, πουλώντας τα γερασμένα πλέον 'ΚΑΝΤΙΑ' και 'ΡΕΘΥΜΝΟ'. Εν συνεχεία δρομολόγησε στις γραμμές της Κρήτης πλοία που εξυπηρετούσαν παλαιότερα τις γραμμές εξωτερικού όπως τα 'ΛΑΤΩ' , 'ΛΙΣΣΟΣ', 'ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ', 'ΚΡΗΤΗ 1 & 2', ενώ το 2005 πούλησε και το πλοίο 'ΑΠΤΕΡΑ' για λόγους παλαιότητας, δημιουργώντας κενό στη γραμμή Πειραιά – Ρέθυμνο. Απαριθμεί σήμερα 10 πλοία. Πρωταρχικός στόχος της εταιρίας για τα επόμενα χρόνια είναι η ανανέωση του 'γερασμένου' στόλου της. Κινούμενη σε αυτό το πλαίσιο, απέκτησε το 2007 το 10 ετών Ε/Γ-Ο/Γ ΕΛΥΡΟΣ το οποίο μετασκευάζει προκειμένου να το εντάξει στα δρομολόγια της.

Επίσης δραστηριοποιείται και στην μεταφορά φορτηγών στις γραμμές της Κρήτης, ναυλώνοντας τα Φ/Γ ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ, ΕΤΖΙΑΝ ΣΑΝ, ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ.

Προφίλ

Σχετικά με την σύνθεση της εταιρίας, θα πρέπει να σημειωθεί, ότι μεγάλος μέτοχος της ANEK τα τελευταία χρόνια υπήρξε η MINOAN LINES. Είχαν παρουσιαστεί σενάρια που προέβλεπαν την συγχώνευση της εταιρίας άλλοτε με την MINOAN LINES και άλλοτε με τις ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ.

Η εταιρεία μέσα στο 2007 πραγματοποίησε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της ανταγωνιστικής της θέσης μέσω επενδύσεων σε νέο στόλο, ανάπτυξη του δικτύου πωλήσεων, αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών και της ορθολογικής διαχείρισης του λειτουργικού κόστους. Μέσω αυτής της αύξησης η ATLANTICA SPA DI NAVIGAZIONE, συμφερόντων GRIMALDI, απόκτησε το 14.23% του μετοχικού κεφαλαίου και η οικογένεια Βαρδανογιάννη μέσω της SEA STAR αύξησε τη θέση

της στο 6,5%. Στις αρχές του 2008 η SEA STAR εξαγόρασε το ποσοστό GRIMALDI στην ANEK ελέγχοντας συνολικά το 40% της εταιρίας.

B) MINOAN LINES

Δραστηριότητες

Η MINOAN LINES ιδρύθηκε το 1972. Δρομολογεί τα πρώτα της πλοία 'ΜΙΝΩΣ' και 'ΑΡΙΑΔΝΗ' στη γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο το 1974 και 1976 αντίστοιχα. Το 1978 αποκτά το 'ΚΝΩΣΟΣ' και στέλνει το Ε/Γ – Ο/Γ 'ΜΙΝΩΣ' στην γραμμή Πειραιά – Χανιά. Στις αρχές τις δεκαετίας το '80 ξεκινάει την δραστηριότητα στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας, ενώ στα μέσα της δεκαετίας αποκτά το 'ΦΑΙΣΤΟΣ' και το Ro-Ro 'ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ' αντικαθιστώντας το 'ΜΙΝΩΣ', Ακολουθούν τα 'ΦΑΙΔΡΑ' και 'KING MINOS' μέχρι το 1990, ενώ το ίδιο έτος καινοτομεί στην γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο δρομολογώντας το 'Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ'.

Το 1991 η εταιρία πρωτοπορεί για μια ακόμη φορά δρομολογώντας το 'ΔΑΙΔΑΛΟΣ' στη γραμμή Κρήτη-Αγκώνας-Δ.Ευρώπης. Από το 1995 ξεκινάει ένα επενδυτικό πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου της με νεότευκτα σκάφη, παραλαμβάνοντας σταδιακά μέχρι το 1998 τα σκάφη 'ΑΡΕΤΟΥΣΑ', 'ΠΑΣΙΦΑΗ' και 'ΙΚΑΡΟΣ' και δρομολογώντας τα σε γραμμές του εξωτερικού αξιοποιώντας έτσι επενδύσεις της τάξης των 80 δις. δρχ. Παράλληλα στο εσωτερικό ιδρύει το 1997 μια από τις μεγαλύτερες κοινοπραξίες την MINOAN LINES HIGHSPEED FERRIES, και το 1999 την HELLAS FLYING DOLPHINS η οποία έφτασε να απαριθμεί περισσότερα από 80 πλοία. Σήμερα η HELLAS FLYING DOLPHINS έχει αλλάξει το brand name σε HELLENIC SEAWAYS έχοντας στην κατοχή της 16 συμβατικά και 18 ταχύπλοα. Το 1999 η εταιρία πλήγεται επιχειρηματικά από το ναυάγιο του επιβατηγού της ανωτέρω κοινοπραξίας 'ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ' αλλά όπως φαίνεται και παρακάτω κατορθώνει να το ξεπεράσει. Μέχρι το 2001 αποκτά τρία νεότευκτα επιβατηγά, τα 'ΠΡΟΜΥΘΕΑΣ', 'ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΛΑΣ', κι 'ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ'. Τα δύο τελευταία δρομολογούνται στη γραμμή Πειραιάς – Ηράκλειο αποτελώντας με αυτό τον τρόπο μια ριζική ανανέωση στα πλοία που εξυπηρετούν τα λιμάνια της Κρήτης. Παράλληλα σταματά το ενδιαφέρον της εταιρίας για την γραμμή Πειραιά – Χανιά. Το 2001 πέφτει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων πρόταση της ANEK για συγχώνευση των δύο εταιριών, κάτι όμως που απορρίπτεται, παραπέμποντας στο μέλλον την ενδεχόμενη συνεργασία τους. Μέχρι το 2002 η εταιρία ανανεώνει και τον στόλο της στην Αδριατική με τα νεότευκτα 'ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΛΑΣ' και 'ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΛΑΣ'. Το 2005 πουλάει το επιβατηγό 'ΔΑΙΔΑΛΟΣ' που εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Σποράδες-Κυκλάδες-Ηράκλειο, δημιουργώντας έτσι κενό στη γραμμή, καθώς και το ΑΡΙΑΔΝΗ. Συνολικά η εταιρία παρέλαβε την τελευταία 8ετία 7 νεότευκτα σκάφη με κόστος περίπου 700.000.000 ευρώ. Τα κεφάλαια αυτά προήλθαν κυρίως από χρηματοδοτήσεις μέσω τραπεζικών δανείων, αλλά και από την συμμετοχή της εταιρίας σε επιχειρήσεις εκτός ναυτιλίας, όπως η Forthnet και η αεροπορική εταιρία Aegean Airlines, από τις οποίες τα τελευταία 2 χρόνια απεχώρησε πουλώντας τα ποσοστά της.

Με βάση τα δελτία τύπου της εταιρίας, το 70% των εσόδων της προέρχονται από την Αδριατική και από τα 4 πλοία της που δραστηριοποιούνται εκεί. Το 2007 πούλησε και το πλοίο ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΛΑΣ.

Προφίλ

Στην σύνθεση της εταιρίας βασικό μερίδιο έχουν τα τελευταία χρόνια ο όμιλος ΑΤΤΙΚΑ με ποσοστό 15%, ο όμιλος ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ με 5% και η εταιρία ΜΙΤΙΣΑ επίσης με σχεδόν 5%. Ο όμιλος ΑΤΤΙΚΑ αύξησε το μερίδιο του στο 22%, εξαγοράζοντας στις αρχές του 2007 το ποσοστό της εταιρίας ΜΙΤΙΣΑ. Ακολούθησε η εξαγορά του ποσοστού της ΑΤΤΙΚΑ από τον όμιλο ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ, το ποσοστό του οποίου έφτασε το 26%. Ακολούθησε η αποχώρηση του ομίλου Λασκαρίδη, το ποσοστό του οποίου αρχικά αγοράστηκε από την SEA STAR, κι μετέπειτα από τον όμιλο GRIMALDI. Επίσης η MINOAN ελέγχει σχεδόν το 30% της HSW.

Γ) BLUE STAR FERRIES – ATTICA GROUP-MIG

Δραστηριότητες

Η ναυτιλιακή εταιρία BLUE STAR FERRIES ιδρύθηκε το 2000, και προέκυψε από την εξαγορά της ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΩΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε από την ΕΠ.ΑΤ (Επιχειρήσεις Αττικής). Πρόκειται για μια καινούργια εταιρία στον χώρο της ακτοπλοΐας η οποία δραστηριοποιείται όπως και οι προηγούμενες στις γραμμές της Αδριατικής αλλά και του εσωτερικού. Απαριθμεί συνολικά 11 επιβατηγά – οχηματαγωγά και 2 σκάφη τύπου καταμαράν. Από το 2000 μέχρι σήμερα απέκτησε 5 νεότευκτα επιβατηγά, τα 'BLUE STAR 1 & 2', 'BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ', 'BLUE STAR NAXOS' και 'BLUE STAR PAROS'. Τα 3 τελευταία δρομολογήθηκαν στις Κυκλάδες, ενώ το 'BLUE STAR 1' δρομολογήθηκε στα Δωδεκάνησα. Τον Μάρτιο του 2003 η εταιρία ξεκίνησε δρομολόγια στην γραμμή Πειραιά – Χανιά με αρκετή επιτυχία όπως έδειχναν τα πρώτα στοιχεία, αλλά τον ίδιο μήνα του 2005 απεσύρθη από την γραμμή, επαναδρομολογώντας το 'BLUE STAR 2' στην Αδριατική. Η εταιρία ισχυρίστηκε ότι το πλοίο ήταν προσοδοφόρο στους επιβάτες, αλλά ζημιογόνο στα φορτηγά. Βασικός λόγος της αποχώρησης της ήταν και η πώληση 4 πλοίων το 2004 που κινούνταν στην Αδριατική, λόγω παλαιότητας, και το κενό που δημιουργήθηκε εκεί.

Το 2006 αγόρασε το πλοίο ΔΙΑΓΟΡΑΣ, πολόντας τα παλαιότερα ΠΑΤΜΟΣ και ΡΟΔΟΣ που είχε αγοράσει από την ΔΑΝΕ, και το SEAJET 1.

Το 2008 ο στόλος της αποτελείται συνολικά από 11 πλοία, από τα οποία τα 8 είναι Ro-Ro.

Προφίλ

Σημαντικός ήταν ο ρόλος της μητρικής εταιρίας ΕΠ.ΑΤ ως βασικού παράγοντα στην ακτοπλοΐα. Η ΕΠ.ΑΤ εκτός από τον δικό της στόλο που δραστηριοποιείται στην Αδριατική και στη βόρεια Ευρώπη, κατείχε το 48,5% της B.S.F, το 10,2% της MINOAN LINES και το 12,5% της HELLENIC SEAWAYS.

Επιγραμματικά μπορούμε να πούμε ότι πρόκειται για μια εταιρία που εισήλθε δυναμικά στον χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας, αλλά το 2008 η δραστηριότητά της μειώθηκε, αφού πούλησε τις μετοχές που κατείχε στους άλλους ομίλους, ενώ οι εταιρίες της αποροφήθηκαν το ίδιο έτος από τον όμιλο MARFIN (58% στην BSF και 51% στην ΑΤΤΙΚΑ)

Δ) SEA JET CONSORTIUM

Πρόκειται για καινούργια εταιρία, μικρού μεγέθους, που εμφανίστηκε το 2005. Έχει στην κατοχή της 2 ταχύπλοα τύπου καταμαράν τα οποία και δρομολογεί με έδρα το Ρέθυμνο, συνδέοντας το με νησιά των Κυκλάδων.

Ε) HELLENIC SEAWAYS

Δραστηριότητες

Η HELLENIC SEAWAYS δραστηριοποιείται στις ελληνικές θάλασσες από τον Νοέμβριο του 1999. Στις παραπάνω παραγράφους δόθηκε ένα ιστορικό της εταιρίας. Σήμερα η εταιρία αποτελείται από την ενοποίηση των εταιριών 'HELLAS FLYING DOLPHINS', 'HELLAS FERRIES', 'SARONIKOS FERRIES'. Το 2006 διέθετε συνολικά 34 πλοία από τα οποία 16 είναι συμβατικά και 18 ταχύπλοα, εξυπηρετώντας κυρίως τις Κυκλάδες, το Σαρωνικό και τις Σποράδες. Τα τελευταία χρόνια επενδύει κυρίως στα νέου τύπου ταχύπλοα, προκρίμενου να ανανεώσει τον στόλο της. Σε αυτό το πλαίσιο δρομολόγησε το HIGHSPEED 4 στη γραμμή Πειραιά – Χανιά τον Μάρτιο του 2005, κατακτώντας ένα αξιόλογο μερίδιο αγοράς. Επίσης δρομολόγησε και το FLYING CAT 4 στη γραμμή Ηράκλειο – Κυκλάδες. Τέλος, στην προσπάθεια επέκτασης της εταιρίας σε όλο το Αιγαίο, εντάσσεται και η δρομολόγηση τον Σεπτέμβριο του 2006 του ελληνικής κατασκευής νεότευκτου συμβατικού Ε/Γ-Ο/Γ 'ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ' στη γραμμή Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης σπάζοντας έτσι το για πολλά χρόνια τοπικό μονοπώλιο της ΝΕΛ, κατακτώντας παράλληλα κι εκεί σημαντικό μερίδιο στην κίνηση της γραμμής. Επιπλέον την περίοδο 2005-2006 παρέλαβε τα FLYINGCAT 5 και FLYINGCAT 6 (Catamaran πλοία), τα οποία αντικατέστησαν έξι υδροπτέρυγα και το HELLENIC VOYAGER (Ro-Ro) που εξυπηρετεί τη μεταφορά φορτηγών οχημάτων.

Επίσης το 2007 απέκτησε το νεότευκτο ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ ενώ παρέλαβε και μετασκεύασε το ηλικίας 10 ετών ΑΡΙΑΔΝΗ, το οποίο και δρομολόγησε στην γραμμή Πειραιάς-Χανιά. Αργότερα το ναύλωσε στην MINOAN για τις γραμμές της Αδριατικής Επίσης παρέλαβε δύο πλοία τύπου Ro-Ro, τα HELLENIC SAILOR και HELLENIC MASTER.

Προχωρώντας το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου της, πούλησε τα γερασμένα ΕΞΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ, ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ, ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ενώ ναύλωσε το ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ στο εξωτερικό. Απέκτησε παράλληλα ένα Ro-Ro στα τέλη του 2007.

Συνολικά η εταιρία διαθέτει 34 πλοία, από τα οποία είναι 11 ταχύπλοα, 8 υδροπτέρυγα, 11 Ε/Γ-Ο/Γ και 4 R/O-R/O.

Προφίλ

Βασικοί μέτοχοι της εταιρίας είναι η ANEK σε ποσοστό 35%, μέσω της SEA STAR, η MINOAN κατά 34%, και η C-LINK (ομίλου Βεντούρη κατέχει και την ΝΕΛ) σε ποσοστό 2%.

Z) GA FERRIES – NEL

Πρόκειται για μικρότερες σε μέγεθος εταιρίες. Η GA FERRIES του Γ.Αγούδημου κατέχει 8 συνολικά πλοία, μεγάλης ηλικίας που ως επί το πλείστον κινούνται σε επιδοτούμενες γραμμές.

Η NEL, που εξαγοράστηκε πρόσφατα από την C-LINK, συμφερόντων Βεντούρη, κατέχει συνολικά 8 πλοία, 5 συμβατικά και 3 μονόγαστρα νέας τεχνολογίας. Το 2007 πούλησε τα μονόγαστρα ταχύπλοα ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ και ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΡΟΥ.

Βασικοί μέτοχοι εταιριών

Με βάση τα προαναφερθέντα οι βασικοί μέτοχοι των παραπάνω εταιριών, συγκεντρωτικά είναι οι εξής :

- **Attica Group.** Βασικός μέτοχος είναι η MIG, με ποσοστό άνω του 58%. Ένα ποσοστό περίπου στο 30% ανήκει στο ευρύ επενδυτικό κοινό και ένα 10% βρίσκεται υπό τον έλεγχο της Mitica limited. Επίσης η MIG ελέγχει ποσοστό άνω του 52% στην Blue Star Ferries, στην οποία το ευρύ επενδυτικό κοινό διαθέτει ποσοστό περί το 42%, και η Mitica Limited διαθέτει ποσοστό περί το 5%.

- **ANEK.** Η Sea Star, του Γιάννη Βαρδινογιάννη, διαθέτει ποσοστό άνω του 33%, η Α. Βαρδινογιάννη διαθέτει ποσοστό 6,5% και το υπόλοιπο ποσοστό ελέγχεται από το ευρύ επενδυτικό κοινό. Ας σημειωθεί ότι με 12% συμμετέχει στη SeaStar ο όμιλος Ρέστη.

- **Μινωικές Γραμμές.** Ο Εμμανουήλ Γκριμάλντι ελέγχει το 26,5%, ο Αλντο Γκριμάλντι το 5%, η HSW το 2%, η EFG Bank το 4% και το υπόλοιπο 62%, περίπου, βρίσκεται στα χέρια του επενδυτικού κοινού.

- **HSW.** Το 33,5% ανήκει στις Μινωικές Γραμμές, το 34,7% στη Sea Star, το 29,9% στο ευρύ επενδυτικό κοινό και το 2% στην C-Link του κ. Απόστολου Βεντούρη.

Επιχειρηματικοί πόλοι

Καταγράφονται οι ακόλουθοι 3 πόλοι για τους ομίλους που κατέχουν μεγάλα ποσοστά στις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα (Φεβρουάριος 2008) :

1. MIG-MARFIN (συμμετοχή κατά 58% - ATTICA GROUP , 52% BSF)

2. SEA STAR (συμμετοχή κατά >33% ANEK, 35% HSW)

3. ΟΜΙΛΟΣ GRIMALDI (συμμετοχή κατά 27% MINOAN)

Επιπλέον :

- Η ANEK έχει υπό τον έλεγχο της την ΛANE

- Η MINOAN κατέχει το 34% της HSW

- Η C-LINK έχει υπό τον έλεγχο της την NEL κι το 2% της HSW.

Με βάση τα παραπάνω, παρατηρούμαι σημαντικές αλλαγές τον τελευταίο χρόνο στις εταιρίες που διεκδικούν την πίτα της ελληνικής ακτοπλοΐας. Οι μέχρι τώρα κινήσεις δείχνουν ότι στο Αιγαίο, τα μεγάλα επιχειρηματικά μέτωπα είναι ουσιαστικά δύο (MIG–SEA STAR), καθώς οι μινωικές γραμμές δραστηριοποιούνται μόνο στην Κρήτη (Ηράκλειο), και πολύ περισσότερο στην Αδριατική.

2.3 Χαρακτηριστικά Γραμμών

Η μελέτη των γραμμών που αφορούν τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των λιμανιών της Κρήτης, έγινε με βάση τον τρόπο διάκρισης τους από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (Ε.Σ.Υ.Ε τμήμα ΥΕΝ), καθώς αποτελεί την μόνο έγκυρη και επίσημη κρατική πηγή που συλλέγει και παρουσιάζει στοιχεία για την κίνηση στην ακτοπλοΐα.

Με βάση αυτά τα στοιχεία, η διάκριση γίνεται σε Κυρίες και Λοιπές ακτοπλοϊκές γραμμές. Ως ακτοπλοϊκή γραμμή νοείται ένα σύνολο ακτοπλοϊκών συνδέσεων μεταξύ των λιμένων, το οποίο καταγράφεται κατά βάση με την γεωγραφική περιφέρεια όπου οι συνδέσεις αυτές εξυπηρετούν.

Βασικό μειονέκτημα αυτού του τρόπου καταγραφής και δημοσιοποίησης των στοιχείων είναι ότι δεν παρέχεται δυνατότητα διαχωρισμού την κίνησης με βάση το λιμάνι προέλευσης και προορισμού. Κάτι τέτοιο θα ήταν εφικτό μόνο στην περίπτωση καταγραφής και δημοσιοποίησης συγκεκριμένων στοιχείων για την κίνηση σε κάθε ακτοπλοϊκή σύνδεση χωριστά (π.χ Πειραιάς-Ηράκλειο), και όχι συγκεντρωτικά (Πειραιάς-Κρήτη), καθώς δεν παρέχεται η δυνατότητα διαχωρισμού της κίνησης που προέρχεται από ενδιάμεσους λιμένες.

Με βάση τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό ότι δεν κατέστη δυνατός αυτός ο διαχωρισμός στην παρούσα μελέτη, αν και επιχειρήθηκε, με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτή η εξαγωγή περισσότερο χρήσιμων συμπερασμάτων για την κίνηση κατά δρομολόγιο, τα οποία και θα χρησιμοποιούντο με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα σε μια μελέτη σκοπιμότητας.

Στον παρακάτω πίνακα διακρίνεται το σύνολο των προαναφερθέντων γραμμών :

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ			
ΚΥΡΙΕΣ		ΛΟΙΠΕΣ	
1.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΡΓΟΣΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	1.	ΧΩΡΑΣ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΑΓ.ΡΟΥΜΕΛΗΣ
2.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΥ	2.	ΘΗΡΑΣ - ΚΥΚΛΑΔΩΝ
3.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΡΗΤΗΣ	3.	ΧΙΟΥ - ΣΑΜΟΥ
4.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΥΚΛΑΔΩΝ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ - ΚΡΗΤΗΣ	4.	ΝΥΔΡΙΟΥ - ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ - ΦΙΣΚΑΡΔΟΥ - ΦΡΙΚΩΝ
5.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	5.	ΑΣΤΑΚΟΥ - ΑΓ.ΕΥΦΗΜΙΑΣ
6.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΔΥΤΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	6.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ
7.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	7.	ΡΟΔΟΥ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ - ΣΑΜΟΥ
8.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΥΚΟΝΟΥ - ΤΗΝΟΥ - ΣΑΜΟΥ	8.	ΣΑΜΟΥ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
9.	ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	9.	ΚΑΛΥΜΝΟΥ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
10.	ΠΑΤΡΑΣ - ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ - ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	10.	ΡΑΦΗΝΑΣ - ΒΟΡ.ΑΙΓΑΙΟΥ - ΚΑΒΑΛΑΣ
11.	ΡΑΦΗΝΑΣ - ΕΥΒΟΙΑΣ - ΑΝΔΡΟΥ - ΤΗΝΟΥ - ΣΥΡΟΥ	11.	ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ - ΒΟΡ.ΣΠΟΡΑΔΩΝ - ΚΥΚΛΑΔΩΝ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
12.	ΡΟΔΟΥ - ΔΩΔ/ΣΟΥ - Β..ΑΙΓΑΙΟΥ - ΚΑΒΑΛΑΣ	12.	ΛΑΥΡΙΟΥ-Β.ΑΙΓΑΙΟΥ-ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗΣ
13.	ΒΟΛΟΥ - ΕΥΒΟΙΑΣ - ΒΟΡ.ΣΠΟΡΑΔΩΝ		
14.	ΛΑΥΡΙΟΥ - ΚΕΑΣ - ΚΥΘΝΟΥ		

Από τις παραπάνω, αντικείμενο μελέτης στην παρούσα εργασία αποτέλεσαν οι εξής :

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	
ΚΥΡΙΕΣ	
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΥ	
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΡΗΤΗΣ	
ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΥΚΛΑΔΩΝ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ - ΚΡΗΤΗΣ	
ΛΟΙΠΕΣ	
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ - ΒΟΡ.ΣΠΟΡΑΔΩΝ - ΚΥΚΛΑΔΩΝ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	

Χάρτης ακτοπλοϊκών συνδέσεων κατά γεωγραφικές περιφέρειες



Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το 2001, εν' όψη της άρσης του cabotage, κατέστρωσε ένα πλάνο από κύριες δρομολογιακές γραμμές-συνδέσεις για την ακτοπλοΐα. Αυτές που αφορούσαν την Κρήτη είναι οι εξής :

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

Δρομολογιακή Γραμμή	Ελάχιστη συχνότητα ανά εβδομάδα
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΑΝΙΑ	7
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΧΑΝΙΑ	6 (Σύνδεση με ΚΥΘΗΡΑ : 2)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	6 (Σύνδεση με ΘΗΡΑ : 3)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	6 (Σύνδεση με ΜΗΛΟ : 2)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	7
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ	7
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΜΗΛΟ- ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ-ΣΗΤΕΙΑ	5 (Σύνδεση με ΜΗΛΟ : 3)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ	7
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΙΦΝΟ-ΡΕΘΥΜΝΟ	7 (Σύνδεση με ΣΙΦΝΟ : 2)
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΣΥΡΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΚΑΣΟ-ΚΑΡΠΑΘΟ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟ	2
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΙΣΣΑΜΟ	2
ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΙΣΣΑΜΟ	3 (Σύνδεση με ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΙΣΣΑΜΟ: 1)
ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΚΙΣΣΑΜΟ	2 (Σύνδεση με ΚΙΣΣΑΜΟ: 1)
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ -ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΠΑΡΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΤΗΝΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΚΙΑΘΟ-ΤΗΝΟ-ΠΑΡΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1
ΡΟΔΟ-ΧΑΛΚΗ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΠΗΓΑΔΙΑ-ΚΑΣΟ-ΣΗΤΕΙΑ	2

Εκτός από τις παραπάνω δρομολογιακές γραμμές, οι οποίες από το 2001 ως σήμερα τροποποιήθηκαν, με τις περισσότερες από αυτές να εκτελούνται με βάση τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί, υπάρχει και ένας αριθμός γραμμών οι οποίες καθορίστηκαν από το Υπουργείο, αλλά δεν εκτελέστηκαν αρχικά, καθώς δεν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

Δρομολογιακή Γραμμή
ΛΑΥΡΙΟ-ΧΑΝΙΑ
ΛΑΥΡΙΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΛΑΥΡΙΟ-ΡΕΘΥΜΝΟ
ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ-ΣΗΤΕΙΑ
ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΧΑΝΙΑ
ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ
ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ
ΚΑΒΑΛΑ-ΛΑΥΡΙΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΚΑΒΑΛΑ-ΧΑΝΙΑ
ΒΟΛΟ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟ-ΣΑΜΟ-ΡΟΔΟ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟ
ΒΟΛΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΛΑΥΡΙΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΥΡΟ-ΝΑΞΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΝΔΡΟ-ΠΑΡΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΠΑΡΟ-ΙΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΧΙΟ-ΝΑΞΟ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΚΙΑΘΟ-ΤΗΝΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΚΙΑΘΟ-ΣΚΥΡΟ-ΜΥΚΟΝΟ-ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Μια γενική εικόνα του παραπάνω δικτύου, όπως σχεδιάστηκε από το ΥΕΝ το 2001, είναι η ακόλουθη:

Ακτοπλοϊκές συνδέσεις Κρήτης όπως σχεδιάστηκαν από το ΥΕΝ το 2001



Με βάση τα στοιχεία του ΥΕΝ οι δρομολογιακές γραμμές που σχετίζονται με την Κρήτη και εκτελούνται κανονικά τα τελευταία χρόνια συνοψίζονται στον κατωτέρω πίνακα¹ :

Δρομολογιακή Γραμμή
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-(ΜΗΛΟΣ)-Α.ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟ-ΚΑΡΠΑΘΟ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟ
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΧΑΝΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΘΗΡΑ-ΙΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ-ΙΟ-ΝΑΞΟ-ΜΥΚΟΝΟ
ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΙΣΣΑΜΟΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΙΣΣΑΜΟΣ

Επίσης σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη της εταιρίας χρηματοοικονομικών συμβούλων ΧRTC, μια εικόνα των βασικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων αποτυπώνεται ως εξής :



¹ Αναλυτικά τα δρομολόγια περιγράφονται σε κάθε κεφάλαιο χωριστά, και στο κεφάλαιο 8

Τέλος υπάρχει και ένας αριθμός γραμμών που χαρακτηρίζονται ως τοπικές, οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως τουριστικούς σκοπούς κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, και είναι οι ακόλουθες :

Τοπική Δρομολογιακή Γραμμή
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΓΑΥΔΟΣ
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΣΟΥΓΙΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΣΟΥΓΙΑ-ΑΓ. ΡΟΥΜΕΛΗ-Χ. ΣΦΑΚΙΩΝ-ΛΟΥΤΡΟ
Χ.ΣΦΑΚΙΩΝ-ΓΑΥΔΟΣ
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ-ΠΛΑΚΙΑΣ-Χ. ΣΦΑΚΙΩΝ

Στις παραπάνω γραμμές κινούνται κυρίως μικρά σκάφη μεταφοράς επιβατών. Για το λόγο αυτό δεν θα αποτελέσουν αντικείμενο μελέτης στην παρούσα εργασία.

2.4 Επίλογος

Όπως γίνεται κατανοητό από τις προηγούμενες παραγράφους, τα τελευταία χρόνια γίνεται μια προσπάθεια από πλευράς ναυτιλιακών εταιριών ενίσχυσης της θέσης τους στον χώρο των κρητικών ακτοπλοϊκών γραμμών. Το γεγονός αυτό εκφράζεται από την προσπάθεια των εταιριών να δημιουργούν ισχυρά μέτωπα κοινοπραξιών, αλλά και από την διάθεση που δείχνουν προκειμένου να ανανεώσουν τους στόλους τους. Κύριος εκφραστής των παραπάνω αποτέλεσε αρχικά η MINOAN LINES και η BSF συμπαρασύροντας ταυτόχρονα και τις ανταγωνίστριες προς αυτήν εταιρίες.

Θα μπορούσε να υποθέσει κανείς πως αιτία όλων αυτών των αλλαγών που συντελούνται τα τελευταία χρόνια ήταν ο φόβος των εταιριών για τις συνέπειες από την άρση του cabotage το 2004, άρση που τελικά έγινε νωρίτερα απ' ότι αρχικά είχε ορισθεί. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές ενδεχομένως οδήγησε τις εταιρίες στην συγκρότηση ισχυρών κοινοπραξιών με σκοπό να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα τις ξένες εταιρίες που φιλοδοξούν να αποσπάσουν κάποιο κομμάτι από το μερίδιο τους στις ακτοπλοϊκές γραμμές, κάτι που επί του παρόντος δεν διαφαίνεται.

Η δημιουργία ενός καθεστώτος πλήρης απελευθέρωσης που ξεκίνησε με τον νομό 2932/01 σαφώς και μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη των υπηρεσιών ακτοπλοΐας στην Ελλάδα, αρκεί βέβαια και οι συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού να είναι κατάλληλες, με ανεξάρτητα μεταξύ τους οικονομικά συμφέροντα, κάτι που δεν διαφαίνεται και τόσο ξεκάθαρα τα τελευταία έτη.

Τα οφέλη που αποκομίζουν οι επιβάτες από τα παραπάνω είναι αρκετά σημαντικά. Η εξασφάλιση πιο άνετου και ασφαλέστερου ταξιδιού, με περισσότερες ευκολίες και προσφερόμενες υπηρεσίες από τα σύγχρονα νεότευκτα πλοία αποτελεί ποιοτική διαφορά σε σχέση με τα πλοία της προηγούμενης δεκαετίας. Από την άλλη μεριά η σημαντική μείωση στο χρόνο ταξιδιού αποτελεί ίσως κίνητρο για περισσότερες μετακινήσεις στους υποψήφιους επιβάτες, μιας και τα βασικά λιμάνια των δρομολογίων απέχουν πλέον λιγότερο χρονικά. Ως παράδειγμα αναφέρεται ότι ο χρόνος ταξιδιού από τον Πειραιά στο Ηράκλειο από 10 ώρες που ήταν στα τέλη της δεκαετίας του 1990, είναι πλέον περίπου 6 ώρες με το 'ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ'. Αντίστοιχα ο

χρόνος ταξιδιού από Πειραιά προς Χανιά μειώθηκε αρχικά στις 5,5 ώρες με την είσοδο του 'BLUE STAR 2' , και του ΑΡΙΑΔΝΗ αργότερα, καθώς και στις 4,5 ώρες με την είσοδο του FLYING CAT 4 και του HIGHSPEED . Συγκριτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι ο χρόνος ταξιδιού για το Ηράκλειο που απέχει 181 ν.μίλια από τον Πειραιά, με συμβατικό πλοίο, διαρκεί περίπου όσο και αυτό σε κάποιο πρωτεύων δρομολογιακά λιμάνι των Κυκλάδων, όπως η Νάξος, όπου η απόσταση είναι μόλις 101 ν.μίλια.

Τέλος θα πρέπει να σημειώσουμε ότι για τα δρομολόγια της Κρήτης ξεκίνησαν τα τελευταία έτη να χρησιμοποιούνται και πλοία νέου τύπου (Highspeed-ταχύπλοα μονόαστρα). Οι κακές καιρικές συνθήκες όμως που επικρατούν πολύ συχνά στο Αιγαίο, και ο μεγάλος όγκος διακινούμενων επιβατών αλλά και οχημάτων – φορτηγών, ίσως αποτρέψουν τις εταιρίες να συνεχίσουν τη δρομολόγηση τέτοιων σκάφών, αφού και μικρή δυνατότητα μεταφοράς φορτίου έχουν, αλλά και κακή συμπεριφορά στις άσχημες καιρικές συνθήκες. Χαρακτηριστικό είναι ότι η δρομολόγηση τους διακόπτεται κατά τους χειμερινούς μήνες (Highspeed). Αξιοσημείωτο επίσης είναι το γεγονός της μείωσης των δρομολογίων σε γραμμές της Κρήτης, κυρίως μη έντονα κερδοφόρες για τις εταιρίες τα τελευταία 2 έτη (γενικό φαινόμενο στην ακτοπλοΐα), κάτι που οφείλεται κατά πρώτο λόγο στο 'κενό' που δημιουργείται από την απόσυρση των παλαιών πλοίων λόγω ηλικίας και μη συμμόρφωσης τους με την συνθήκη της Στοκχόλμης και κατά δεύτερο στην διαμάχη μεταξύ ακτοπλοίων και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όσο αναφορά την πλήρη απελευθέρωση στις γραμμές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

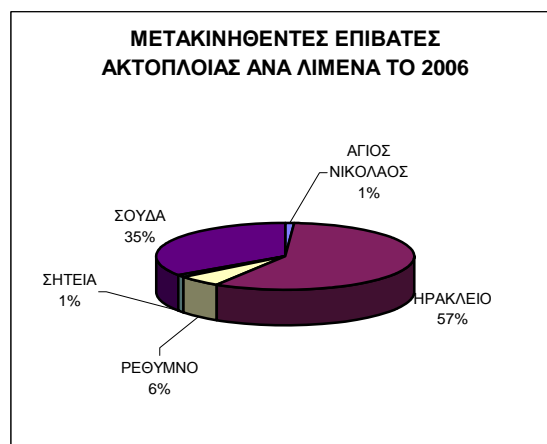
‘Ακτοπλοϊκή κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης’

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου, είναι η παρουσίαση της κίνησης επιβατών ακτοπλοΐας στα βασικά λιμάνια της Κρήτης. Θα γίνει αναφορά στον όγκο των αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών από το 1980 ως το 2006 αφού μέχρι τότε κατέστη δυνατή η συγκέντρωση στοιχείων, στην εξέλιξη της κίνησης, και με βάση τα στοιχεία αυτά, θα εξαχθεί η εξίσωση πρόβλεψης με προοπτική 10 ετών. Για την πρόβλεψη θα χρησιμοποιηθεί κατά κανόνα η μέθοδος της απλής γραμμικής παλινδρόμησης, ενώ όπου δεν είναι εφικτή η εφαρμογή της θα χρησιμοποιηθούν άλλα μοντέλα.

Η παρουσίαση θα ξεκινήσει από το λιμάνι του Ηρακλείου, μιας και παρουσιάζει την μεγαλύτερη κίνηση σε σχέση με τα υπόλοιπα. Στα επόμενα κεφάλαια που ακολουθούν, θα γίνει εκτενής αναφορά στις ακτοπλοϊκές γραμμές που εξυπηρετούν τα προς μελέτη λιμάνια.

3.1 Συγκριτική κίνηση επιβατών στα λιμάνια της Κρήτης

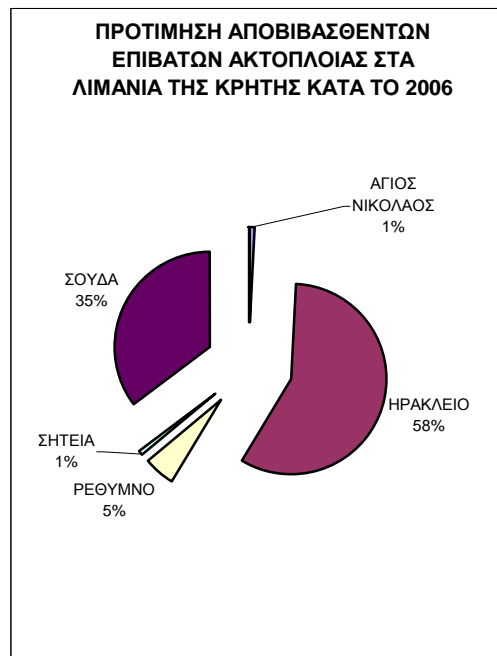
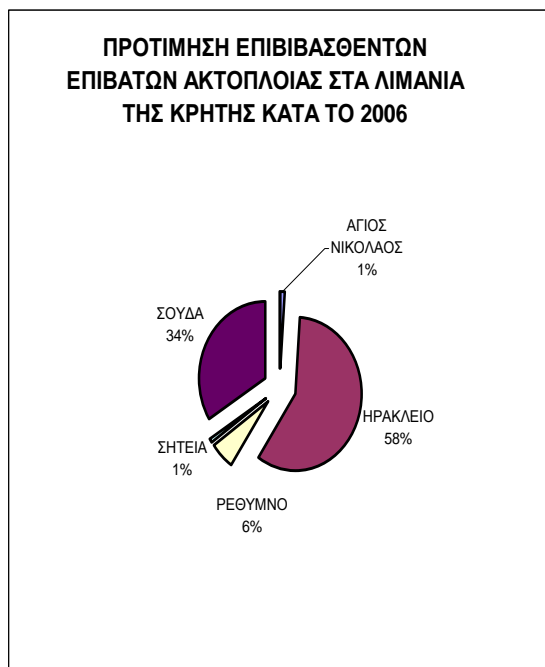
Σκοπός αυτής της παραγράφου είναι να συγκρίνει σε επίπεδο κίνησης επιβατών τα λιμάνια της Κρήτης. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη ενότητα, οι βασικοί λιμένες που εξυπηρετούν την Κρήτη με την υπόλοιπη Ελλάδα είναι πέντε. Στο διάγραμμα που παρατίθεται φαίνεται η κατανομή των διακινηθέντων επιβατών (άθροισμα αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων από τον λιμένα) σε αυτούς κατά το έτος 2006.



Όπως προκύπτει, το λιμάνι του Ηρακλείου εξυπηρετεί συνολικά τους διακινηθέντες επιβάτες σε ποσοστό 57%, περίπου κατά το ήμισυ του συνόλου, κάτι που φαίνεται φυσιολογικό μιας και το Ηράκλειο αποτελεί την πρωτεύουσα του νησιού, ενώ ο νομός Ηρακλείου είναι ο μεγαλύτερος πληθυσμιακά. Ακολουθεί η Σούδα με ποσοστό 35% στην συνολική κίνηση, ενισχύοντας έτσι το γεγονός ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της Κρήτης εξυπηρετούν πρωταρχικά τους μεγάλους νομούς. Να σημειώσουμε ότι για το λιμάνι του Κισσάμου δεν υπάρχουν στοιχεία κίνησης επιβατών λιμένα από το έτος 2004 και μετά. Τα υπάρχοντα στοιχεία καταγράφονται σε επόμενο εδάφιο.

3.1.1 Διακίνηση επιβατών από και προς τα λιμάνια της Κρήτης

Στα σχήματα που ακολουθούν αναλύονται οι επιβάτες σε επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες από τα λιμάνια της Κρήτης.



Σχολιάζοντας τα παραπάνω σχήματα, παρατηρούμε ότι τα ποσοστά τόσο στις αναχωρήσεις, όσο και στις αφίξεις είναι ίδια κατά λιμμένα. Δηλαδή δεν παρατηρείται έντονα το φαινόμενο κάποιοι επιβάτες να προτιμούν κάποιο λιμμένα για να αφιχθούν στην Κρήτη, και κάποιον άλλον για την αναχώρησή τους από το νησί. Αυτό άλλωστε γίνεται εμφανές και από τον ακόλουθο πίνακα όπου φαίνονται οι αριθμοί των επιβατών κατά το 2006.

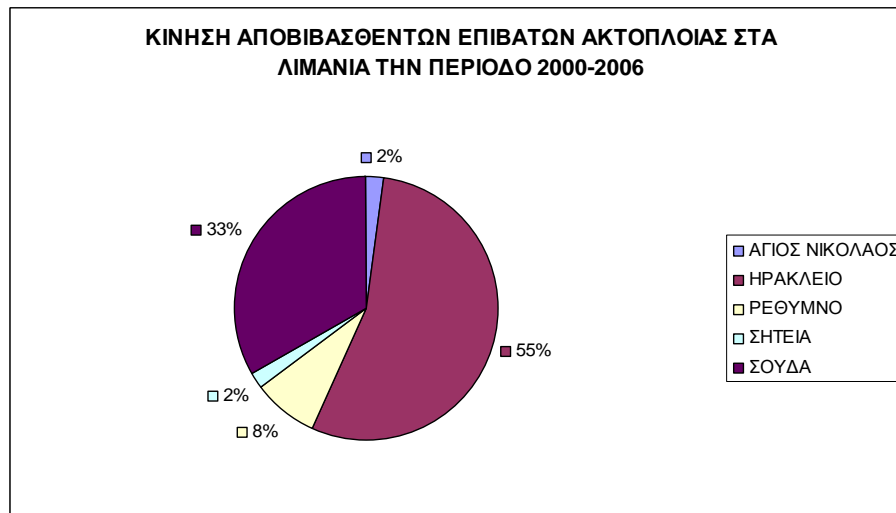
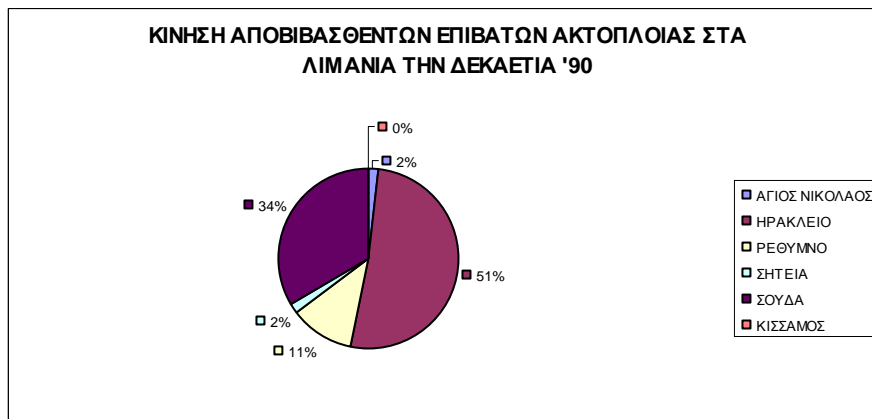
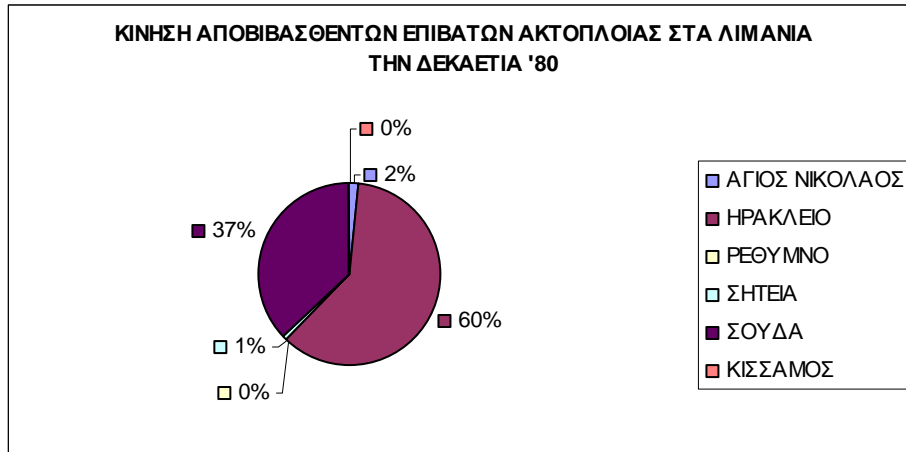
Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι από το Ηράκλειο αφίχθησαν περίπου 11733 επιβάτες περισσότεροι απ' ό,τι αναχώρησαν, γεγονός που αντιστοιχεί σε ποσοστό 1.3%, ενώ αντίστοιχα παρατηρείται διακύμανση και στα υπόλοιπα λιμάνια.

Κίνηση επιβατών το 2006

	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΡΕΘΥΜΝΟ	ΣΗΤΕΙΑ	ΣΟΥΔΑ
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	14793	890623	80293	14769	542660
ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	15793	878890	88513	12976	512211

Για να έχουμε μια πιο γενική άποψη στην κίνηση επιβατών στα λιμάνια της Κρήτης, παραθέτουμε τα ακόλουθα συνολικά διαγράμματα της κίνησης επιβατών, σε επίπεδο δεκαετίας από το 1980 – 2006¹ :

¹ Αντίστοιχη είναι η κατανομή της κίνησης και στους επιβιβασθέντες.



Από τα παραπάνω διαγράμματα επιβεβαιώνεται η υπεροχή του λιμανιού του Ηρακλείου ως πρωτεύων ακτοπλοϊκός προορισμός και στις 2 προηγούμενες δεκαετίες. Παρατηρούμε επίσης ότι από την δεκαετία του '90 και μετά άρχισε να αυξάνεται και η κίνηση στους μικρότερους ακτοπλοϊκά λιμένες, Αγίου Νικολάου, Ρεθύμνου και Σητείας μειώνοντας ως και 10% τα ποσοστά των μεγαλύτερων λιμανιών Ηρακλείου και Χανίων. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών γραμμών που εξυπηρετούν τα συγκεκριμένα λιμάνια μέσα στην

δεκαετία, που έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών που έχουν προορισμό τους νομούς που εξυπηρετούν τα εν λόγω λιμάνια. Για το λιμάνι του Κισσάμου δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία καταγραφής από το 2000 και μετά. Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι και σήμερα η προαναφερθείσα ανάπτυξη δεν έχει φτάσει στο επίπεδο των γραμμών προς τα λιμάνια του Ηρακλείου και Χανίων τόσο ως προς την ποιότητα των πλοίων, όσο κι ως προς την πυκνότητα των δρομολογίων.

3.2 Συγκριτική κίνηση οχημάτων στα λιμάνια της Κρήτης

3.2.1 Εκφορτωθέντα οχήματα

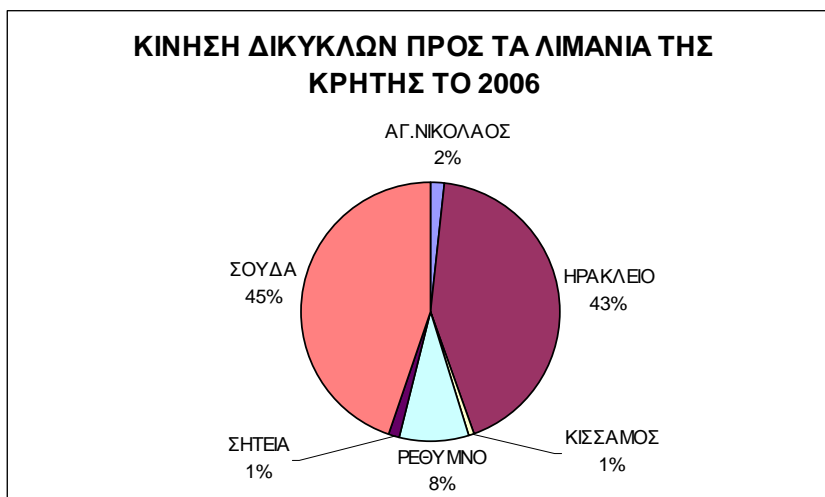
Στα σχήματα που ακολουθούν φαίνεται η συνολική κίνηση εκφορτωθέντων επιβατηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, φορτηγών, δικύκλων και τέλος μεγάλων επιβατηγών (λεωφορεία) κατά το έτος 2006.

Για τα Ι.Χ έχουμε :

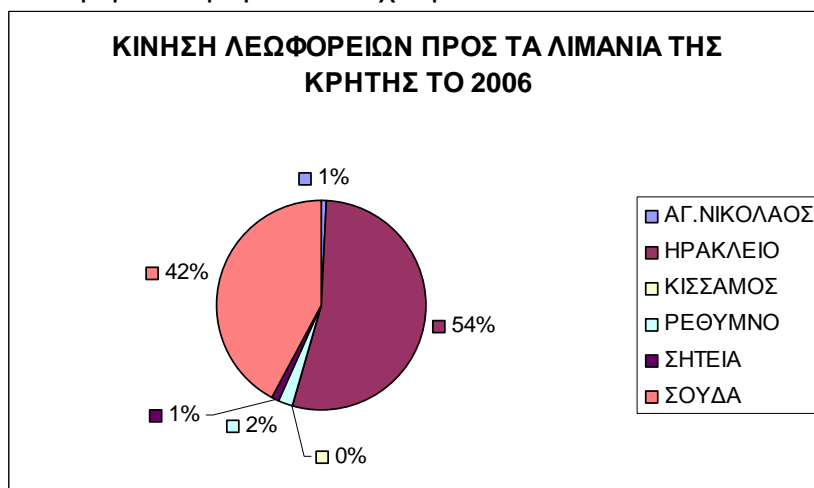


Αντίστοιχα για τα φορτηγά και τα δίκυκλα :





Τέλος για τα λεωφορεία – μεγάλα Ι.Χ έχουμε :



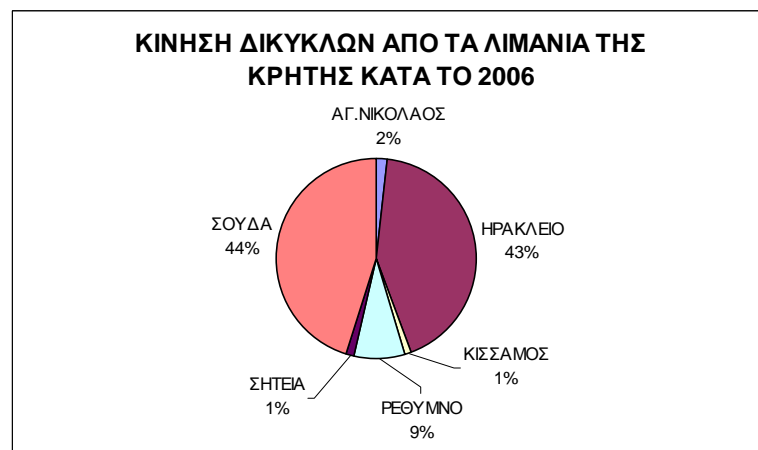
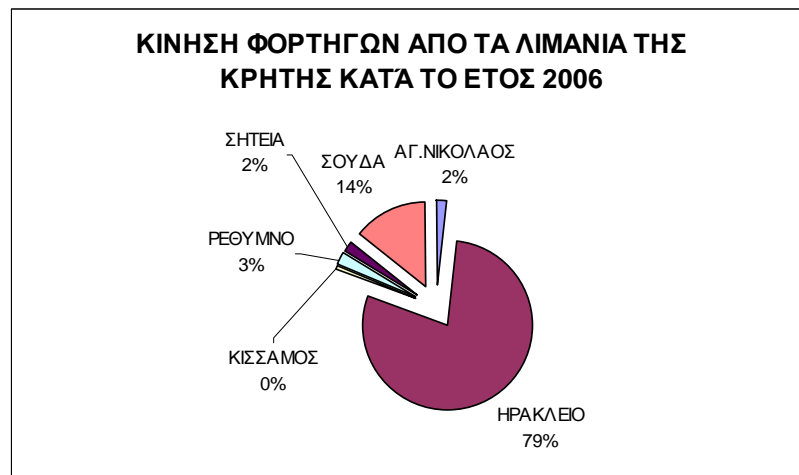
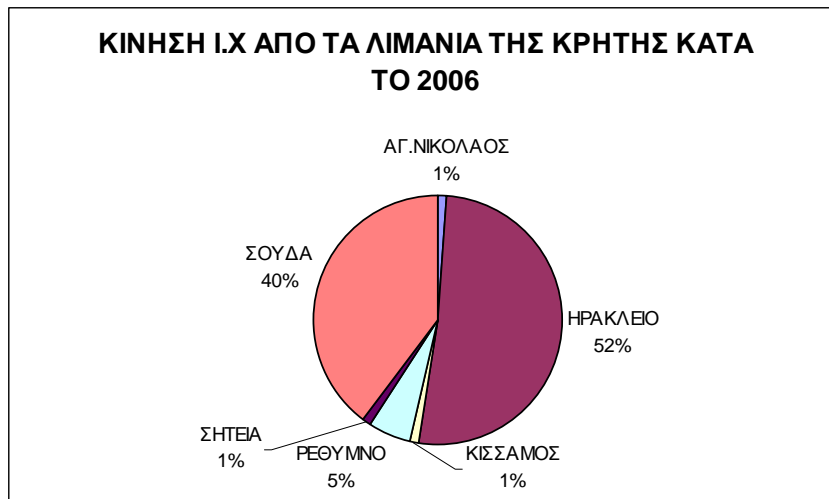
Σχετικά με τα παραπάνω διαγράμματα, μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής :

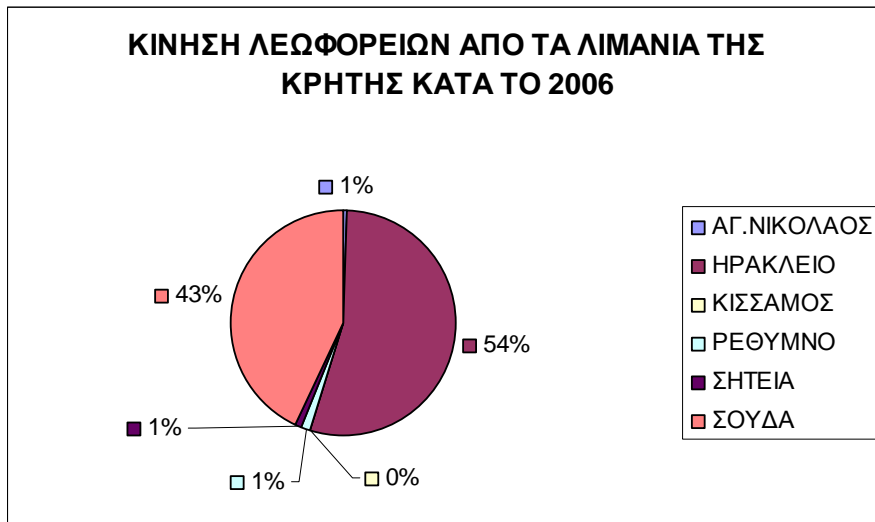
- Παρατηρούμε και εδώ, όπως και στην κίνηση των επιβατών, ότι το λιμάνι του Ηρακλείου κατέχει τα πρωτεία όσο αναφορά τα επιβατηγά, τα φορτηγά και τα δίκυκλα, με ποσοστά που πολλές φορές υπερβαίνουν το 50%. Ιδιαίτερα για το 2006 τα αποβιβασθέντα Ι.Χ αγγίζουν το 74% του συνόλου. Αυτό το καθιστά ως τον βασικότερο κόμβο επικοινωνίας της Κρήτης με την υπόλοιπη Ελλάδα.
- Το λιμάνι του Κισσάμου παρουσιάζει χαμηλή κίνηση τόσο στα Ι.Χ και στα δίκυκλα, όσο και στα φορτηγά. Το γεγονός αυτό το καθιστά λιμάνι που εξυπηρετεί κυρίως επιβάτες. Τα φορτηγά που έχουν προορισμό τον νομό Χανίων προτιμούν όπως φαίνεται το λιμάνι της Σούδας. Βασική αιτία γι' αυτό είναι ότι τα δρομολόγια που εξυπηρετούν τον Κίσσαμο από τον Πειραιά έχουν ενδιάμεσο προορισμό άλλα λιμάνια, όπως το Γύθειο και τα Κύθηρα. Αντιθέτως τα δρομολόγια από Πειραιά προς Σούδα γίνονται ως επί το πλείστον μονόδρομα χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς. Το γεγονός αυτό εξυπηρετεί όπως είναι φυσικό και τους επιβάτες. Επίσης τα πλοία που εξυπηρετούν τις γραμμές του Κισσάμου είναι σαφώς μικρότερα των αντιστοίχων τους στη Σούδα.

- Σχετικά με την κίνηση μεγάλων επιβατηγών – λεωφορείων, παρατηρούμε ότι το λιμάνι της Σούδας και κατ' επέκταση τα Χανιά κατέχουν ποσοστό της τάξης του 42% την στιγμή που το Ηράκλειο ως πρωτεύουσα έχει τα πρωτεία. Το λιμάνι του Κισσάμου για το 2006 παρουσιάζει μηδενική κίνηση μεγάλων οχημάτων κάτι που δεν παρατηρείται τα προηγούμενα χρόνια. Το υψηλό ποσοστό του νομού Χανίων σε αυτή την κατηγορία διακίνησης οφείλεται ενδεχομένως στην προτίμηση που δείχνουν οι εκδρομείς επιβάτες προς την Δυτική Κρήτη γεγονός που οφείλεται στο παραδοσιακότερο ύφος που έχει.
- Αναφορικά με τα δύο λιμάνια της Ανατολικής Κρήτης, τον Άγιο Νικόλαο και την Σητεία παρατηρούμε ότι το ποσοστό τους στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπερβαίνει το 3%, όπως άλλωστε συμβαίνει και στην κίνηση επιβατών, κάτι που είναι αναμενόμενο μιας και είναι ο μικρότερος νομός σε πληθυσμό. Αντιθέτως το λιμάνι του Ρέθυμνου, όπως θα φανεί και από τα παρακάτω εδάφια, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει ανοδικές τάσεις στην κίνηση.

3.2.2 Φορτωθέντα οχήματα

Στα ακόλουθα σχήματα φαίνεται η συνολική κίνηση φορτωθέντων οχημάτων προς την Κρήτη.





Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι περίπου ίδια με της προηγούμενης παραγράφου, καθώς τα αντίστοιχα ποσοστά ανά κατηγορία είναι περίπου όμοια. Ελαφρώς αυξημένο είναι μόνο το ποσοστό των φορτηγών που αναχωρούν από το λιμάνι του Ηρακλείου.

3.3 Εξέλιξη και εποχικότητα της ακτοπλοϊκής κίνησης στα λιμάνια της Κρήτης

Σκοπός αυτής της παραγράφου είναι να παρουσιαστεί η εξέλιξη της ακτοπλοϊκής κίνησης στους προαναφερθέντες λιμένες της Κρήτης . Η μελέτη αφορά το χρονικό διάστημα από το 1980 ως το 2006, μιας και αποτελεί το τελευταίο έτος έκδοσης των απαραίτητων επίσημων στοιχείων.

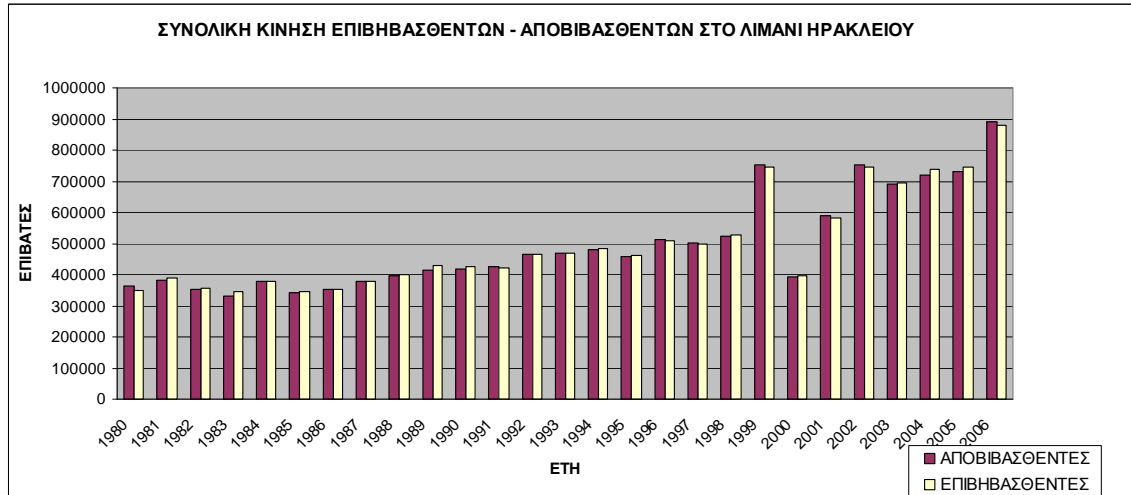
Η παρουσίαση της κίνησης θα γίνει ξεχωριστά για κάθε λιμάνι. Με την μέθοδο της απλής γραμμικής παλινδρόμησης θα εξαχθεί η εξίσωση που εκφράζει την κίνηση ανά κατηγορία, ενώ θα δοθεί βάρος στην πρόβλεψη για την επόμενη πενταετία. Σε όποιες περιπτώσεις η γραμμική παλινδρόμηση δεν προσεγγίζει ικανοποιητικά τα δεδομένα, θα ακολουθηθεί άλλη μέθοδος. Το παραπάνω γίνεται μαθηματικά αντιληπτό από τον συντελεστή προσαρμογής R^2 . Το R^2 λαμβάνει οριακά την τιμή 1, όταν όλες οι παρατηρήσεις συμπίπτουν με τις προβλέψεις, όταν δηλαδή έχουμε τέλεια προσαρμογή της ευθείας στα δεδομένα. Συνεπώς μεγαλύτερη εκτιμητική αξία έχουν εκείνες οι περιπτώσεις όπου το R^2 λαμβάνει αρκετά υψηλές τιμές πλησίον της μονάδος.

Πρέπει να σημειωθεί, ότι από την επεξεργασία των στοιχείων κίνησης της Ε.Σ.Υ.Ε, προκύπτει σε πολλές κατηγορίες μια αδικαιολόγητη πτώση της κίνησης κατά τα έτη 2000-2001. Αυτή η πτώση, που σε πολλές περιπτώσεις αγγίζει και το 50% της μέσης κίνησης των προηγούμενων ετών, επηρεάζει αρνητικά σε μεγάλο βαθμό την προσαρμογή μιας αξιόπιστης καμπύλης τάσης στα υπάρχοντα δεδομένα. Εάν υποθέταμε ότι η κίνηση στα προαναφερθέντα έτη ήταν σε φυσιολογικά επίπεδα και με μικρές διακυμάνσεις, όπως παρατηρείται σε προηγούμενα ή επόμενα έτη, τότε οι καμπύλες της τάσης θα προσέγγιζαν με πολύ μεγαλύτερη ακρίβεια τα δεδομένα. Κάτι τέτοιο όμως δεν είναι εφικτό, μιας και τα στοιχεία αυτά αποτελούν την μοναδική επίσημη καταγραφή.

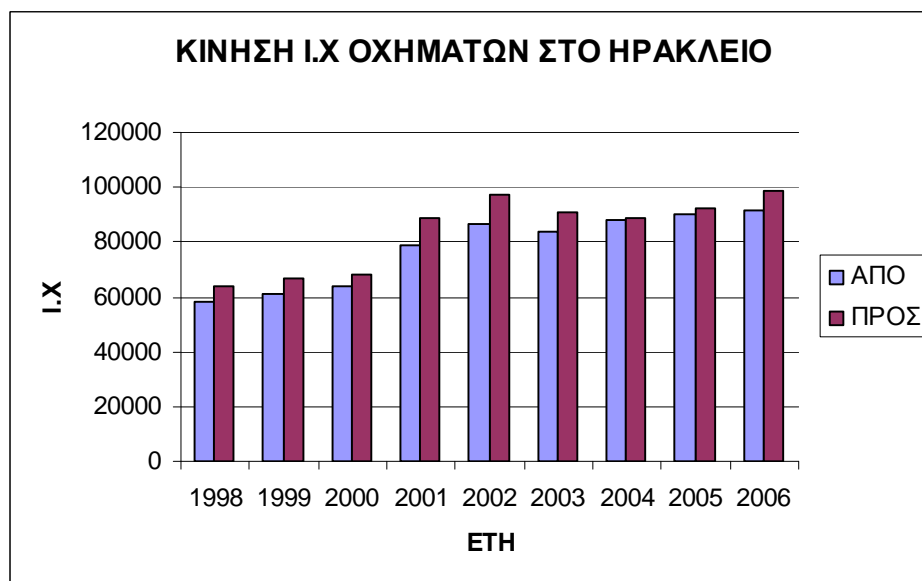
3.3.1 Ηράκλειο

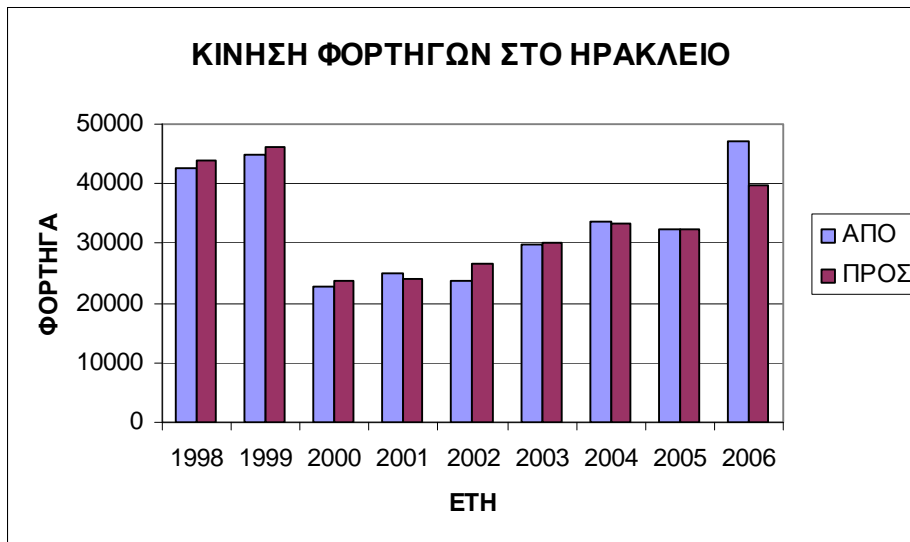
1Α.Εξέλιξη της κίνησης

Το λιμάνι του Ηρακλείου είναι το πρώτο σε σειρά σημαντικότητας με βάση την κίνησης επιβατών και οχημάτων. Η εξέλιξη της κίνησης στον τομέα των επιβατών για τα έτη 1980-2006 φαίνεται στο ακόλουθο σχήμα :

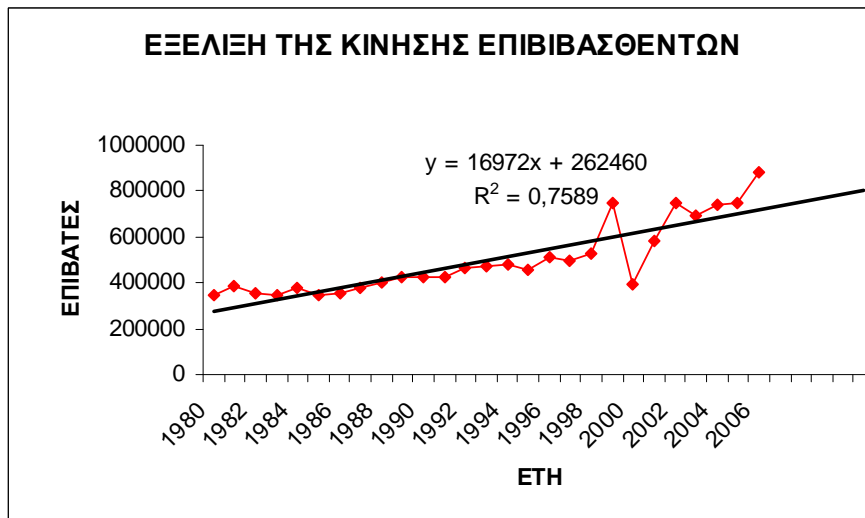


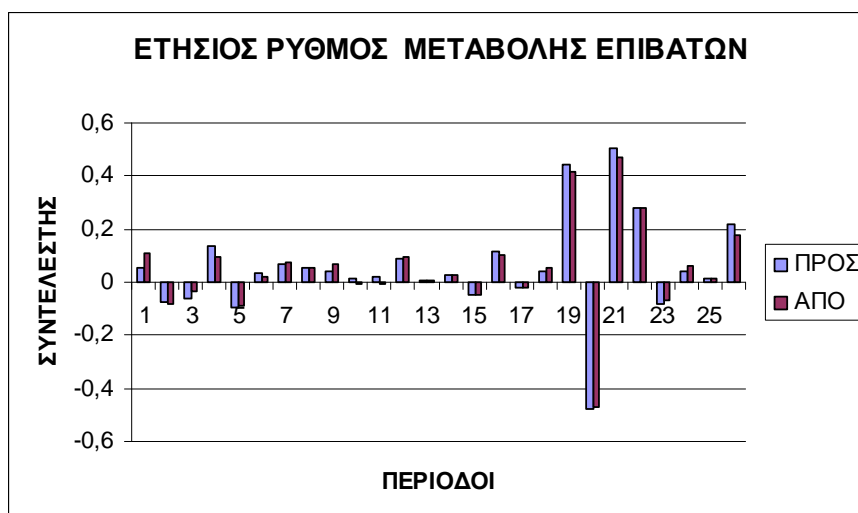
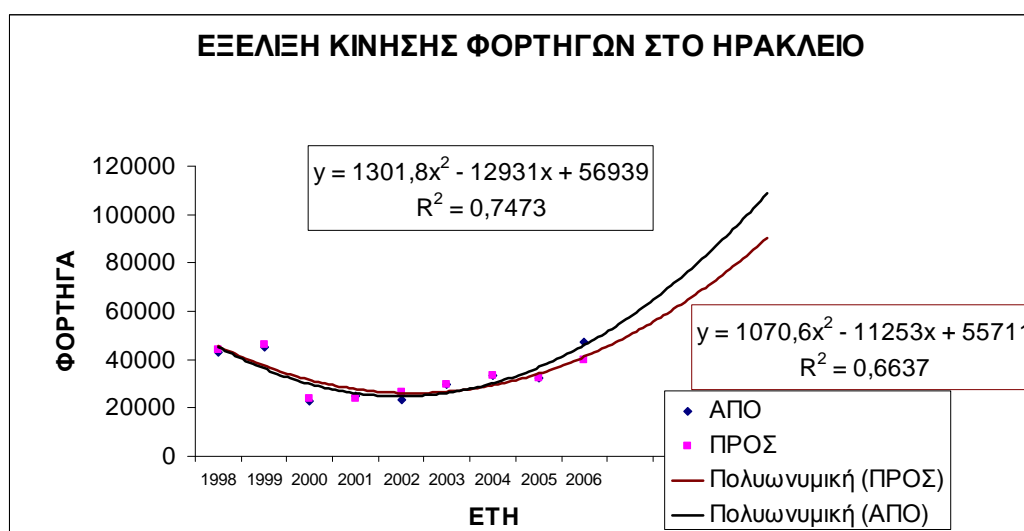
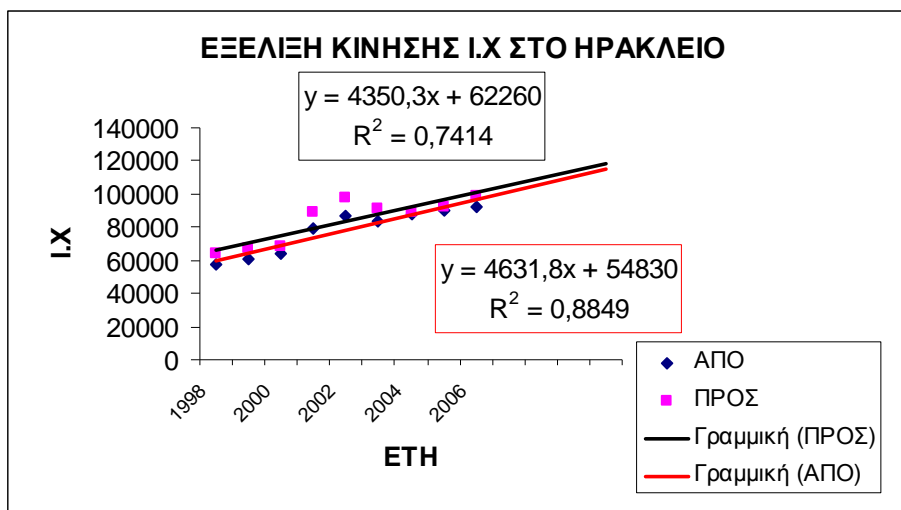
Αντίστοιχα στον τομέα των οχημάτων, η κίνηση την τελευταία δετία έχει ως εξής :





Η τάση μαθηματικά αποτυπώνεται ως εξής :





Συμπεράσματα :

- Σχετικά με την κίνηση των επιβατών, παρατηρείται το 2006 μια αύξηση σε σχέση με το 1980 της τάξης του 145%, ενώ το 2003 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν κοντά στο 98%. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των επιβατών (MPM) είναι 5,1% τόσο για τους αποβιβασθέντες όσο και για τους επιβιβασθέντες επιβάτες. Στις αρχές της δεκαετίας του 80 βλέπουμε μια πτωτική πορεία της κίνησης, αλλά από το 1985 και μετά αρχίζει μια ανοδική πορεία με μικρές διακυμάνσεις ως το 1999. Μεταξύ των ετών 1999 και 2000 παρατηρείται μια πτώση της τάξης του 47% αλλά το επόμενο έτος παρουσιάζεται αντίστοιχο ποσοστό αύξησης. Αυτή η μη φυσιολογική διακύμανση επηρεάζει την εξίσωση πρόβλεψης της κίνησης η οποία είναι :

$$E_{\text{επιβ.επ.}} = 16972(x - 1979) + 262460, R^2 = 0,7589$$

και για τους αποβιβασθέντες :

$$E_{\text{επιβ.απ.}} = 17021(x - 1979) + 260347, R^2 = 0,7002$$

Οι παραπάνω εξισώσεις προβλέπουν σταθερή ετήσια αύξηση των επιβατών κατά 17 χιλιάδες περίπου.

- Αναφορικά με την κίνηση των Ι.Χ ο ΜΡΑ κι εδώ τα τελευταία χρόνια είναι της τάξης του 6,2% ανά έτος τόσο για τα φορτωθέντα, όσο και για τα εκφορτωθέντα ενώ από το 1998-2006 είχαμε αύξηση 58% στις αναχωρήσεις και 55% στις αφίξεις. Το μοντέλο ανάλυσης προβλέπει σταθερή αύξηση κατά 4400 οχήματα ετησίως. Οι εξισώσεις πρόβλεψης-τάξης είναι :

$$E_{\text{Ιχ.φορτ.}} = 4350.3(x - 1997) + 62260, R^2 = 0,7414 \text{ και}$$

$$E_{\text{Ιχ.εκφορτ.}} = 4631.8(x - 1997) + 54830, R^2 = 0,8849.$$

- Τέλος, για την κίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων παρατηρείται κι εδώ το αντίστοιχο φαινόμενο που αναφέρθηκε παραπάνω στην κίνηση των επιβατών μεταξύ των ετών 1999 και 2000, με την διαφορά ότι από το 2000 και μετά η κίνηση αυξάνεται κατά ομαλό τρόπο με ρυθμούς που τα τελευταία χρόνια είναι μεταξύ του 13-45%. Η παραπάνω πτώση σε συνδυασμό με το σχετικά μικρό χρονικό διάστημα που αναφέρονται τα στοιχεία οδηγεί στη χρήση πολυωνυμικής παρεμβολής για την εξίσωση πρόβλεψης, η οποία αφ ενός παρουσιάζει έναν μεγάλο αριθμό οχημάτων για τα επόμενα χρόνια, αλλά από την άλλη προσεγγίζει καλύτερα τα δεδομένα , αφού με τη χρήση της γραμμικής παλινδρόμησης το R^2 είναι πολύ μικρό. Οι αντίστοιχες εξισώσεις είναι :

$$E_{\text{φορ.φορτ.}} = 1301.8(x - 1997)^2 - 12931(x - 1997) + 56939, R^2=0,7473 \text{ και}$$

$$E_{\text{φορ.εκφορτ.}} = 1070,6(x - 1997)^2 - 11253(x - 1997) + 55711, R^2 = 0,6637$$

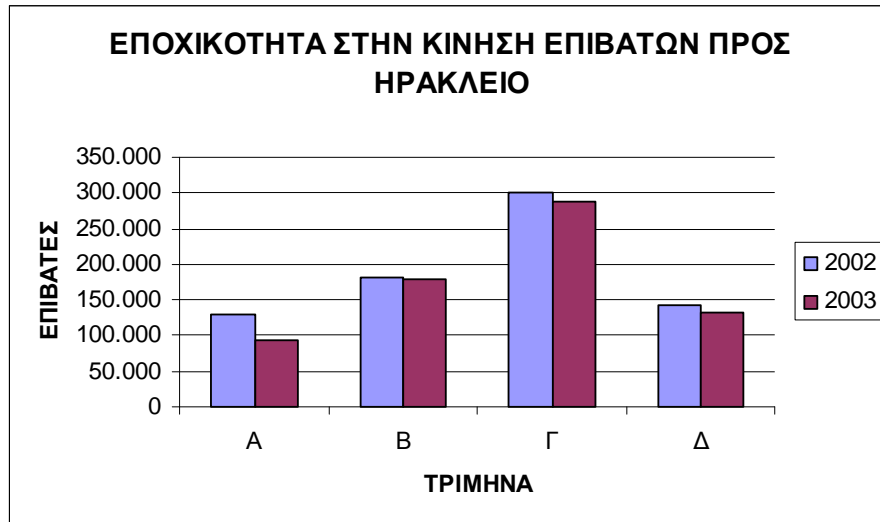
1B. Εποχικότητα

Βασικό στοιχείο για τον καθορισμό του χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών γραμμών που εξυπηρετούν την Κρήτη, είναι η εποχικότητα. Δηλαδή ο καταμερισμός του συνόλου της ετήσιας κίνησης σε τρίμηνα. Η μελέτη αφορά ενδεικτικά τα έτη 2002-

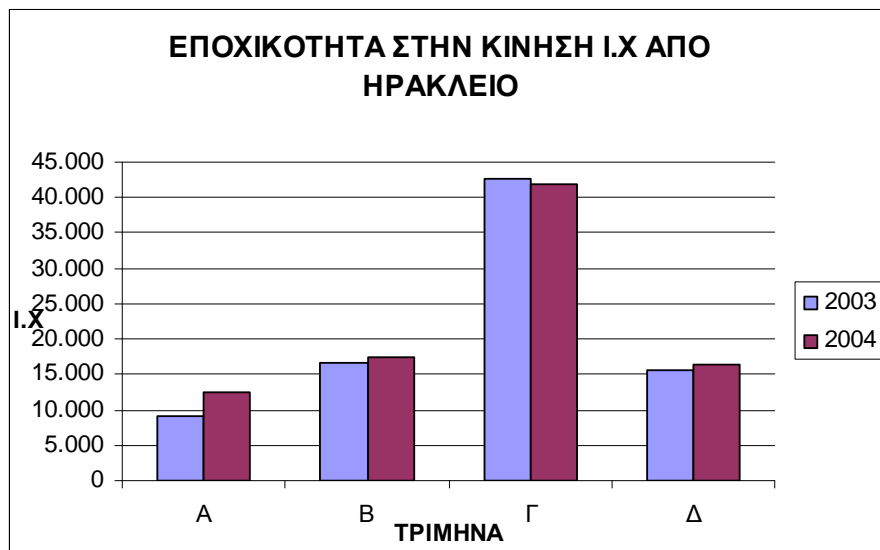
2004 και θα διακριθεί σε κίνηση από και προς το υπό μελέτη λιμάνι. Ανάλογη είναι η εικόνα σε όλα τα έτη αναφοράς.

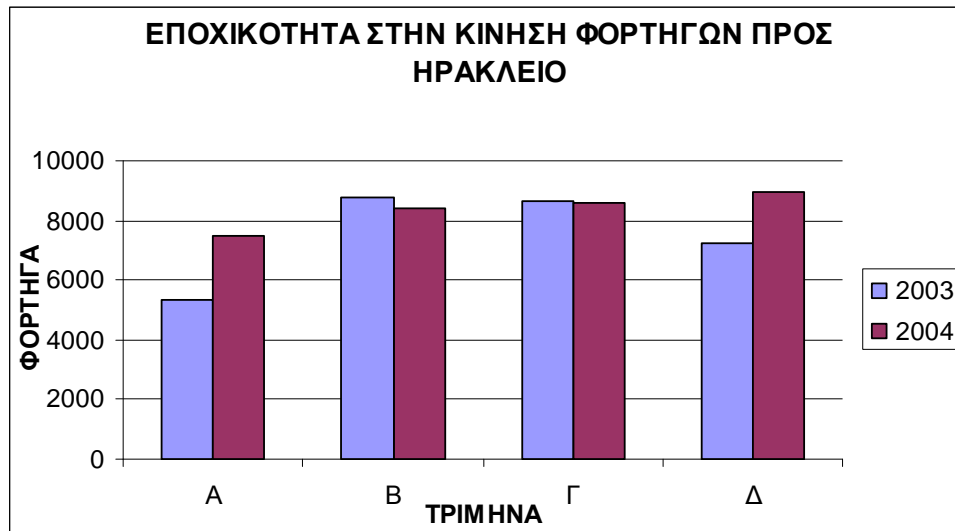
Προς Ηράκλειο

Για την κίνηση των επιβατών έχουμε :



Αντίστοιχα για τα οχήματα :



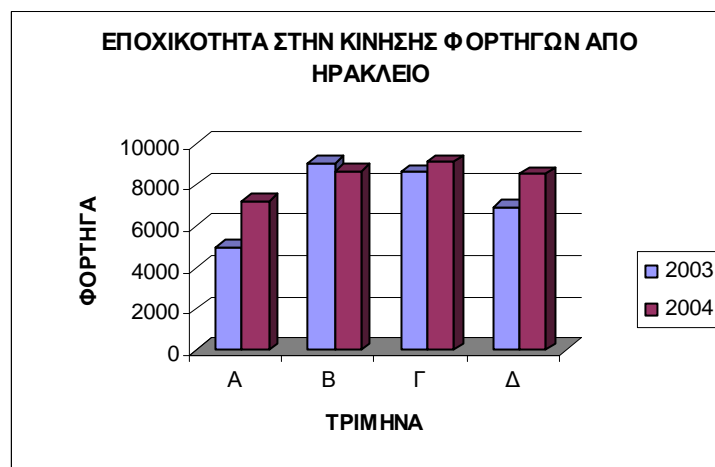
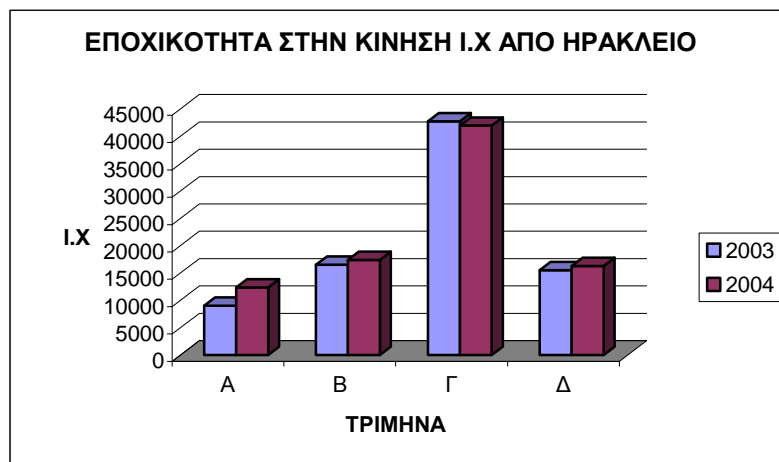
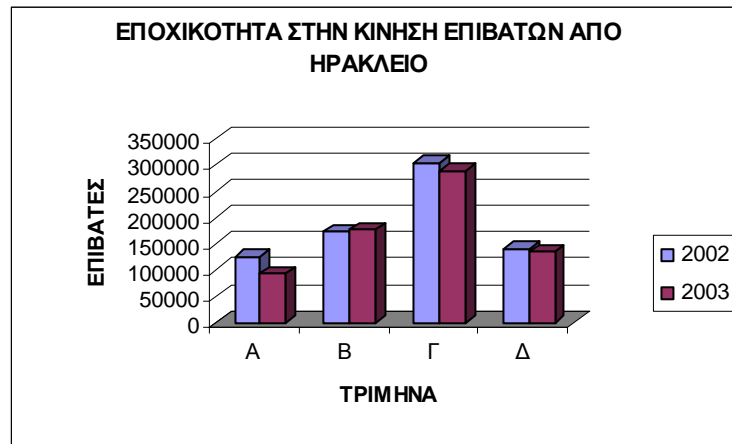


Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα ανωτέρω σχήματα είναι:

- Σχετικά με την κίνηση των επιβατών και Ι.Χ παρατηρείται σημαντική αύξηση της κίνησης κατά το Γ τρίμηνο, που καλύπτει τους μήνες Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο. Κατά το διάστημα αυτό έχουμε το 42% της συνολικής ετήσιας κίνησης τόσο για τους επιβάτες, όσο κι για τα Ι.Χ. Το γεγονός αυτό δείχνει το τουριστικό χαρακτήρα που έχουν οι γραμμές της Κρήτης, καθώς έχουμε διακίνηση τόσο τουριστών, όσο και Ελλήνων παραθεριστών. Το τελευταίο γίνεται εμφανές και από την εντυπωσιακή αύξηση των Ι.Χ, που κατά κανόνα ανήκουν σε Έλληνες παραθεριστές. Η αύξηση της κίνησης ξεκινάει από το Β τρίμηνο το οποίο κατέχει το 26% του συνόλου (περιλαμβάνει τον μήνα Ιούνιο). Το Α και Δ τρίμηνο κατέχουν περίπου τα ίδια ποσοστά, 13% και 19% αντίστοιχα. Η ελαφρά υπεροχή του Δ τριμήνου ενδεχομένως να οφείλεται σε γεωργικές εργασίες που εκτελούνται την περίοδο αυτή, όπως η συγκομιδή των ελιών.
- Η κίνηση των φορτηγών δεν παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις. Η εποχικότητα είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Αυτό είναι γενικό χαρακτηριστικό των ακτοπλοϊκών γραμμών της Κρήτης κι θα το συναντήσουμε σε όλα σχεδόν τα λιμάνια. Η απουσία εποχικότητας δείχνει την σταθερή ζήτηση μεταφοράς εμπορευμάτων καθ' όλη την διάρκεια του έτους. Άλλωστε ο νομός Ηρακλείου εκτός από γεωργοκτηνοτροφική οικονομία, παρουσιάζει και έντονη βιομηχανική ανάπτυξη, καθώς αποτελεί την πέμπτη βιομηχανική περιοχή της Ελλάδος. Αυτό εξηγεί την διαρκή ακτοπλοϊκή κίνηση φορτηγών.

Από Ηράκλειο

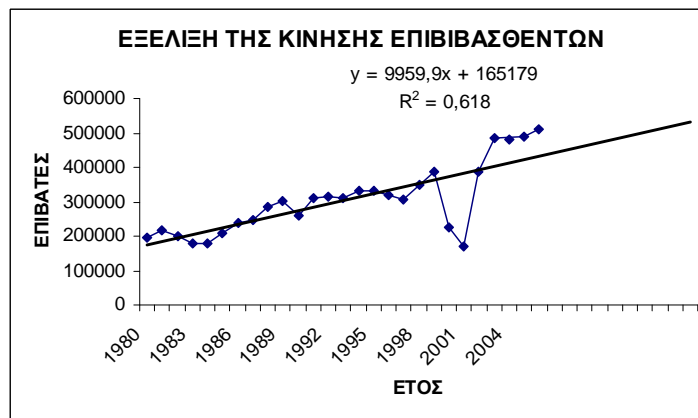
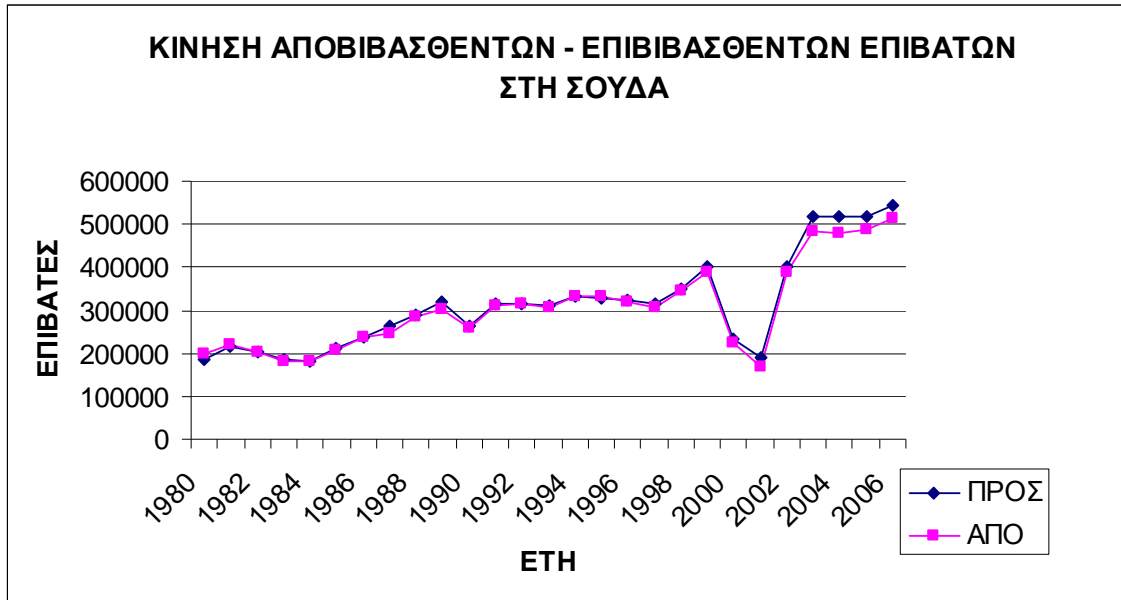
Τα αντίστοιχα διαγράμματα για την εποχικότητα από το Ηράκλειο φαίνονται παρακάτω. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι αντίστοιχα με αυτά της προηγούμενης ενότητας.



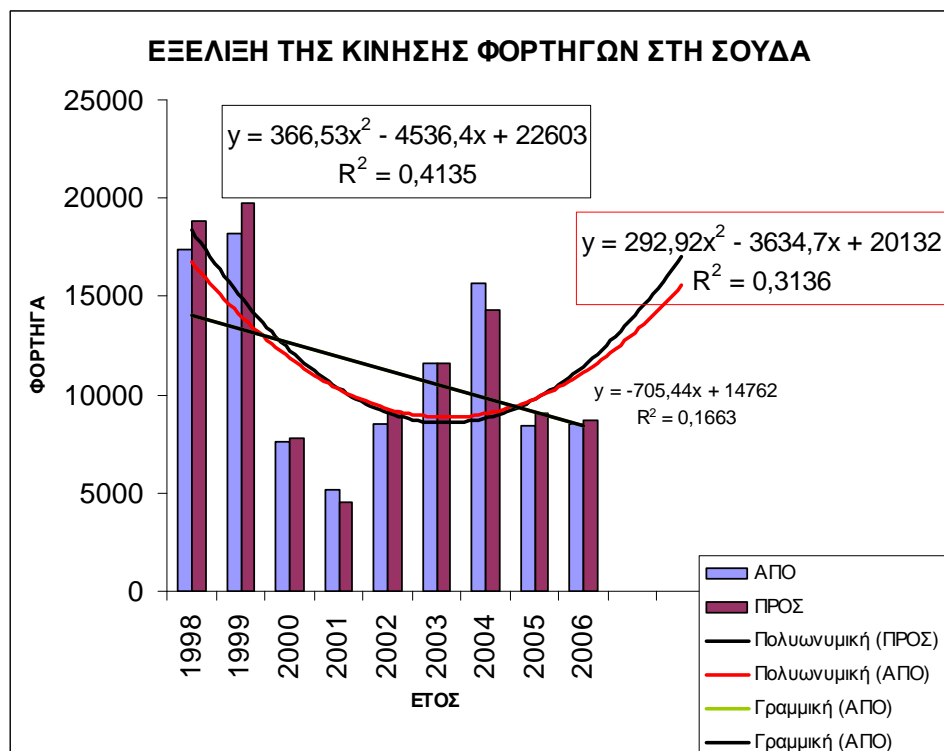
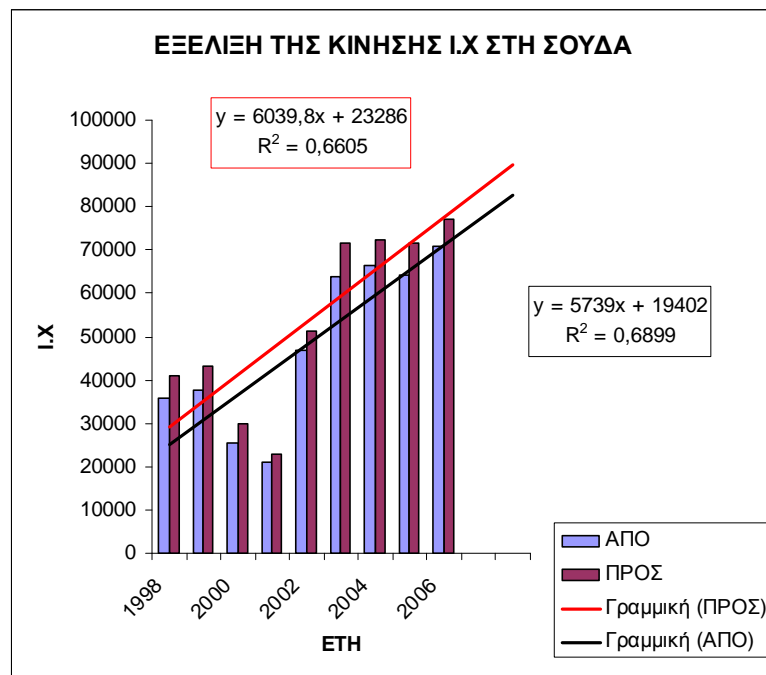
3.3.2 Σούδα Χανίων

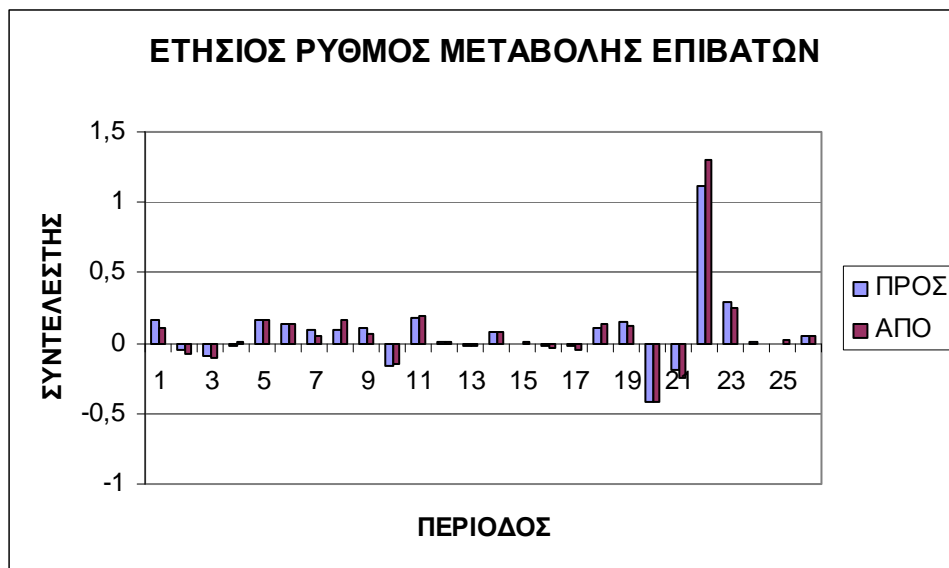
2Α.Εξέλιξη της κίνησης

Η Σούδα αποτελεί το δεύτερο μεγάλο ακτοπλοϊκό λιμάνι της Κρήτης. Η ακτοπλοϊκή κίνηση του λιμανιού έχει ως εξής :



Για τα οχήματα έχουμε αντίστοιχα :





Συμπεράσματα :

- Αναφορικά με την επιβατική κίνηση, βλέπουμε ότι από το 1980 ως το 2006 αυξήθηκε κατά 192% περίπου, με μέσο ρυθμό αύξησης 6,6% στους αποβιβασθέντες και 6,5 % στους επιβιβασθέντες. Η αύξηση αυτή είναι μεγαλύτερη σε σχέση με το Ηράκλειο, κάτι που δείχνει την ανάπτυξη των δρομολογιακών γραμμών προς τα Χανιά τα τελευταία χρόνια. Παρατηρείται επίσης κι εδώ το φαινόμενο της πτώσης της κίνησης στις αρχές της δεκαετίας του '80. Από τα μέσα όμως της δεκαετίας και μέχρι το 1990 έχουμε διαρκής αύξηση στους επιβάτες, ενώ μέσα στην δεκαετία του '90 η κίνηση είναι σχεδόν στάσιμη. Άλλη μια σημαντική παρατήρηση είναι η γενική πτώση που φαίνεται να υπάρχει στην κίνηση όλων των κατηγοριών στα έτη 2000 και 2001 και η οποία αγγίζει το 2000 το 42% με ραγδαία αύξηση το 2002 κατά 121% !. Το γεγονός αυτό δεν δικαιολογείται με βάση την εικόνα που παρουσιάζει το λιμάνι καθ' όλη την 26ετία και πιθανών να οφείλεται σε λάθος υπολογισμό των επίσημων στοιχείων. Τα δεδομένα αυτής της περιόδου επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό την γενική εξέλιξη της κίνησης, την προσέγγιση της με μαθηματικό μοντέλο και την εξαγωγή εξίσωσης τάσης-πρόβλεψης. Όπως φαίνεται από τα παραπάνω διαγράμματα η κατάσταση ομαλοποιείται από το 2002 και μετά, κι ο αυξανόμενος ρυθμός εμφανίζεται κι πάλι. Όσο αφορά την εξίσωση της κίνησης αυτή είναι :

$$E_{\text{επιβ.επ.}} = 9959.9(x - 1979) + 165179, R^2 = 0,618$$

και για τους αποβιβασθέντες :

$$E_{\text{επιβ.απ.}} = 11116(x - 1979) + 157901, R^2 = 0,650$$

Οι παραπάνω εξισώσεις προβλέπουν σταθερή ετήσια αύξηση των επιβατών κατά 9,5 χιλιάδες και 11000 αντίστοιχα .

- Στα Ι.Χ παρατηρείται κι εδώ το φαινόμενο της απότομης πτώσης κατά την διετία 2000-2001 με τη διαφορά ότι από το 2002 και μετά η κίνηση παρουσιάζει αρχικά κατακόρυφη αύξηση κατά 121%, και κατόπιν σταθερή-ανοδική πορεία μέχρι το 2006. Από το τέλος της δεκαετίας του '90 η κίνηση αυξήθηκε κατά 97% το 2006.

Στα φορτηγά η κίνηση παρουσιάζεται έντονη διακύμανση, έχοντας αυξητική πορεία το 2002-2004, ενώ την τελευταία 2ετία παρουσιάζεται σταθερά μειωμένη. Στα παραπάνω γραφήματα φαίνεται ότι το πολυωνυμικό μοντέλο προσεγγίζει καλύτερα τα δεδομένα, ενώ το γραμμικό αποτυπώνει κυρίως την πτώση της εν λόγω διετίας. Οι αντίστοιχες εξισώσεις είναι :

$$E_{\text{ιχ.φορτ.}} = 5739(x - 1997) + 19402, R^2 = 0,6899 \text{ και}$$

$$E_{\text{ιχ.εκφορτ.}} = 6039.8(x - 1997) + 23286, R^2 = 0,6605$$

για τα φορτηγά με το πολυωνυμικό μοντέλο προσέγγισης :

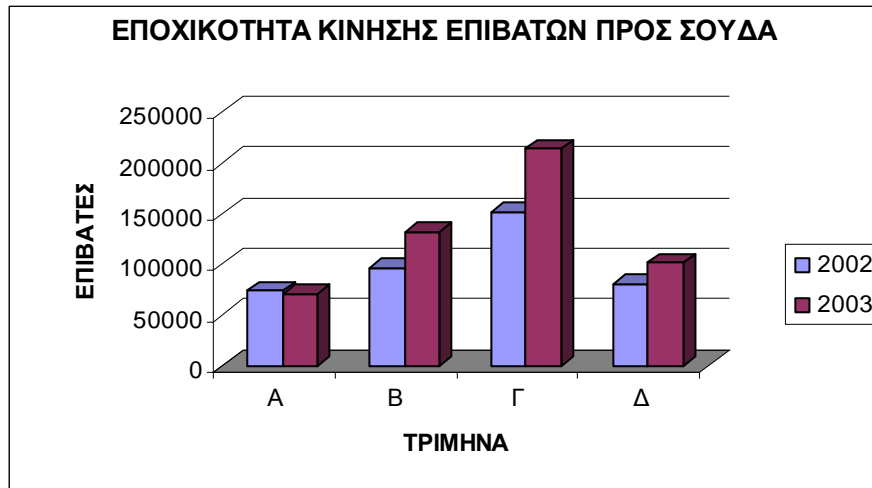
$$E_{\text{φορ.φορτ.}} = 292.92(x - 1997)^2 - 3634.7(x - 1997) + 20132, R^2 = 0,3136$$

$$E_{\text{φορ.εκφορτ.}} = 366,53(x - 1997)^2 - 4536.4(x - 1997) + 22603, R^2 = 0,4135.$$

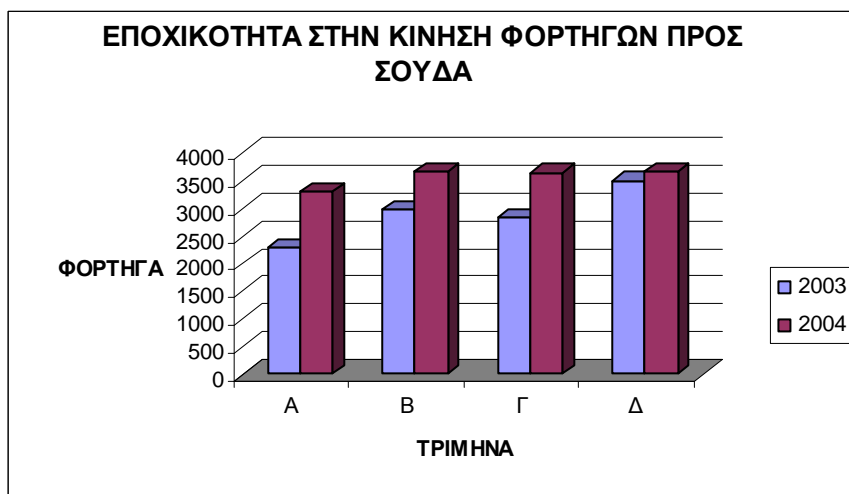
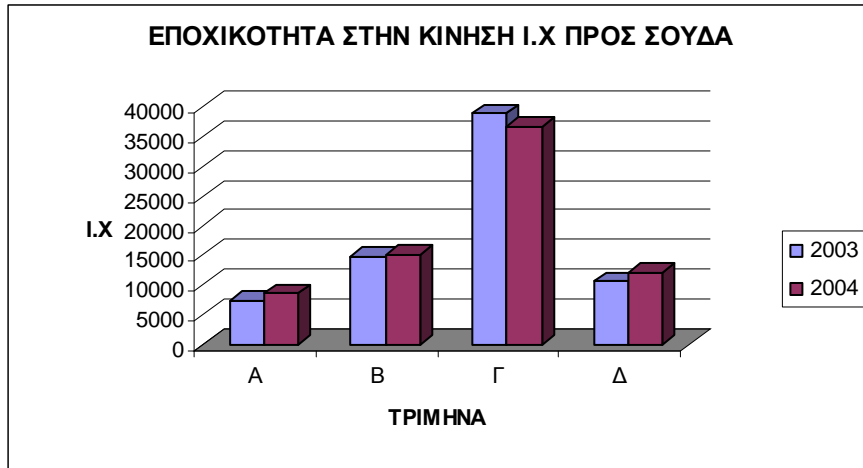
2B. Εποχικότητα

Η εποχικότητα στην ακτοπλοϊκή κίνηση στο λιμάνι της Σούδας παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με το λιμάνι του Ηρακλείου. Ως παρατήρηση μπορούμε να αναφέρουμε ότι η κίνηση των επιβατών το Γ τρίμηνο αναλογεί σε ποσοστό περίπου 42% του συνόλου, όπως συμβαίνει κι στο Ηράκλειο. Το ίδιο ισχύει κι για τα άλλα τρίμηνα.

Αναφορικά με τα φορτηγά, η έλλειψη εποχικότητας είναι κι εδώ εμφανής. Παρατηρούμε όμως ότι η κίνηση των φορτηγών τα τελευταία χρόνια είναι σχεδόν μοιρασμένη στα τρίμηνα του έτους, σε αντίθεση με το Ηράκλειο, όπου το μέγιστο ποσοστό παρατηρείται συνήθως στο Γ τρίμηνο. Ενδεικτικά έχουμε τα ακόλουθα διαγράμματα:²



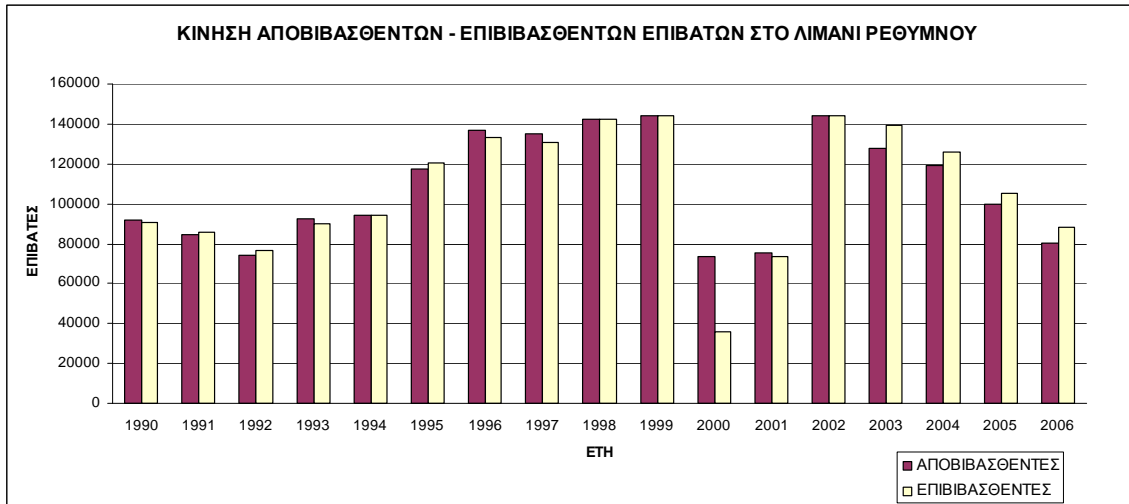
² Τα διαγράμματα για την εποχικότητα της κίνησης από την Σούδα παρουσιάζουν την ίδια εικόνα και σκοπίμως παραλείπονται.



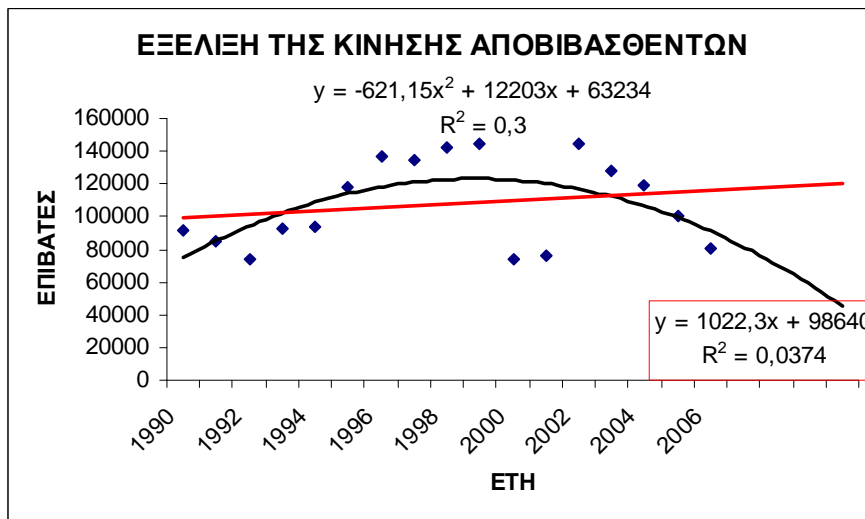
3.3.3 Ρέθυμνο

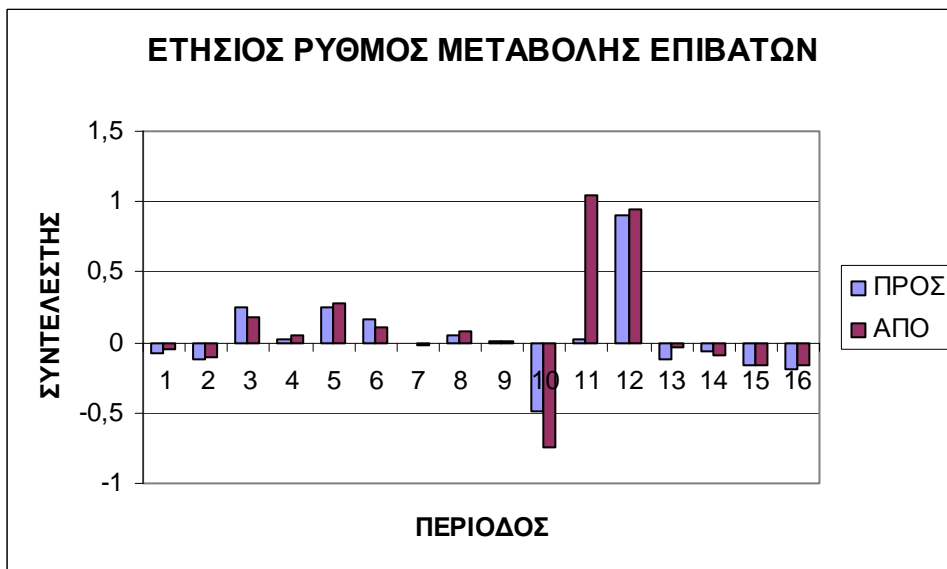
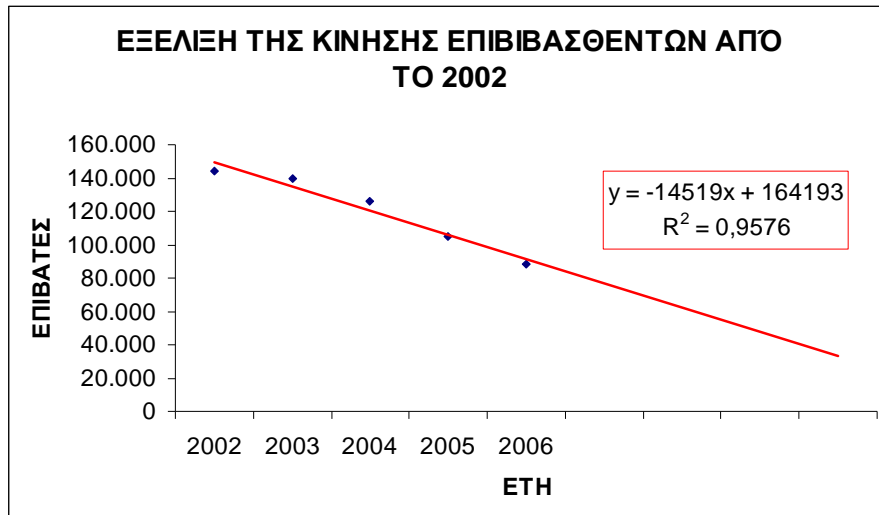
3Α.Εξέλιξη της κίνησης

Το τρίτο τη τάξη ακτοπλοϊκό λιμάνι της Κρήτης είναι το λιμάνι του Ρεθύμνου. Η κίνηση του λιμένα ξεκίνησε να παρουσιάζει ενδιαφέρον στις αρχές της δεκαετίας του '90. Τα αντίστοιχα διαγράμματα που παρουσιάζουν την εξέλιξη της κίνησης έχουν ως εξής :

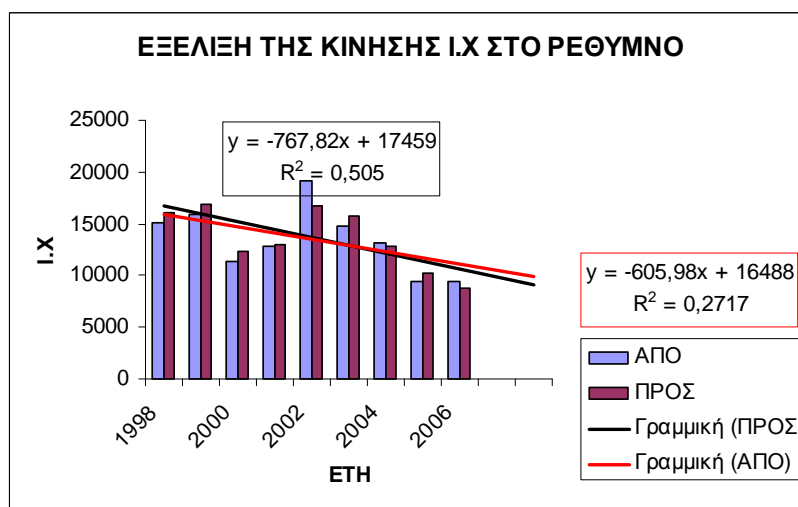


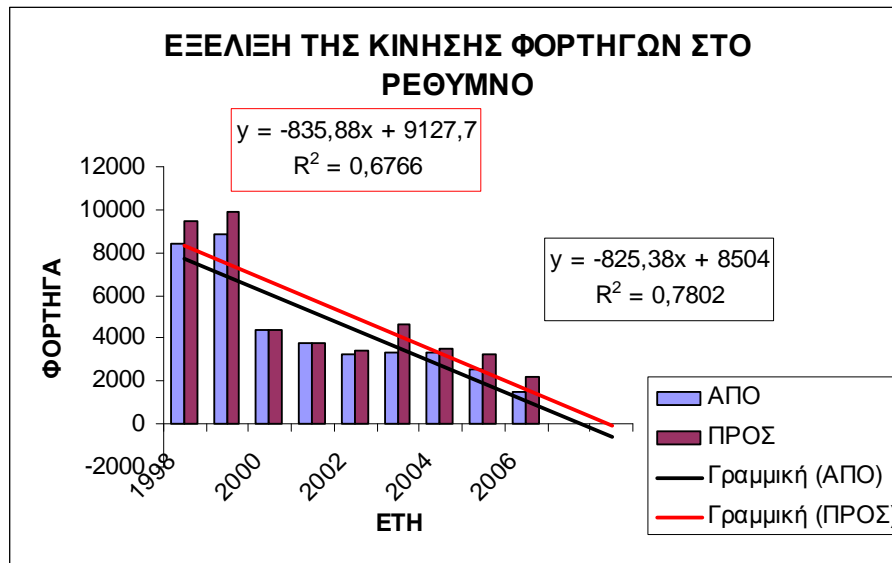
Η εξέλιξη της κίνησης επιβατών προσεγγίζεται από το γραμμικό και το εκθετικό μοντέλο ως εξής :





Για τα οχήματα τα αντίστοιχα διαγράμματα είναι :





Συμπεράσματα :

- Αναφορικά με την επιβατική κίνηση, βλέπουμε ότι η κίνηση το 2006 είναι κατά 13% λιγότερη σε σχέση με το 1990. Οι μεσοί ρυθμοί μεταβολής της περιόδου είναι στο 8% περίπου, για την επιβίβαση, και στο 2.6% για την αποβίβαση. Μέχρι το 1992 η κίνηση είχε πτωτική πορεία αλλά από εκεί και πέρα παρουσιάζει κάθε χρόνο αύξηση με μέγιστη τιμή το 24% μεταξύ των ετών 1994 – 1995. (μεταφράζεται σε περίπου 23000 επιπλέον επιβάτες) και κατά 90% μεταξύ των ετών 2000 και 2001 όπως άλλωστε παρατηρήθηκε και στα προηγούμενα, γεγονός που αποδόθηκε σε πιθανά λαθεμένο τρόπο συλλογής των στοιχείων. Όπως προκύπτει από τα διαγράμματα η αύξηση αυτή δεν μπορεί να αποδοθεί σε συγκυριακούς λόγους, γιατί τα αμέσως επόμενα χρόνια παρουσιάζεται μια διαρκής πτώση στην επιβατική κίνηση μέχρι το 2006. Η μείωση αυτή έχει μέσο ρυθμό της τάξης του 12-14% για αποβιβάσεις και επιβιβάσεις αντίστοιχα και μεταφράζεται σε 14500 επιβάτες λιγότερους κατά έτος. Όσο αφορά την εξίσωση πρόβλεψης της κίνησης, λόγω της αστάθμητης μεταβολής μεταξύ 2000-1 την προσεγγίζουμε τόσο γραμμικά όσο και πολυωνυμικά, αφού το γραμμικό μοντέλο προσεγγίζει τα δεδομένα κατά τον χειρότερο τρόπο, χωρίς όμως πάλι να καταλήγουμε σε ασφαλή συμπεράσματα:

$$E_{\text{επιβ.επ.}} = -431,12(x-1989)^2 + 9081,2(x-1989) + 70679, R^2 = 0,14$$

$$E_{\text{επιβ.επ.}} = 1321,1(x-1989) + 95253, R^2 = 0,046$$

και για τους αποβιβασθέντες :

$$E_{\text{αποβ.επ.}} = -624,15(x-1989)^2 + 12203(x-1989) + 63234, R^2 = 0,30$$

$$E_{\text{αποβ.επ.}} = 1022,3(x-1989) + 98640, R^2 = 0,037$$

- Στα Ι.Χ αποτυπώνεται η ίδια πτωτική πορεία για την τελευταία 4ετία. Ομοίως και στα φορτηγά, η κίνηση παρουσιάζεται σταθερά χαμηλότερα σε σχέση με τα έτη 1998-1999, έχοντας μειωθεί κατά περίπου 60% το 2004, ενώ το 2006 η μείωση αγγίζει το 80%. Επίσης οι ρυθμοί πτώσεις τα 2 τελευταία χρόνια αγγίζουν το 40%. Οι αντίστοιχες εξισώσεις είναι :

$$E_{I\chi\text{-φορτ.}} = -605,98(x-1997) + 16488, R^2 = 0,2717 \text{ και}$$

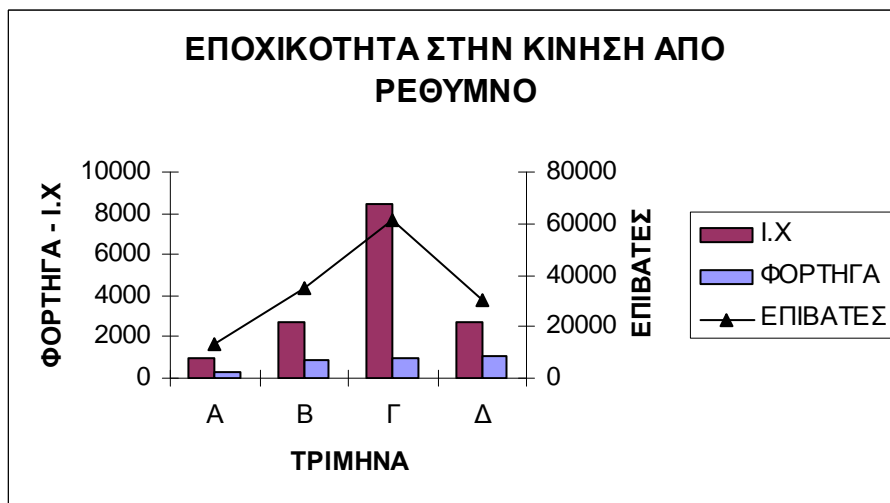
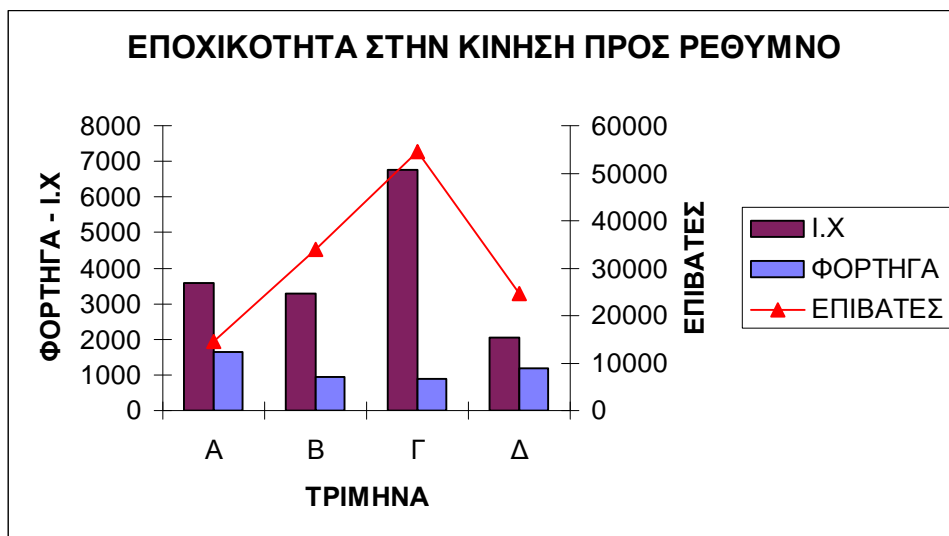
$$E_{I\chi\text{-εκφορτ.}} = -767,82(x-1997) + 17459, R^2 = 0,505$$

$$E_{\text{φορ.φορτ.}} = -835,9(x-1997) + 9127,7, R^2 = 0,6766 \text{ και}$$

$$E_{\text{φορ.εκφορτ.}} = -825,38(x-1997) + 8504, R^2 = 0,7802.$$

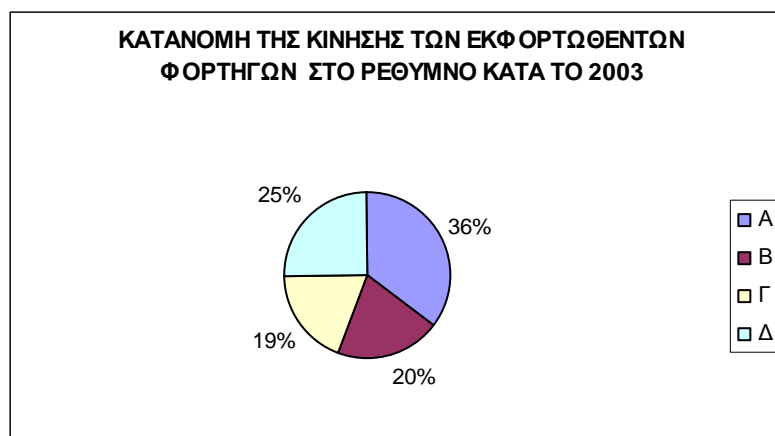
3B. Εποχικότητα

Η εποχικότητα στην διακίνηση επιβατών και οχημάτων ακτοπλοΐας στο λιμάνι του Ρεθύμνου, φαίνεται συγκεντρωτικά στα ακόλουθα δύο διαγράμματα (στοιχεία έτους 2003).



Από την μελέτη των παραπάνω διαγραμμάτων, παρατηρούμε κι εδώ την έλλειψη εποχικότητας στην κίνηση των φορτηγών. Τα τριμηνιαία ποσοστά είναι σχεδόν μοιρασμένα, με εξαίρεση το Β και Γ τρίμηνο που καταλαμβάνουν αθροιστικά το 60% της συνολικής κίνησης. Αντίθετα η κίνηση των Ι.Χ σχεδόν τριπλασιάζεται το τρίτο τρίμηνο του έτους καταλαμβάνοντας περίπου το 45% της συνολικής. Η κίνηση των επιβατών ακολουθεί κι αυτή παρόμοια πορεία, με την

μόνη διαφορά να έγκειται στο γεγονός ότι η αύξηση ξεκινάει σε σημαντικό βαθμό από το Β τρίμηνο. Χαρακτηριστικά ποσοστά είναι τα ακόλουθα για το έτος 2003³:



³ Παρόμοια είναι η κατάσταση και για την κίνηση από Ρέθυμνο

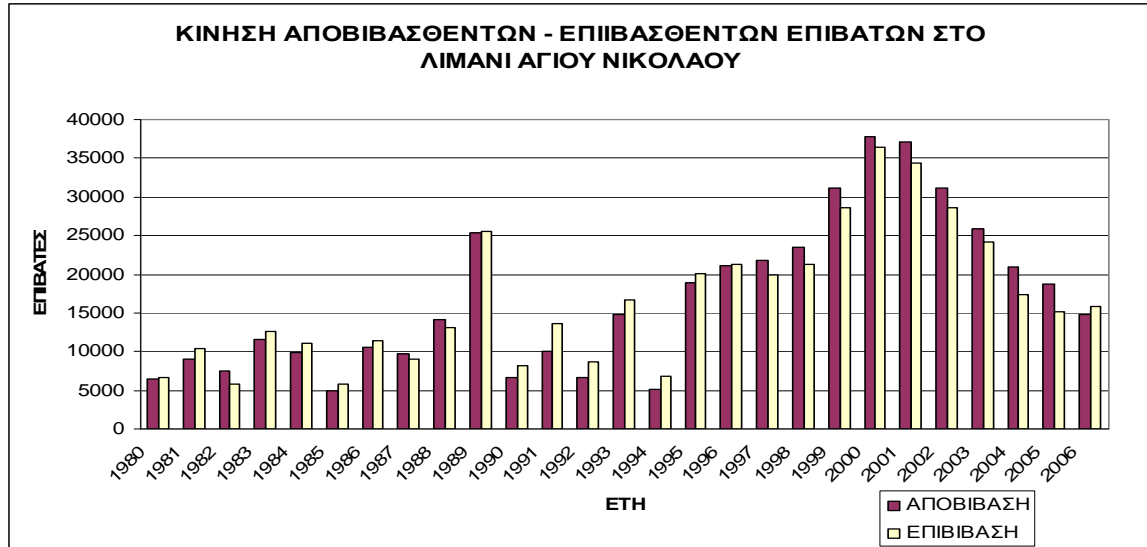


Στα φορτηγά δεν παρατηρείται έντονη εποχικότητα, παρά μόνο έντονη διαφοροποίηση μεταξύ των αφίξεων/αναχωρήσεων του Α και Δ τριμήνου για το ίδιο έτος.

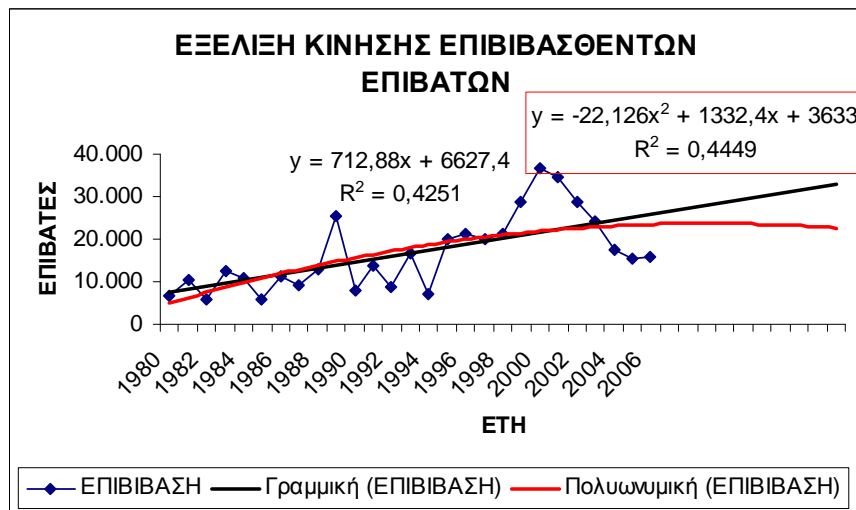
3.3.4 Άγιος Νικόλαος

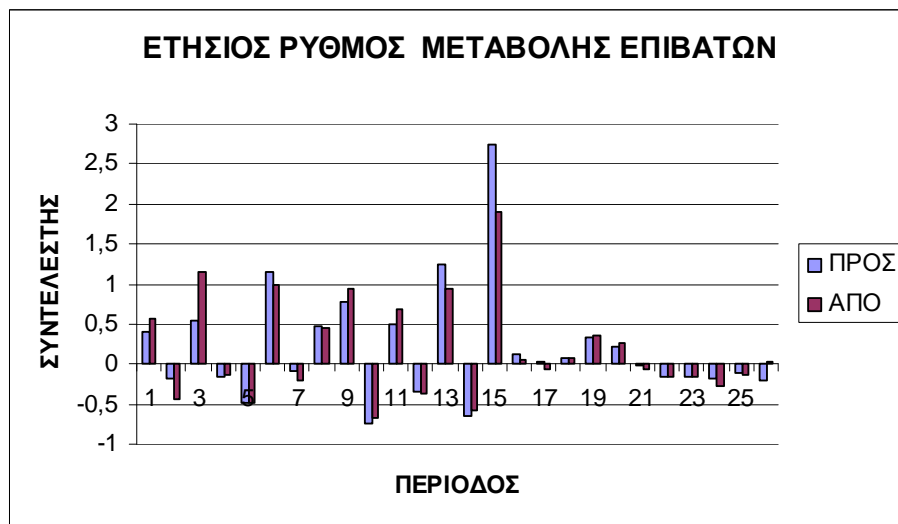
4Α.Εξέλιξη της κίνησης

Το τέταρτο κατά σειρά ακτοπλοϊκής κίνησης λιμάνι της Κρήτης, και το πρώτο σε κίνηση στον νομό Λασιθίου είναι του Αγίου Νικολάου. Βασικό χαρακτηριστικό του, όπως και στην περίπτωση της Σητείας είναι η ραγδαία ανάπτυξη του από το 1995 μέχρι το 2002. Αυτό γίνεται εμφανές και από τα ακόλουθα διαγράμματα :

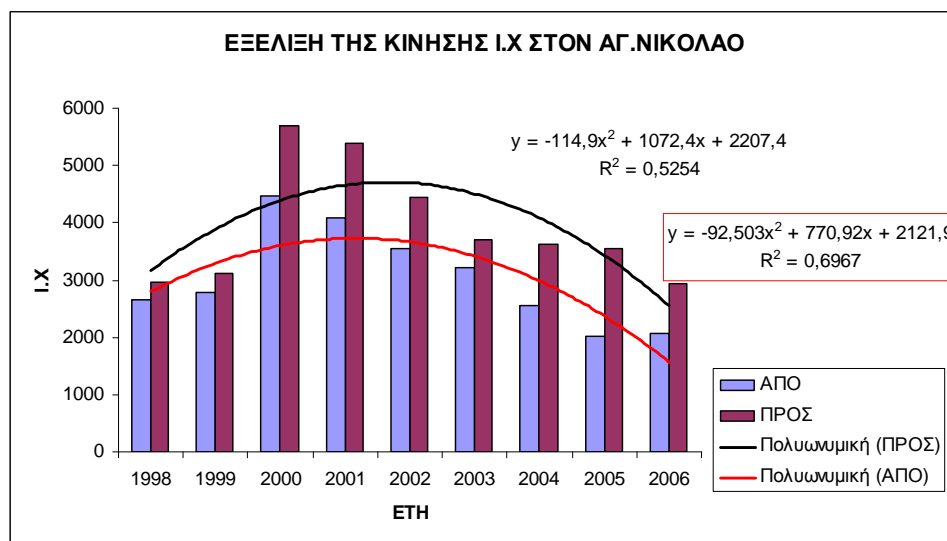


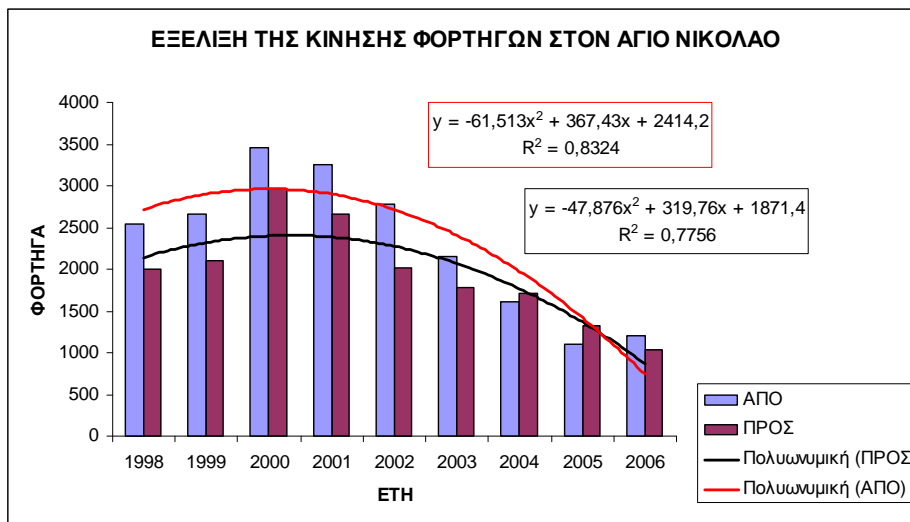
Η εξέλιξη της κίνησης των επιβατών έχει ως εξής :





Για τα οχήματα έχουμε τα ακόλουθα :





Συμπεράσματα :

- Από τα διαγράμματα, διαπιστώνουμε ότι η επιβατική κίνηση στο λιμάνι του Αγίου Νικολάου κινούνταν σε χαμηλά επίπεδα στην διάρκεια της δεκαετίας του '80 και '90 (περί τους 5000-10000 επιβιβασθέντες επιβάτες) με εξαίρεση μεμονωμένα έτη όπου παρουσιάζεται ραγδαία αύξηση με αντίστοιχη μείωση το αμέσως επόμενο έτος, όπως χαρακτηριστικά φαίνεται για τα έτη 1993 (αύξηση 125%) και 1995 (αύξηση 274%). Η κίνηση αρχίζει να ομαλοποιείται από το έτος 1995 και μετά . Πιο συγκεκριμένα η αύξηση από το 1980 έως το 2004 αγγίζει το εντυπωσιακό 490% με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 26% στους αποβιβασθέντες και 24% στους επιβιβασθέντες. Αυτό σημαίνει ότι η κίνηση την 20ετία έγινε 6.5 φορές μεγαλύτερη. Από το 2002 ως το 2006 καταγράφεται σταθερά καθοδική πορεία στην κίνηση. Πιο συγκεκριμένα μέχρι το 2006 παρατηρείται μείωση των επιβατών σε ποσοστό 53% κάτι αντίστοιχο με αυτό που παρατηρείται στα λιμάνια της Σητείας και του Ρέθυμνου. Ο ρυθμός μείωσης της επιβατικής κίνησης κειμένεται από 10-28% με μέση τιμή στο 16% και 13% αντίστοιχα για αποβιβάσεις-επιβιβάσεις.

Η παραπάνω παρατήρηση, που αφορά και άλλα λιμάνια ενδέχεται να σχετίζεται με τις αλλαγές που καθιερώθηκαν στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας το έτος 2001, και τις επιδράσεις τους στις δρομολογιακές γραμμές των επομένων ετών.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης και το γεγονός ότι τα έτη 2000-2001, όπου στην κίνηση των προηγούμενων λιμένων παρατηρείται αδικαιολόγητη πτώση, στο λιμάνι του Α.Νικολάου παρουσιάζεται αύξηση της επιβατικής κίνησης.

Η ανάπτυξη που παρουσιάζεται από το 1995 και έπειτα οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην χρήση του λιμένα του Αγίου Νικολάου (όπως και της Σητείας άλλωστε) τα τελευταία χρόνια ως ακτοπλοϊκού κόμβου επικοινωνίας με τα Δωδεκάνησα και την Μήλο.

Με βάση τα παραπάνω, το γραμμικό μοντέλο για την εξίσωση της κίνησης δίνει τις εξής εξισώσεις:

- $E_{\text{επιβ.επ.}} = 712,88(x-1979) + 6627.4$, $R^2 = 0,4251$ και :
 $E_{\text{επιβ.απ.}} = 841.6(x-1979) + 5072.9$, $R^2 = 0,4644$

Οι παραπάνω εξισώσεις προβλέπουν με βάση τα δεδομένα της μελέτης, σταθερή ετήσια αύξηση των επιβατών κατά 700-800 επιβάτες ετησίως. Επειδή στο γραμμικό μοντέλο ο συντελεστής συσχέτισης δεν είναι πολύ υψηλός, χρησιμοποιούμε και το μοντέλο της πολυωνυμικής παλινδρόμησης, όπου το R^2 δεν παρουσιάζει σημαντική βελτίωση, αλλά η παραγομένη καμπύλη φαίνεται να προσεγγίζει καλύτερα τα δεδομένα ως προς την πτωτική τάση των τελευταίων ετών. Έχουμε τις ακόλουθες εξισώσεις :

$$E_{\text{επιβ.επ.}} = -22.126(x-1979)^2 + 1332.4(x-1979) + 3633, R^2 = 0,45$$

$$E_{\text{επιβ.απ.}} = -11.541(x-1979)^2 + 1164.9(x-1979) + 3511.1, R^2 = 0,4686$$

Όπως φαίνεται από το γράφημα, η πολυωνυμική προσέγγιση μάλλον υποεκτιμά την πρόβλεψη, σε αντίθεση με την γραμμική που φαίνεται να την υπερεκτιμά.

- Στα Ι.Χ όπως και στα φορτηγά από το 2001 και μετά παρατηρούμε συνεχής ετήσια μείωση. Πιο συγκεκριμένα στα φορτηγά η κίνηση μειώθηκε κατά 82% από το 1998-2006 με συνεχής ετήσια μείωση μέσης τιμής 17% ανά. Τα έτη 2002-2006 η πτώση είναι της τάξης του 53%. Στα Ι.Χ η εικόνα είναι αντίστοιχη αλλά η μείωση είναι μικρότερη της τάξης του 37% για τα έτη 1998-2006, ενώ από το 2002 και μετά η πορεία είναι σταθερά πτωτική με μέσο ρυθμό 15%. Οι εξαγόμενες εξισώσεις τάσης της κίνησης είναι :

$$E_{\text{Ι.Χ.φορτ.}} = -92.503(x - 1997)^2 + 770.92(x - 1997) + 2121.9, R^2 = 0,6967 \text{ και}$$

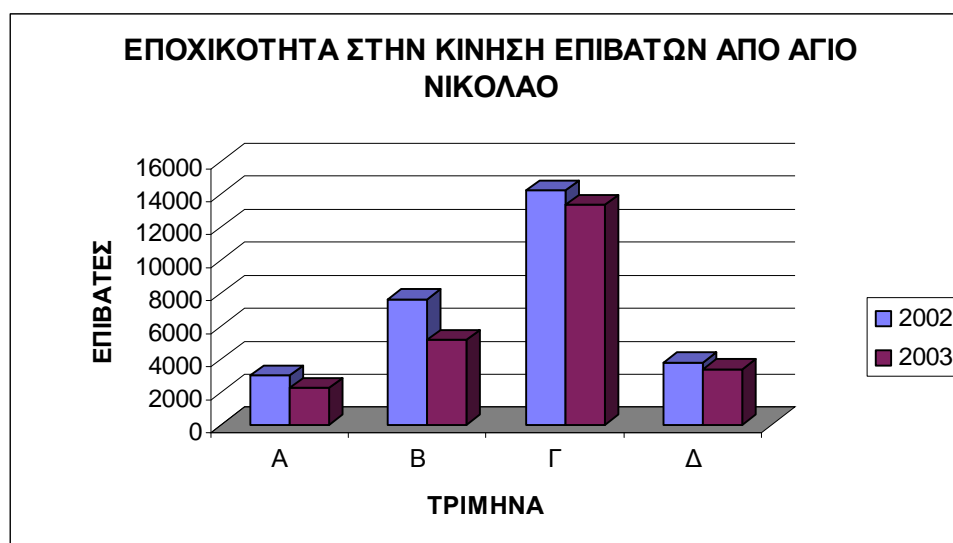
$$E_{\text{Ι.Χ.εκφορτ.}} = -119.9(x - 1997)^2 + 1072.4(x - 1997) + 2207.4, R^2 = 0,5254$$

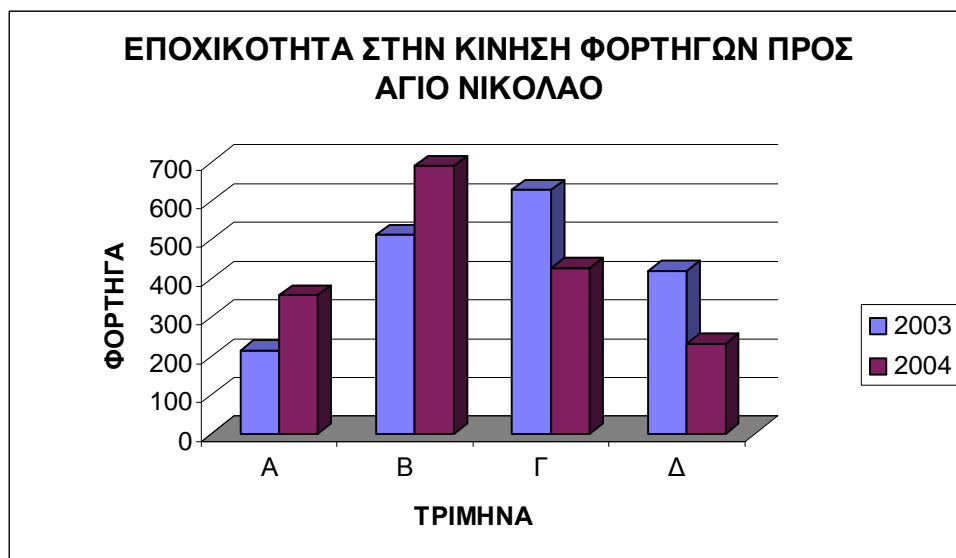
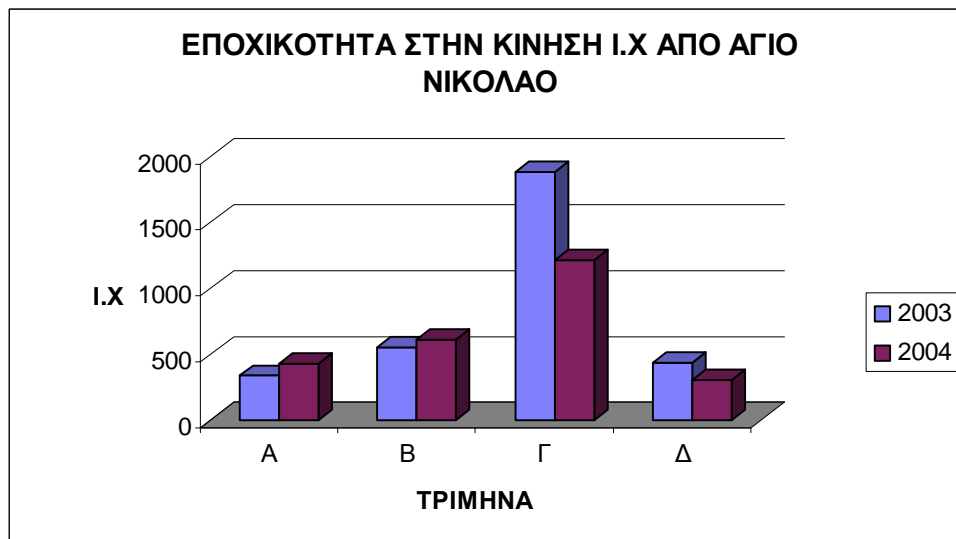
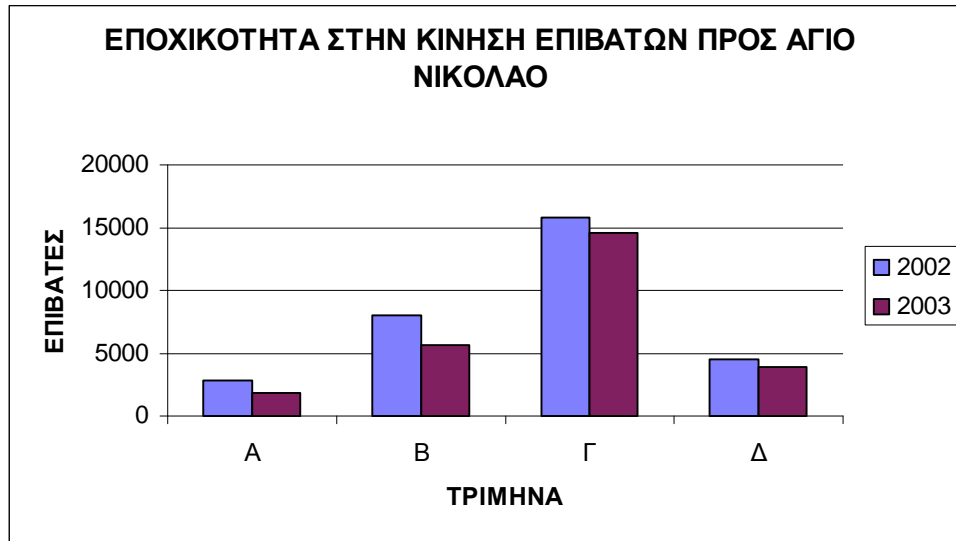
$$E_{\text{φορ.φορτ.}} = -61.513(x - 1997)^2 + 367.43(x - 1997) + 2414.2, R^2 = 0,83 \text{ και}$$

$$E_{\text{φορ.εκφορτ.}} = -47,876(x - 1997)^2 + 319.76(x - 1997) + 1871.4, R^2 = 0,7756$$

4B. Εποχικότητα

Η ακτοπλοϊκή κίνηση στο λιμάνι του Αγίου Νικολάου παρουσιάζει την ίδια εποχικότητα όπως και στα υπόλοιπα λιμάνια της Κρήτης. Ενδεικτικά είναι τα ακόλουθα διαγράμματα.





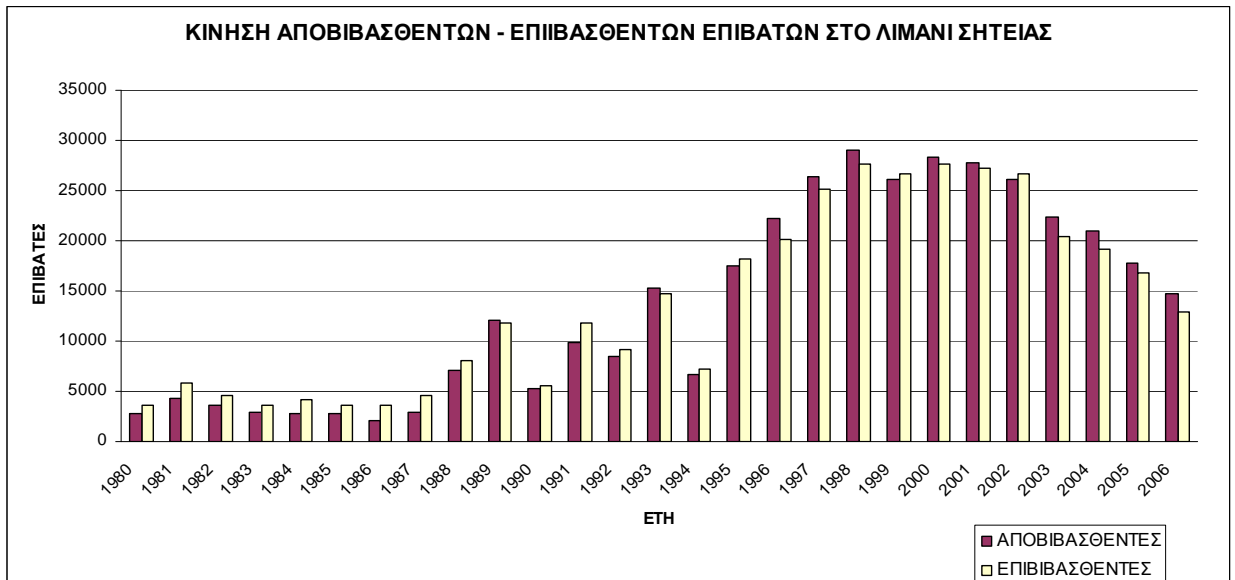
Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, και στην περίπτωση του Αγίου Νικολάου, παρουσιάζεται έντονη η εποχικότητα στην κίνηση των επιβατών και των Ι.Χ οχημάτων με το Γ τρίμηνο του έτους να παρουσιάζει το 60-65% της συνολικής ετήσιας κίνησης για τους επιβάτες, ενώ στα Ι.Χ οχήματα είναι σχεδόν 40%.

Στον τομέα των φορτηγών, δεν διαφαίνεται έντονη εποχικότητα, παρά μόνο στο Β και Γ τρίμηνο όπου κατέχει ενίοτε το μεγαλύτερο μερίδιο της κίνησης με ποσοστά της τάξης του 40%,όταν το άλλο τρίμηνο κατέχει ποσοστό κοντά στο 30%. Συνεπώς μόνο σε σχέση με το Α και Δ τρίμηνο μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει σχετική εποχικότητα.

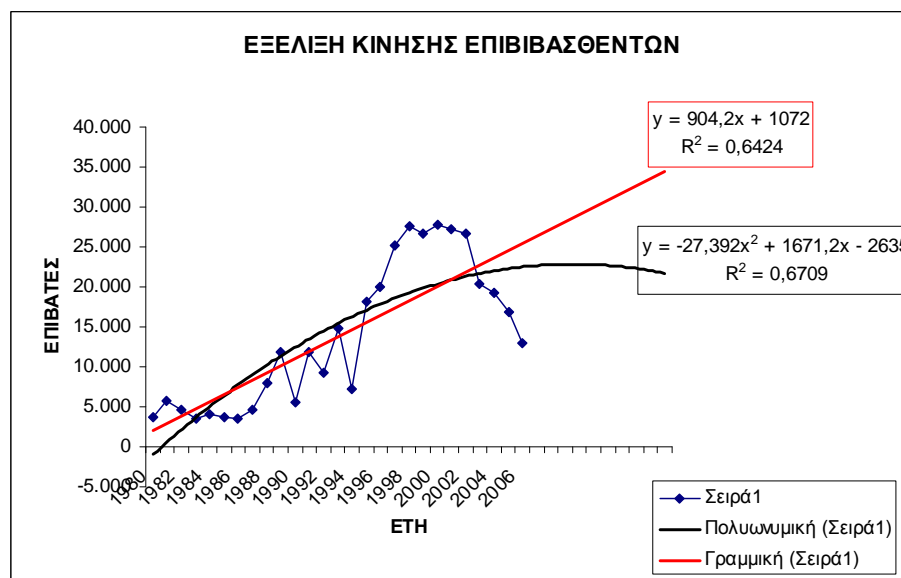
3.3.5 Σητεία

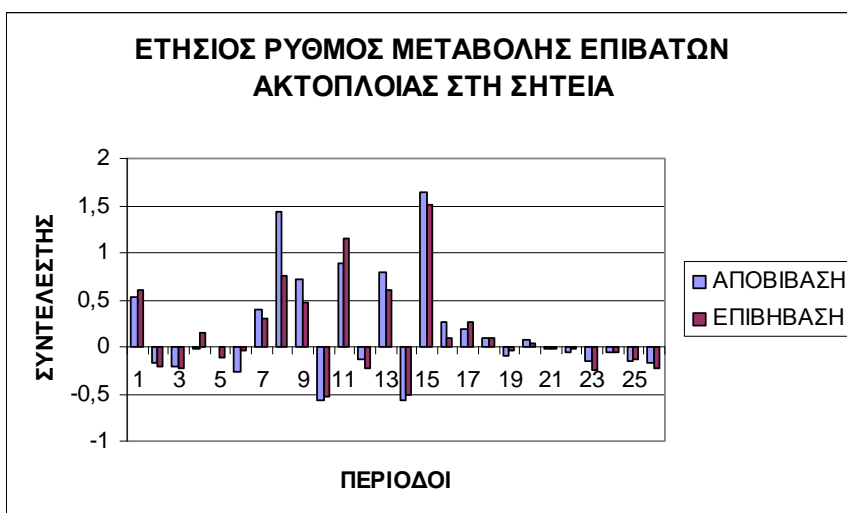
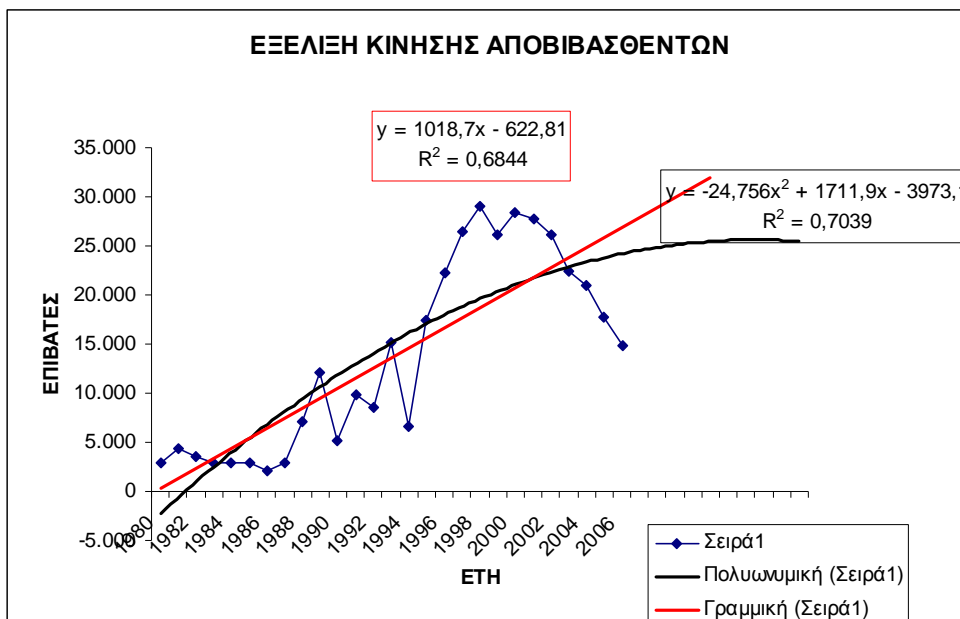
5Α.Εξέλιξη της κίνησης

Το πέμπτο κατά σειρά ακτοπλοϊκής κίνησης λιμάνι της Κρήτης είναι αυτό της Σητείας. Βασικό χαρακτηριστικό του είναι ότι παρουσιάζει εκρηκτική ανάπτυξη και αυτό όπως και του Αγίου Νικολάου την τελευταία δεκαετία. Αυτό γίνεται εμφανές και από τα ακόλουθα διαγράμματα :

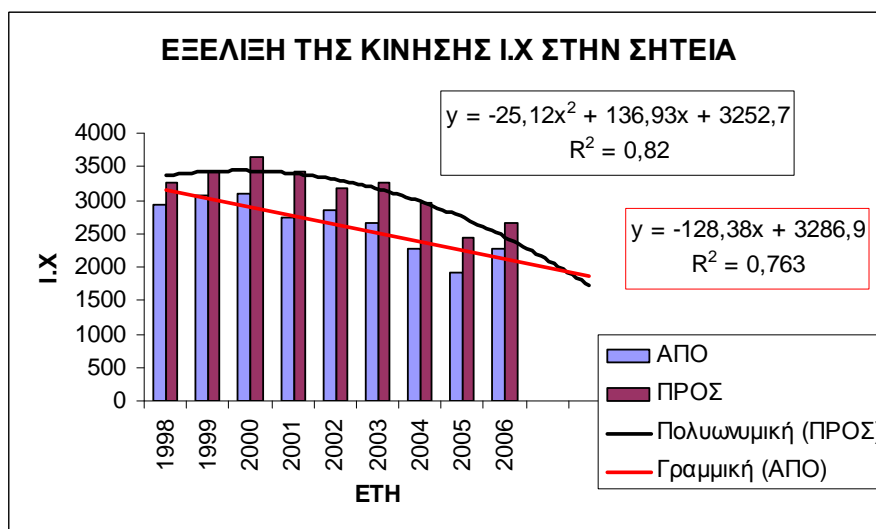


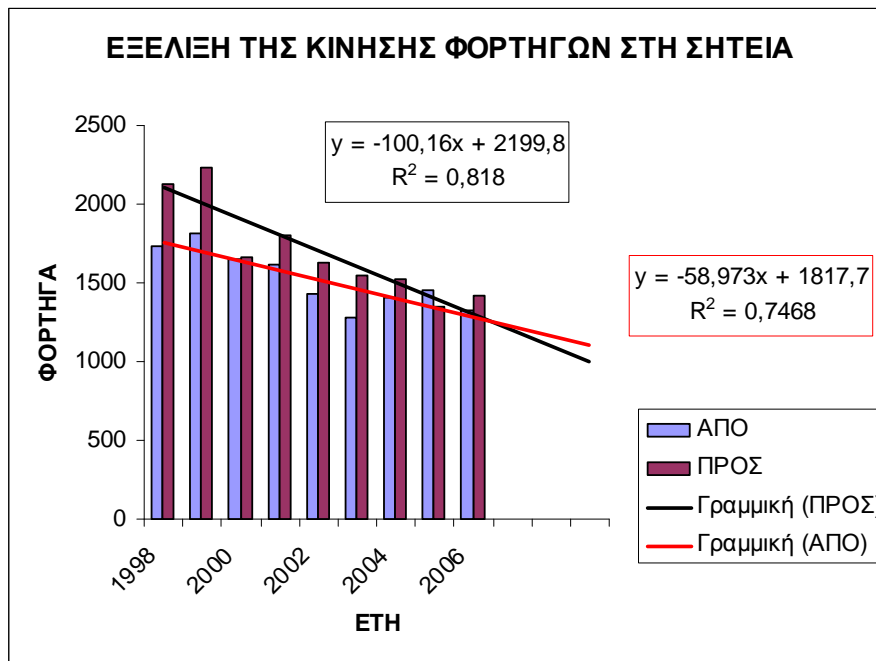
Η εξέλιξη της κίνησης για τους επιβάτες έχει ως εξής :





Για τα οχήματα έχουμε τα ακόλουθα :





Συμπεράσματα :

- Όπως γίνεται εμφανές από τα διαγράμματα, η επιβατική κίνηση στο λιμάνι της Σητείας κινούνταν σε χαμηλά επίπεδα στην διάρκεια της δεκαετίας του '80 (λιγότεροι από 5000 επιβιβασθέντες επιβάτες ανά έτος). Η κίνηση αυξάνεται εντυπωσιακά στις αρχές της δεκαετίας του '90 ενώ από τα μέσα αυτής και μετά ο όγκος των επιβατών αυξάνεται διαρκώς έχοντας παράλληλα υψηλές τιμές σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Πιο συγκεκριμένα η αύξηση από το 1980 έως το 2006 αγγίζει το εντυπωσιακό 422% με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 17% στους αποβιβασθέντες και 13% στους επιβιβασθέντες. Αυτό σημαίνει ότι η κίνηση την 26ετία έγινε 4 φορές μεγαλύτερη. Από το 1980 έως το 1990 η κίνηση αυξήθηκε κατά 85%, ενώ από το 1990 έως το 2001 η κίνηση αυξήθηκε κατά 430% περίπου. Την τελευταία τετραετία (2002-2006) παρατηρείται συνεχής ετήσια μείωση των επιβατών σε ποσοστό μέχρι και 44% με μέσο ρυθμό μείωσης 13% και 16% σε αποβιβάσεις/επιβιβάσεις. Επαναλαμβάνεται κι εδώ το φαινόμενο της μείωσης που αναφέρθηκε και σε προηγούμενους 'μικρούς' λιμένες.

Η ανάπτυξη που παρουσιάστηκε στην 26ετία οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην χρήση του λιμένα της Σητείας τα τελευταία χρόνια ως ακτοπλοϊκού κόμβου επικοινωνίας με τα Δωδεκάνησα.

Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό στην ακτοπλοϊκή κίνηση του λιμανιού, προκύπτει από το διάγραμμα του ετήσιου ρυθμού μεταβολής των επιβατών, απ' όπου φαίνεται ότι ο αντίστοιχος συντελεστής λαμβάνει εξαιρετικά υψηλές τιμές σε σχέση με άλλα λιμάνια αγγίζοντας άλλες περιόδους το +150% και άλλες το -50% αποδεικνύοντας έτσι την έντονη διακύμανση στην ακτοπλοϊκή κίνηση από έτος σε έτος. Αξίζει να σημειωθεί ότι την τελευταία 9ετία το φαινόμενο αυτό δεν παρατηρείται αφού η κίνηση παρουσιάζεται να είναι αυξανόμενη από το 1995 μέχρι 1998, σταθεροποιημένη μεταξύ 1998 και 2002, και πτωτική τα 4 τελευταία χρόνια.

Με βάση τα παραπάνω, το γραμμικό μοντέλο για τον προσδιορισμό της κίνησης δίνει τις εξής εξισώσεις :

➤ $E_{\text{επιβ.επ.}} = 904,2(x-1979) + 1072$, $R^2 = 0,6424$

$E_{\text{επιβ.απ.}} = 1018,7(x-1979) - 622,81$, $R^2 = 0,6844$

Οι παραπάνω εξισώσεις προβλέπουν μακροπρόθεσμα σταθερή ετήσια αύξηση των επιβατών κατά 1000 περίπου. Επειδή στο γραμμικό μοντέλο ο συντελεστής συσχέτισης δεν είναι πολύ υψηλός, χρησιμοποιούμε και το μοντέλο της πολυωνυμικής παλινδρόμησης, όπου το R^2 είναι ελαφρώς πλησιέστερα στην μονάδα, ενώ η παραγόμενη καμπύλη προσεγγίζει καλύτερα τα πτωτικά δεδομένα των τελευταίων ετών. Έτσι έχουμε τις ακόλουθες εξισώσεις :

$E_{\text{επιβ.επ.}} = -27,392(x-1979)^2 + 1672,2(x-1979) - 2635$, $R^2 = 0,6709$

και για τους αποβιβασθέντες :

$E_{\text{επιβ.απ.}} = -24,756(x-1979)^2 + 1711,9(x-1979) - 3973,1$, $R^2 = 0,704$. Όπως φαίνεται από το γράφημα, η πολυωνυμική προσέγγιση μάλλον υπερεκτιμά την πρόβλεψη, σε αντίθεση με την γραμμική που φαίνεται να την υποεκτιμά.

- Στα Ι.Χ όπως και στα φορτηγά τα τελευταία 6 χρόνια παρατηρούμε συνεχής ετήσια μείωση. Πιο συγκεκριμένα στα Ι.Χ η κίνηση μειώθηκε κατά 22% από το 1998-2004 με συνεχή ετήσια μείωση, παρουσιάζοντας αύξηση μόνο μεταξύ 2001-2002 και 2005-2006 κατά 18% περίπου. Στα φορτηγά η εικόνα είναι αντίστοιχα πτωτική. Οι εξαγώμενες εξισώσεις είναι :

$E_{\text{ΙΧ.φορτ.}} = -105,75(x - 1997) + 3224,1$, $R^2 = 0,6723$ και

$E_{\text{ΙΧ.εκφορτ.}} = -36,214(x - 1997)^2 + 230,06(x - 1997) + 3114,2$, $R^2 = 0,7637$

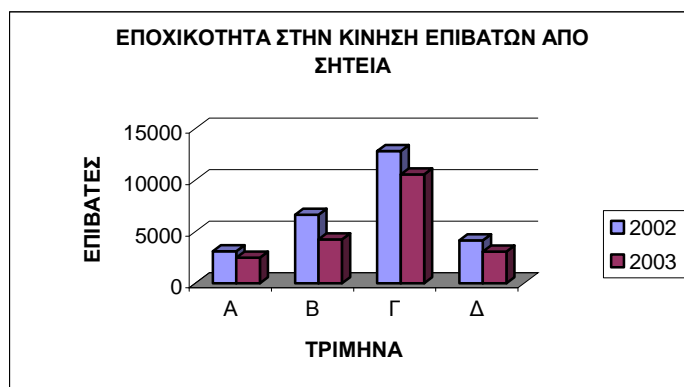
$E_{\text{φορ.φορτ.}} = -80,711(x - 1997) + 1884,2$, $R^2 = 0,8135$ και

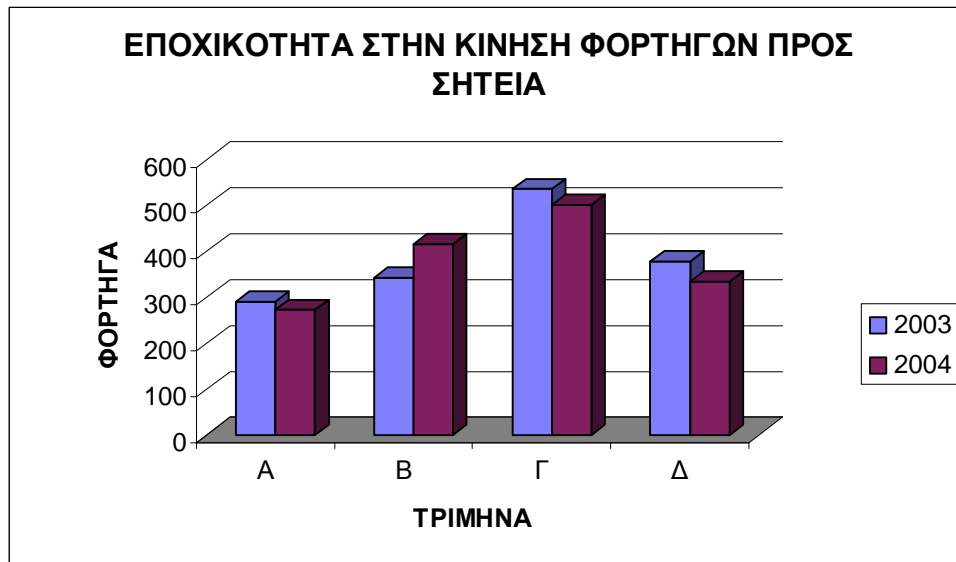
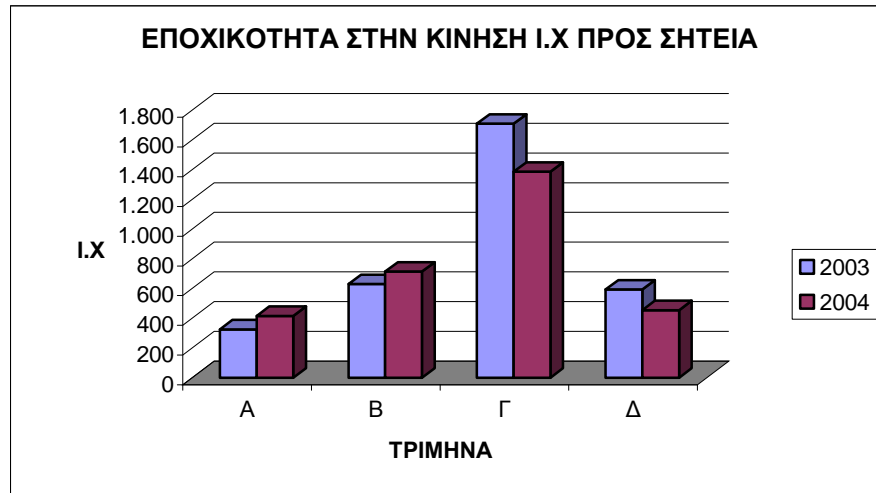
$E_{\text{φορ.εκφορτ.}} = -114,77(x - 1997) + 2288$, $R^2 = 0,77$

Να σημειώσουμε και πάλι ότι στις περιπτώσεις όπου το R^2 παρουσιάζεται αρκετά μικρότερο της μονάδας, οφείλεται στην αδικαιολόγητα μεγάλη μείωση που παρουσιάζουν τα συλλεγόμενα στοιχεία το έτος 2000. Εάν εξαιρέσουμε αυτό το έτος από την μελέτη τότε η καμπύλη θα προσεγγίζει πολύ καλύτερα τα δεδομένα.

5B. Εποχικότητα

Η ακτοπλοϊκή κίνηση στο λιμάνι της Σητείας παρουσιάζει την ίδια εποχικότητα όπως και στα υπόλοιπα λιμάνια της Κρήτης. Ενδεικτικά είναι τα ακόλουθα διαγράμματα.





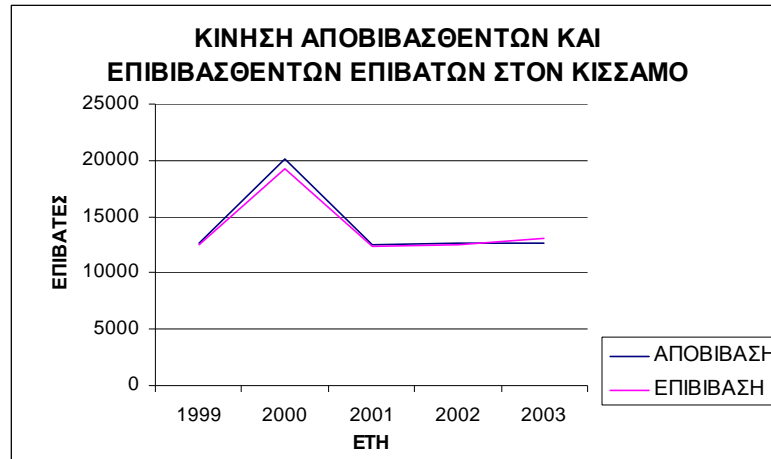
Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, και στην περίπτωση της Σητείας, παρουσιάζεται έντονη η εποχικότητα στην κίνηση των επιβατών και των Ι.Χ οχημάτων με το Γ τρίμηνο του έτους να παρουσιάζει το 44-50% της συνολικής ετήσιας κίνησης για τους επιβάτες, ενώ στα Ι.Χ οχήματα είναι σχεδόν 47%. Το Α και Δ τρίμηνο του έτους καταλαμβάνουν περίπου ίδια ποσοστά, ενώ στο Β τρίμηνο το ποσοστό είναι ελαφρώς αυξημένο κάτι που οφείλεται στην έναρξη της τουριστικής περιόδου.

Στον τομέα των φορτηγών, δεν διαφαίνεται έντονη εποχικότητα, παρά μόνο σε σχέση με το Α και Δ τρίμηνο, αφού το μερίδιο που καταλαμβάνουν τα δύο αυτά τρίμηνα κυμαίνεται στο 18% και 17% του συνόλου, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα τρίμηνα που καταλαμβάνουν ποσοστά κοντά στο 30%.

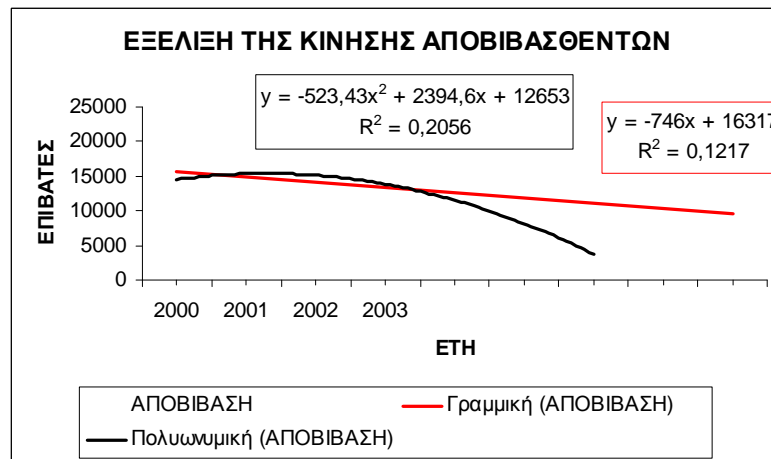
3.3.6 Καστέλλι Κισσάμου

6Α.Εξέλιξη της κίνησης

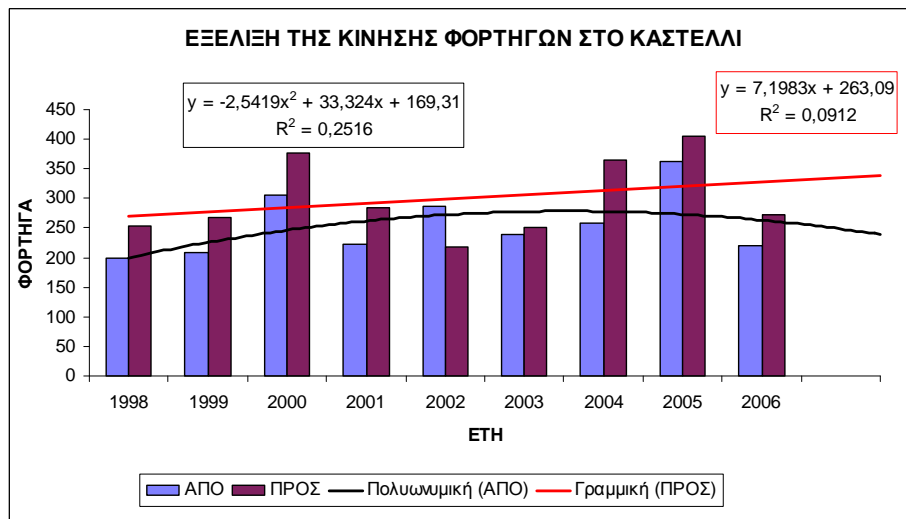
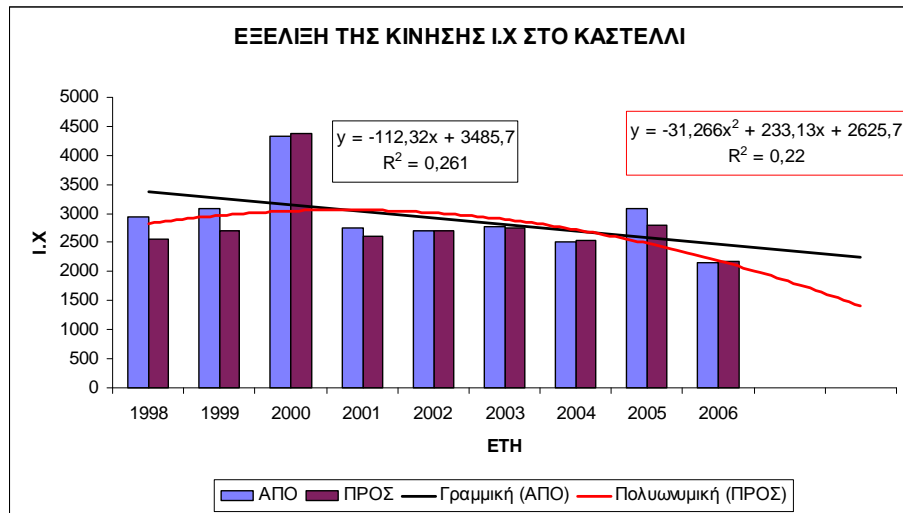
Το τελευταίο κατά σειρά ακτοπλοϊκής κίνησης λιμάνι της Κρήτης είναι του Κισσάμου. Το λιμάνι αυτό χρησιμοποιείται κυρίως για την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Κρήτης με την Πελοπόννησο και τα Κύθηρα, και λιγότερο για τον Πειραιά. Τα στοιχεία που κατέστη δυνατόν να συγκεντρωθούν αφορούν μόνο την πενταετία 1999-2003, και για τον λόγο αυτό η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων δεν είναι εφικτή. Τα διαγράμματα της κίνησης έχουν ως εξής:



Η εξέλιξη της κίνησης για τους επιβάτες όπως φαίνεται παρακάτω δεν μπορεί να ληφθεί υπ όψη λόγω του μικρού δείγματος στοιχείων :



Για τα οχήματα, τα διαθέσιμα στοιχεία αφορούν την περίοδο 1998-2006. Τα διαγράμματα έχουν ως ακολούθως :



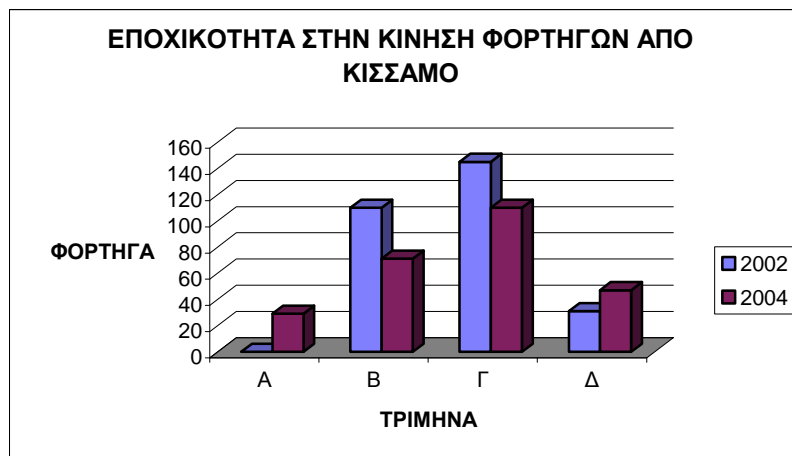
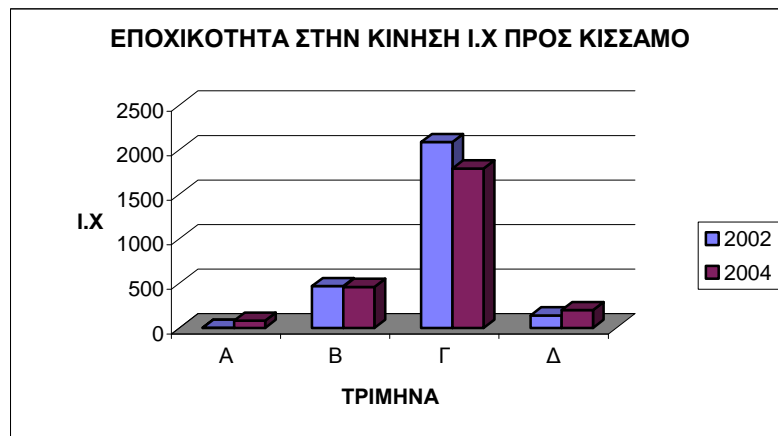
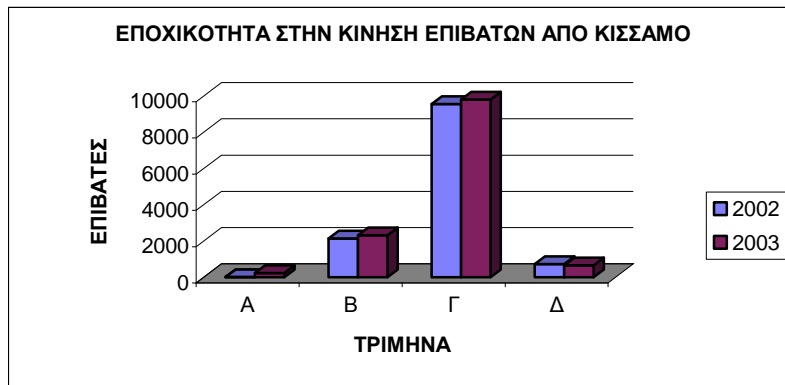
➤ Συμπεράσματα :

Από τα παραπάνω διαγράμματα βλέπουμε ότι η επιβατική κίνηση στο Καστέλλι κυμαίνεται τα τελευταία χρόνια κοντά στις 10000-12000 επιβάτες. Εξάιρεση αποτελεί το έτος 2000 όπου η κίνηση αυξήθηκε κατά 60%, αλλά τα αμέσως επόμενα χρόνια σταθεροποιήθηκε στα προαναφερθέντα επίπεδα. Η εξέλιξη της κίνησης δείχνει να έχει πτωτική πορεία, επηρεαζόμενη από την υψηλή κίνηση του 2000, αλλά το συμπέρασμα αυτό δεν είναι ασφαλές διότι το δείγμα είναι αρκετά μικρό. Για τον λόγο αυτό δεν επισυνάπτουμε και τις αντίστοιχες εξισώσεις πρόβλεψης της κίνησης.

- Στα Ι.Χ όπως και στα φορτηγά τα τελευταία 5 χρόνια παρατηρούμε σχεδόν σταθερό αριθμό μετακινούμενων οχημάτων. Τα μεν Ι.Χ κινούνται κοντά στα 3000 οχήματα ετησίως, τα δε φορτηγά περί τα 200-300 ετησίως. Σημαντική πτώση παρατηρείται το 2006 κατά 39% στην κίνηση των φορτηγών και 30% στα Ι.Χ αντίστοιχα.

5B. Εποχικότητα

Η ακτοπλοϊκή κίνηση στο λιμάνι του Κισσάμου παρουσιάζει την ίδια εποχικότητα όπως και στα υπόλοιπα λιμάνια της Κρήτης. Ενδεικτικά είναι τα ακόλουθα διαγράμματα.



Όπως και στην περίπτωση της Σητείας, παρουσιάζεται ιδιαίτερα έντονη η εποχικότητα στην κίνηση των επιβατών και των Ι.Χ οχημάτων με το Γ τρίμηνο του έτους να καταλαμβάνει το 75% της συνολικής ετήσιας κίνησης για τους επιβάτες, ενώ στα Ι.Χ οχήματα είναι σχεδόν 70%. Το Α και Δ τρίμηνο του έτους

η κίνηση παρουσιάζεται σχεδόν μηδενική, ενώ στο Β τρίμηνο το ποσοστό είναι ελαφρώς αυξημένο κάτι που οφείλεται στην έναρξη της τουριστικής περιόδου.

Στον τομέα των φορτηγών, παρατηρείται εποχικότητα σε σχέση με το Α και Δ τρίμηνο, αφού το μερίδιο που καταλαμβάνουν τα δύο αυτά τρίμηνα κυμαίνεται στο 11% και 18% του συνόλου, σε αντίθεση με το Β και Γ τρίμηνο στα οποία καταγράφεται το 30 και 40% της συνολικής κίνησης αντίστοιχα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 **‘Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά - Κρήτης’**

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει η παρουσίαση της βασικής ακτοπλοϊκής γραμμής που συνδέει τα λιμάνια της Κρήτης με τον Πειραιά. Στην πρώτη ενότητα παρουσιάζεται η γραμμή συνολικά σε επίπεδο κίνησης και εξέλιξης σε επιβάτες και οχήματα από το έτος 1980 έως το 2006, γίνεται σύγκριση με την συνολική εικόνα της ακτοπλοΐας και τέλος αναλύεται η εποχικότητα της διακίνησης με την χρήση μαθηματικών μοντέλων καταγραφής.

Στην δεύτερη ενότητα παρουσιάζεται η συγκριτική κίνηση μέσω των δρομολογίων της γραμμής στα λιμάνια της Κρήτης, ενώ στην τρίτη ενότητα αναλύεται η επί μέρους κίνηση στα λιμάνια που εξυπηρετεί η γραμμή. Επίσης γίνεται διάκριση των επιβατών με βάση το μοντέλο της Εταιρίας Ανάπτυξης Ναυτικής Τεχνολογίας Πρέπει να σημειωθεί, ότι και σε αυτό το κεφάλαιο, τα στοιχεία που κατέστη δυνατόν να συγκεντρωθούν από την Στατιστική Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν, δεν παρέχουν άμεσες πληροφορίες για την προέλευση και τον προορισμό τόσο των επιβατών όσο και των οχημάτων.

4.1 Παρουσίαση και ανάλυση της κύριας γραμμής Πειραιά - Κρήτη

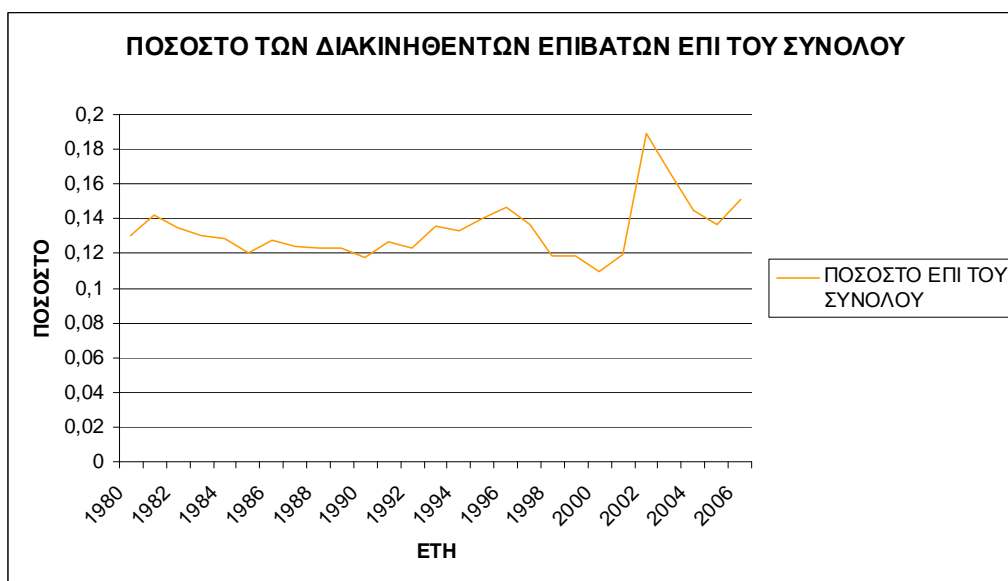
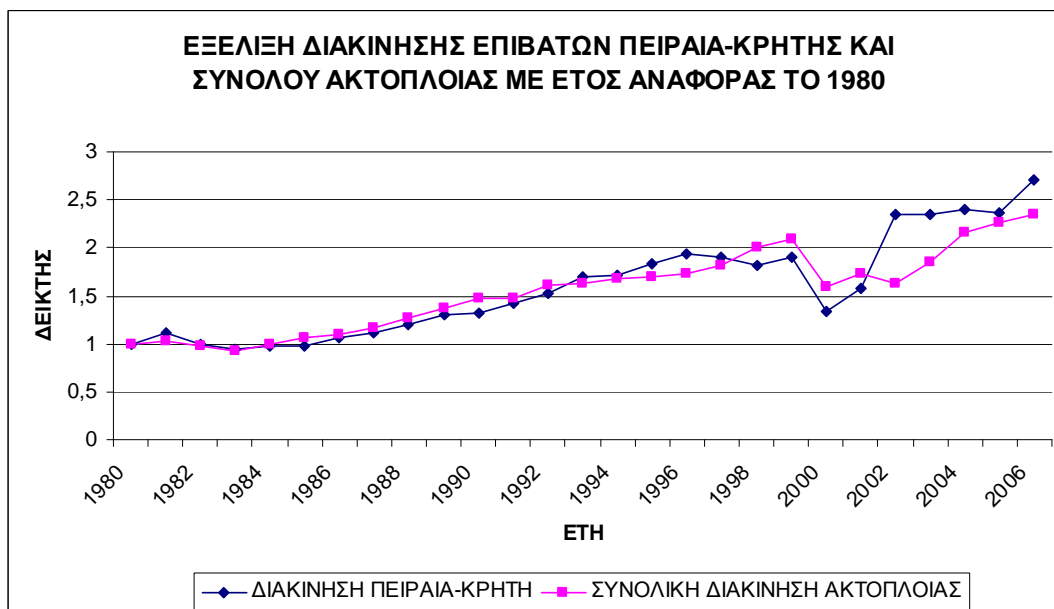
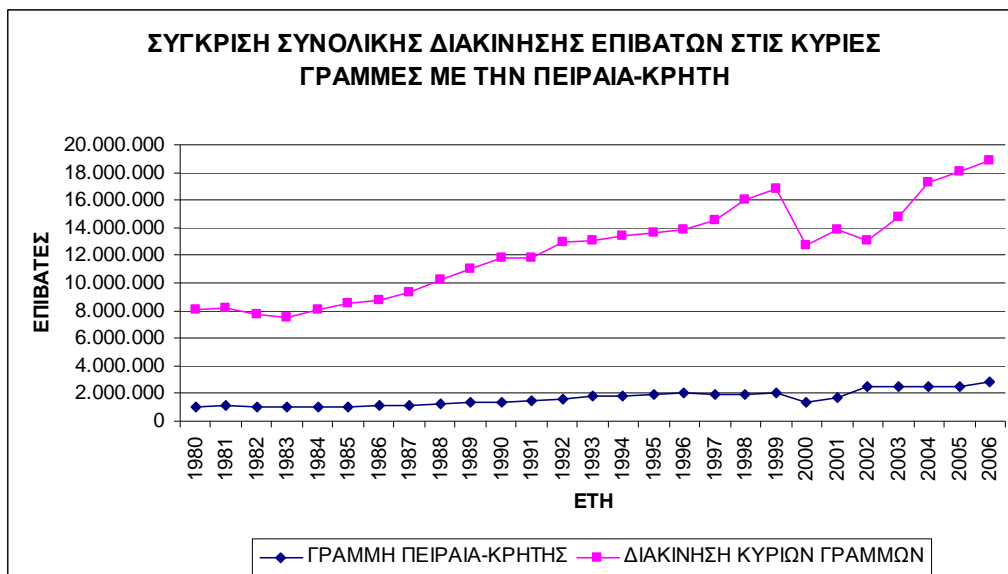
4.1.1 Διακίνηση της γραμμής και σύγκριση με το συνολική διακίνηση ακτοπλοΐας

4.1.1.1 Επιβάτες

Στο εδάφιο αυτό παρουσιάζεται η διακίνηση της γραμμής Πειραιά – Κρήτη, και γίνεται σύγκριση σε σχέση με την συνολική πορεία της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα από το 1980-2006. Η παραπάνω ακτοπλοϊκή γραμμή είναι μια από τις μεγαλύτερες σε διακίνηση στην Ελλάδα, τόσο στους επιβάτες όσο και στα οχήματα αφού αποτελεί τον βασικό άξονα επικοινωνίας της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα και το λιμάνι του Πειραιά.

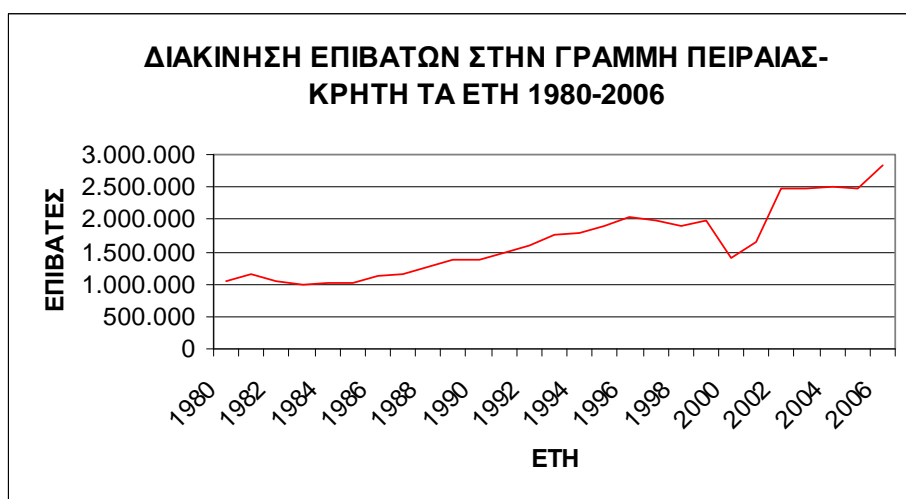
Με τον όρο διακίνηση εννοούμε το σύνολο των επιβατών που επιβιβάστηκαν ή αποβιβάστηκαν σε μια ακτοπλοϊκή γραμμή. Δεδομένου ότι η γραμμή αποτελεί ένα κλειστό σύνολο, ο αριθμός των συνολικά αποβιβασθέντων σε επίπεδο γραμμής πρέπει να είναι ίσος με τον αριθμό των συνολικά επιβιβασθέντων.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η εξέλιξη των διακινουμένων επιβατών στην γραμμή σε σχέση με τον συνολικό αριθμό διακινηθέντων επιβατών ακτοπλοΐας ανά έτος, η κίνηση των επιβατών με δείκτες απ όπου φαίνεται η κατ' έτος μεταβολή τους σε σχέση με το έτος αναφοράς που είναι το 1980 και τέλος το μερίδιο που καταλαμβάνουν οι διακινηθέντες επιβάτες στην γραμμή σε σχέση με το ετήσιο έργο διακίνησης επιβατών του συνόλου των ακτοπλοϊκών γραμμών :





Με βάση τα παραπάνω διαγράμματα διαπιστώνεται ότι η γραμμή Πειραιάς-Κρήτη τα τελευταία χρόνια διακινεί σχεδόν 2,5 εκατομμύρια επιβάτες κατέχοντας κατά μέσο όρο το 13,3% του συνολικού όγκου διακινήσεων επιβατών για την περίοδο 1980-2006, ενώ την διετία (2001-3) το ποσοστό αυτό φαίνεται να εκτινάσσεται στο 17-19%. Για το 2006 η το ποσοστό της διακίνησης κινήθηκε στο 15%. Ο μέσος ρυθμός αύξησης από το 1980-2006 είναι 4,6%, ενώ όπως φαίνεται από το αντίστοιχο διάγραμμα παρουσιάζεται κι εδώ η αδικαιολόγητα απότομη πτώση στην κίνηση μεταξύ των ετών 2000-2001 και η απότομη επάνοδος το 2003, τόσο σε επίπεδο γραμμής όσο κι σε επίπεδο συνόλου ακτοπλοΐας. Επίσης αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου αναφοράς η ετήσια μεταβολή της διακίνησης στη γραμμή, ακολουθεί την αντίστοιχη του συνόλου, με εξαίρεση από το έτος 2001 και μετά, όπου ο δείκτης μεταβολής του συνόλου είναι μικρότερος του αντίστοιχου της γραμμής. Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνονται ακριβέστερα το μέγεθος των ετήσια διακινήσεων επιβατών.



Οι δρομολογιακές γραμμές που υπάγονται στην γραμμή Πειραιά – Κρήτη κατά την περίοδο 2005, καθώς και τα πλοία που εκτέλεσαν δρομολόγια στις γραμμές αυτές με βάση τα στοιχεία του Υ.Ε.Ν είναι οι εξής:

Δρομολογιακή Γραμμή	Ε/Γ – Ο/Γ
ΠΕΙΡΑΙΣ - ΧΑΝΙΑ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ - ANEK ΕΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (Φ/Γ-Ο/Γ) - MELODIA ΛΑΤΩ - ANEK ΛΙΣΣΟΣ- ANEK ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ 2 - BSF HIGHSPPEED 4 - HSW
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ (Φ/Γ-Ο/Γ) - PASIFAI ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ(Φ/Γ-Ο/Γ) – DAIDALOS ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ - MINOAN ΚΡΗΤΗ 1 - ANEK ΚΡΗΤΗ 2 - ANEK ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ - ANEK ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΛΑΣ - MINOAN
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ	ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ - NEL ΑΠΤΕΡΑ - ANEK

Από το 2006 έως τις αρχές του 2008, σημειώθηκαν οι κάτωθι μεταβολές στα δρομολογηθέντα πλοία :

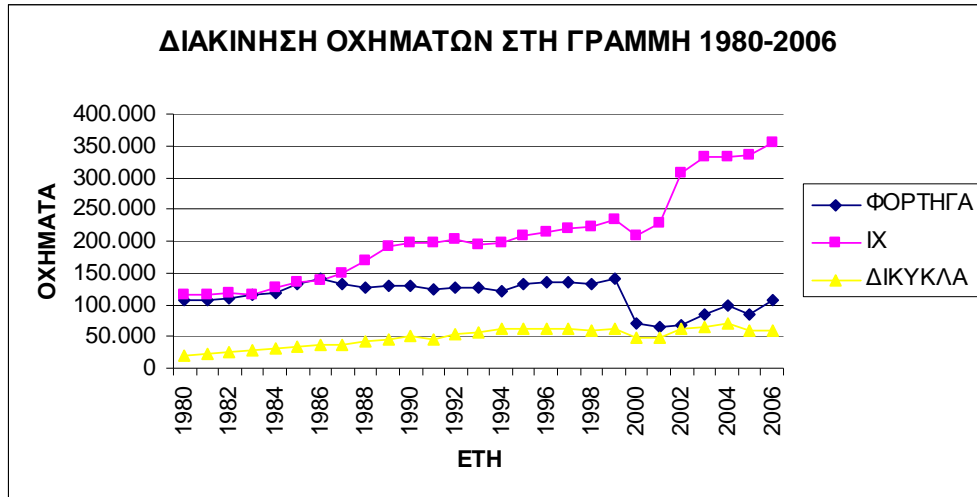
Δρομολογιακή Γραμμή	Ε/Γ – Ο/Γ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ - HSW ΑΡΙΑΔΝΗ - HSW ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ - ANEK ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ – ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Α.Ε HIGHSPPEED 5 - HSW
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ 1 - NEL ΠΡΕΒΕΛΗΣ - ANEK

Αναφορικά με τα παραπάνω δρομολόγια παρατηρούμαι σχεδόν εξάλειψη τα τελευταία χρόνια των ενδιάμεσων λιμένων Κυκλάδων (Μήλος, Σίφνος, Θήρα) και Κυθήρων που εξυπηρετούσαν ανά τακτά εβδομαδιαία δρομολόγια τα πλοία της γραμμής (βλ. και κεφ.2).

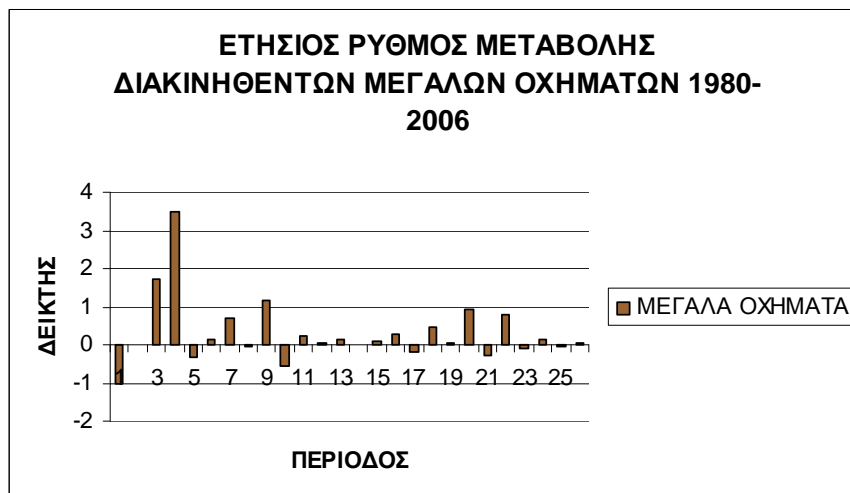
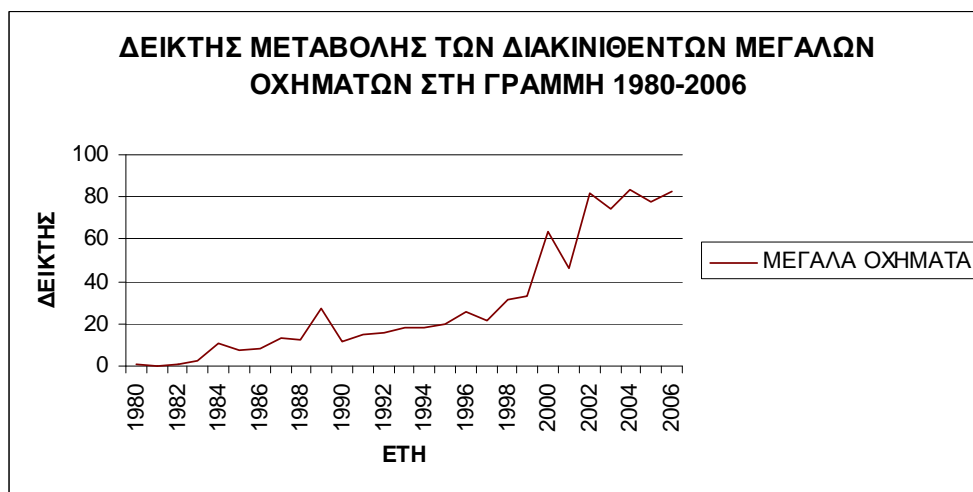
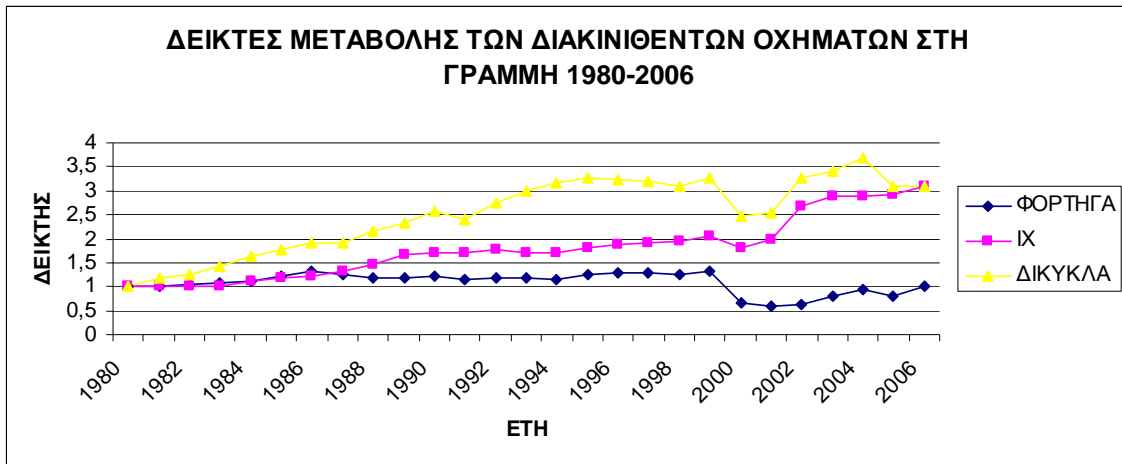
Σχετικά με τις μεταβολές στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στην γραμμή, να αναφέρουμε ότι το 2007 εισήλθε το νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ, ενώ αποσυρθήκαν - πουλήθηκαν τα ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ και ΑΠΤΕΡΑ.

4.1.1.2 Οχήματα

Στον τομέα της διακίνησης των οχημάτων κατέστη δυνατή η συλλογή συγκεντρωτικών συγκριτικών στοιχείων με την συνολική κίνηση ακτοπλοΐας για την περίοδο 2000-2006. Τα ακόλουθα διαγράμματα είναι ενδεικτικά του μεγέθους της γραμμής επί του συνόλου για τα τελευταία έτη.



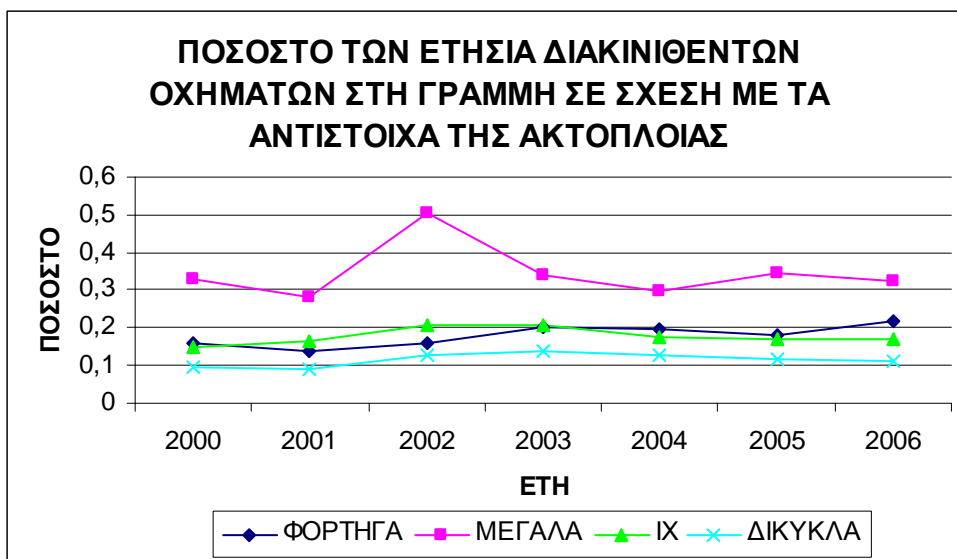
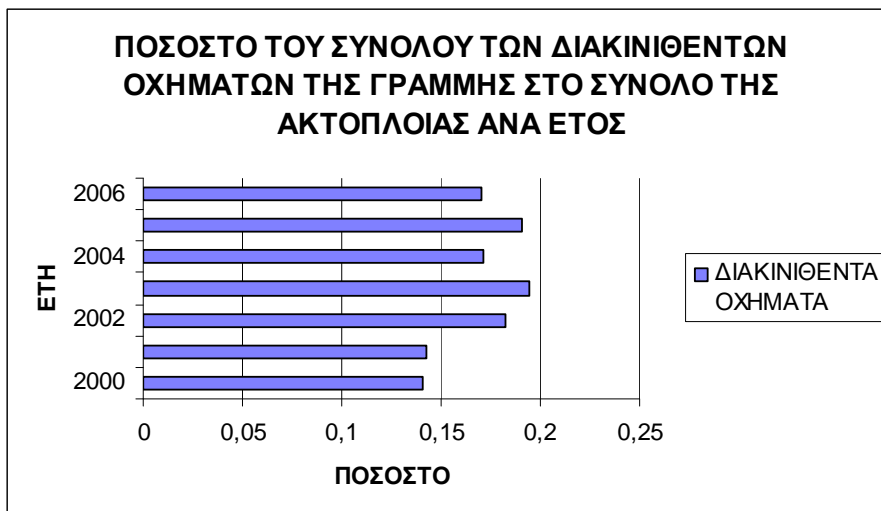
Αναφορικά με τα παραπάνω διαγράμματα παρατηρούμε μια σταθερότητα στην κίνηση των φορτηγών από το 1980 ως το 1999 με ετήσια κίνηση 125000 οχήματα ετησίως, και απότομη πτώση από το 2000 και μετά. Επίσης εντύπωση προκαλεί η αύξηση των μεγάλων οχημάτων (λεωφορεία κατά κανόνα) , από τα σχεδόν μηδενικά επίπεδα το 1980, στο βάθος της 26ετίας. Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζεται και στα Ι.Χ. Τα παραπάνω εκφράζονται καλύτερα με δείκτες ως εξής :

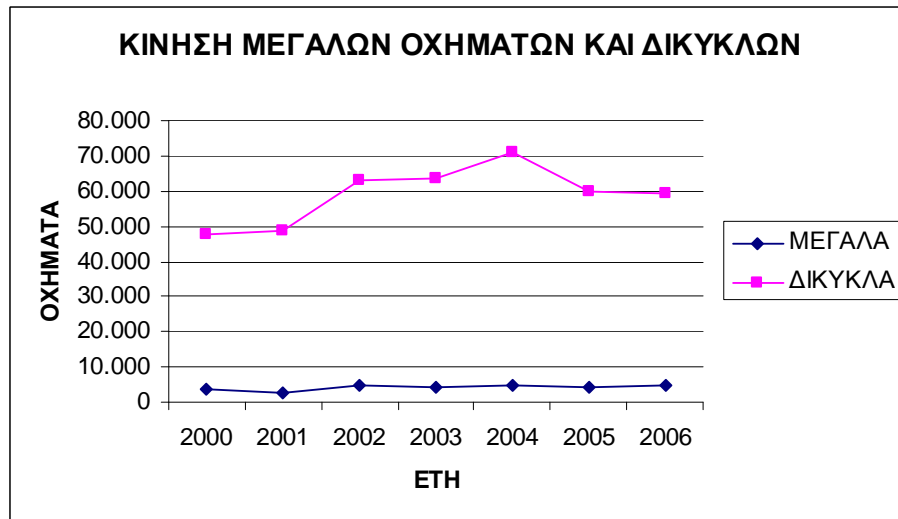
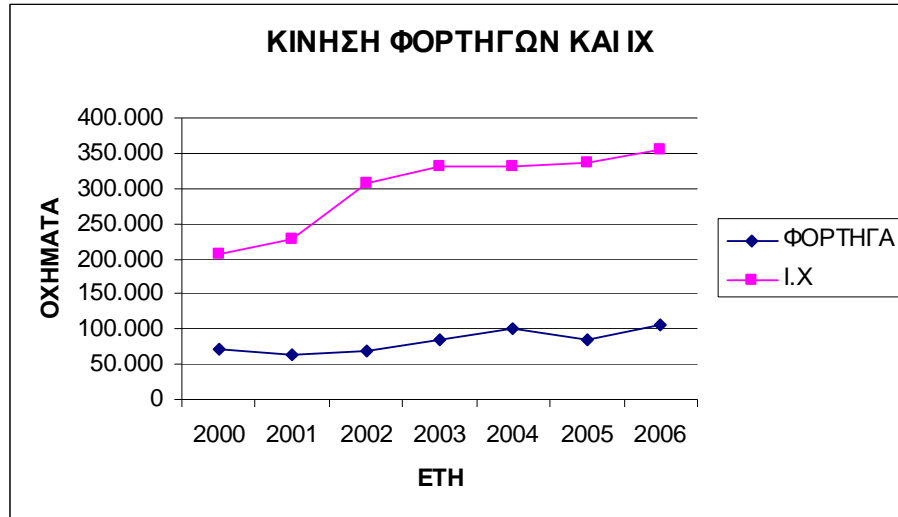


Συμπερασματικά αναφέρουμε τα εξής :

- Στα φορτηγά, με βάση το έτος 1980, η διακίνηση παρέμεινε σχεδόν σταθερή ως το 2000, όπου και παρουσιάζεται πτώση κατά 49% μειώνοντας τα οχήματα από 140000 σε 70000. Η πτώση συνεχίστηκε σε μικρότερο βαθμό και το 2001. Τα έτη 2005-2006 έχουμε έντονες διακυμάνσεις με αύξηση μείωση 15% και αύξηση 25% αντίστοιχα. Συνολικά πάντως από το 1980 η εικόνα παρουσιάζεται σταθερή με την διακίνηση να κειμένεται γύρω από τις 100000 οχήματα, και μέσω ρυθμό ανάπτυξης για την 26ετία στο 1.1%.
- Στον τομέα των Ι.Χ οχημάτων η διακίνηση το 2006 αγγίζει το 3.08 της αντίστοιχης το '80. Η ανοδική αυτή πορεία δείχνει να μοιράστηκε ανάμεσα στις δύο δεκαετίες και στην 6ετία μέχρι το 2006 σε ποσοστό 70% περίπου για κάθε μια. Όπως φαίνεται και από την καμπύλη η πορεία είναι ανοδική σε όλη την περίοδο μελέτης, με εξαίρεση την πτώση του έτους 2000 κατά 11%. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης της διακίνησης κυμαίνεται κοντά στο 4.7%.
- Και στα δίκυκλα η αύξηση είναι εξίσου σημαντική, με την διακίνηση να είναι 3 φορές μεγαλύτερη των επιπέδων του '80, δηλαδή αύξηση κατά 208%. Η ανάπτυξη της διακίνησης ήταν πολύ μεγαλύτερη την δεκαετία το '80, αφού άγγιξε το 155%, με την κίνηση να γίνεται 2,5 φορές μεγαλύτερη, ενώ από το 2000 ως το 2006 η κίνηση αυξήθηκε κατά 24% περίπου. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης της διακίνησης των δικύκλων είναι αντίστοιχος των Ι.Χ και κυμαίνεται κοντά στο 4,9%.
- Εντυπωσιακή είναι η εικόνα στα μεγάλα οχήματα (λεωφορεία) με την κίνηση το 2006 να είναι 83 φορές μεγαλύτερη του '80, δηλαδή αύξηση κατά 8190%. Η δεκαετία το '80 κατέχει και πάλι τα πρωτεία στα ποσοστά αύξησης με 1089%, ενώ από το 1990-2006 το αντίστοιχο ποσοστό είναι 596%. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της διακίνησης με βάση τα στοιχεία της 26ετίας είναι 30%. Τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν τον ολοένα και αυξανόμενο τουριστικό χαρακτήρα του νησιού, αφού στα μεγάλα οχήματα συγκαταλέγονται κυρίως τα τουριστικά λεωφορεία.

Ακολούθως παρουσιάζονται τα διαγράμματα σύγκρισης της διακίνησης οχημάτων της γραμμής σε σχέση με το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών, και τα απόλυτα μεγέθη της διακίνησης ανά κατηγορία :



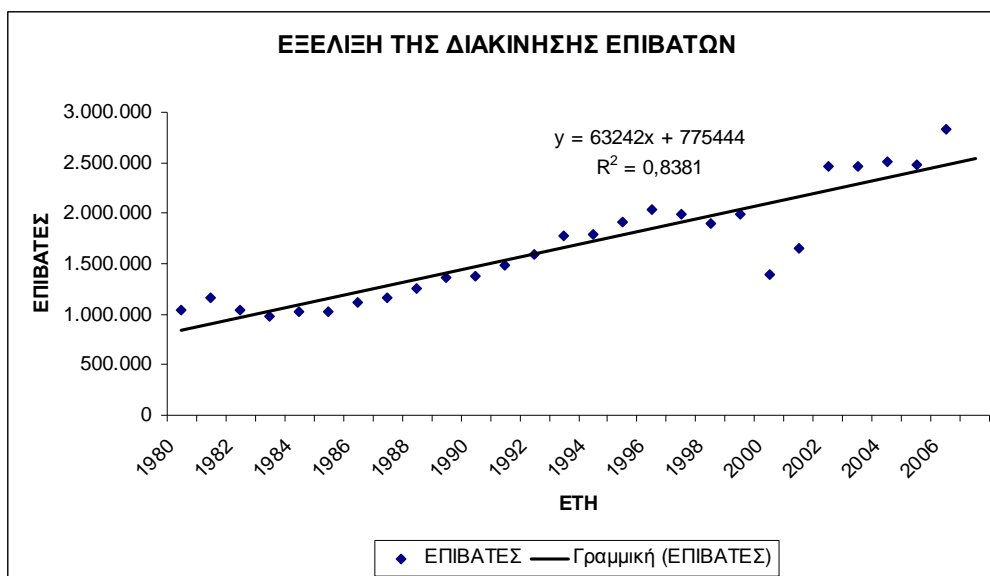


- Όπως φαίνεται από τα παραπάνω, το ποσοστό των ετήσια διακινούμενων οχημάτων μέσω της γραμμής κινείται μεταξύ 14 και 19% του συνόλου των ετήσια διακινούμενων ακτοπλοϊκά οχημάτων, φτάνοντας τα 525790 οχήματα το 2006. Το παραπάνω ποσοστό φέρνει την γραμμή Πειραιά – Κρήτης στην πρώτη θέση διακίνησης οχημάτων.
- Ιδιαίτερα μεγάλο είναι το ποσοστό στα μεγάλα οχήματα πλησιάζοντας το 50% του συνόλου το 2002, ενώ στα επόμενα έτη κινείται γύρω από το 32%. Στα Ι.Χ και στα φορτηγά το αντίστοιχο ποσοστό κινείται μεταξύ 16-21% σταθερά τα τελευταία χρόνια συγκεντρώνοντας έτσι το μεγαλύτερο πλήθος διακινηθέντων φορτηγών και Ι.Χ. στο σύνολο των κύριων ακτοπλοϊκών γραμμών. Τέλος στα δίκυκλα το ποσοστό κινείται μεταξύ 9-14%, σχετικά χαμηλό σε σχέση με άλλες ακτοπλοϊκές γραμμές.

4.1.2 Εξέλιξη της διακίνησης της γραμμής

4.1.2.1 Επιβάτες

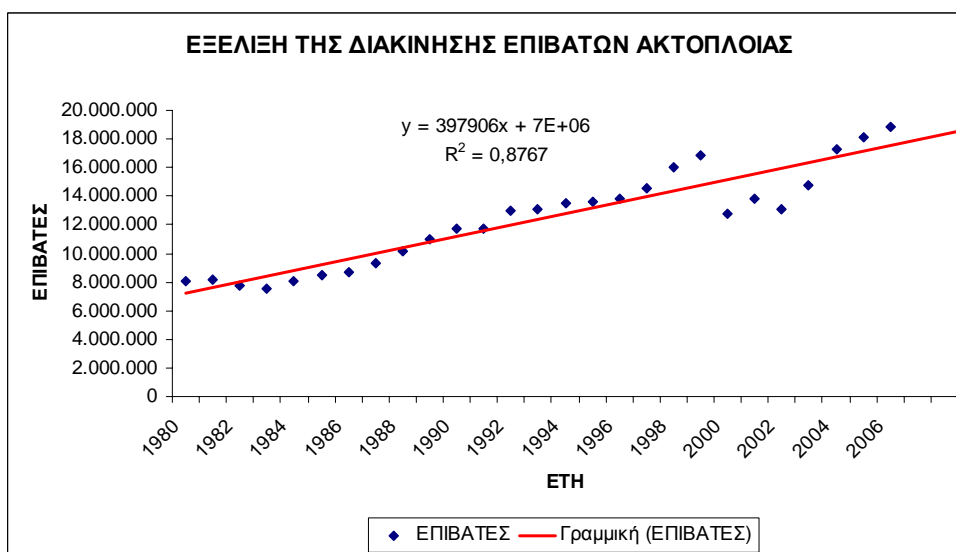
Όπως φάνηκε από τα παραπάνω διαγράμματα, η κίνηση επιβατών στην γραμμή ακολουθεί ανοδική πορεία την τελευταία 20ετία, με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4.6%. Με βάση τα δεδομένα, εκφράζεται κι η εξίσωση τάσης της κίνησης χρησιμοποιώντας το μοντέλο της γραμμικής παλινδρόμησης :



Η γραμμική εξίσωση που εκφράζει την διακίνηση επιβατών είναι :

$$E_{\text{διακιν.επ.}} = 63242(x-1979) + 775444, R^2 = 0,8381$$

Η εξίσωση προβλέπει ετήσια αύξηση διακινηθέντων επιβατών κατά 63242 επιβάτες. Να σημειώσουμε ότι ο συντελεστής συσχέτισης βρίσκεται σχετικά κοντά στην μονάδα, και θα προσέγγιζε πολύ καλύτερα τα δεδομένα εάν δεν υπήρχε η ακαθόριστη πτώση των ετών 2000-01.



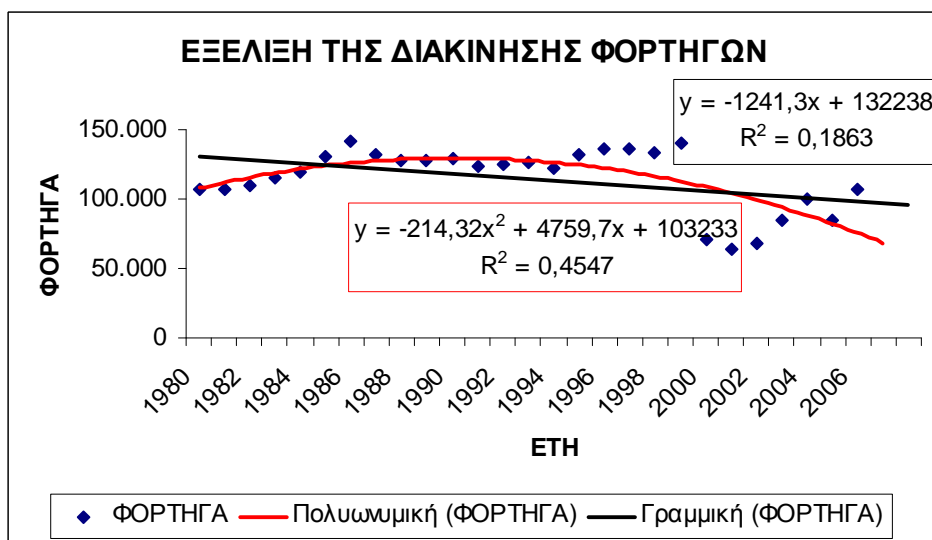
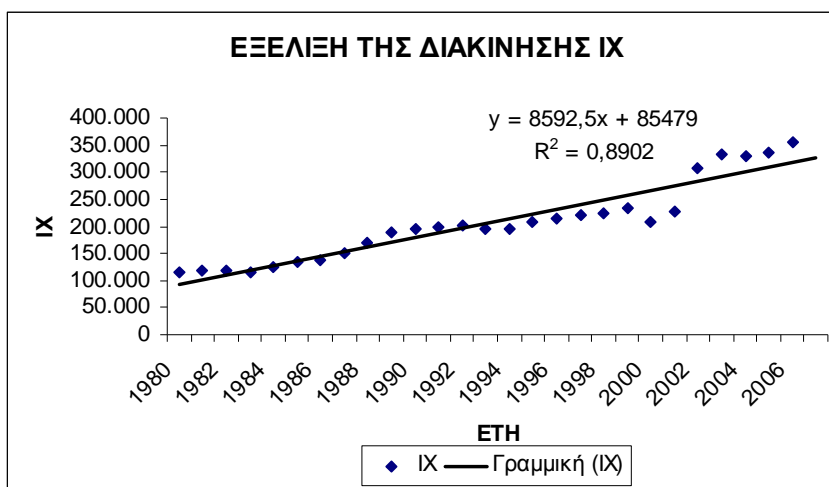
Ακολουθεί η αντίστοιχη εξίσωση για την συνολική διακίνηση επιβατών των κύριων ακτοπλοϊκών γραμμών, την οποία και παραθέτουμε για να σχηματιστεί μια γενικότερη εικόνα του συνόλου.

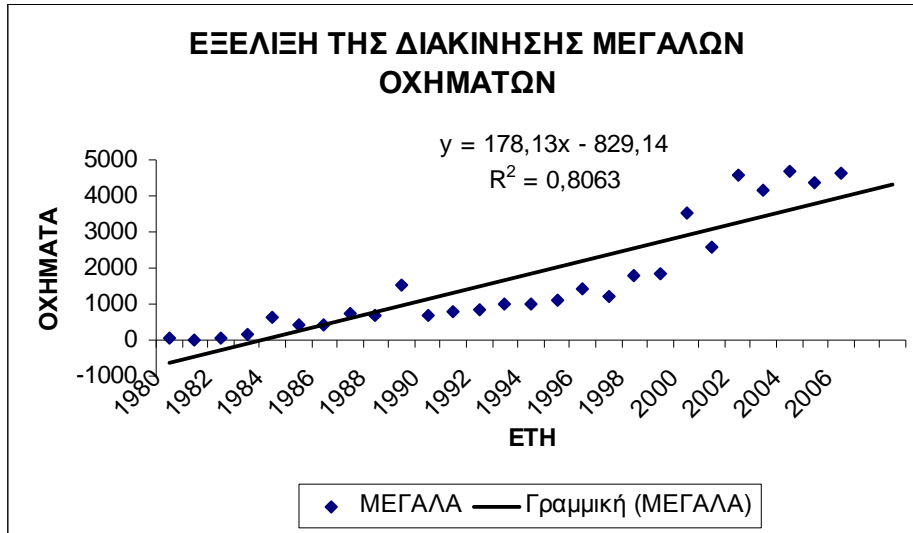
$$E_{\text{διακιν.επ.ακτπλ}} = 397906(x-1979) + 7E+06, R^2 = 0,8767$$

Η εικόνα είναι και εδώ ανάλογη της γραμμής. Η εξίσωση προβλέπει σταθερή ετήσια αύξηση κατά 397906 επιβάτες.

4.1.2.2 Οχήματα

Στα διακινούμενα οχήματα η εξέλιξη παρουσιάζεται ως εξής :





- Στον τομέα των Ι.Χ οχημάτων το γραμμικό μοντέλο προβλέπει ετήσια αύξηση κατά 8500 οχήματα, προσεγγίζοντας αρκετά καλά τα δεδομένα.

$$E_{\text{διακιν.Ι.Χ.}} = 8592.5(x - 1979) + 85479, R^2 = 0,8902$$

- Στα μεγάλα οχήματα και στα δίκυκλα οι εξισώσεις είναι :

$$E_{\text{διακιν.ΛΕΩΦ.}} = 178.13(x - 1979) - 829.14, R^2 = 0,8063$$

$$E_{\text{διακιν.ΔΙΚΛ.}} = 1676.2(x - 1979) + 25168, R^2 = 0,7858$$

Αντίστοιχα έχουμε αύξηση κατά 178 και 1676 οχήματα.

- Τέλος στα φορτηγά το γραμμικό μοντέλο επηρεαζόμενο από την μεγάλη πτώση που παρατηρήθηκε από το 2000 και μετά δεν προσεγγίζει ικανοποιητικά τα δεδομένα, μιας και το R^2 είναι πολύ μικρότερο της μονάδος. Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιούμε το πολυωνυμικό μοντέλο εξαγοντας την αντίστοιχη εξίσωση :

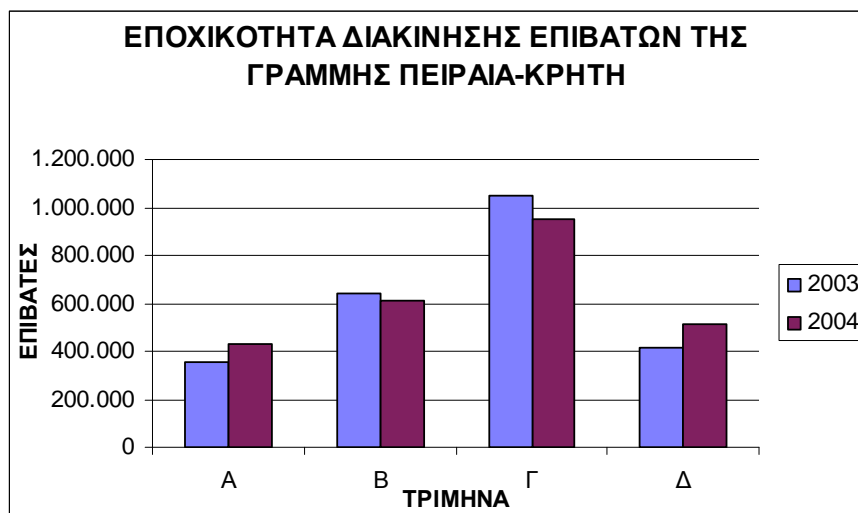
$$E_{\text{διακιν.ΦΟΡ.}} = -214.32(x - 1979)^2 + 4759.7(x - 1979) + 103233, R^2 = 0,4547$$

Στην περίπτωση αυτή η μαθηματική πρόβλεψη είναι επισφαλής.

4.1.3 Εποχικότητα της γραμμής

4.1.3.1 Επιβάτες

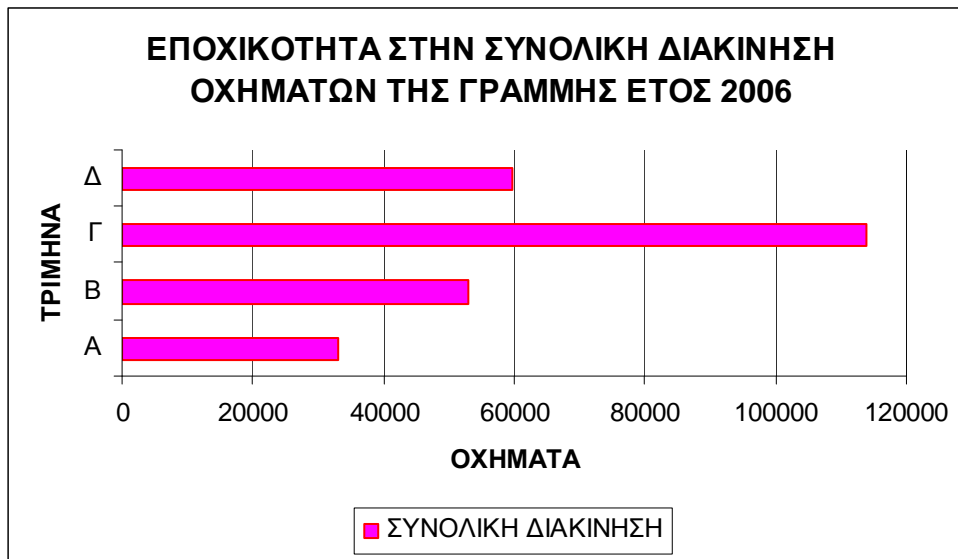
Όπως είναι αναμενόμενο, η πορεία των διακινήθόντων ακολουθεί μία ομαλή αύξηση μέχρι το τρίτο τρίμηνο, όπου εμφανίζεται η αιχμή των καλοκαιρινών μηνών, και στη συνέχεια παρουσιάζει μία φυσιολογική μείωση μέχρι το τέλος του έτους. Αυτό γίνεται σαφές στο κάτωθι γράφημα για την επιλογή δύο τυχαίων ετών 2003 και 2004:



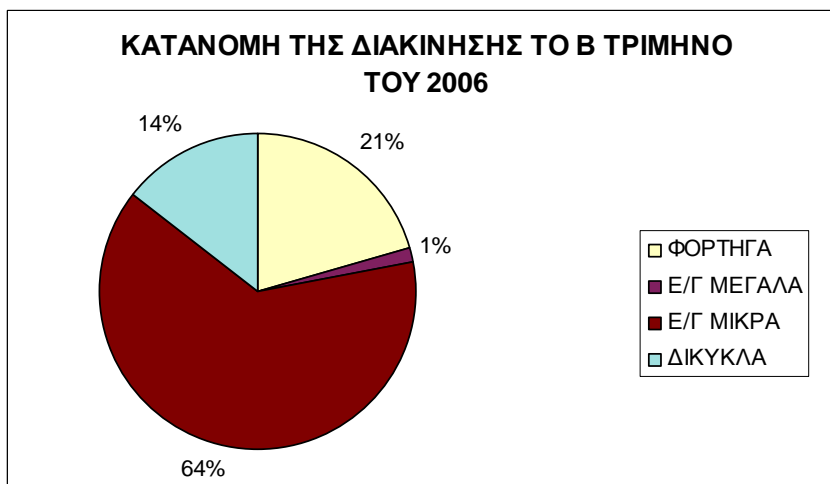
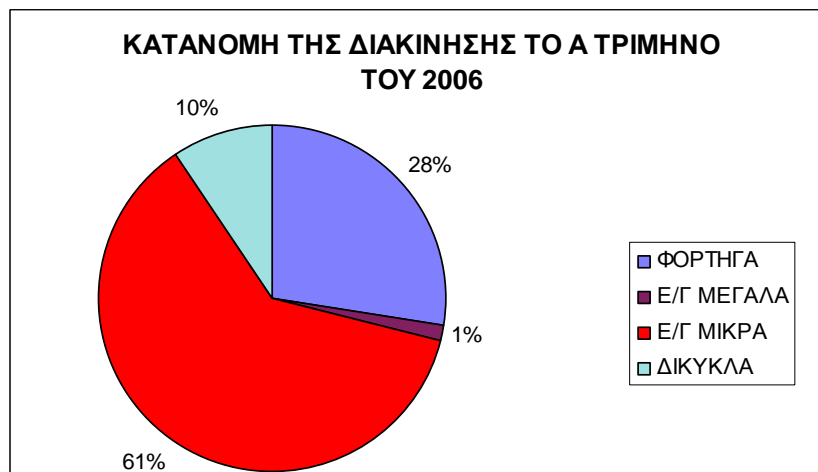
Συνοπτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι η κίνηση επιβατών ακόμη και τους πρώτους ή τους τελευταίους μήνες του έτους διατηρείται σε σχετικά υψηλά επίπεδα φτάνοντας τους 400000 επιβάτες, κάτι που δεν παρατηρείται σε γραμμές μεγαλύτερου ετήσιου όγκου διακίνησης επιβατών όπως π.χ Πειραιώς – Ανατολικών Κυκλάδων. Στις γραμμές αυτές η κίνηση είναι μεγαλύτερη από την γραμμή Πειραιά – Κρήτης κυρίως τους καλοκαιρινούς – τουριστικούς μήνες. Αντίστοιχα κι εδώ η κίνηση κατά το Γ τρίμηνο εκτινάσσεται στα ύψη κατέχοντας το 38-42% του συνόλου, κι ακολουθεί το Β τρίμηνο, το οποίο περιλαμβάνει καλοκαιρινούς μήνες με την έναρξη της τουριστικής περιόδου με 24-26%.

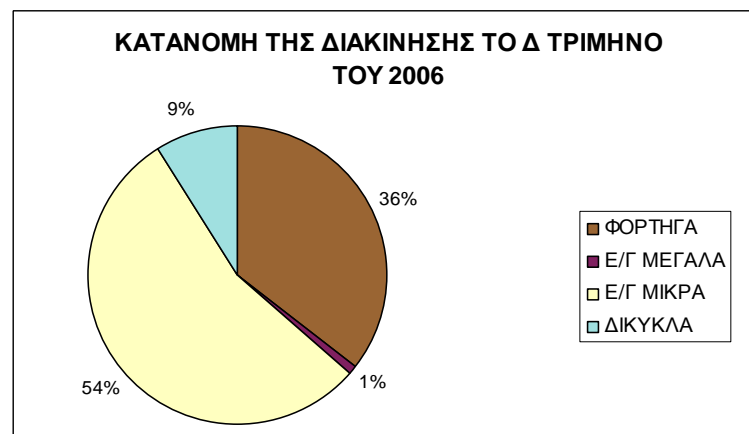
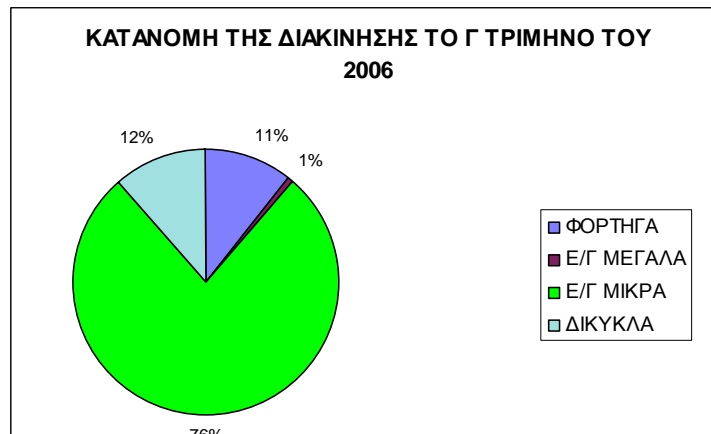
4.1.3.2 Οχήματα

Η εποχικότητα στην συνολική διακίνηση οχημάτων στη γραμμή παρουσιάζει την εξής εικόνα :



Όπως φαίνεται το Γ τρίμηνο για το έτος 2006 αγγίζει σχεδόν το 44% του συνόλου, και ακολουθεί ποσοστιαία το Δ τρίμηνο με σχεδόν 23% και το Β με 21%. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η κίνηση των οχημάτων ανά τύπο σε κάθε τρίμηνο. Ενδεικτικά είναι τα ακόλουθα διαγράμματα :

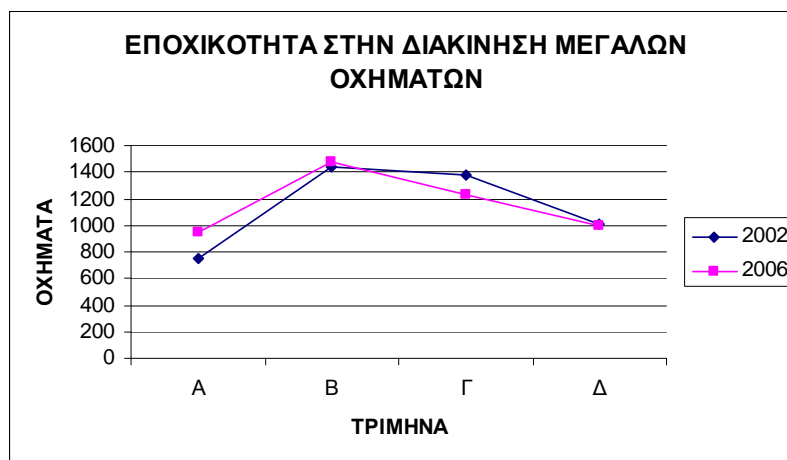
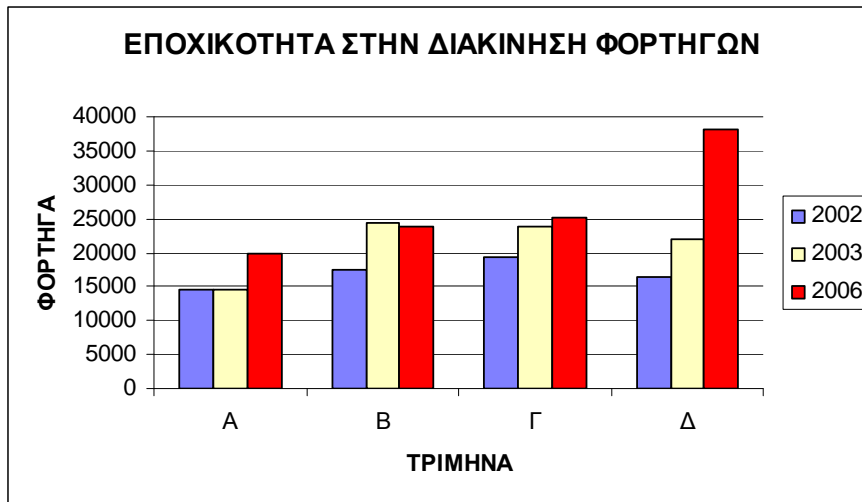




Παρατηρούμε ότι σε κάθε τρίμηνο το μεγαλύτερο μερίδιο σε πλήθος οχημάτων καταλαμβάνουν τα Ι.Χ., με το ποσοστό τους να κυμαίνεται σταθερά στο 54-64% του πλήθους. Εξαιρέση αποτελούν οι καλοκαιρινοί μήνες, όπου εκεί το ποσοστό των Ι.Χ ανεβαίνει σημαντικά καταλαμβάνοντας το 76%, με παράλληλη μείωση του ποσοστού των φορτηγών, αλλά αύξηση των δικύκλων η οποία ξεκινάει από το Β τρίμηνο. Σταθερό παραμένει και το ποσοστό των μεγάλων οχημάτων που κυμαίνεται σε όλα τα τρίμηνα κοντά στο 1%.

Ακολούθως, για κάθε τύπο οχήματος ξεχωριστά, εξετάζεται αναλυτικά η ανά τρίμηνα εποχικότητα της διακίνησης του.

Αναφορικά με την διακίνηση φορτηγών και μεγάλων οχημάτων η εικόνα έχει ως εξής (ενδεικτικά έτη 2002,2003 και 2006):

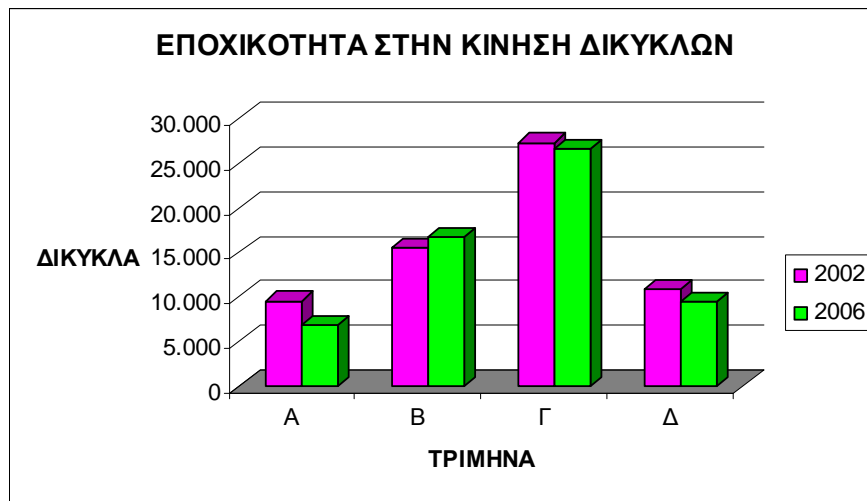
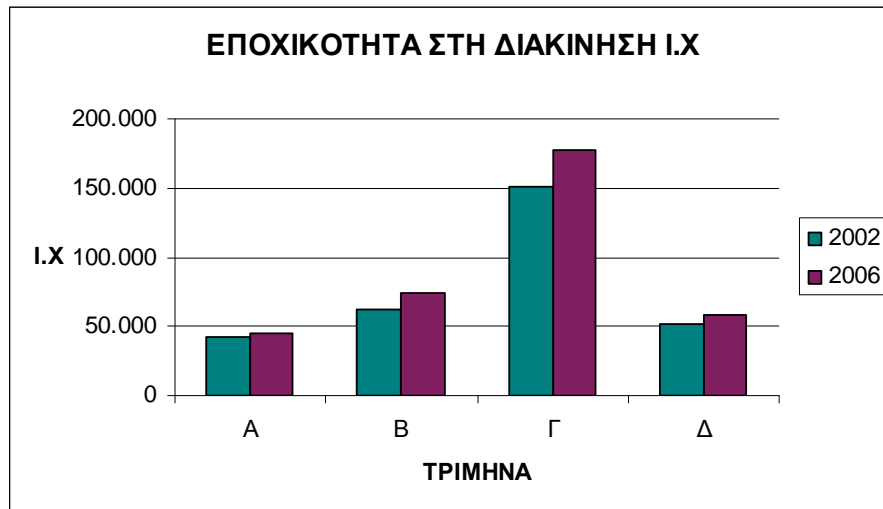


Στα φορτηγά παρατηρείται σχεδόν σταθερή ζήτηση όλες τις εποχές του έτους με εξαίρεση το Α τρίμηνο κάθε έτους. Τα υπόλοιπα τρίμηνα κατέχουν τα ποσοστά διακίνησης 25-28%, ενώ για το έτος 2006 παρατηρείται αυξημένη ζήτηση το Δ τρίμηνο που αγγίζει το 35% του συνόλου αντίστοιχα, αλλά και στην περίπτωση αυτή όπως φαίνεται στο διάγραμμα η κίνηση των υπολοίπων τριμήνων είναι εξισορροπημένη.

Κάτι παρόμοιο παρατηρείται και στα μεγάλα οχήματα παρουσιάζοντας σταθερή ζήτηση στα β και γ τρίμηνα του έτους. Τα ποσοστά είναι σχεδόν μοιρασμένα κοντά στο 30% για τις προαναφερθείσες περιόδους. Η διαφορά μοιράζεται στο Α και Δ τρίμηνο με μικρή υπεροχή όπως είναι αναμενόμενο του τελευταίου.

Η έλλειψη της υψηλά μεγάλης κίνησης σε περιόδους του έτους σε αυτές τις δύο κατηγορίες οχημάτων, καθιστά ανελαστικό τον χαρακτήρα της γραμμής στον τομέα αυτό αποτελώντας παράλληλα βασικό χαρακτηριστικό και συγκριτικό πλεονέκτημα της γραμμής έναντι των υπολοίπων της ακτοπλοΐας.

Στα Ι.Χ και στα δίκυκλα έχουμε :



Σε αυτές τις δύο κατηγορίες οχημάτων η εικόνα είναι εντελώς διαφορετική, παρουσιάζοντας έντονη εποχικότητα στην διακίνησή τους, αφού στα μεν Ι.Χ στο Γ τρίμηνο η κίνηση ανεβαίνει στα ύψη καταλαμβάνοντας το 49-51% του συνόλου, στα δε δίκυκλα το αντίστοιχο ποσοστό είναι 44-49%. Στο Α τρίμηνο η κίνηση και στις δύο κατηγορίες κινείται αρκετά χαμηλά στο 10-15%.

Η ζήτηση και εδώ ανεβαίνει από το Β τρίμηνο με ποσοστά 20-27% ενίοτε, επιβεβαιώνοντας πως σε αυτές τις δύο κατηγορίες οχημάτων η γραμμή λειτουργεί όπως και οι υπόλοιπες "τουριστικές" γραμμές του ακτοπλοϊκού δικτύου.

4.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Πειραιά - Κρήτη

Το δεύτερο μέρος αυτού του κεφαλαίου αφορά την σύγκριση της κίνησης σε κάθε λιμάνι της Κρήτης που προσεγγίζεται από τα δρομολόγια που υπάγονται στην κύρια ακτοπλοϊκή γραμμή.

Παρουσιάζεται η γενική εικόνα της κατανομής των διακινηθέντων επιβατών και οχημάτων στα λιμάνια που εξυπηρετεί η γραμμή, διακρίνοντας τις επιβιβάσεις και τις αποβιβάσεις.

4.2.1 Τα λιμάνια της γραμμής

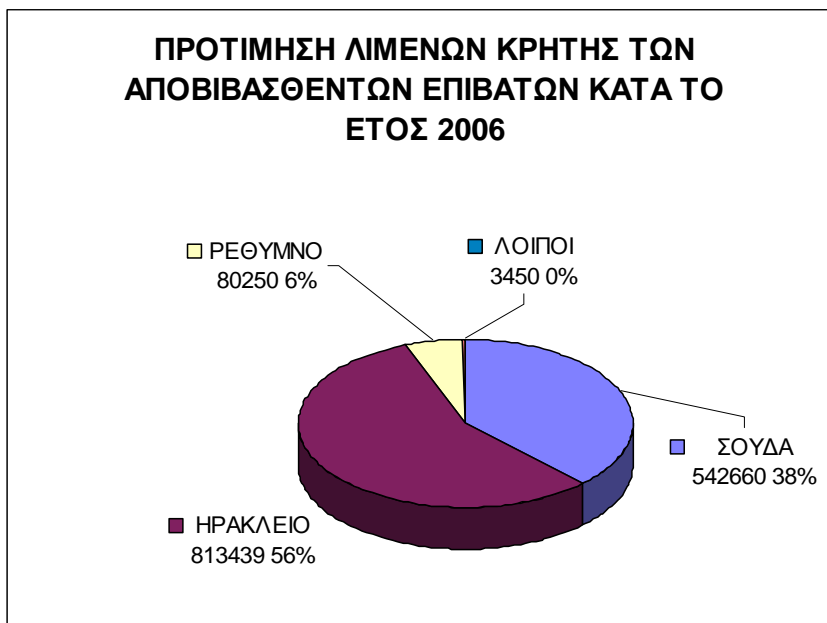
Τα λιμάνια που προσεγγίζονται από τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή από 1980 ως το 2006 είναι τα εξής :

- Πειραιάς (ως λιμάνι αναχώρησης – επιστροφής)
- Ηράκλειο
- Σούδα Χανίων
- Ρέθυμνο
- Άγιος Νικόλαος
- Σητεία
- Μήλος
- Λοιποί λιμένες (ενίοτε τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε περιλαμβάνουν στην κατηγορία αυτή τα λιμάνια του Αγίου Νικολάου, Καρπάθου, Θήρας, Αγ. Πελαγίας, Κάσου, Μήλου και Ρεθύμνου. Όπου ήταν δυνατόν τα στοιχεία διαχωρίστηκαν).

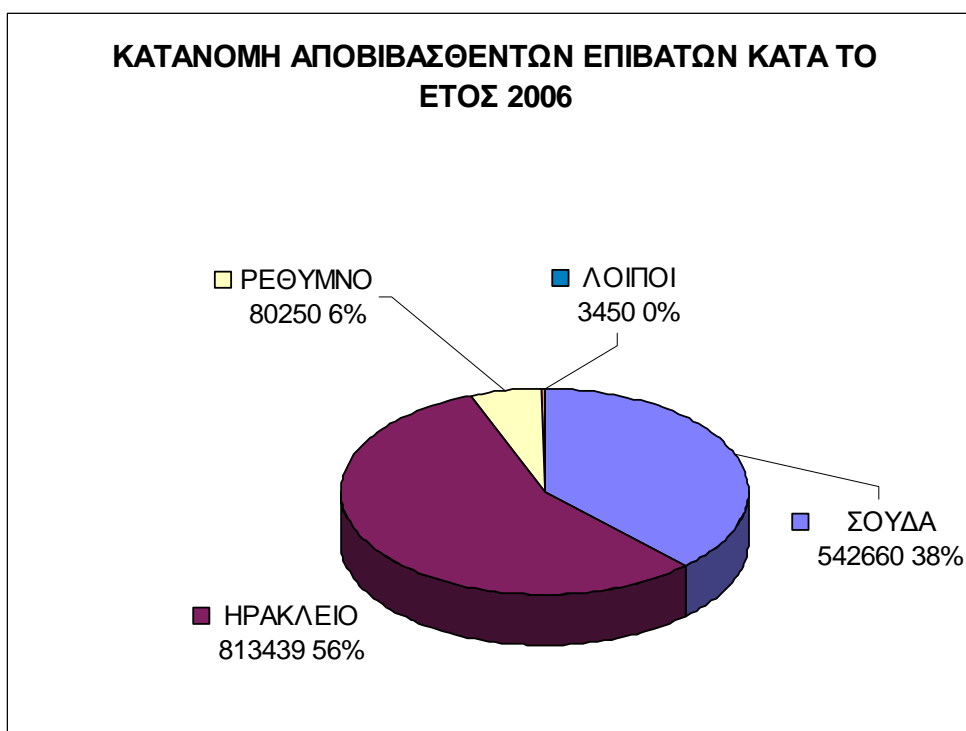
Τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια φαίνονται παρακάτω στην μελέτη για κάθε λιμάνι χωριστά.

4.2.2 Λιμένες επιβίβασης – αποβίβασης για τους επιβάτες της γραμμής

Στα γραφήματα που απεικονίζονται, φαίνεται συνολικά σε ετήσια βάση, η κατανομή των επιβατών που διακινούνται μέσω της γραμμής, ως προς το λιμάνι επιβίβασης και αποβίβασης τους. Δεν παρουσιάζεται το λιμάνι του Πειραιά καθώς αποτελεί τον λιμένα αφετηρία της γραμμής.

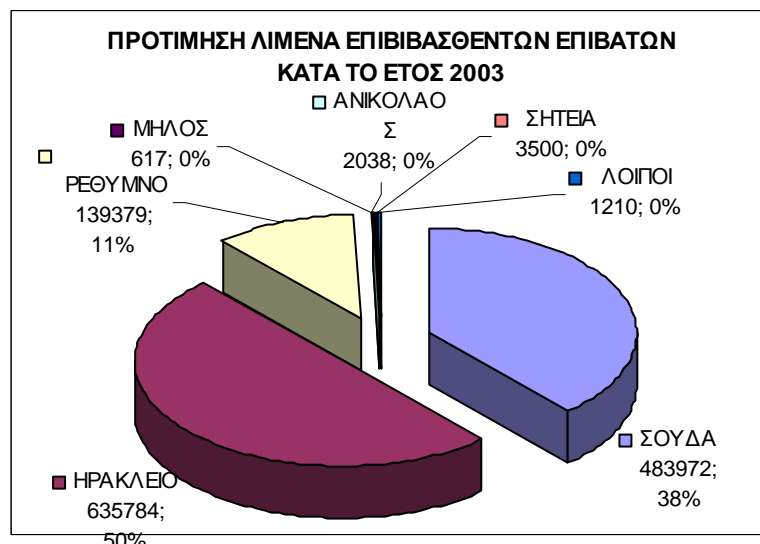
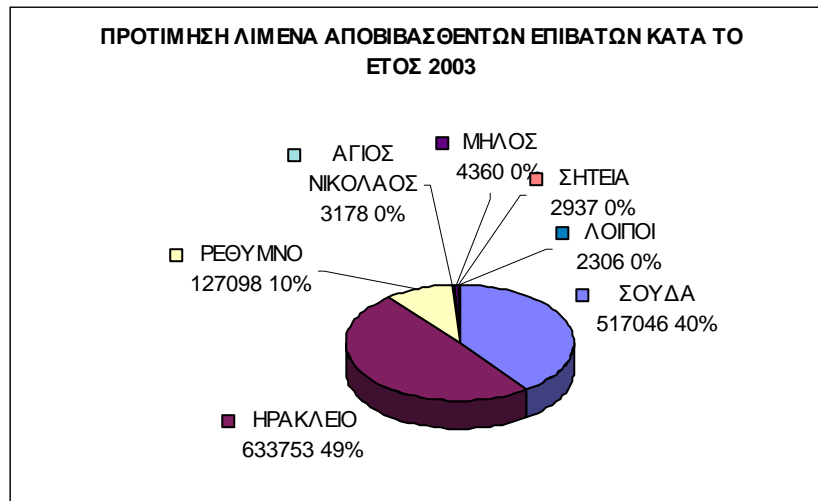


Αντιστοίχως για τις επιβιβάσεις έχουμε :



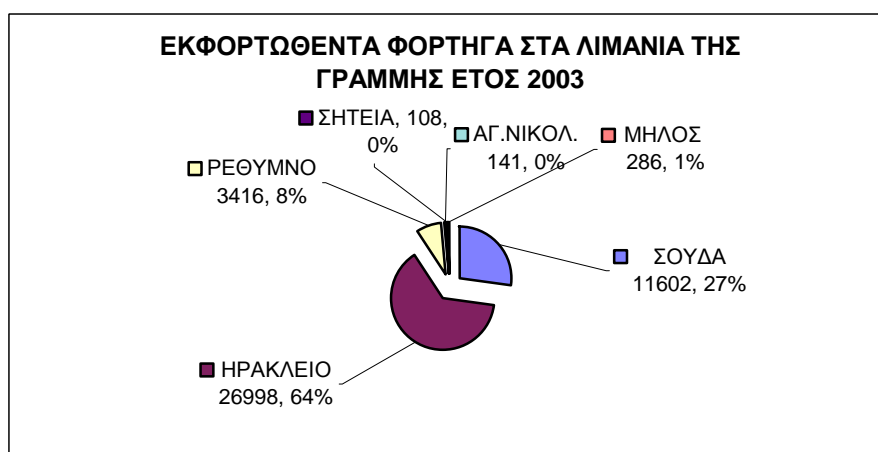
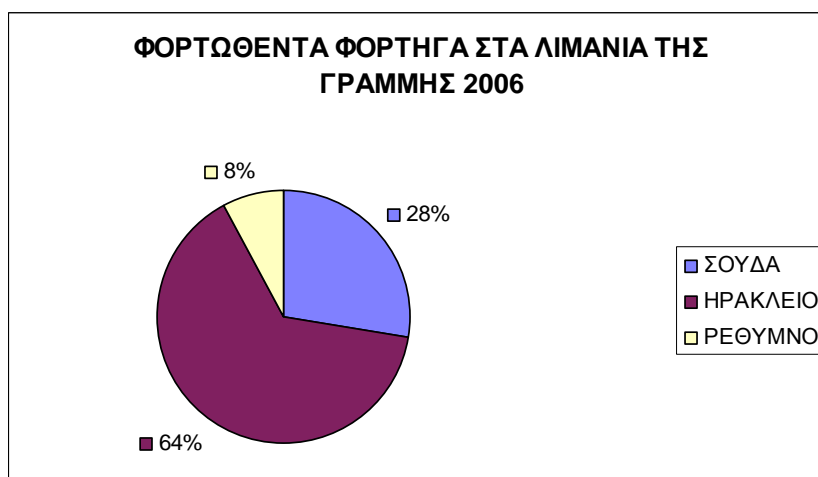
Από τα γραφήματα παρατηρούμε ότι τα δρομολόγια της γραμμής που εξυπηρετούν το λιμάνι του Ηρακλείου κατέχουν τα ηνία, αγγίζοντας σχεδόν το 57% της κίνησης ενώ ακολουθεί η Σούδα με 38% και το Ρέθυμνο κοντά στο 6%. Βασική αιτία όπως έχει προαναφερθεί είναι ότι το Ηράκλειο αποτελεί την πρωτεύουσα του νησιού. Αντιθέτως πολύ μικρό είναι το ποσοστό της κίνησης στους επιβάτες για τους λοιπούς λιμένες της γραμμής (Άγιος Νικόλαος και Σητεία) κι τους ενδιάμεσους σταθμούς όπως η Μήλος. Τα αντίστοιχα διαγράμματα για το έτος 2003 παρουσιάζουν το πολύ μικρό ποσοστό της κίνησης στους

προαναφερθέντες λιμένες . Το γεγονός αυτό αποδεικνύει την τάση εξάλειψης των προορισμών με μικρή κίνηση από τα δρομολόγια της γραμμής και την συρρίκνωση των δρομολογίων στα μεγάλα λιμάνια της Κρήτης.

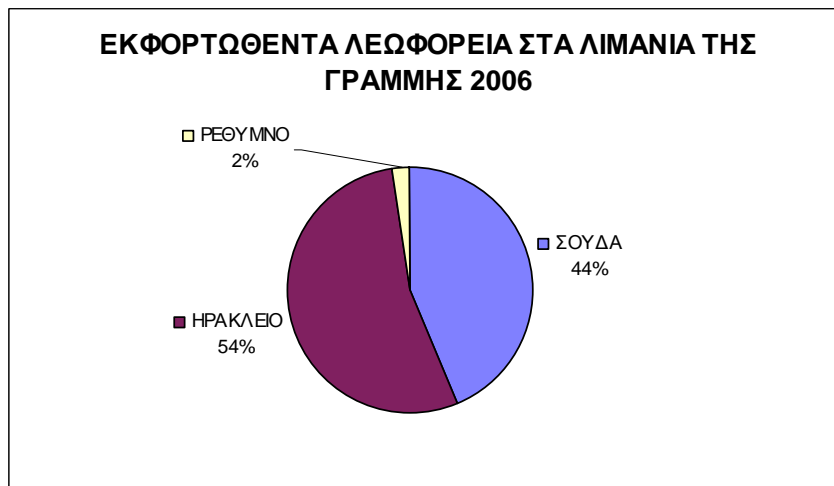
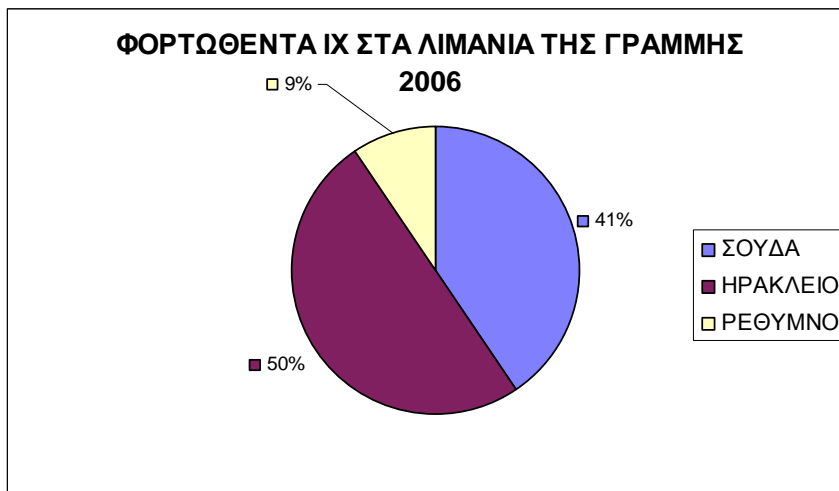
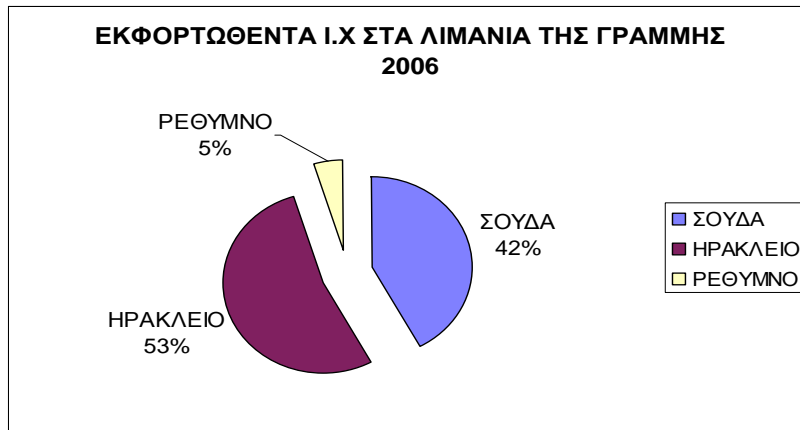


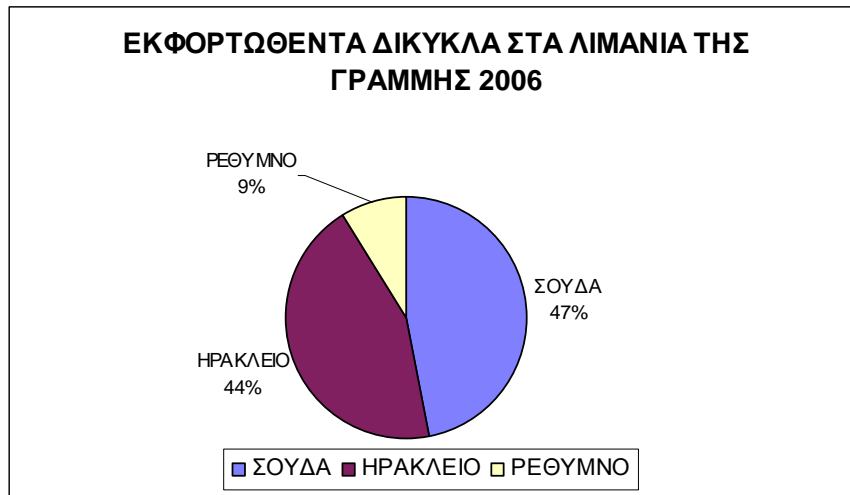
4.2.3 Λιμένες φόρτωσης-εκφόρτωσης για τα οχήματα της γραμμής

Για τα οχήματα έχουμε αντίστοιχα ¹ (στοιχεία έτους 2006 σε αντιπαραβολή με έτος 2003):



¹ Τα διαγράμματα για το 2003 δεν παρατίθενται για όλες τις κατηγορίες οχημάτων καθώς παρουσιάζουν την ίδια εικόνα για της εξάλειψη της κίνησης στους μικρούς λιμένες, όπως αναφέρθηκε και στην κίνηση επιβατών.





Όπως φαίνεται, στα φορτηγά την πλειοψηφία των φορτώσεων-εκφορτώσεων κατέχει το Ηράκλειο με ποσοστό κοντά στο 79% για εκφορτώσεις, και 64% στις φορτώσεις, ενώ ακολουθεί η Σούδα με 28/17% αντίστοιχα κι το Ρέθυμνο με 4/8%. Παρατηρείται μια προτίμηση στην κίνηση των φορτηγών προς την Κρήτη μέσω του λιμανιού του Ηρακλείου, ενώ για τις αναχωρήσεις φαίνεται πως η κίνηση μοιράζεται προς τα λιμάνια Χανίων και Ρέθυμνου.

Στα Ι.Χ και στα μεγάλα οχήματα, το Ηράκλειο κατέχει και πάλι τα πρωτεία, αλλά με την διαφορά από την Σούδα να είναι ποσοστιαία μικρότερη, χωρίς όμως και πάλι τα ποσοστά του να πέφτουν κάτω του 50%.

Τέλος στα δίκυκλα παρατηρούμε ότι το λιμάνι της Σούδας υπερέχει στην προτίμηση των εκφορτωθέντων δίκυκλων έναντι του Ηρακλείου (ποσοστά 47% και 44% αντίστοιχα), κάτι που ερμηνεύεται ως προτίμηση κάποιων επιβατών που ταξιδεύουν με δίκυκλο να αποβιβάζονται στην Σούδα και να αναχωρούν από το Ηράκλειο. Το ποσοστό του Ρεθύμνου και σε αυτήν την περίπτωση διατηρείται σταθερό κοντά στο 9%.

4.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Πειραιά - Κρήτη

Στο τρίτο μέρος αυτού του κεφαλαίου, δίνονται για κάθε λιμάνι χωριστά τα αναλυτικά στοιχεία της κίνησης, καθώς και το μερίδιο που κατέχει η διακίνηση μέσω της γραμμής στην συνολική κίνηση του λιμένα όπως αυτή παρουσιάστηκε στο 3^ο κεφάλαιο.

Επειδή όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, τα επίσημα στοιχεία που εκδίδονται και χρησιμοποιήθηκαν για την μελέτη, δεν κάνουν σαφή διαχωρισμό σε επιβάτες ή οχήματα με βάση την προέλευση και τον προορισμό τους, δεν είναι δυνατή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για κάθε δρομολόγιο-προορισμό ξεχωριστά. Δεν μπορούμε συνεπώς να μελετήσουμε με ακριβή στοιχεία την ετήσια ή μηνιαία κίνηση από Πειραιά προς Ηράκλειο ή κάποιο άλλο λιμάνι της Κρήτης. Αυτό συμβαίνει γιατί αφ ενός μεν εκτός από τα λιμάνια της Κρήτης, η συγκεκριμένη γραμμή εξυπηρετούσε σε προηγούμενα έτη περιοδικά και ενδιάμεσους προορισμούς όπως πχ Μήλος, και αφ ετέρου οι προορισμοί στην Κρήτη σε κάποια δρομολόγια είναι διπλοί (σε δυο λιμάνια πχ Πειραιάς- Αγ. Νικόλαος – Σητεία). Τα υπάρχοντα στοιχεία δεν διαχωρίζουν τους επιβάτες που επιβιβάστηκαν πχ από την Μήλο για Κρήτη, από την Μήλο για Πειραιά ή από Άγιο Νικόλαο για Σητεία.

Για τον λόγο αυτό στην μελέτη που ακολουθεί ελέγχεται και παρουσιάζεται κατά περίπτωση στο λιμάνι προορισμού το ποσοστό των επιβατών ή οχημάτων που πχ. αποβιβάστηκε σε σχέση με τους επιβιβασθέντες στο λιμάνι προέλευσης (που κατά κανόνα είναι ο Πειραιάς), σε μια προσπάθεια διαχωρισμού των στοιχείων. Στο παραπάνω συμβάλλει καταλυτικά και το γεγονός ότι η μεγάλη πλειοψηφία των δρομολογίων της γραμμής (εκεί όπου παρουσιάζεται το μεγάλο μερίδιο της διακίνησης) είναι μονόδρομα.

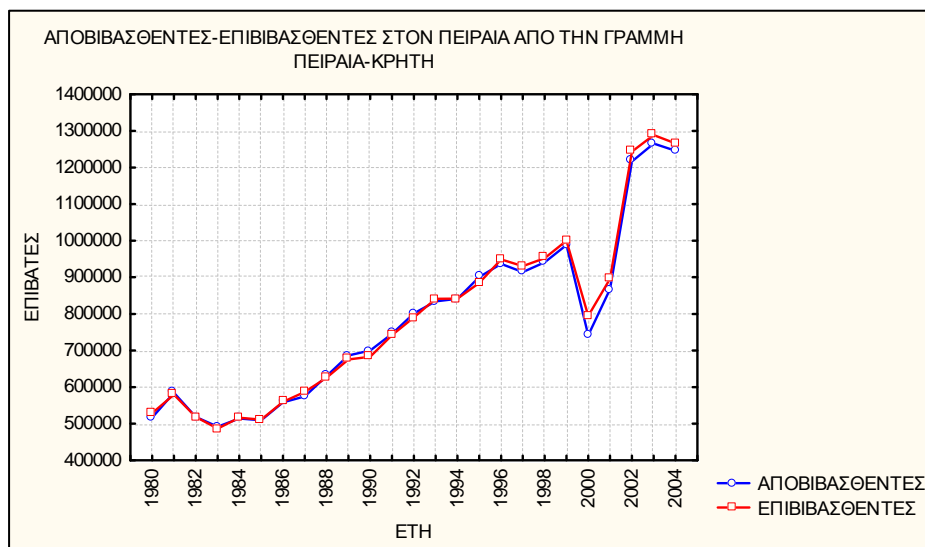
Τέλος γίνεται διαχωρισμός και κατηγοριοποίηση των επιβατών, με την βοήθεια του μοντέλου της E.A.N.T, ως προς την πρόθεση να ταξιδέψουν ακτοπλοϊκά προς τα λιμάνια προορισμού με την συνοδεία οχήματος.

4.3.1 Πειραιάς

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί την αφετηρία της πλειοψηφίας των ακτοπλοϊκών γραμμών στην Ελλάδα. Είναι ο κεντρικός κόμβος διασύνδεσης της ηπειρωτικής Ελλάδας με τον νησιώτικο χώρο. Κάθε έτος διακινούνται μέσω αυτού εκατομμύρια επιβάτες και χιλιάδες οχήματα.

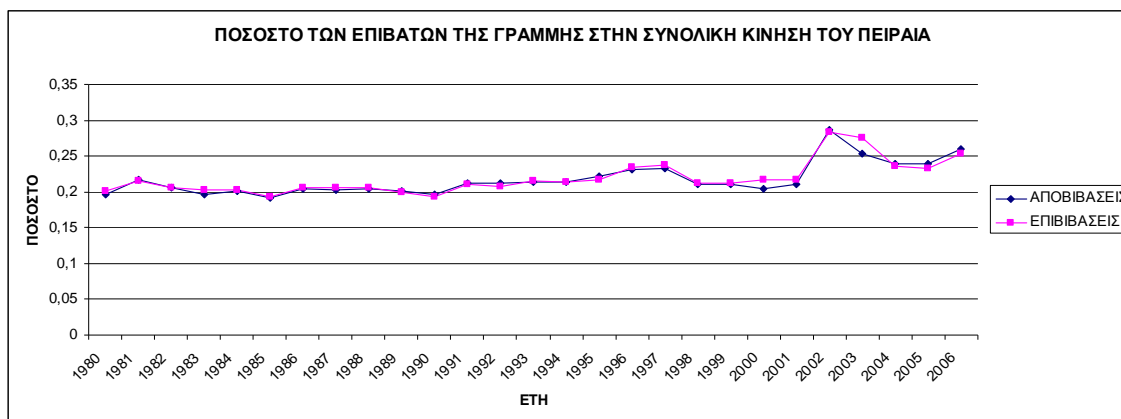
Επιβάτες

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται η πορεία των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας στον Πειραιά, μέσω της εξεταζόμενης γραμμής :



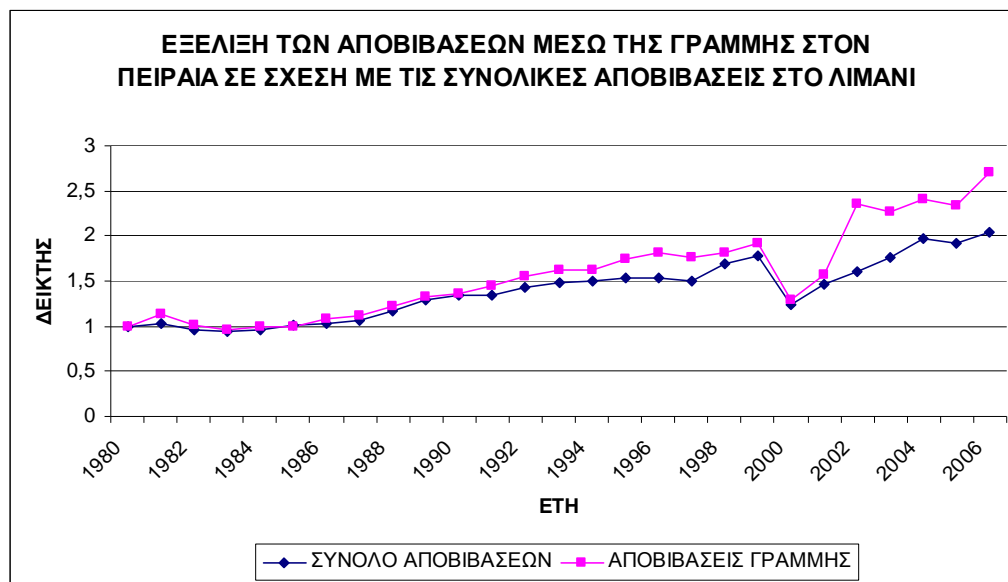
Όπως φαίνεται τα τελευταία χρόνια οι επιβάτες στον Πειραιά από ή προς την Κρήτη φτάνουν τα τελευταία χρόνια τους 1200000 σε ετήσια βάση, ενώ το 2006 έφτασαν τους 1400000. Η πορεία από το 1980 και μετά είναι συνεχώς αυξανόμενη, με εξαίρεση την αδικαιολόγητη πτώση των ετών 2000-2001.

Ενδιαφέρων παρουσιάζει και το ποσοστό των επιβατών της γραμμής Πειραιά-Κρήτη στο σύνολο των επιβατών ακτοπλοΐας στο λιμάνι του Πειραιά, όπως αυτό εκφράζεται από το ακόλουθο γράφημα :



Και στις δύο κατηγορίες (αποβιβάσεις κι επιβιβάσεις) το ποσοστό των επιβατών της γραμμής επί του συνόλου του λιμανιού κυμαίνεται κοντά στο 20% από το 1980-2001, ενώ από το 2002-2003 παρουσιάζει απότομη αύξηση αγγίζοντας το 28 για να σταθεροποιηθεί στο 25% τα τελευταία έτη.

Ακολούθως φαίνεται καλύτερα η εξέλιξη των αποβιβάσεων της γραμμής στον Πειραιά με την χρήση δεικτών, σε σύγκριση με τις συνολικές αποβιβάσεις των ακτοπλοϊκών γραμμών στο εν λόγω λιμάνι:



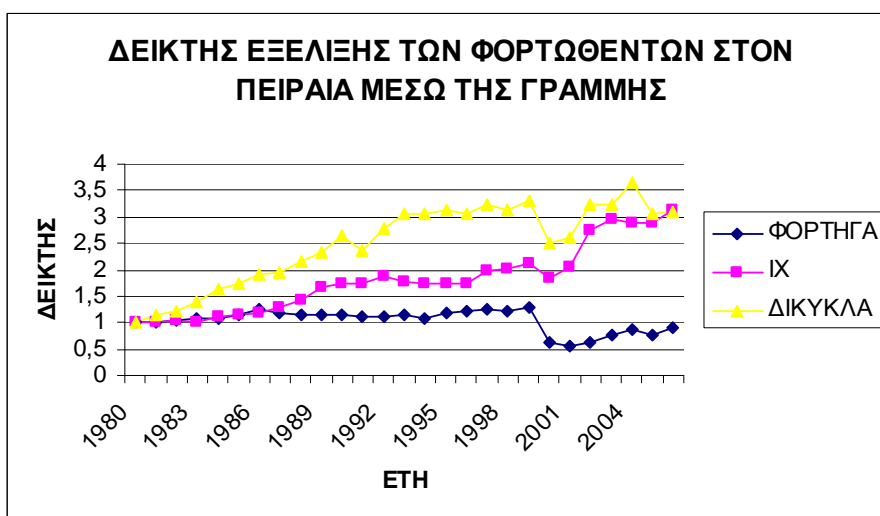
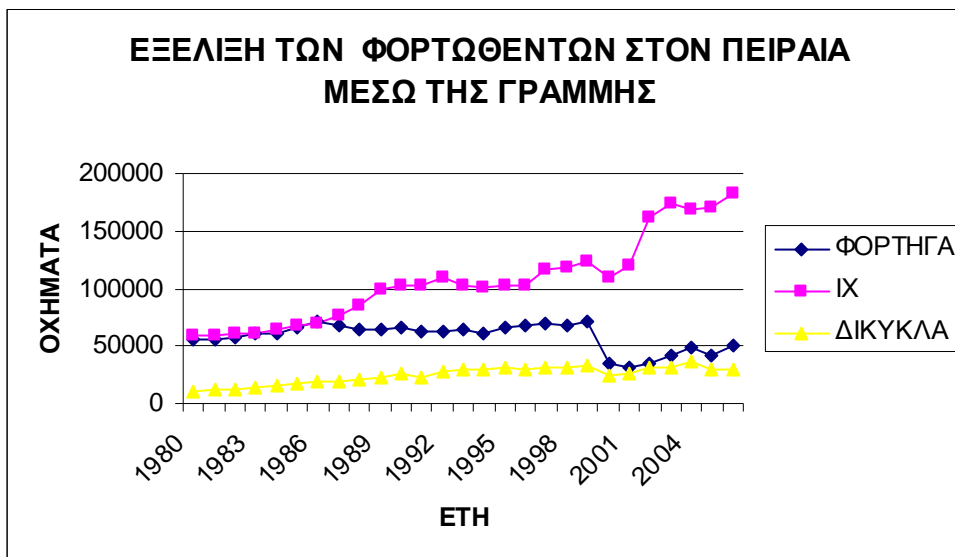
Όπως βλέπουμε με έτος αναφοράς το 1980, οι αποβιβάσεις τα 3 τελευταία χρόνια έχουν φτάσει να είναι σχεδόν 2,5 φορές περισσότερες, ενώ οι συνολικές αποβιβάσεις στον Πειραιά έχουν αυξηθεί κατά 2 φορές περίπου.

Από το παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι από τα τέλη της δεκαετίας του 80 και μετά οι ρυθμοί που αυξάνονται οι αποβιβασθέντες επιβάτες από Κρήτη είναι ελαφρώς μεγαλύτεροι του ρυθμού αύξησης του συνόλου των αποβιβάσεων στο λιμάνι. Αντίστοιχη εικόνα έχουμε κι στις επιβιβάσεις.

Οχήματα

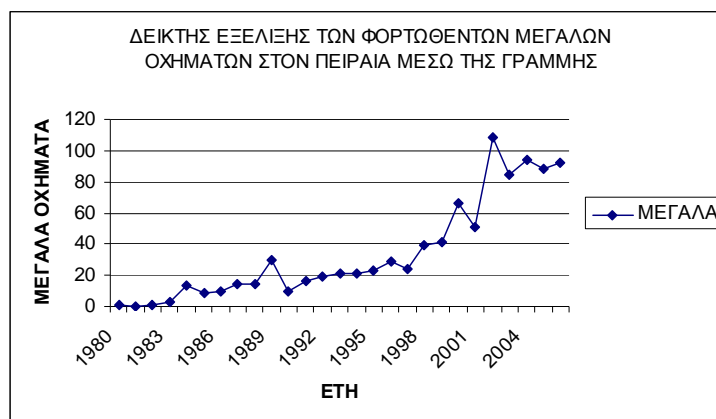
Α. Από Πειραιά

Από το λιμάνι του Πειραιά, η εξέλιξη των φορτωθέντων οχημάτων για την Κρήτη μέσω της εξεταζόμενης γραμμής έχει την εξής εικόνα :

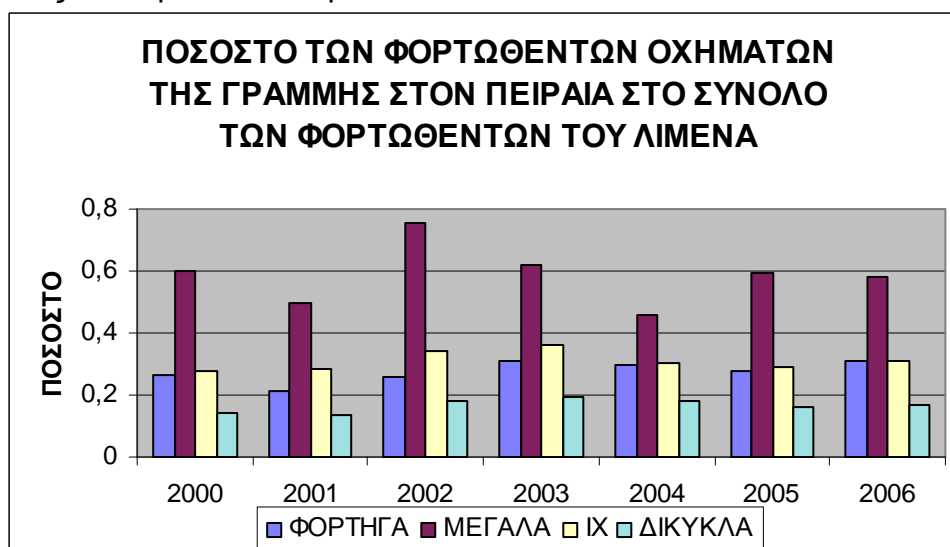


Τα παραπάνω διαγράμματα επιβεβαιώνουν την ανάπτυξη της γραμμής στα χρόνια μελέτης. Τα φορτωθέντα Ι.Χ από τον Πειραιά με προορισμό την Κρήτη αυξάνονται διαρκώς, με αποτέλεσμα το 2006 να αγγίζουν τις 183000, δηλαδή 3.1 φορές περισσότερα σε σχέση με το 1980. Από το 2002 ως το 2006 η αύξηση είναι της τάξης του 13% με μέσο ετήσιο ρυθμό 3.2%, ενώ ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης στα χρόνια μελέτης αγγίζει το 4.8%. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στα δίκυκλα, τα οποία αγγίζουν τις 30000 το 2006 κινούμενα όμως πτωτικά τα δύο τελευταία χρόνια. Αντιθέτως στα φορτωθέντα φορτηγά υπάρχει σταθερή πορεία στο βάθος της 26τίας με μεγάλη μείωση της τάξης του 50% το 2000, κι ομαλή αύξηση τα 6 επόμενα χρόνια. Χαρακτηριστικό αποτελεί ότι στην κίνηση των

φορτηγών δεν παρουσιάζεται εκρηκτική ανάπτυξη, αλλά σταθερή διακύμανση μεταξύ 50000 και 70000 ετήσια διακινούμενων οχημάτων.
Στα μεγάλα οχήματα η εξέλιξη των φορτωθέντων έχει ως εξής :



Παρατηρούμε κι εδώ αλματώδη αύξηση στην προτίμηση της μετακίνησης λεωφορείων για Κρήτη από τον Πειραιά (σχεδόν 100 φορές περισσότερα οχήματα σε σχέση με το 1980), με μέσω ετήσιο ρυθμό αύξησης 28.7% για τα έτη μελέτης. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το ποσοστό που καταλαμβάνουν τα φορτωθέντα οχήματα για Κρήτη μέσω της γραμμής, σε σχέση με τις συνολικές φορτώσεις ακτοπλοΐας στο λιμάνι του Πειραιά :



Στον παραπάνω πίνακα φαίνεται το μερίδιο που καταλαμβάνει κάθε κατηγορία οχημάτων στο αντίστοιχο σύνολο για τα έξι χρόνια μελέτης. Εντύπωση προκαλεί το ποσοστό των φορτωθέντων λεωφορείων στο αντίστοιχο σύνολο φορτώσεων του λιμένα, αφού κινείται μεταξύ 50 και 75%. Αξιοσημείωτο είναι και το ποσοστό στις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων, αφού στα φορτηγά κινείται μεταξύ 21 και 31% ενώ στα Ι.Χ από 28 – 36%. Τέλος στα δίκυκλα το ποσοστό είναι ακόμη μικρότερο μεταξύ 14 και 19%.

Στην προσπάθεια να διαχωρίσουμε τους επιβάτες που ταξιδεύουν με το δικό τους μεταφορικό μέσο, από τους υπολοίπους χρησιμοποιούμε εφεξής το κάτωθι μοντέλο:

Στον παρακάτω πίνακα οι στήλες δηλώνουν τα εξής :

1. είδος μεταφορικού μέσου
2. στοιχεία έτους 2002
3. στοιχεία έτους 2003
4. στοιχεία έτους 2004
5. στοιχεία έτους 2006 (όπου υπάρχουν διαθέσιμα)
6. συντελεστές που αντιστοιχούν στους επιβάτες ανά είδος οχήματος (σύμφωνα με το ερευνητικό πρόγραμμα της Ε(ταιρίας).Α(νάπτυξης). Ν(αυτικής) .Τ(εχνολογίας) .) :

- 1 επιβάτης ανά φορτηγό
- 40 επιβάτες ανά λεωφορείο
- 2,5 επιβάτες ανά ΙΧ αυτοκίνητο
- 1 επιβάτης ανά δίκυκλο
- 6. γινόμενο των συντελεστών με τα στοιχεία του 2002
- 7. γινόμενο των συντελεστών με τα στοιχεία του 2003
- 8. γινόμενο των συντελεστών με τα στοιχεία του 2004
- 9. γινόμενο των συντελεστών με τα στοιχεία του 2006

και στη δεύτερη φάση :

1. σύνολο κάθε κατηγορίας για το έτος 2002
2. σύνολο κάθε κατηγορίας για το έτος 2003
3. σύνολο κάθε κατηγορίας για το έτος 2004
4. σύνολο κάθε κατηγορίας για το έτος 2006
5. μέσος ρυθμός ανάπτυξης κατηγορίας
6. ποσοστό της κατηγορίας Ι ανά έτος

Οι κατηγορίες έχουν διαχωριστεί ως εξής :

- Ι : Επιβάτες που ταξιδεύουν συνοδεύοντας κάποιο όχημα.
- ΙΙ : Υπόλοιποι επιβάτες .

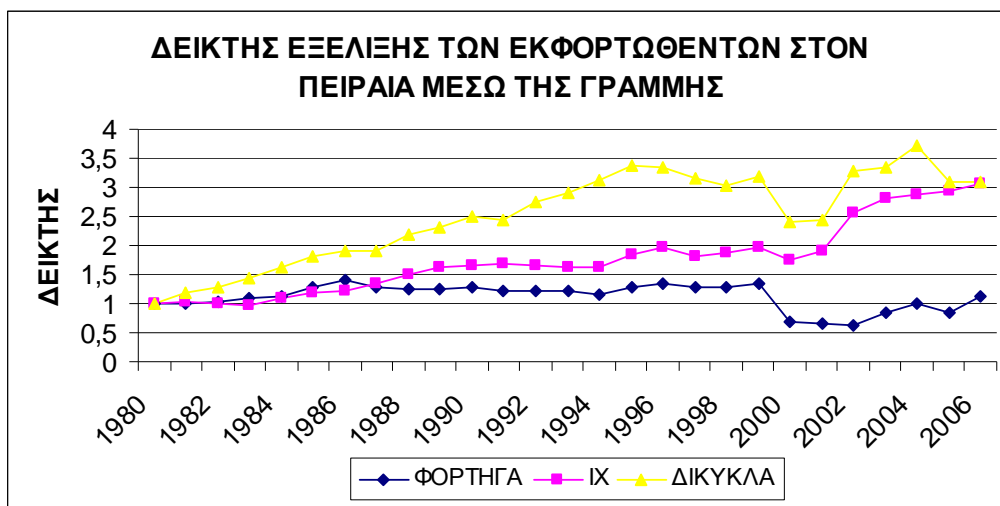
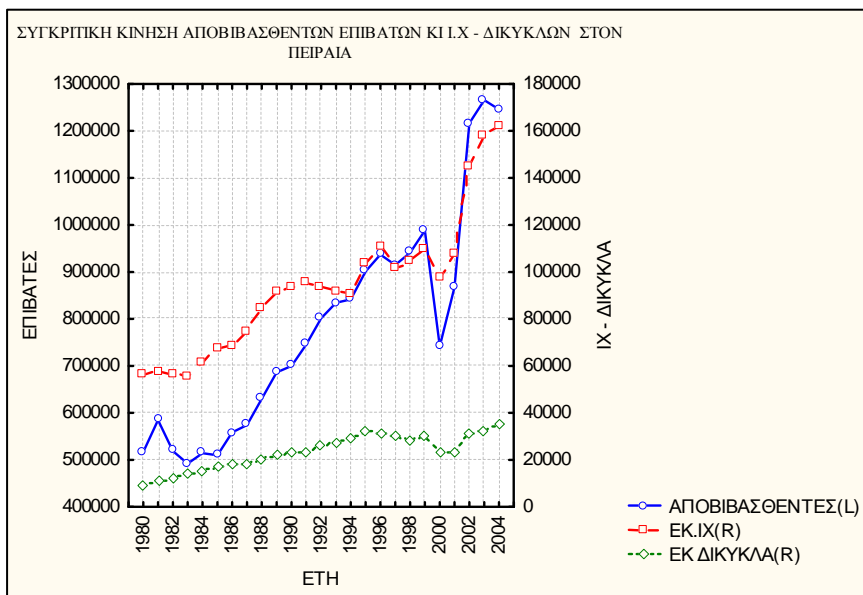
Για το λιμάνι του Πειραιά και για τις αναχωρήσεις μέσω της γραμμής Πειραιά-Κρήτη ο αντίστοιχος πίνακας έχει :

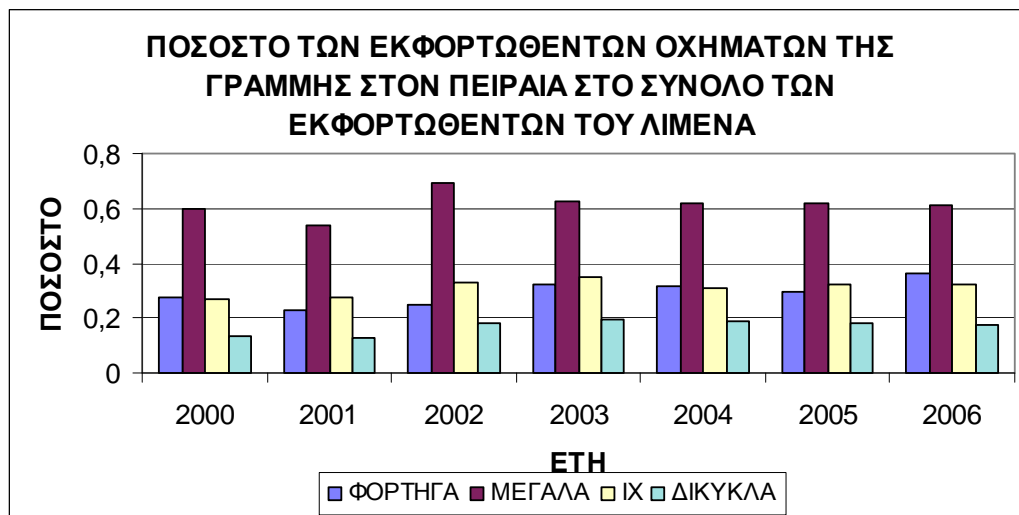
ΑΠΟ	2002	2003	2004	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004
ΙΧ	161745	173102	169070	2,5	404363	432755	422675
Φ/Γ	35204	42529	49193	1	35204	42529	49193
Λ/Γ	2709	2112	2358	40	108360	84480	94320
Δ/Κ	31905	31924	35942	1	31905	31924	35942
Επιβάτες	1243391	1288587	1266155				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. Ι	579832	591688	602130	1,90%	46,63%	45,92%	47,56%
Κατηγ. ΙΙ	663560	696899	664025	0,15%			
Λόγος Ι / ΙΙ	0,87382	0,84903	0,90679				

Συμπεραίνουμε ότι οι επιβάτες που αναχωρούν από Πειραιά μέσω της γραμμής Πειραιά-Κρήτη, σε ποσοστό που κυμαίνεται από 45,92% - 47,56% τα έτη 2002-2004 ταξιδεύουν συνοδεία κάποιου μέσου. Το ποσοστό τους επί του συνόλου των επιβατών αυξάνεται με μέσο ρυθμό 1,9%, ενώ των υπολοίπων με 0.15%.

Β. Προς Πειραιά

Σχετικά για τις αφίξεις στο λιμάνι του Πειραιά μέσω της αναφερόμενης γραμμής τα αντίστοιχα γραφήματα είναι :





Η εικόνα στις αφίξεις είναι ανάλογη των αναχωρήσεων, με τους αντίστοιχους δείκτες σε κάποιες περιπτώσεις να είναι λίγο χαμηλότεροι.

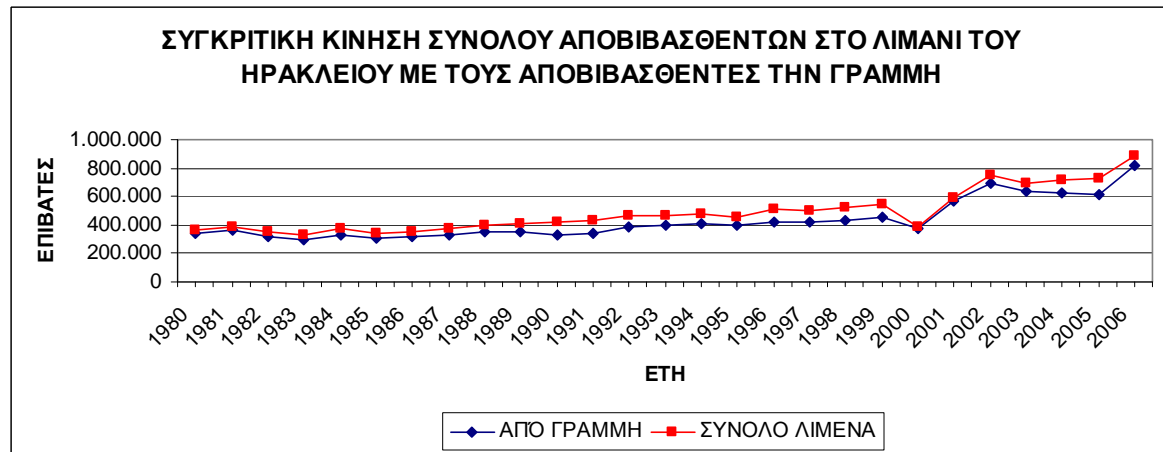
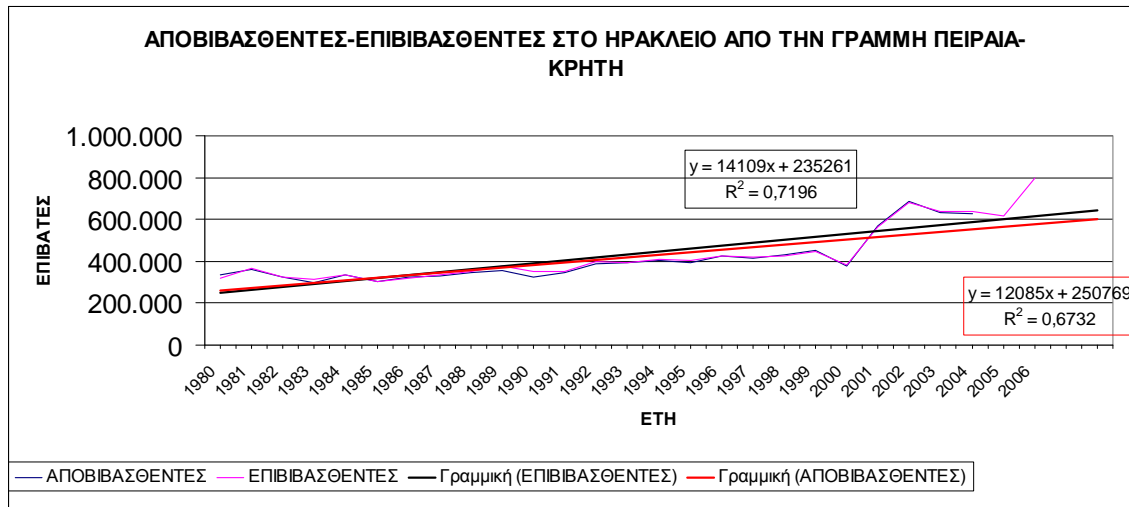
ΠΡΟΣ	2002	2003	2004	Συντελ.	Συντ. x 2002	Συντ. x 2003	Συντ. x 2004
ΙΧ	144671	158165	162040	2,5	361678	395413	405100
Φ/Γ	32364	42320	50357	1	32364	42320	50357
Λ/Γ	1856	2064	2304	40	74240	82560	92160
Δ/Κ	31072	31729	35258	1	31072	31729	35258
Επιβάτες	1216490	1265575	1245781				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. I	499354	552022	582875	8,07%	41,05%	43,62%	46,79%
Κατηγ. II	717137	713554	662906	-3,80%			
Λόγος I / II	0,6963	0,7736	0,8793				

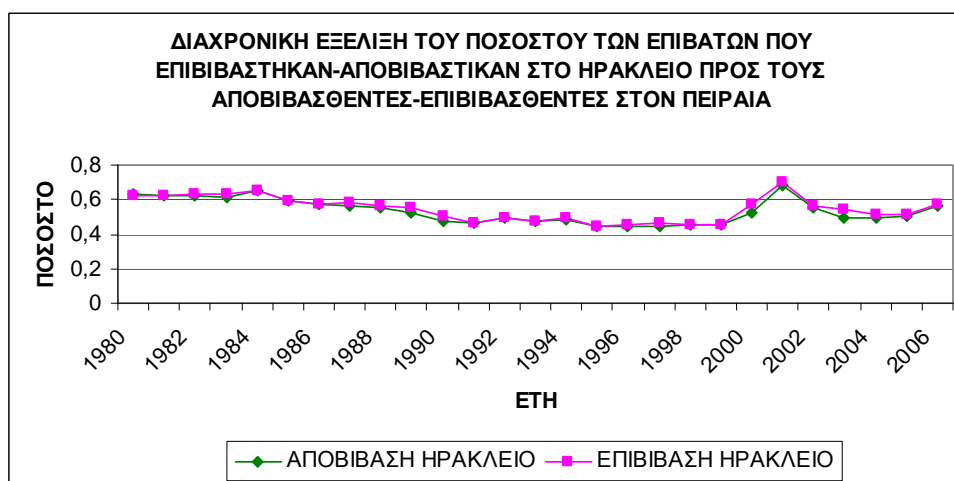
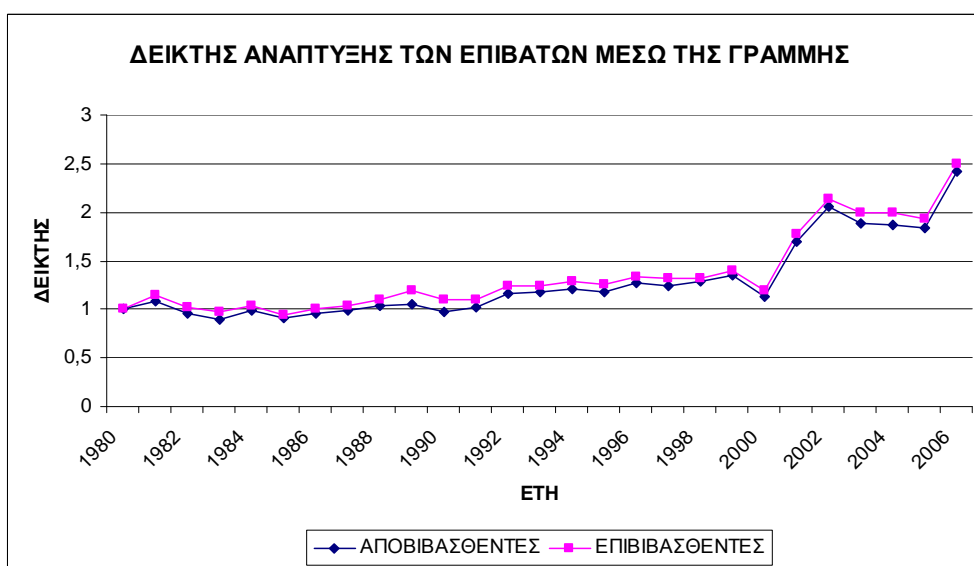
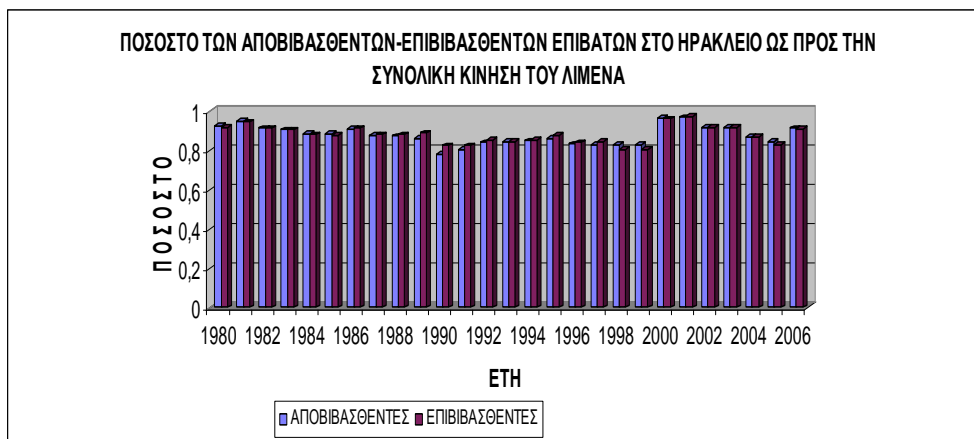
Κι στις αφίξεις όπως άλλωστε ήταν αναμενόμενο, ένα μεγάλο ποσοστό (41 - 46,8%) αυξανόμενο τα τελευταία χρόνια, ταξιδεύει συνοδεία κάποιου οχήματος, ποσοστό ελαφρώς μικρότερο με τις αναχωρήσεις. Αντίστοιχα το ποσοστό των επιβατών χωρίς όχημα δείχνει να μειώνεται συνεχώς με ρυθμό κοντά στο 4%.

4.3.2 Ηράκλειο

Το Ηράκλειο, αποτελώντας το μεγαλύτερο λιμάνι της Κρήτης ως λιμάνι του πρωτεύοντα νομού, είναι αναμενόμενο να παρουσιάζει το μεγαλύτερο μερίδιο κίνησης και σε επίπεδο ακτοπλοϊκής γραμμής, όπως άλλωστε φάνηκε και από την μελέτη κίνησης των λιμένων. Αυτό άλλωστε έγινε φανερό και σε επίπεδο κίνησης 4.31γραμμής από τα διαγράμματα κατανομής της κίνησης που παρουσιάστηκαν στην δεύτερη παράγραφο του κεφαλαίου. Ακολουθεί η αναλυτική κίνηση του λιμένα:

Επιβάτες





Παρατηρούμε ότι η κίνηση στο λιμάνι του Ηρακλείου μέσω της γραμμής αγγίζει τα τελευταία χρόνια τους 650000 επιβάτες ετησίως δηλαδή σχεδόν διπλάσια σε σύγκριση με τις αρχές του 1980. Από το 2002 και μετά η κίνηση είναι σταθερά ανοδική, ενώ το 2006 η αύξηση άγγιξε το 30% σε σχέση με το 2005.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το διάγραμμα που αποτυπώνει την κίνηση των αποβιβασθέντων από την γραμμή Πειραιά – Κρήτη σε σχέση με τις συνολικές

αποβιβάσεις του λιμένα. Διαπιστώνουμε ότι αρχικά το 82-97% των συνολικών αποβιβάσεων προέρχονται από την υπό μελέτη γραμμή, ενώ τα τελευταία χρόνια το ποσοστό κινείται σταθερά κοντά στο 90%. Ο μέσος όρος στην 26ετία είναι 87,6%. Αντίστοιχη εικόνα έχουμε και στις επιβιβάσεις. Το στοιχείο αυτό δείχνει ότι οι διακινήθεντες επιβάτες εξυπηρετούνται κατά κόρον από τα δρομολόγια της συγκεκριμένης γραμμής. Η ελαφρά πτώση που παρουσιάζεται στο εν λόγω ποσοστό την δεκαετία του 90 οφείλεται πιθανών σε ανάπτυξη δρομολογίων μέσω άλλων γραμμών, τα οποία όπως φαίνεται από το έτος 2000 και μετά συνεχώς περιορίζονται.

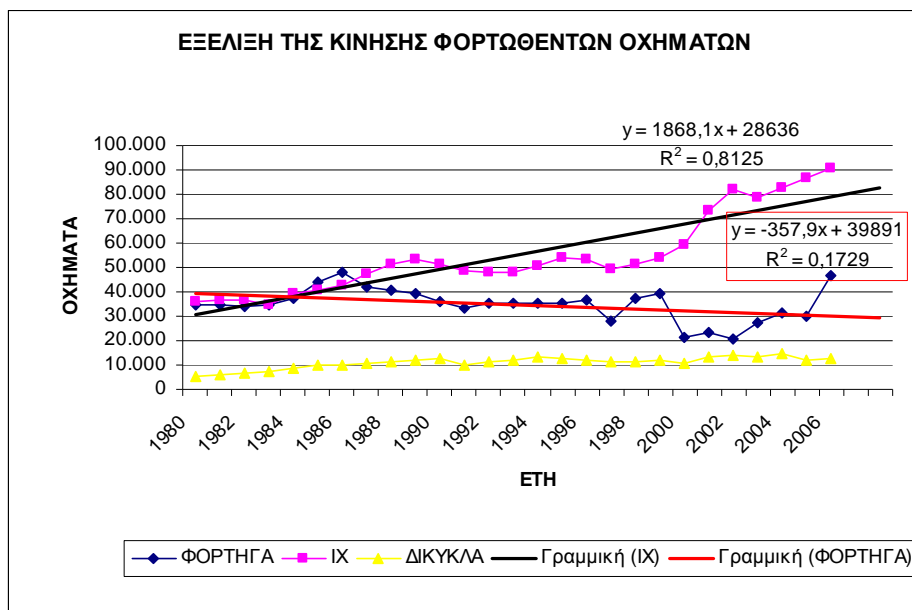
Τέλος εξετάζεται το ποσοστό των επιβιβασθέντων επιβατών στο Ηράκλειο σε σχέση με τους αποβιβασθέντες στον Πειραιά και αντίστροφα, σε μια προσπάθεια να καταγραφεί η μετακίνηση Πειραιάς – Ηράκλειο και αντίστροφα, αφού όπως έχει προαναφερθεί τα δεδομένα στοιχεία δεν μας δίνουν επακριβώς αυτή την δυνατότητα. Όπως φαίνεται το ποσοστό αυτό ξεκινάει από το 63% στις αρχές του '80 ενώ τα τελευταία χρόνια κινείται στο 50-56%. Αυτό σημαίνει ότι με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν απώλειες επιβατών σε ενδιάμεσα λιμάνια (γενικά η ύπαρξή τους δεν επηρεάζει σημαντικά το αποτέλεσμα), οι μισοί σχεδόν από τους αποβιβασθέντες στον Πειραιά μέσω της γραμμής προέρχονται από το Ηράκλειο.

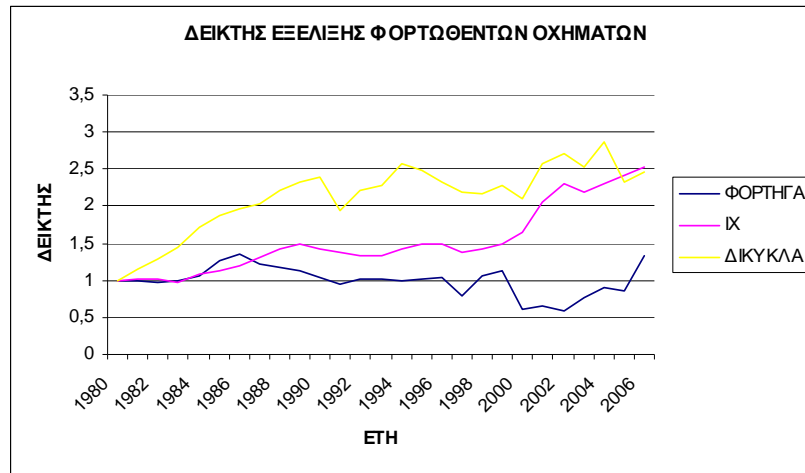
Το παραπάνω ποσοστό, εξάγεται σε όλα τα λιμάνια μελέτης της γραμμής και συγκρίνεται αθροιστικά με την συνολική κίνηση στον Πειραιά, όπου αποδεικνύεται ότι σχεδόν σε όλα τα χρόνια μελέτης ισχύει η παραπάνω υπόθεση.

Οχήματα

Α. Από Ηράκλειο

Αντίστοιχα για τα φορτωθέντα οχήματα από το λιμάνι του Ηρακλείου έχουμε:

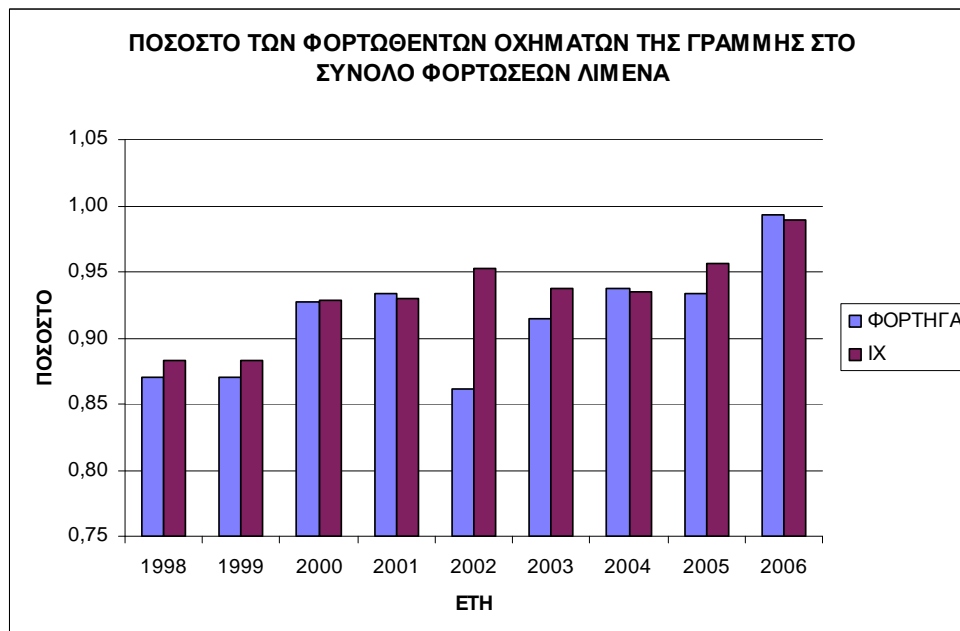


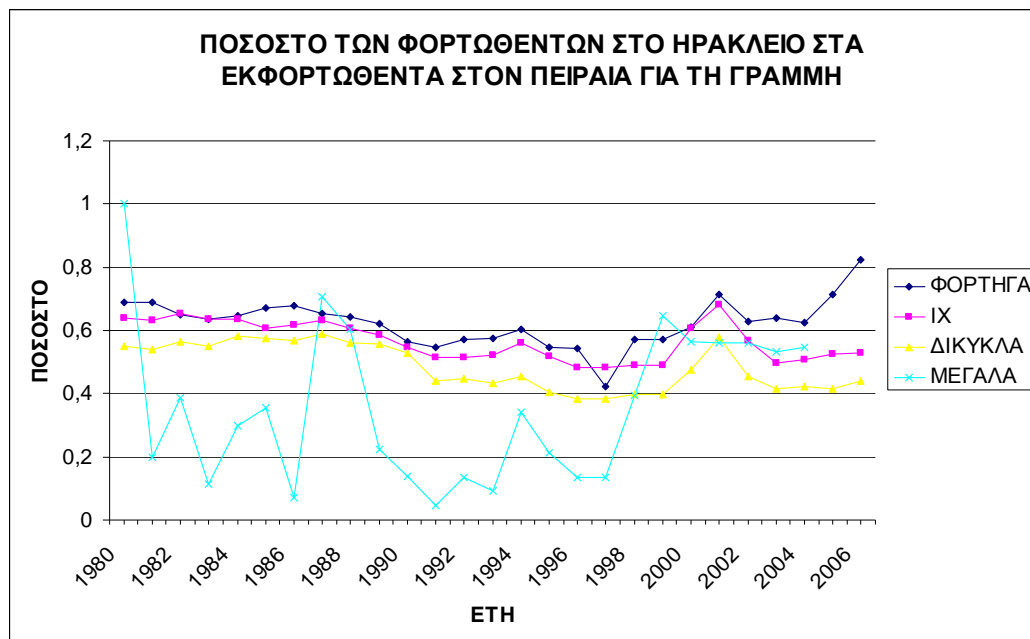


Παρατηρούμε τα τελευταία χρόνια από το 1998 και μετά μια εντυπωσιακή αύξηση στα φορτωθέντα ΙΧ. Από τις 51000 έφτασαν στις 82000 το 2002, αύξηση κατά 60,8%. Από το 2002 και μετά πορεία είναι συνεχώς αυξητική, με εξαίρεση την πτώση του 2003.

Αντιθέτως στα φορτηγά παρατηρείται μια περίοδος χαμηλής κίνησης μεταξύ των ετών 2000-2005, με την κίνηση να καταγράφεται μικρότερη από την αντίστοιχη του 1980. Σημαντική αύξηση κατά 55% παρατηρείται το 2006 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Πιο ομαλή καταγράφεται η πορεία των δικύκλων σε όλη την περίοδο της μελέτης.

Τα φορτωθέντα ΙΧ σε σχέση με το '80 είναι κατά 2,53 φορές περισσότερα, τα δίκυκλα κατά 2,45 ενώ τα φορτηγά με την ανάκαμψη του 2006 κινούνται στο 1.34. Στην σύγκριση κίνησης γραμμής με την αντίστοιχη του λιμένα έχουμε :





Παρατηρούμε ότι το ποσοστό των φορτωθέντων οχημάτων μέσω της γραμμής στην συνολική κίνηση του λιμένα τα τελευταία έτη είναι συνεχώς αυξανόμενο, το 2004 στα φορτηγά και στα ΙΧ αγγίζει το 94% ενώ το 2006 το 99%, κάτι που αποδεικνύει τον πρωτεύοντα ρόλο της γραμμής για τις μετακινήσεις οχημάτων από το λιμάνι του Ηρακλείου. Επίσης καταγράφεται ότι σχεδόν όλη η διακίνηση του λιμανιού είναι προς τον Πειραιά μιας και το Ηράκλειο αποτελεί σταθμό και άλλων ακτοπλοϊκών γραμμών τα τελευταία χρόνια κυρίως προς τις Κυκλάδες και παλαιότερα προς την Θεσσαλονίκη.

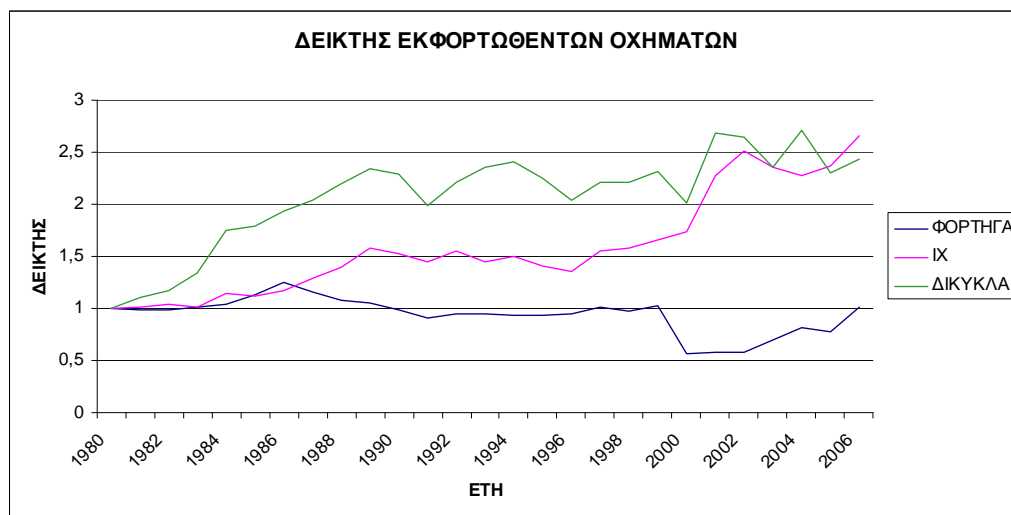
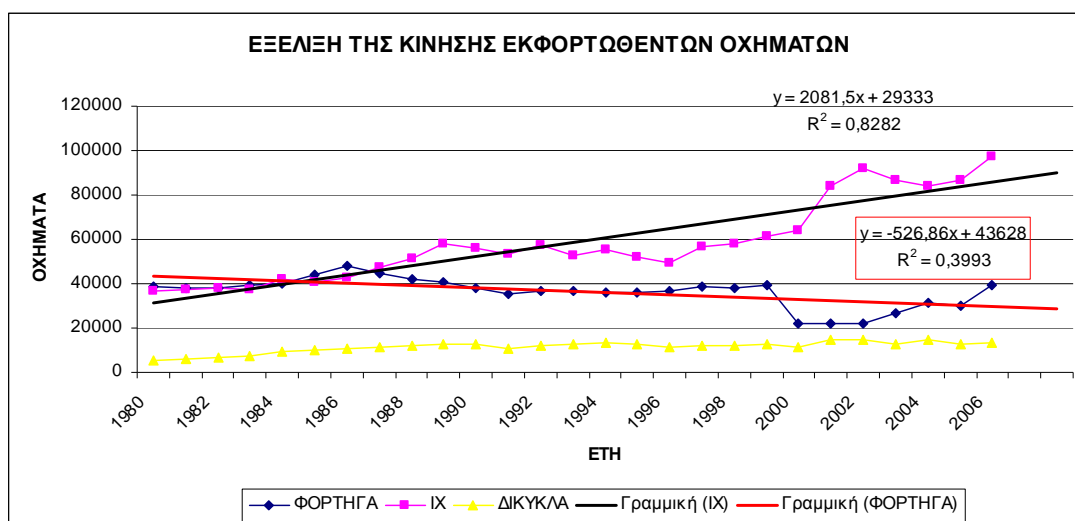
Αναφορικά με την επιβίβαση των οχημάτων με προορισμό τον Πειραιά (μη έχοντας δυνατότητα να λάβουμε υπ' όψη τυχών ενδιάμεσες φορτοεκφορτώσεις) παρατηρούμε ότι τα και οι τρεις βασικές κατηγορίες οχημάτων καταλαμβάνουν την πλειοψηφία των εκφορτώσεων στον Πειραιά (62% στα φορτηγά, 50% στα ΙΧ και 42% στα δίκυκλα για το 2004), ενώ το 2006 τα φορτηγά ξεπέρασαν το 80% του συνόλου των εκφορτώσεων της γραμμής. Το ποσοστό των δίκυκλων και των Ι.Χ όπως φαίνεται μειώθηκε σε σχέση με τις αρχές τις δεκαετίας του '80, κάτι που οφείλεται στην ανάπτυξη των υπόλοιπων δρομολογίων που υπάγονται στην ίδια γραμμή όπως πχ Πειραιάς – Χανιά ή Πειραιάς – Ρέθυμνο.

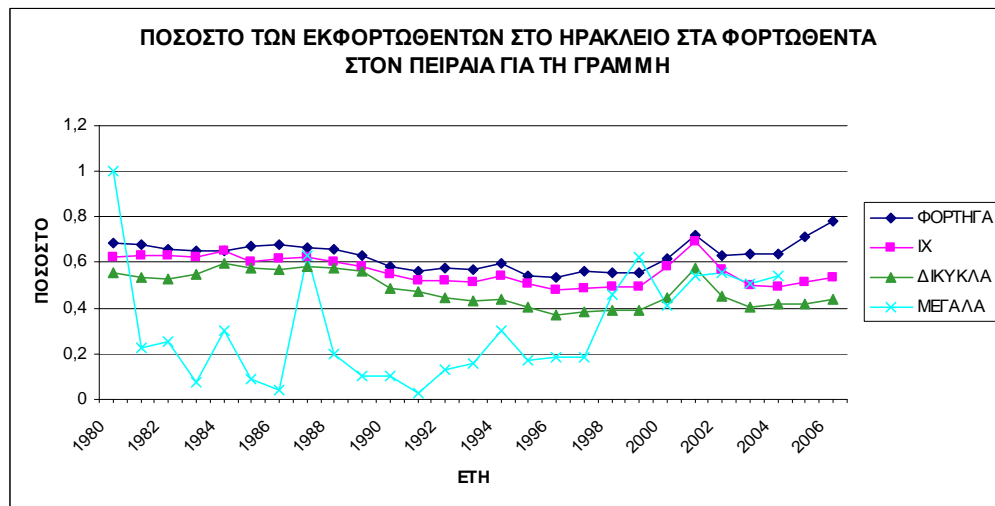
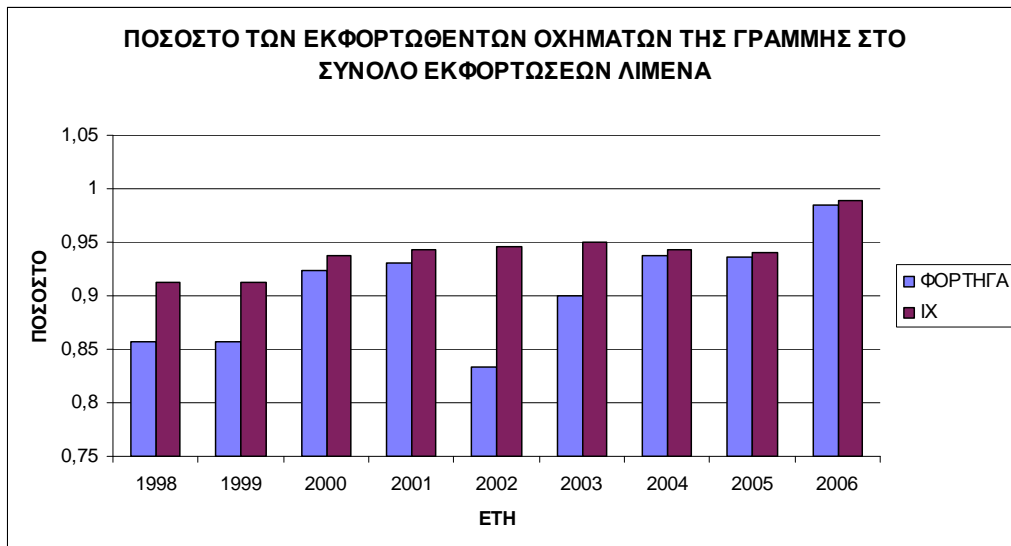
ΑΠΟ	2002	2003	2004	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	82330	78555	82344	90811	2,5	205825	196388	205860	227027,5
Φ/Γ	20344	27112	31420	46744	1	20344	27112	31420	46744
Λ/Γ	1047	1155	1291	1282	40	41880	46200	51640	51280
Δ/Κ	14160	13210	14912	12824	1	14160	13210	14912	12824
Επιβάτες	680475	635784	638559	798775					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2006	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤ Ο			
Κατηγ. Ι	282209	282910	303832	337876	6,28%	41,47%	44,50%	47,58%	57,70%
Κατηγ. ΙΙ	398266	352875	334727	460900	7,05%				
Λόγος Ι / ΙΙ	0,7086	0,8017	0,9077	0,7331					

Τέλος αύξηση κατά 6.3 % παρατηρούμε τα τελευταία χρόνια στο ποσοστό των επιβατών που ταξιδεύουν συνοδεία οχήματος, με ταυτόχρονη αύξηση κατά 7% σε εκείνους που ταξιδεύουν χωρίς όχημα, κάτι που οφείλεται στον συνεχώς μεγαλύτερο αριθμό επιβατών που ταξίδεψαν τα τελευταία χρόνια. Το ποσοστό της πρώτης κατηγορίας φαίνεται το 2006 να αυξάνεται σημαντικά αγγίζοντας το 57.7 %.

Β. Προς Ηράκλειο

Τα διαγράμματα για την κίνηση προς Ηράκλειο μέσω της γραμμής παρουσιάζουν την ίδια εικόνα με τα προηγούμενα :





Σποραδικές διαφορές παρατηρούνται στις εκφορτώσεις των ΙΧ και των φορτηγών σε σχέση με τις αντίστοιχες φορτώσεις στον λιμένα τα τελευταία έτη. Οι διαφορές είναι της τάξης του 10%, και οφείλονται πιθανά σε λιγότερα εκτελεσθέντα δρομολόγια προς το λιμάνι του Ηρακλείου σε σχέση με τις αναχωρήσεις. Δεδομένου της μη μόνιμης καταγραφής αυτού του φαινομένου, δεν μπορεί να αποτελέσει τάση προτίμησης των επιβατών-οδηγών οχημάτων προς αυτήν την κατεύθυνση.

Τέλος ο αντίστοιχος πίνακας με την κατηγοριοποίηση των επιβατών :

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

ΠΡΟΣ	2002	2003	2004	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	92329	86653	83825	97607	2,5	230822,5	216633	209563	244017,5
Φ/Γ	22250	26998	31371	39306	1	22250	26998	31371	39306
Λ/Γ	1119	1141	1307	1243	40	44760	45640	52280	49720
Δ/Κ	14544	12985	14934	13401	1	14544	12985	14934	13401
Επιβάτες	688611	633753	627082	813439					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2006	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	312377	302256	308148	346445	3,71%	45,36%	47,69%	49,14%	57,41%
Κατηγ. II	376235	331498	318935	466995	10,25%				
Λόγος I/ II	0,8303	0,9118	0,9662	0,7419					

Κι εδώ το ποσοστό των επιβατών με όχημα είναι υψηλό κοντά στο 50%, μέχρι το 2004 ενώ για το 2006 αγγίζει το 57.4% .

Δρομολόγια και πλοία

Τα τελευταία χρόνια τα δρομολόγια που εξυπηρετήσαν το Ηράκλειο μέσω της κύριας γραμμής Πειραιά – Κρήτης είναι :

- Πειραιάς - Ηράκλειο
- Πειραιάς – Μήλος – Ηράκλειο

Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά :

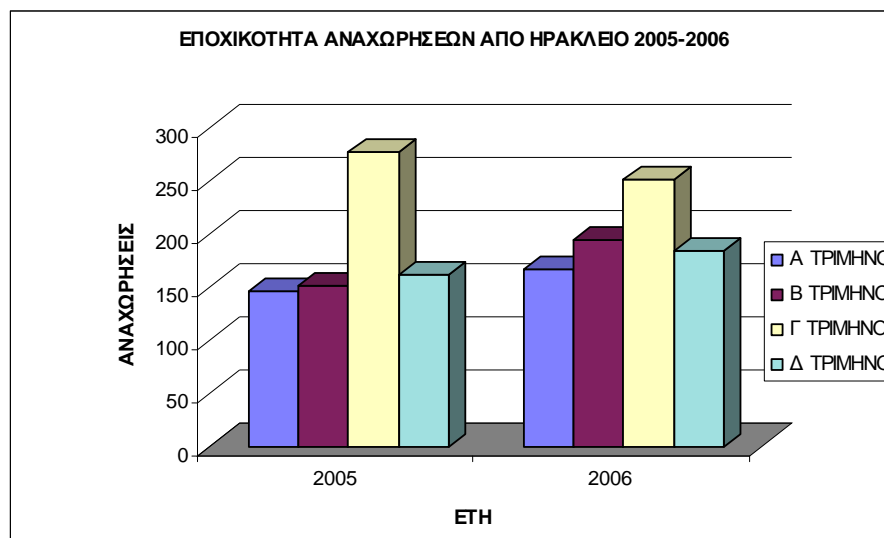
Εταιρία	Όνομα πλοίου
MINOAN LINES	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΛΑΣ
	ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ
A.N.E.K LINES	ΚΡΗΤΗ I
	ΚΡΗΤΗ II
	ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
ΛΑΝΕ	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.
ΠΑΣΙΦΑΗ N.E	ΕΤΖΙΑΝ ΠΕΡΛ(Φ/Γ-Ο/Γ)
ΔΑΙΔΑΛΟΣ N.E	ΕΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ(Φ/Γ-Ο/Γ)

Παλαιότερα πλοία που κινήθηκαν στην γραμμή :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
MINOAN LINES	N.ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ
	ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ
	ΑΓ.ΓΑΛΗΝΗ
A.N.E.K LINES	ΑΠΤΕΡΑ
	ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
	ΡΕΘΥΜΝΟΝ

Να σημειώσουμε ότι τα έτη 2005-2007 δεν σημειώθηκαν ουσιαστικές μεταβολές στα δρομολογηθέντα πλοία της γραμμής Πειραιά-Ηράκλειο.

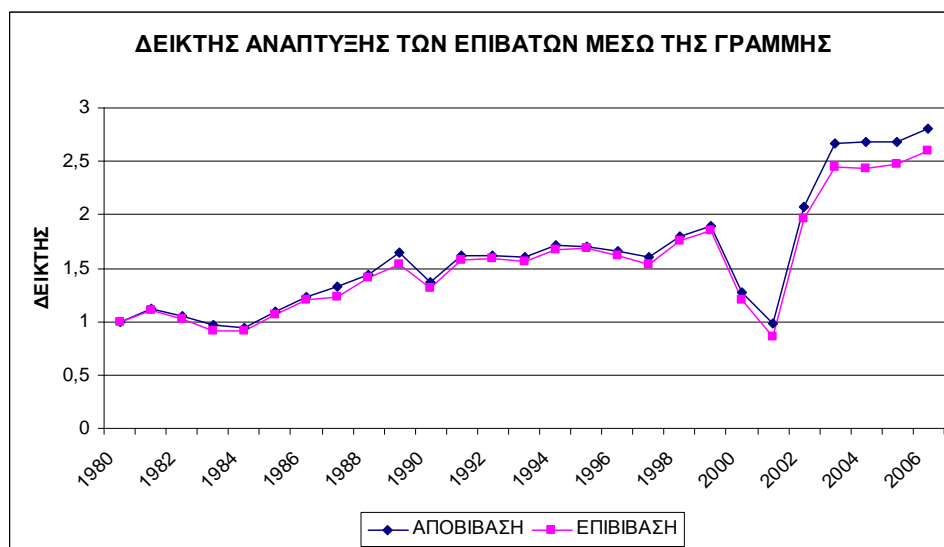
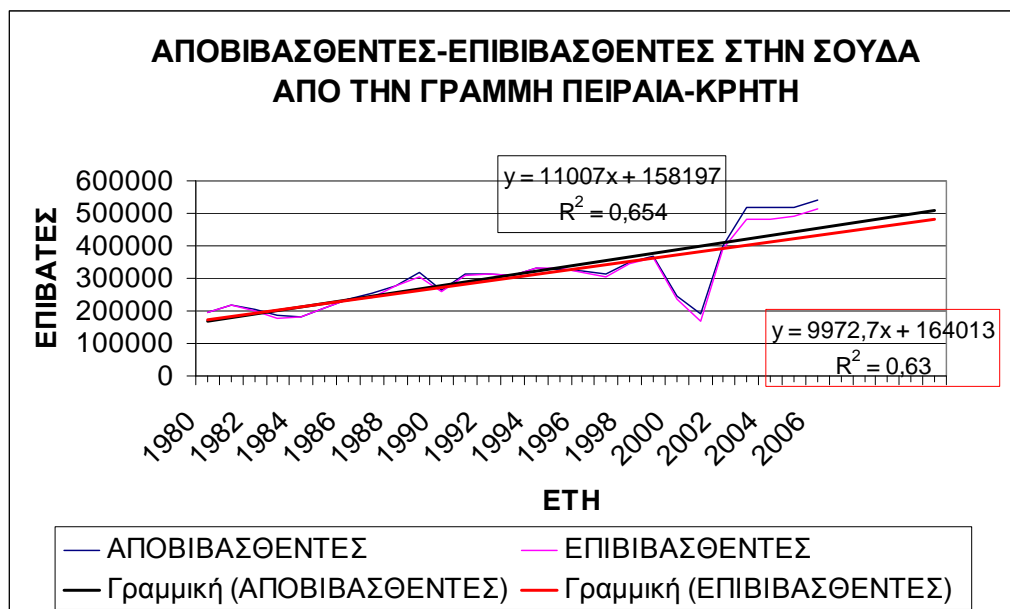
Επίσης από το διάγραμμα που ακολουθεί σχετικά με τις αναχωρήσεις από το Ηράκλειο για Πειραιά για τα έτη 2005-2006 (αφού μόνο γι' αυτά τα έτη υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία), παρατηρούμε ότι η εποχικότητα των δρομολογίων περιορίζεται μόνο για το Γ τρίμηνο του έτους όπου είναι άλλωστε απομενόμενο λόγω τουριστικής περιόδου. Στα υπόλοιπα τρίμηνα παρουσιάζεται σχεδόν σταθερός αριθμός αναχωρήσεων. Αντίστοιχη είναι η εικόνα και για τις αφίξεις από Πειραιά.



4.3.3 Σούδα Χανίων

Η κίνηση στον δεύτερο σε συνολική κίνηση και εξυπηρέτηση στην γραμμή, λιμένα της Κρήτης αναλύεται ως εξής :

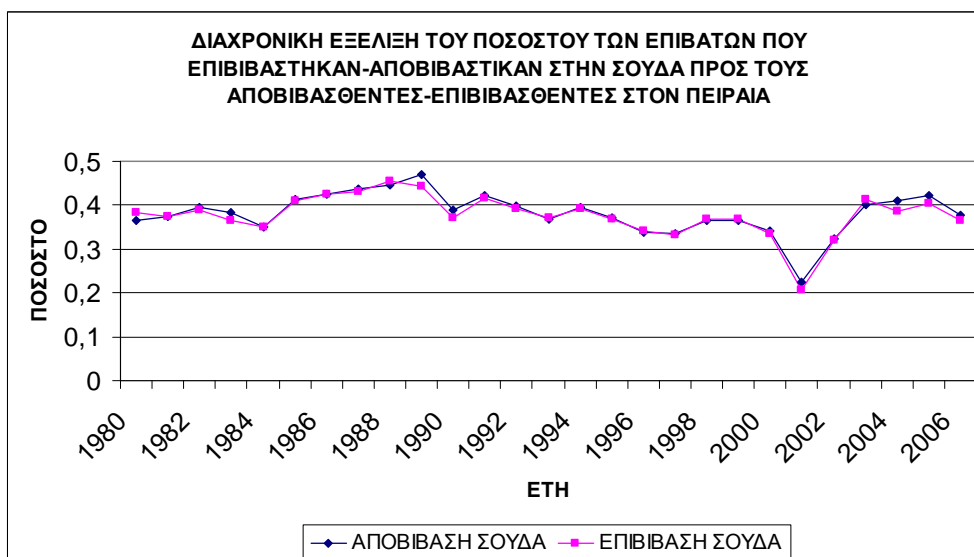
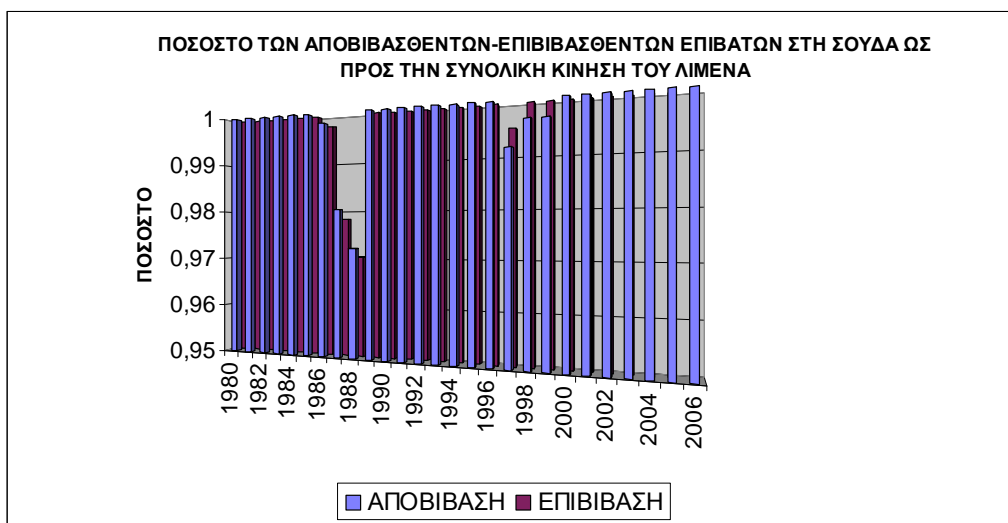
Επιβάτες



Στο λιμάνι της Σούδας επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται περίπου 100000 επιβάτες λιγότεροι σε σχέση με το Ηράκλειο τα τελευταία χρόνια, ενώ για το 2006 η διαφορά εκτινάχθηκε στις 270000. Η διαφορά αυτή στο βάθος της περιόδου μελέτης είχε διακυμάνσεις, αλλά πάντοτε το Ηράκλειο είχε την υπεροχή. Ο δείκτης ανάπτυξης δείχνει ότι τα τελευταία έτη αποβιβάζονται 2,8 φορές περισσότεροι επιβάτες σε σχέση με το '80 (αντίστοιχα και στις επιβιβάσεις 2,6) ενώ στο Ηράκλειο ο αντίστοιχος δείκτης ήταν 2.4. Στην Σούδα η ανάπτυξη ήταν ραγδαία την δεκαετία του '80 (1984-1989) και από το 2002 και μετά. Κι εδώ παρατηρείται η

αδικοιολόγητη πτώση των ετών 2000-2001 με 32% και 23% αντίστοιχα και απότομη αύξηση κατά 112% το 2002.

Συγκριτικά με την κίνηση στο λιμένα και στον Πειραιά έχουμε :



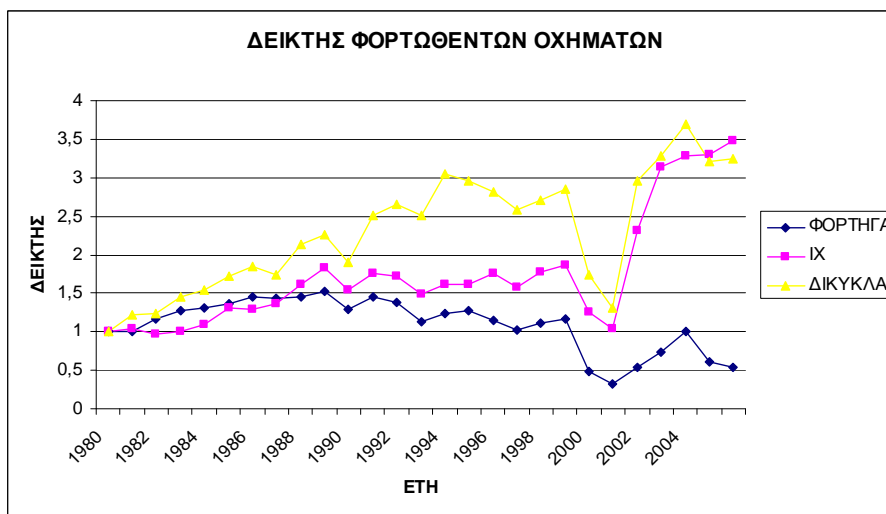
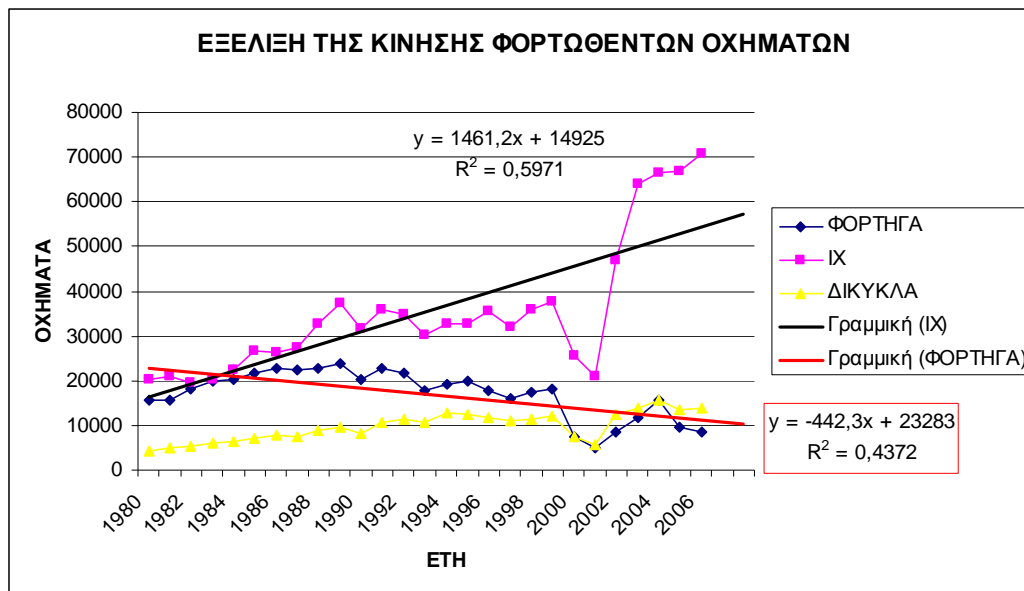
Σχετικά με την σύγκριση της γραμμής με την κίνηση του λιμανιού παρατηρούμε ότι για όλα σχεδόν τα έτη η γραμμή καταλαμβάνει το 100% της κίνησης του λιμένα. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη άλλων δρομολογίων ακτοπλοϊκών γραμμών για την εξυπηρέτηση των επιβατών με αποτέλεσμα όλη η διακίνηση να γίνεται μέσω της συγκεκριμένης γραμμής και του δρομολογίου Πειραιάς – Χανιά.

Σχετικά με τους αποβιβασθέντες στον Πειραιά που επιβιβάζονται στην Σούδα (στην περίπτωση αυτή προσεγγίζουμε επακριβώς την κίνηση του δρομολογίου Πειραιάς – Χανιά) παρατηρούμε ότι κινούνται από 38-45% του συνόλου της γραμμής στον Πειραιά, ενώ οι προερχόμενοι από Ηράκλειο αποτελούσαν σχεδόν το 50%. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα 2 αυτά λιμάνια της Κρήτης στην δεκαετία του '80 απορροφούσαν σχεδόν το 100% της διακίνησης, κυρίως γιατί δεν υπήρχαν δρομολόγια προς τα άλλα λιμάνια της Κρήτης. Από την δεκαετία το '90 και μετά που ξεκινάει η καταγραφή των στοιχείων και στα άλλα δρομολόγια, το ποσοστό των δύο προορισμών κυμαίνεται στο 80 – 85% του συνόλου της διακίνησης.

Οχήματα

Α. Από Σούδα

Αντίστοιχα για τα φορτωθέντα οχήματα από το λιμάνι της Σούδας έχουμε:

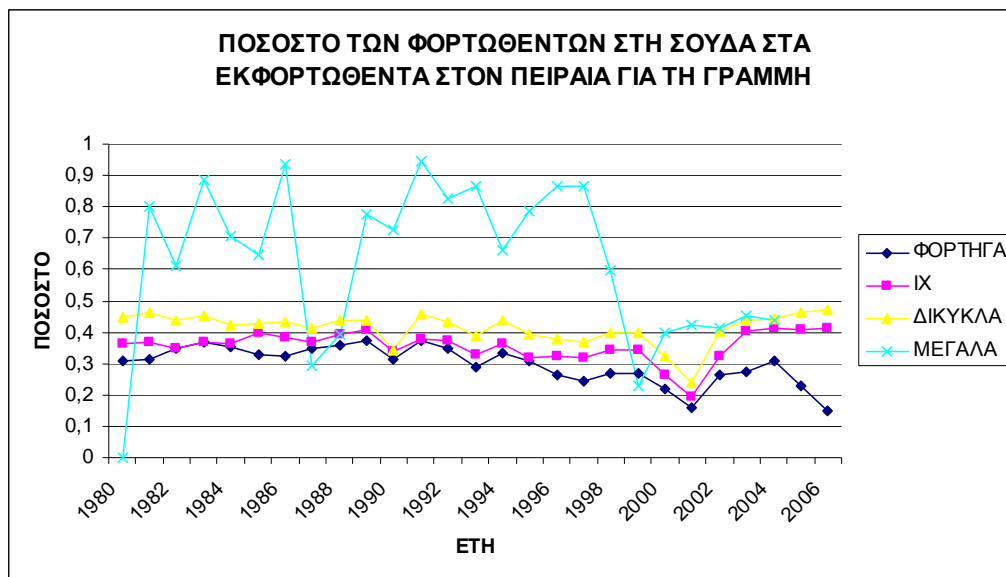


Σημαντική αύξηση στα ΙΧ έχουμε από το 2001 και μετά, με απότομα αύξοντα ρυθμό. Στο Ηράκλειο η αντίστοιχη αύξηση σημειώθηκε σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και ήταν πιο ομαλή. Τα φορτωθέντα ΙΧ το 2004 είναι κατά 3,5 φορές περισσότερα ενώ τα δίκυκλα κατά 3,3 φορές. Οι αντίστοιχοι δείκτες για το Ηράκλειο ήταν 2,5 και 2,4, συνεπώς η αύξηση της κίνησης ήταν μεγαλύτερη στα δρομολόγια προς Χανιά στην περίοδο μελέτης.

Στα φορτηγά παρατηρείται σε αντίθεση με τα Ηράκλειο, σημαντική πτώση από το έτος 2004 ως το 2006, με αποτέλεσμα η κίνηση να περιορίζεται σχεδόν στο 54% του έτους βάσης. Η πτώση τα 2 αυτά χρόνια αγγίζει το 45%.

Συγκριτικά με τη συνολική κίνηση του λιμένα αναφέρουμε ότι αυτή από το '80 μέχρι σήμερα καλύπτεται πλήρως από τα δρομολόγια της γραμμής.

Σχετικά με την εκφόρτωση των φορτωθέντων οχημάτων από Σούδα στον Πειραιά έχουμε:



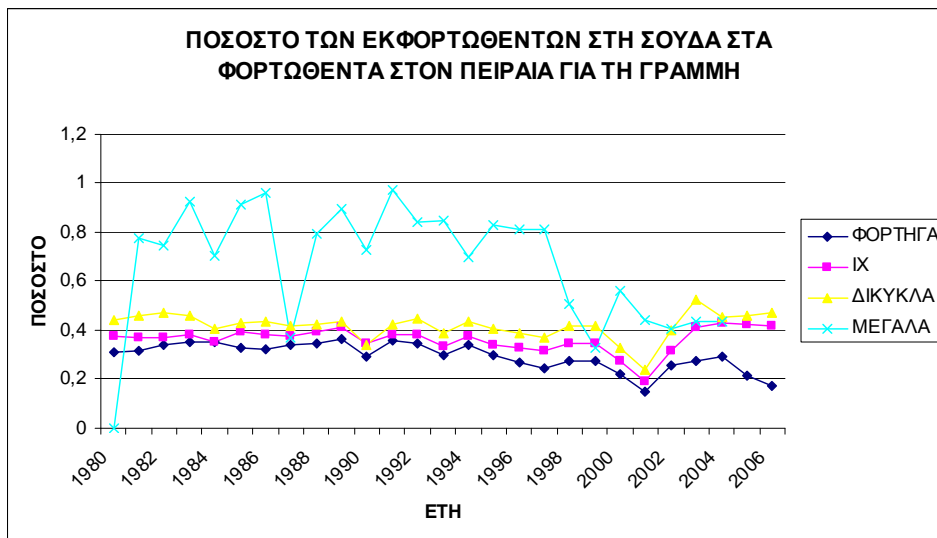
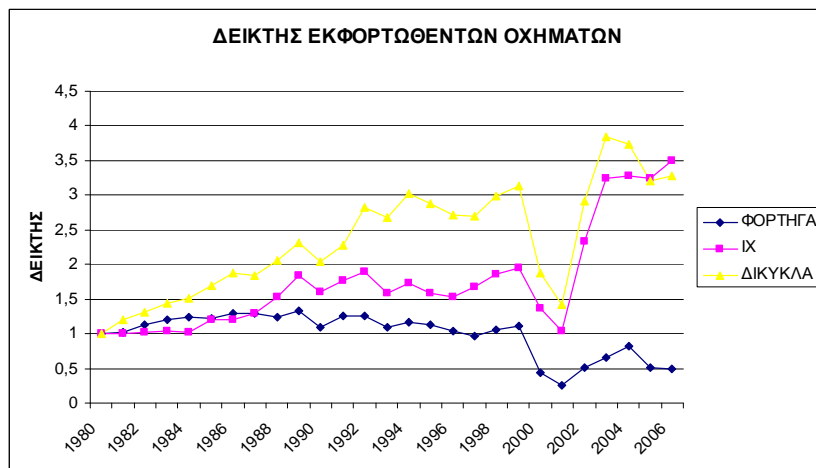
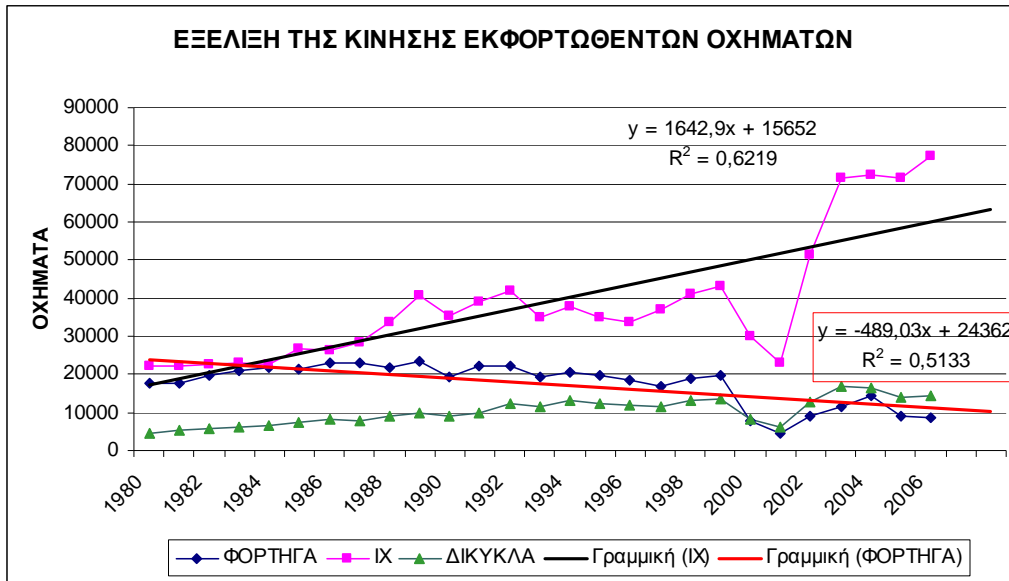
Εδώ παρατηρούμε ότι η πορεία των μετακινήσεων οχημάτων μέσω του δρομολογίου Χανιά – Πειραιάς είναι σχεδόν σταθερή στην 26ετία με εξαίρεση τα φορτηγά. Έτσι για το 2006 τα φορτηγά από Χανιά έχουν ποσοστό μόλις 15%, κατά πολύ μικρότερο του 2004 που είναι 31% στις εκφορτώσεις τις γραμμής στον Πειραιά, σε αντίθεση με το Ηράκλειο απ’ όπου προέρχεται το 83%. Στα ΙΧ % κι στα δίκυκλα τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 41 και 47%. Τα αντίστοιχα ποσοστά από Ηράκλειο ήταν 53% και 44%. Άρα συνολικά τα δύο λιμάνια καταλαμβάνουν το 97% στα φορτηγά, 94% στα ΙΧ και 91% στα δίκυκλα. Στα λεωφορεία τα ποσοστά είναι 54% από Ηράκλειο και 44% από Σούδα.

ΑΠΟ	2002	2003	2004	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	46844	63823	66599	70860	2,5	117110	159558	166498	177150
Φ/Γ	8533	11612	15643	8516	1	8533	11612	15643	8516
Λ/Γ	737	869	948	1027	40	29480	34760	37920	41080
Λ/Κ	12501	13906	15613	70860	1	12501	13906	15613	70860
Επιβάτες	388803	483972	481038	512211					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2006	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	167624	219836	235674	297606	21,54%	43,11%	45,42%	48,99%	41,90%
Κατηγ. II	221179	264137	245365	214605	-0,07%				
Λόγος I / II	0,757866	0,8323	0,9605	1,3868					

Σχετικά με την κατηγοριοποίηση των επιβατών παρατηρούμε ότι και από Χανιά το 42-49% ταξιδεύει με κάποιο όχημα.

Β. Προς Σούδα

Αντίστοιχα για τις εκφορτώσεις προς Σούδα έχουμε :



ΠΡΟΣ	2002	2003	2004	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	51438	71559	72422	77094	2,5	128595	178898	181055	192735
Φ/Γ	9104	11602	14314	8727	1	9104	11602	14314	8727
Λ/Γ	1527	936	961	998	40	61080	37440	38440	39920
Δ/Κ	12675	16716	16259	14252	1	12675	16716	16259	14252
Επιβάτες	402166	517046	520085	542660					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	211454	244656	250068	255634	6,71%	52,58%	47,32%	48,08%	52,89%
Κατηγ. II	190712	272391	270017	287026	16,09%				
Λόγος I / II	1,108761	0,8982	0,9261	0,8906					

Τα συμπεράσματα στην κίνηση προς Σούδα είναι ίδια με τα αναφερθέντα στο προηγούμενο εδάφιο. Ουσιαστική διαφορά παρατηρούμε μόνο στην κατηγοριοποίηση των επιβατών, όπου βλέπουμε ότι το ποσοστό των ταξιδιωτών προς Πειραιά που συνοδεύει κάποιο όχημα κινείται τα έτη 2003 και 2006 σε υψηλότερο ποσοστό της τάξης του 10% συγκριτικά με την αντίστοιχη διαδρομή από Σούδα.

Δρομολόγια και πλοία

Τα τελευταία χρόνια τα δρομολόγια που εξυπηρετήσαν τα Χανιά μέσω της γραμμής Πειραιά – Κρήτης είναι :

- Πειραιάς - Σούδα Χανίων

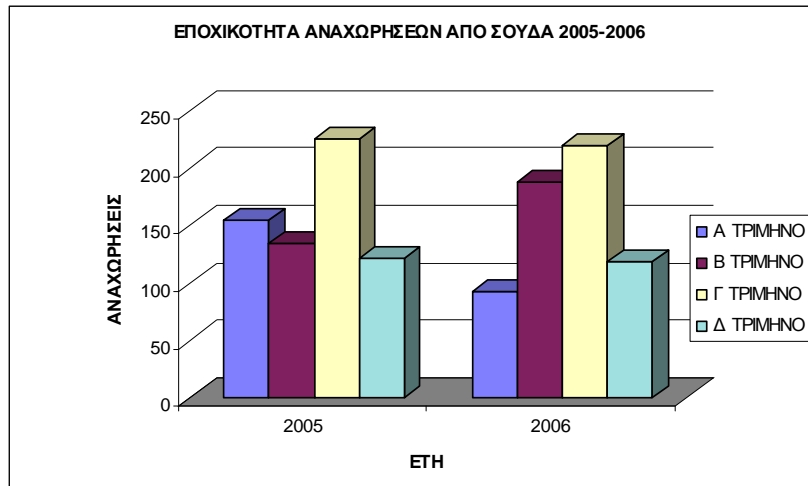
Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά εκτός του BLUE STAR 2 που απεσύρθη από την γραμμή το 2005 :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
A.N.E.K LINES	ΛΙΣΣΟΣ
	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
	ΛΑΤΩ
H.F.D	HIGHSPEED 4
BLUE STAR FERRIES	BLUE STAR 2

Από το 2006 έως σήμερα προστέθηκαν τα ακόλουθα :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
A.N.E.K LINES	ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Ν.Ε	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ(Φ/Γ-Ο/Γ)
H.S.W	HIGHSPEED 5 ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ ΑΡΙΑΔΝΗ

Επίσης το πλοίο ΠΡΕΒΕΛΗΣ χρησιμοποιείται τα τελευταία χρόνια στα δρομολόγια του Ρέθυμνου.



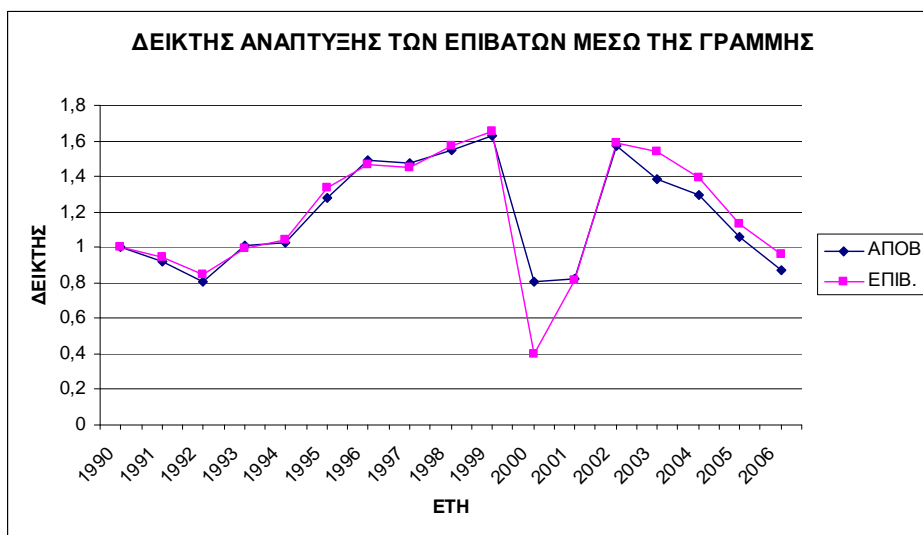
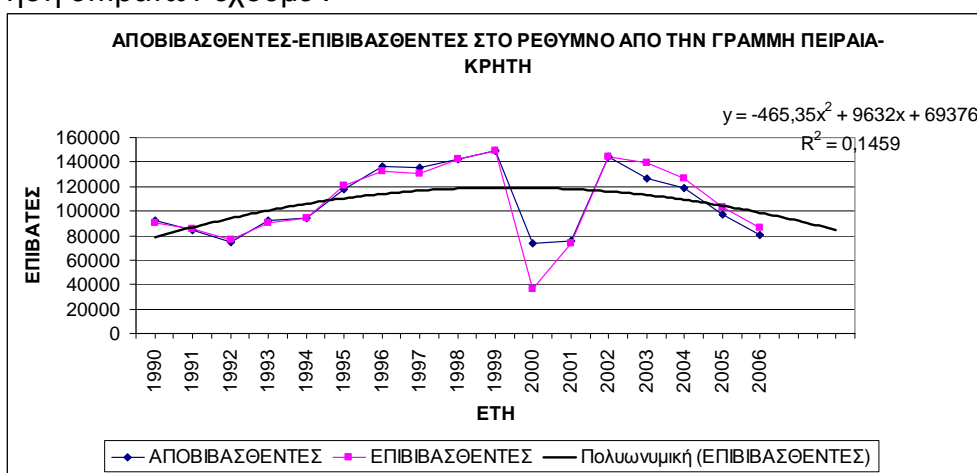
Σχετικά με την εποχικότητα των δρομολογίων, παρατηρούμε ότι το 2006 υπάρχει μείωση κατά το Α τρίμηνο του έτους με παράλληλη αύξηση των αναχωρήσεων στο Β τρίμηνο. Το παραπάνω δεν παρατηρήθηκε στο αντίστοιχο διάγραμμα του Ηρακλείου.

4.3.4 Ρέθυμνο

Το λιμάνι του Ρεθύμνου αποτελεί τον τρίτο προορισμό της γραμμής. Εξαιτίας της θέσης του νομού ανάμεσα στα Χανιά και το Ηράκλειο, δεν υπάρχουν πολλά δρομολόγια με προορισμό το Ρέθυμνο, καθώς η εξυπηρέτηση γίνεται από τα γειτονικά λιμάνια. Η καταγραφή της κίνησης, και τα αντίστοιχα δρομολόγια ξεκινούν από τα τέλη της δεκαετίας του '80. Κύριο δρομολόγιο της γραμμής είναι το Πειραιάς – Ρέθυμνο, το οποίο τα τελευταία χρόνια δεν εκτελείται σε καθημερινή βάση. Πρέπει να σημειώσουμε ότι για κάποια έτη τα στοιχεία της κίνησης μέσω της γραμμής, η Ε.Σ.Υ.Ε τα περιελάμβανε στην κίνηση των λοιπών λιμένων της γραμμής, με αποτέλεσμα να μην γίνεται σαφής διαχωρισμός.

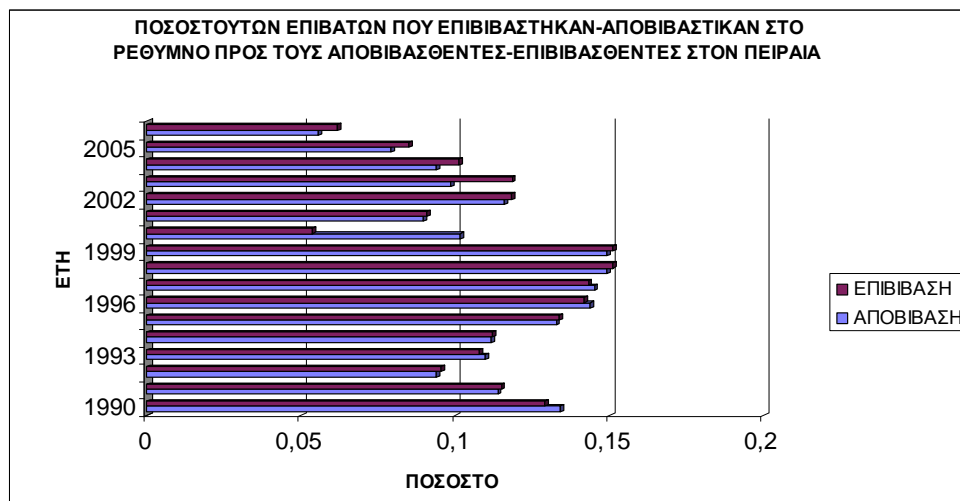
Επιβάτες

Για κίνηση επιβατών έχουμε :



Βλέπουμε ότι η κίνηση των επιβατών ξεκίνησε από τις 100000 περίπου στις αρχές του '90 και φτάνει στις 150000 στα τέλη της δεκαετίας, παρουσιάζει την απότομη πτώση τα έτη 2000-2001, αυξάνει εντυπωσιακά κατά 90% το 2002, κι από εκεί και μετά είναι διαρκώς πτωτική μέχρι το 2006. Το ποσοστό πτώσης αυτήν την περίοδο αγγίζει το 44% οδηγώντας την κίνηση επιβατών σε επίπεδα χαμηλότερα

του έτους 1980. Βασική αιτία της εν λόγω πτώσης των τελευταίων ετών αποτελεί η συρρίκνωση των δρομολογίων από Πειραιά προς το λιμάνι του Ρεθύμνου. Αναφορικά με την κατανομή της κίνησης των επιβατών από το Ρέθυμνο στον Πειραιά έχουμε :

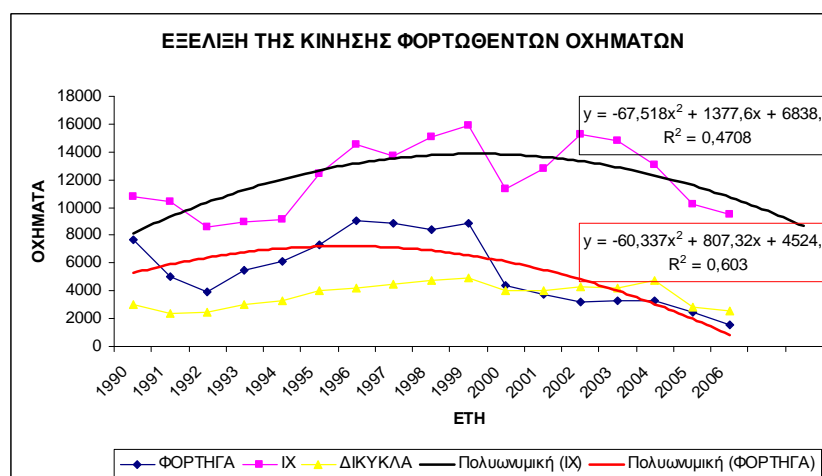


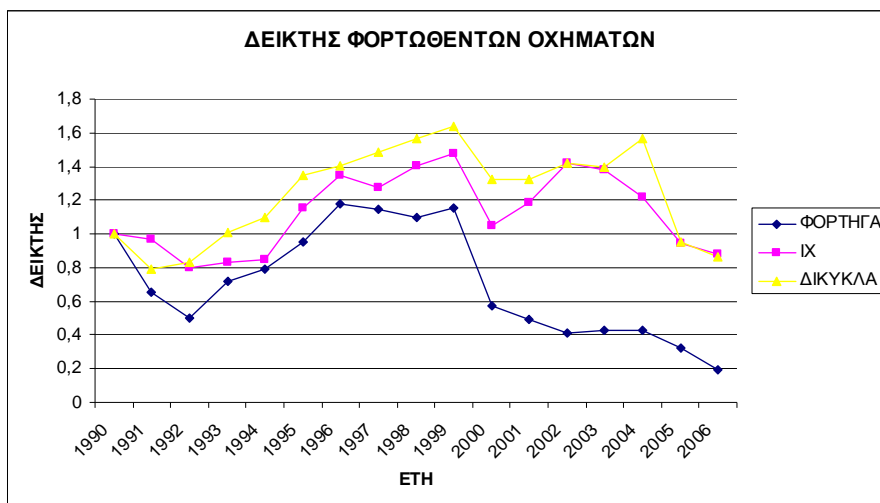
Οι επιβάτες που αποβιβάζονται στον Πειραιά δεν ξεπερνούν σε καμία περίπτωση το 15% της κίνησης της γραμμής, και αντίστροφα για τους επιβιβασθέντες από Πειραιά για Ρέθυμνο, ενώ το 2006 έφτασε μόλις στο 5.5%. Κατά μέσο όρο το ποσοστό τους κινήθηκε στο 11,2% στα έτη μελέτης. Να τονίσουμε ότι και στην περίπτωση του Ρεθύμνου, όπως και της Σούδας, σποραδικά τα προηγούμενα χρόνια υπήρχαν και προσεγγίσεις δρομολογίων σε ενδιάμεσους σταθμούς, αλλά με αμελητέα επίδραση στα παραπάνω αποτελέσματα. Τέλος να αναφέρουμε ότι όλη η κίνηση του λιμένα καλύπτεται μόνο από την υπό μελέτη γραμμή Πειραιά – Κρήτη.

Οχήματα

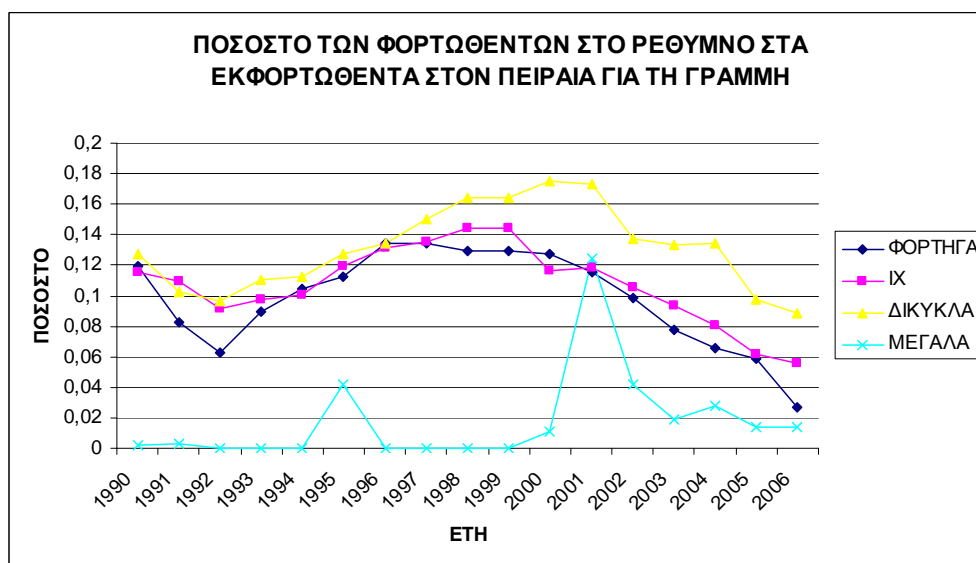
Α. Από Ρέθυμνο

Αντίστοιχα για τα φορτωθέντα οχήματα από το λιμάνι του Ρεθύμνου έχουμε:





Στα φορτηγά η πορεία της κίνησης παρουσιάζει διακυμάνσεις μέχρι το 1999, απ' όπου αρχίζει μια πτωτική πορεία μέχρι το 2006 όπου το επίπεδο της κίνησης βρίσκεται στο 20% του 1990. Η πορεία των δικύκλων είναι σταθερά αυξανόμενη φτάνοντας μέχρι το 2004 και έντονα πτωτική ως το 2006 φτάνοντας στο 86% της κίνησης του έτους αναφοράς. Αντίστοιχη είναι και η εικόνα στα Ι.Χ. Σχετικά με το ποσοστό των προερχόμενων από Ρέθυμνο εκφορτώσεων στον Πειραιά έχουμε :

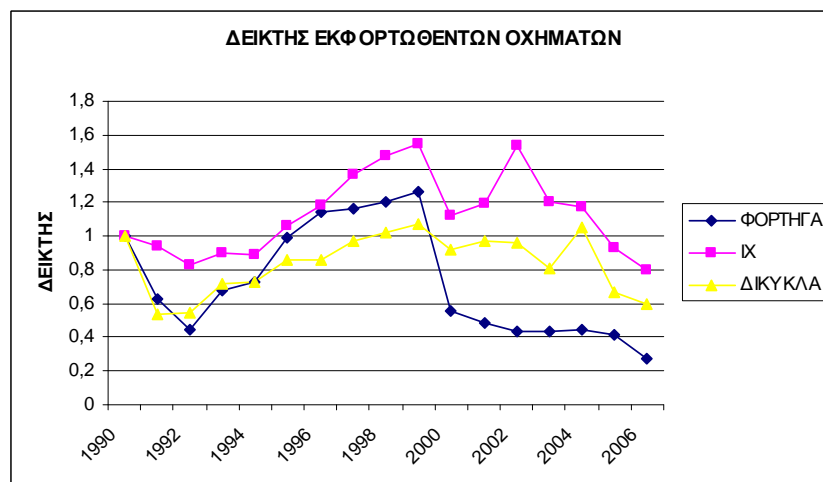


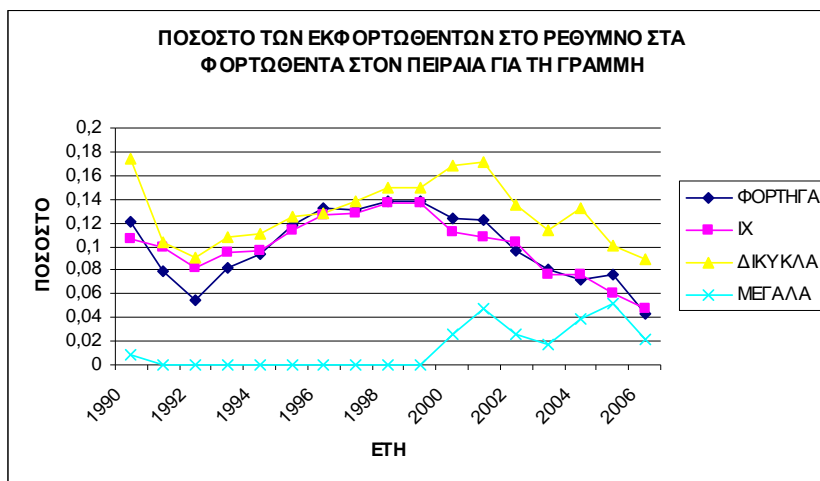
Σταθερά πτωτική πορεία παρατηρείται από το 2000 σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων με προορισμό τον Πειραιά. Ενώ στις αρχές της δεκαετίας το ποσοστό των Ι.Χ και φορτηγών οχημάτων ήταν κοντά στο 12% παρουσιάζοντας μάλιστα αύξηση στο διάστημα από τα μέσα της δεκαετίας, το 2006 παρατηρείται συρρίκνωση μόλις στο 5,5 % για τα ΙΧ και στο 2.6% για τα φορτηγά. Χαρακτηριστικό είναι επίσης και το γεγονός ότι το 2006 το ποσοστό των επιβατών που ταξιδεύει από Ρέθυμνο συνοδεία οχήματος είναι σχεδόν διπλάσιο σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

ΑΠΟ	2002	2003	2004	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	15290	14834	13097	9490	2,5	38225	37085	32743	23725
Φ/Γ	3193	3297	3294	1514	1	3193	3297	3294	1514
Λ/Γ	78	40	65	32	40	3120	1600	2600	1280
Δ/Κ	4280	4222	4733	2599	1	4280	4222	4733	2599
Επιβάτες	143911	139379	126184	86671					
	Σύνολο 2002	Σύνολο 2003	Σύνολο 2004	Σύνολο 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	48818	46204	43370	29118	-14,78%	33,92%	33,15%	34,37%	66,40%
Κατηγ. II	95093	93175	82815	57553	-14,55%				
Λόγος I/ II	0,5134	0,4959	0,5237	0,5059					

Α. Προς Ρέθυμνο

Αντίστοιχα για την κίνηση προς Ρέθυμνο :





Τα συμπεράσματα αναφορικά με την κίνηση είναι ίδια με το προηγούμενο εδάφιο. Εξίσου σημαντικά υψηλό είναι το 2006 και στις αφίξεις το ποσοστό των επιβατών που ταξιδεύουν με όχημα, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, γεγονός που δείχνει ότι τα τελευταία έτη το λιμάνι του Ρέθυμνου χρησιμοποιείται κυρίως από επιβάτες που συνοδεύονται από κάποιο όχημα.

ΠΡΟΣ	2002	2003	2004	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	16784	13143	12823	2171	2,5	41960	32858	32058	5427,5
Φ/Γ	3388	3416	3508	8707	1	3388	3416	3508	8707
Λ/Γ	70	35	90	51	40	2800	1400	3600	2040
Δ/Κ	4336	3646	4749	2703	1	4336	3646	4749	2703
Επιβάτες	144183	127098	118988	80250					
	Σύνολο 2002	Σύνολο 2003	Σύνολο 2004	Σύνολο 2006	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	52484	41320	43915	18878	-24,00%	36,40%	32,51%	36,91%	76,48%
Κατηγ. II	91699	85779	75074	61373	-12,40%				
Λόγος I / II	0,5724	0,4817	0,585	0,3076					

Δρομολόγια και πλοία

Τα τελευταία χρόνια τα δρομολόγια που εξυπηρετήσαν το Ρέθυμνο μέσω της γραμμής Πειραιά – Κρήτης είναι :

- Πειραιάς - Ρέθυμνο
- Πειραιάς –Σίφνος – Θήρα – Ρέθυμνο (παλαιότερα)

Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
A.N.E.K LINES	ΑΠΤΕΡΑ
	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
NEL LINES	ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS

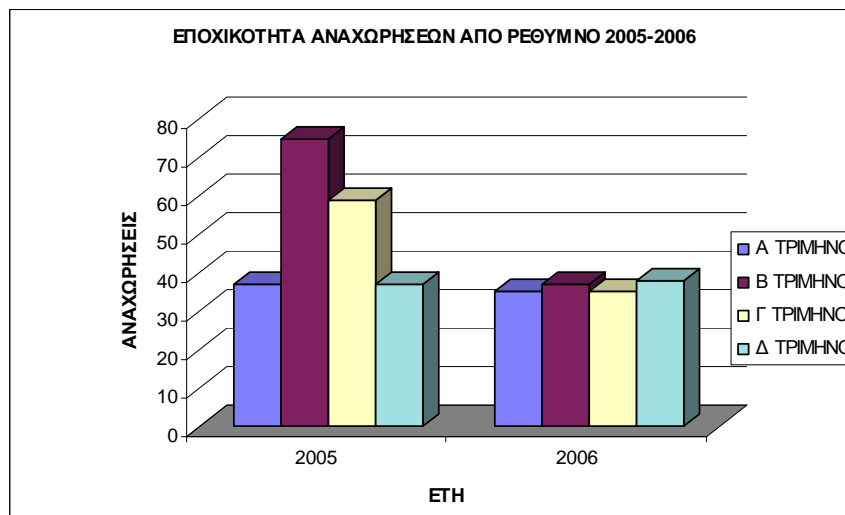
Παλαιότερα :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
P.A.N.E	ΑΡΚΑΔΙ
	ΠΡΕΒΕΛΗ

Μετά την πώληση των πλοίων ΑΠΤΕΡΑ και ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ το 2007 τα πλοία που εξυπηρετούν την γραμμή είναι από τα ακόλουθα :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
A.N.E.K LINES	ΠΡΕΒΕΛΗΣ
NEL LINES	ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ 1

Αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2007 η σύνδεση δεν είναι καθημερινή με Πειραιά. Το πλοίο της A.N.E.K εκτελεί δρομολόγια κάθε δύο ημέρες, ενώ το πλοίο της ΝΕΛ αποσύρθηκε γιατί η παραμονή του κρίθηκε ασύμφορη τους χειμερινούς μήνες. Χαρακτηριστικό είναι το ακόλουθο διάγραμμα με τις αναχωρήσεις από το λιμάνη του Ρεθύμνου τα έτη 2005-2006.



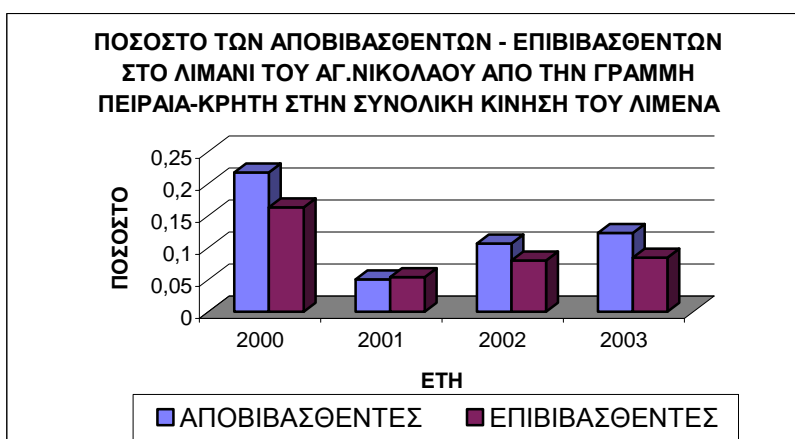
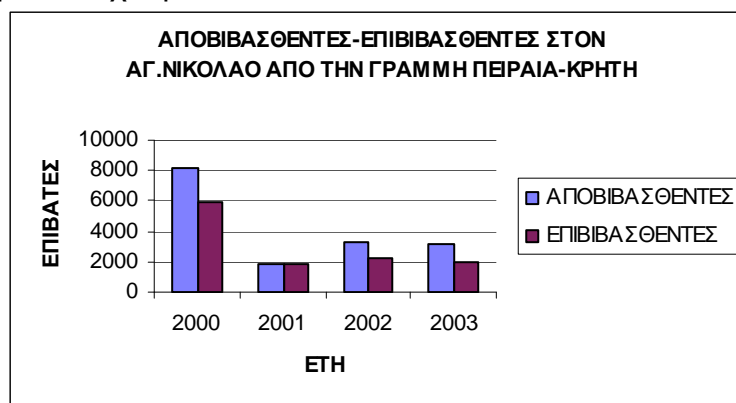
4.3.5 Άγιος Νικόλαος

Ένας εκ των δύο λιμένων που εξυπηρετούν την Ανατολική Κρήτη και τον νομό Λασιθίου είναι το λιμάνι του Αγίου Νικολάου. Η κίνηση στο λιμάνι μέσω των δρομολογίων της γραμμής Πειραιά – Κρήτη είναι πολύ μικρή, και αυτό γιατί τα βασικά δρομολόγια που εξυπηρετούν ολόκληρο των νομό υπάγονται σε άλλη ακτοπλοϊκή γραμμή. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία για την κίνηση του λιμανιού είναι πολύ λίγα, και αυτό εξαιτίας της μικρής διακίνησης που παρουσιάζεται, η Ε.Σ.Υ.Ε κατατάσσει τον Άγιο Νικόλαο μέχρι το 2000 στους λοιπούς λιμένες, χωρίς να είναι εφικτός ο διαχωρισμός. Εν τούτοις παραθέτουμε τα στοιχεία για τον σχηματισμό μιας γενικότερης εικόνας.

Επίσης από το 2004 και μετά τα δρομολόγια μέσω της γραμμής δεν εκτελούνται και η ακτοπλοϊκή σύνδεση του νομού Λασιθίου γίνεται μέσω της γραμμής Πειραιά-Κυκλάδων –Κρήτης – Δωδεκανήσου. Αναφορικά με την κίνηση έχουμε :

Επιβάτες

Για κίνηση επιβατών έχουμε :



Παρατηρούμε ότι το έτος 2000 η κίνηση ήταν σχεδόν 4 φορές περισσότερη από τα 3 επόμενα έτη σε ετήσια βάση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι στους περισσότερους μήνες του 2000 υπήρχαν δρομολόγια από τον Πειραιά για Άγιο Νικόλαο (Πειραιάς – Αγ.Νικόλαος – Σητεία). Από το 2001 και μετά τα δρομολόγια αυτά εκτελούνται μόνο κατά τους θερινούς μήνες, συνήθως από Απρίλιο ως Οκτώβριο, με αποτέλεσμα η εξυπηρέτηση των επιβατών να γίνεται τους

υπόλοιπους μήνες από τα δρομολόγια της γραμμής Πειραιάς – Κρήτη – Δωδεκάνησα.

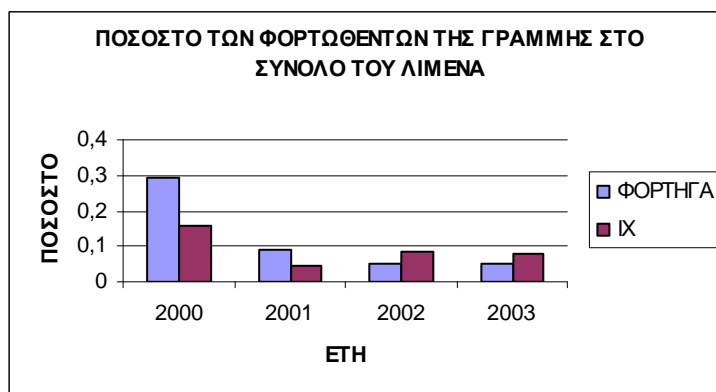
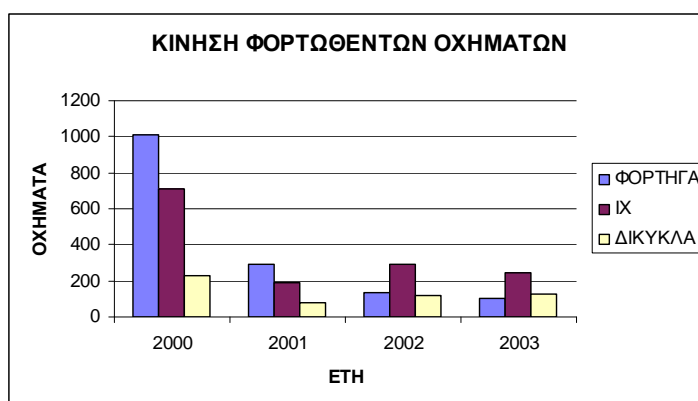
Εν τούτοις όπως φαίνεται κι από τα διαγράμματα η αναφερόμενη γραμμή δεν αποτελεί την βασική γραμμή διακίνησης των επιβατών από και προς τον Αγ. Νικόλαο, αφού ακόμη και για το έτος 2000 οι αποβιβασθέντες – επιβιβασθέντες καταλαμβάνουν μόλις το 20% της συνολικής κίνησης επιβατών στο λιμάνι, ενώ για τα επόμενα έτη μειώνεται ακόμη κινούμενο μεταξύ 5 και 10%.

Επίσης θεωρώντας ότι οι επιβιβάσεις – αποβιβάσεις στον ενδιάμεσο λιμένα προσέγγισης (Μήλος) είναι μηδαμινές, οι επιβιβασθέντες από Αγ.Νικόλαο για Πειραιά είναι μόλις 0,9% για το 2000 και λιγότεροι από 0,2% για τα επόμενα έτη σχετικά με τις αποβιβάσεις της γραμμής στον Πειραιά. Κατά την αντίστροφη πορεία τα ποσοστά είναι κάπως υψηλότερα. Αυτή η υπόθεση δεν είναι εξασφαλισμένη καθώς υπάρχει και ο ενδιάμεσος προορισμός της Μήλου με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτός ο διαχωρισμός της προέλευσης-προορισμού των επιβατών, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες των δρομολογίων όπου η μεταφορά επιβατών μεταξύ των λιμένων των Κυκλάδων και της Κρήτης είναι πιθανά πολύ έντονη. Γι' αυτό και τα σχετικά διαγράμματα με την κίνηση ως προς το λιμάνι του Πειραιά παραλείπονται.

Οχήματα

Α. Από Άγιο Νικόλαο

Για τα οχήματα έχουμε την εξής εικόνα :



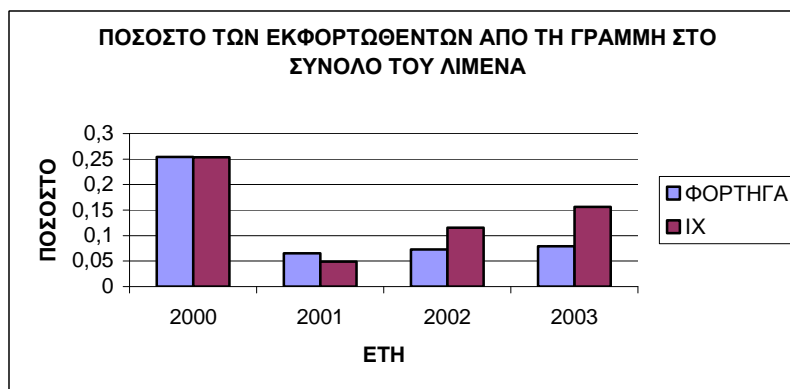
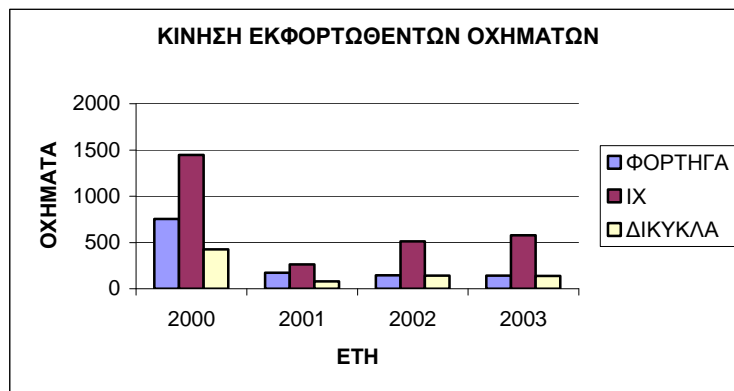
ΑΠΟ	2002	2003	2004	Συντελ.	Συντ. x 2002	Συντ. x 2003	Συντ. x 2004
ΙΧ	187	293	248	2,5	467,5	733	620
Φ/Γ	294	133	105	1	294	133	105
Λ/Γ	0	0	0	40	0	0	0
Δ/Κ	79	116	123	1	79	116	123
Επιβάτες	1851	2295	2038				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. Ι	840,5	982	848	1,59%	45,41%	42,77%	41,61%
Κατηγ. ΙΙ	1010,5	1313,5	1190	10,29%			
Λόγος Ι / ΙΙ	0,8318	0,7472	0,71261				

Κι για τα οχήματα παρατηρούμε ότι το 2000 όπου υπήρχαν περισσότερα δρομολόγια, υπήρχε μεγαλύτερο ποσοστό διακίνησης. Τα φορτηγά που φορτώθηκαν μέσω της γραμμής ήταν κοντά στο 30% της συνολικών φορτώσεων του λιμένα, ενώ τα επόμενα χρόνια περιορίζονται στο 5%. Αντίστοιχη εικόνα έχουμε και στα Ι.Χ. Παρατηρείται επίσης μηδενική είναι κίνηση των λεωφορείων στα έτη μελέτης.

Επίσης βλέπουμε ότι το 41 – 45% των επιβατών προς το λιμάνι, ταξιδεύει συνοδεία οχήματος.

Β. Προς Άγιο Νικόλαο

Η εικόνα είναι ανάλογη με τα προηγούμενα :



ΠΡΟΣ	2001	2002	2003	Συντελ.	Συντ.χ 2001	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003
ΙΧ	263	511	579	2,5	657,5	1278	1447,5
Φ/Γ	174	147	141	1	174	147	141
Δ/Γ	0	0	0	40	0	0	0
Δ/Κ	79	141	137	1	79	141	137
Επιβάτες	1866	3322	3178				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. Ι	910,5	1566	1725,5	41,08%	48,79%	47,13%	54,30%
Κατηγ. ΙΙ	955,5	1756,5	1452,5	33,26%			
Λόγος Ι / ΙΙ	0,9529	0,8913	1,188				

Στις μετακινήσεις από Πειραιά προς Άγιο Νικόλαο παρατηρούμε ότι η κίνηση των ΙΧ και φορτηγών είναι μεγαλύτερη από το αντίστροφο δρομολόγιο φτάνοντας στα ΙΧ μέχρι και το 15% το 2003 του συνόλου εκφορτώσεων. Αντίστοιχα και στην κίνηση επιβατών παρατηρείται μεγαλύτερη προτίμηση της γραμμής κατά την μετάβαση από Πειραιά τα τελευταία 2 χρόνια.

Ακόμη παρατηρούμε ότι οι εν λόγω επιβάτες από Πειραιά μετακινούνται συνοδεία οχήματος σε αρκετά μεγαλύτερο ποσοστό από το αντίστροφο δρομολόγιο, που φτάνει το 49 – 54% του συνόλου.

Δρομολόγια και πλοία

Τα έτη μελέτης τα δρομολόγια που εξυπηρετήσαν τον Άγιο Νικόλαο μέσω της γραμμής Πειραιά – Κρήτης μέχρι το 2003 είναι :

- Πειραιάς - Μήλος – Άγιος Νικόλαος – Σητεία
- Πειραιάς – Άγιος Νικόλαος

Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά ήταν :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
Λ.Α.Ν.Ε	Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ
	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.

Από το 2004 και μετά η κίνηση καταγράφεται στον προαναφερθέντα λιμένα μέσω της γραμμής Πειραιάς – Κρήτη δεν καταγράφεται στα στοιχεία, λόγω αλλαγής δρομολογίων και προσέγγιση στα Δωδεκάνησα.

4.3.6 Σητεία

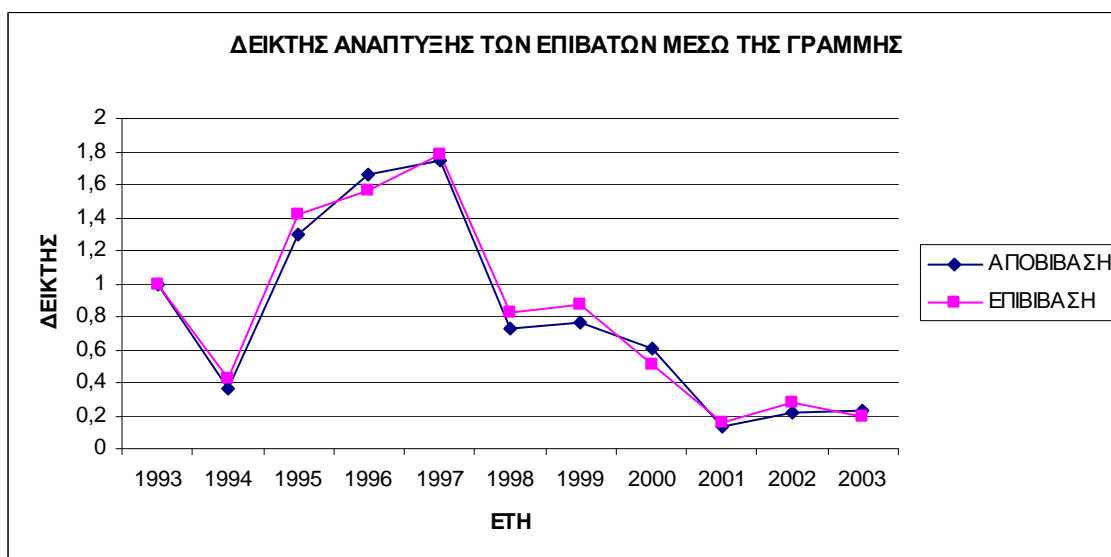
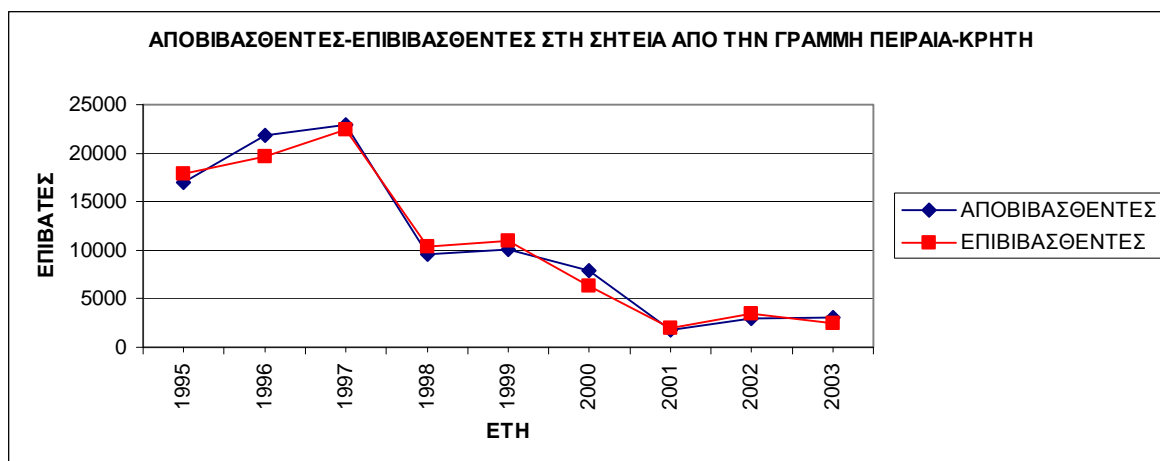
Η Σητεία αποτελεί τον δεύτερο λιμένα του νομού Λασιθίου, στο ανατολικότερο άκρο της νήσου. Παρά την απομακρυσμένη θέση της περιοχής η ακτοπλοϊκή κίνηση είναι μεγαλύτερη απ του Αγ. Νικολάου. Το βασικό δρομολόγιο της γραμμής που εξυπηρετεί το λιμάνι είναι Πειραιάς – Αγ. Νικόλαος – Σητεία.

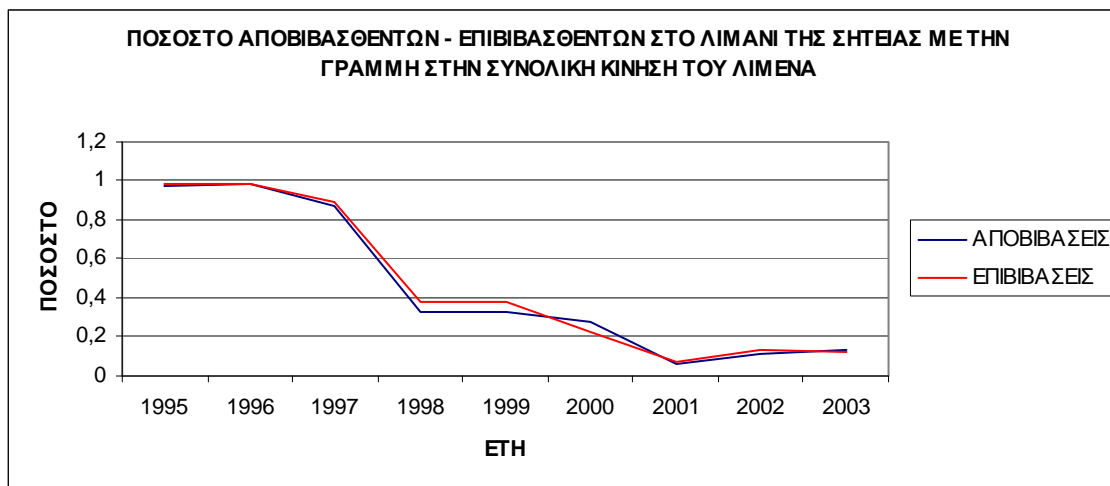
Όπως και στον Αγ. Νικόλαο η βασική ακτοπλοϊκή γραμμή από πλευράς διακίνησης δεν είναι η εξεταζόμενη, αλλά εκείνη που περιλαμβάνει και τα Δωδεκάνησα ως προορισμό.

Αναφορικά με τα συλλεγόμενα στοιχεία, για τους επιβάτες αφορούν τα έτη 1995 – 2003, ενώ για τα τροχοφόρα από το 2000-2003. Κι η Σητεία τις περισσότερες χρονιές καταγραφής περιλαμβάνεται από την Ε.Σ.Υ.Ε στους λοιπούς λιμένες, ενώ ισχύουν οι προαναφερθείσες αλλαγές στα δρομολόγια και στις γραμμές για τον Άγιο Νικόλαο.

Επιβάτες

Για την κίνηση των επιβατών στα έτη μελέτης :

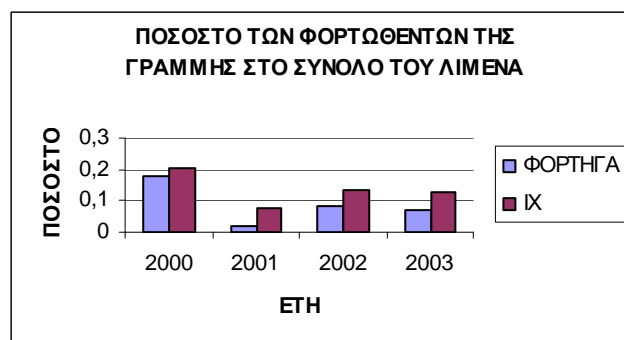
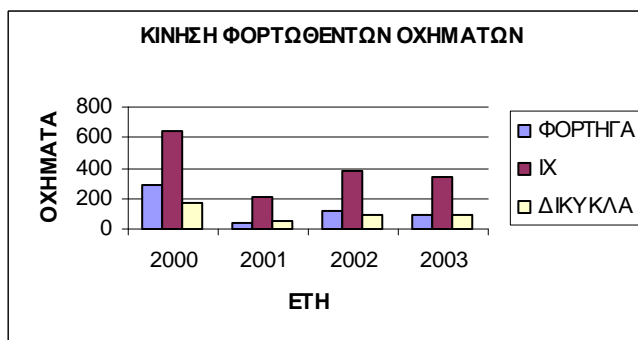




Αναφορικά με τους επιβάτες παρατηρούμε ότι μέχρι το έτος 1997 η κίνηση ήταν σε πολύ υψηλότερα επίπεδα απ' ό τι τα τελευταία χρόνια, ξεπερνώντας τις 20000. Από το 1998 άρχισε σταδιακά να ελαττώνεται, για να φτάσει τα τρία τελευταία χρόνια κοντά στο 20% της αρχικής, δηλαδή στα επίπεδα του Αγίου Νικολάου. Βασική αιτία είναι κι εδώ η ελάττωση των δρομολογίων, μιας και είναι το ίδιο που εξυπηρετεί και το λιμάνι του Αγίου Νικολάου, καθώς και η εξυπηρέτηση μέσω άλλης ακτοπλοϊκής γραμμής. Η διακίνηση των επιβατών μέσω της γραμμής τα τελευταία χρόνια είναι στο 7 – 13% της συνολικής του λιμένα.

Οχήματα²

Α. Από Σητεία

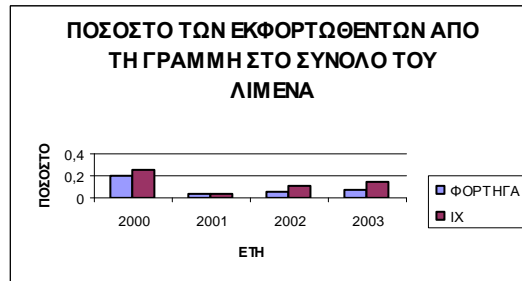
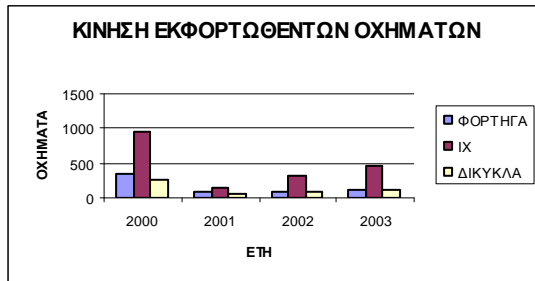


² Τα στοιχεία που έχουν εκδοθεί αφορούν μόνο τα έτη 2000-2003 στα οχήματα.

Παρατηρούμε ότι τα φορτωθέντα οχήματα από Σητεία μέσω της γραμμής είναι αρκετά λιγότερα σε σχέση με τον Αγ.Νικόλαο, με εξαίρεση τα ΙΧ που είναι τα τελευταία χρόνια σχεδόν διπλάσια. Το ποσοστό τους σε σχέση με το σύνολο του λιμένα είναι μεγαλύτερο από το αντίστοιχο στον Αγ.Νικόλαο, κινούμενο στο 12-20% του συνόλου, ενώ και στα φορτηγά, συγκριτικά με τα αντίστοιχα ποσοστά είναι ελαφρώς μεγαλύτερα κινούμενα στο 7-16%. Αυτό δείχνει ότι ακτοπλοϊκή διακίνηση των οχημάτων μέσω της γραμμής Πειραιά-Κρήτη εξυπηρετεί περισσότερο το λιμάνι της Σητείας παρά του Άγιου Νικόλαου.

ΑΠΟ	2002	2003	2004	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004
ΙΧ	204	384	345	2,5	510	960	862,5
Φ/Γ	34	121	91	1	34	121	91
Λ/Γ	0	0	0	40	0	0	0
Δ/Κ	51	97	89	1	51	97	89
Επιβάτες	1933	3500	2458				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. Ι	595	1178	1042,5	43,24%	30,78%	33,66%	42,41%
Κατηγ. ΙΙ	1338	2322	1415,5	17,25%			
Λόγος Ι / ΙΙ	0,4447	0,5073	0,73649				

Β. Προς Σητεία



ΠΡΟΣ	2001	2002	2003	Συντελ.	Συντ.χ 2001	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003
ΙΧ	151	324	467	2,5	377,5	810	1167,5
Φ/Γ	81	96	108	1	81	96	108
Λ/Γ	0	0	0	40	0	0	0
Δ/Κ	49	88	115	1	49	88	115
Επιβάτες	1805	2937	3041				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. Ι	507,5	994	1390,5	67,88%	28,12%	33,84%	45,73%
Κατηγ. ΙΙ	1297,5	1943	1650,5	17,35%			
Λόγος Ι / ΙΙ	0,3911	0,5116	0,8425				

Αντίστοιχα με τα προηγούμενα είναι τα συμπεράσματα για την κίνηση οχημάτων προς Σητεία.

Δρομολόγια και πλοία

Όπως και στην περίπτωση του λιμανιού του Αγίου Νικολάου, τα δρομολόγια που εξυπηρετήσαν την Σητεία μέσω της γραμμής Πειραιά – Κρήτης είναι :

- Πειραιάς - Μήλος – Άγιος Νικόλαος – Σητεία

Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά ήταν:

<i>Εταιρία</i>	<i>Όνομα πλοίου</i>
<i>Λ.Α.Ν.Ε</i>	<i>Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ</i>
	<i>ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.</i>

4.3.7 Λοιποί λιμένες

Τα δρομολόγια της γραμμής Πειραιά – Κρήτη, σε αρκετά από τα έτη της περιόδου μελέτης, προσεγγίζουν εκτός από τα λιμάνια της Κρήτης και ενδιάμεσους προορισμούς με κάποια εβδομαδιαία συχνότητα.

Η κίνηση σε αυτά τα λιμάνια καταγράφεται στα συλλεγόμενα στοιχεία της ΕΣΥΕ συγκεντρωτικά ως κίνηση λοιπών λιμένων, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολος ο επί μέρους διαχωρισμός τους. Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενα εδάφια κατέστη δυνατόν τουλάχιστον στους προορισμούς της Κρήτης δηλαδή Ρέθυμνο, Άγιο Νικόλαο, Σητεία.

Στην παρούσα παράγραφο παρουσιάζονται όσα στοιχεία σχετικά με αυτά τα λιμάνια ήταν δυνατόν να διαχωριστούν και να αξιολογηθούν.

4.3.7.1 Μήλος

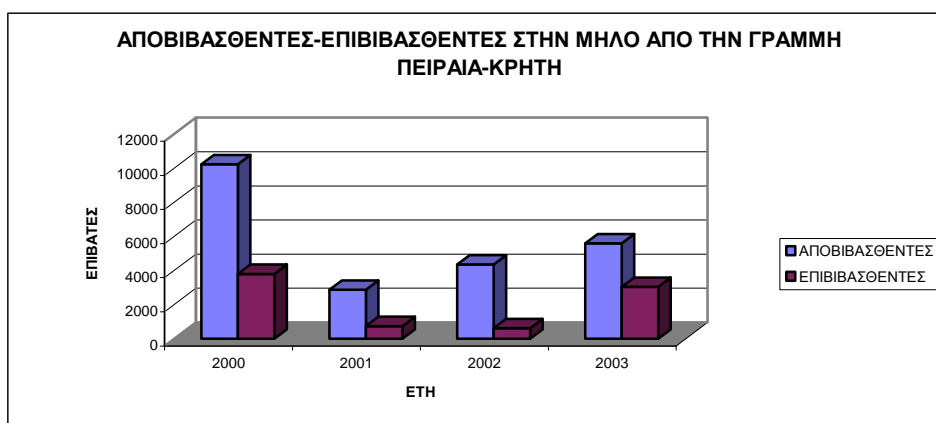
Τα δρομολόγια της γραμμής που προσεγγίζουν το λιμάνι της Μήλου με κάποια ελάχιστη εβδομαδιαία συχνότητα τα τελευταία χρόνια είναι :

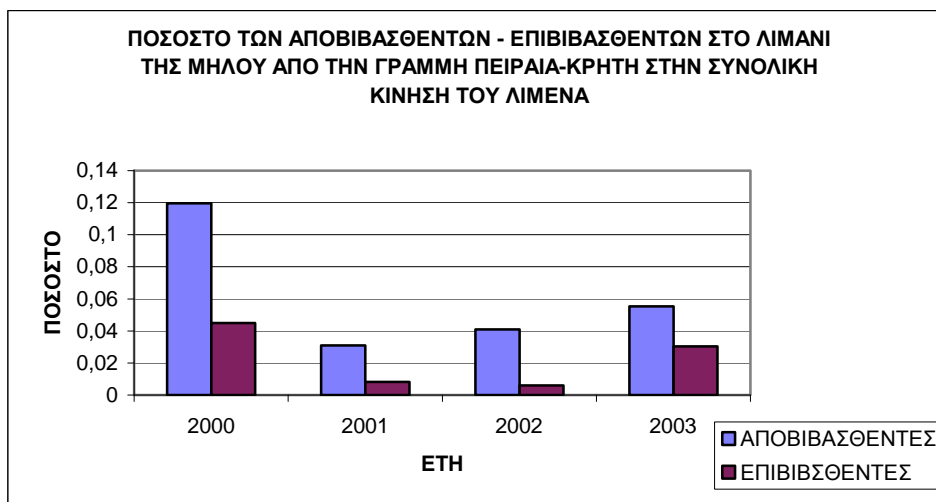
- Πειραιάς – Μήλος – Ηράκλειο
- Πειραιάς – Μήλος – Άγιος Νικόλαος – Σητεία

Ο διαχωρισμός των στοιχείων από πλευράς ΕΣΥΕ ξεκίνησε να γίνεται μόλις τα τελευταία χρόνια με την έκδοση των ηλεκτρονικών στοιχείων κίνησης. Από το 2004 και έπειτα η καταγραφή σταμάτησε, ενώ από την καταγραφή των δρομολογίων φαίνεται ότι η Μήλος σταμάτησε να αποτελεί ενδιάμεσο λιμένα προσέγγισης για την γραμμή Πειραιά-Κρήτη, τουλάχιστον σε τακτική βάση. Με βάση αυτά τα στοιχεία έχουμε :

A. Επιβάτες

Αναφορικά με τους επιβάτες :



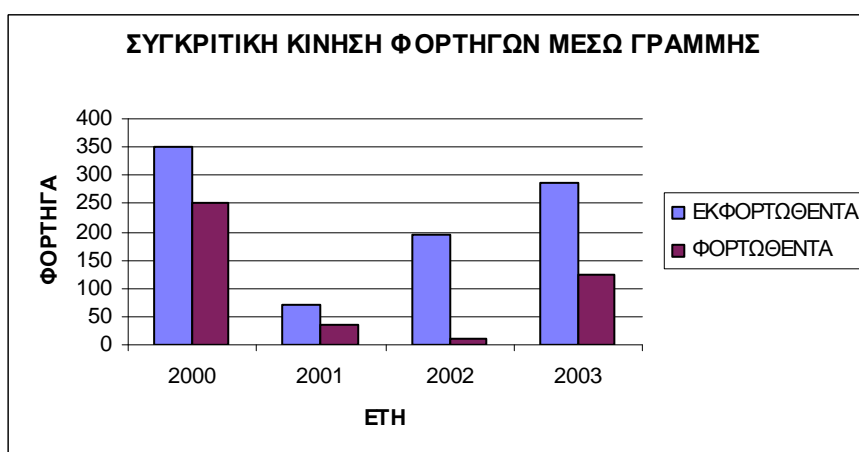


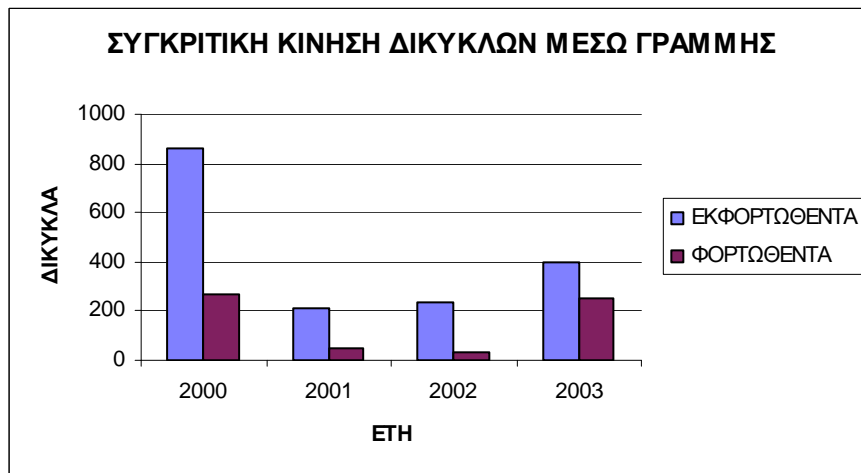
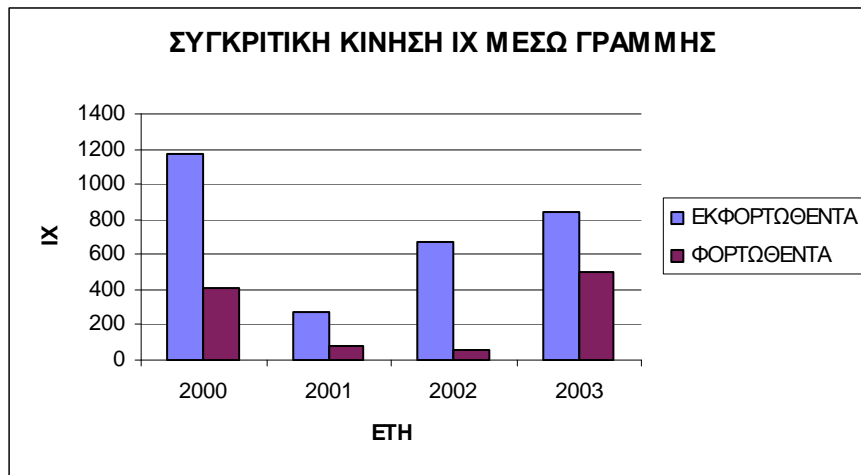
Όπως βλέπουμε στον λιμένα της Μήλου παρατηρούνται πολύ περισσότερες αποβιβάσεις παρά επιβιβάσεις. Αυτό εξηγείται πιθανά από την μετακίνηση ταξιδιωτών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες από το Ηράκλειο τον Αγ. Νικόλαο και τη Σητεία στην Μήλο.

Το παραπάνω επιβεβαιώνεται και από την κίνηση της γραμμής στην συνολική ακτοπλοϊκή κίνηση του λιμανιού, απ όπου βλέπουμε ότι τα ποσοστά των αποβιβάσεων κινούνται από 12% το 2000 στα χαμηλότερα επίπεδα του 3-6% του συνόλου τα επόμενα τρία έτη, σε αντίθεση με τους επιβιβάσεις όπου τα ποσοστά είναι πολύ χαμηλότερα.

B. Οχήματα

Η παραπάνω εικόνα σχετικά με την κίνηση των επιβατών καταγράφεται και στην κίνηση οχημάτων, όπου και πάλι οι εκφορτώσεις υπερέχουν κατά πολύ των φορτώσεων :





4.3.7.2 Υπόλοιπα λιμάνια

Εκτός από την Μήλο, υπάρχουν και άλλα λιμάνια που κατά περιόδους προσεγγίστηκαν από τα δρομολόγια της γραμμής Πειραιά – Κρήτη , και για τα οποία η κίνηση δεν καταγράφεται είτε γιατί είναι πολύ μικρή είτε γιατί η προσέγγιση είναι σποραδική στα προηγούμενα έτη. Τα δρομολόγια είναι τα εξής :

- Πειραιάς – Θήρα – Ηράκλειο
- Πειραιάς – Σίφνος - Ρέθυμνο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 **‘Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά – Κυκλάδων-Κρήτης- Δωδεκανήσου’**

Η κύρια γραμμή Πειραιάς - Κυκλάδες - Κρήτη – Δωδεκάνησα αποτελεί την δεύτερη σε σημασία και μέγεθος ακτοπλοϊκή σύνδεση της Κρήτης με τον Πειραιά και τα συμπλέγματα των υπόλοιπων νησιών. Εξυπηρετεί κατά βάση την ανατολική Κρήτη, δηλαδή τα λιμάνια του Αγίου Νικολάου και της Σητείας, αλλά τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί και δρομολόγια με ενδιάμεσους σταθμούς το Ηράκλειο και το Ρέθυμνο.

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται η παρουσίαση της γραμμής με τρόπο ανάλογο του προηγούμενου κεφαλαίου. Στην πρώτη ενότητα παρουσιάζεται η γραμμή συνολικά σε επίπεδο κίνησης και εξέλιξης σε επιβάτες και οχήματα από το έτος 1980 έως το 2006, γίνεται σύγκριση με την συνολική εικόνα της ακτοπλοΐας και τέλος αναλύεται η εποχικότητα της διακίνησης με την χρήση μαθηματικών μοντέλων καταγραφής.

Στην δεύτερη ενότητα παρουσιάζεται η συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της Κρήτης με τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα σε συνολικό επίπεδο, ενώ στην τρίτη ενότητα αναλύεται η επί μέρους κίνηση στα λιμάνια που εξυπηρετεί η γραμμή. Επίσης γίνεται διάκριση των επιβατών με βάση το μοντέλο της Εταιρίας Ανάπτυξης Ναυτικής Τεχνολογίας.

5.1 Παρουσίαση της κύριας γραμμής Πειραιά –Κυκλάδες- Κρήτη- Δωδεκάνησα

5.1.1 Διακίνηση της γραμμής και σύγκριση με το συνολική της ακτοπλοΐας

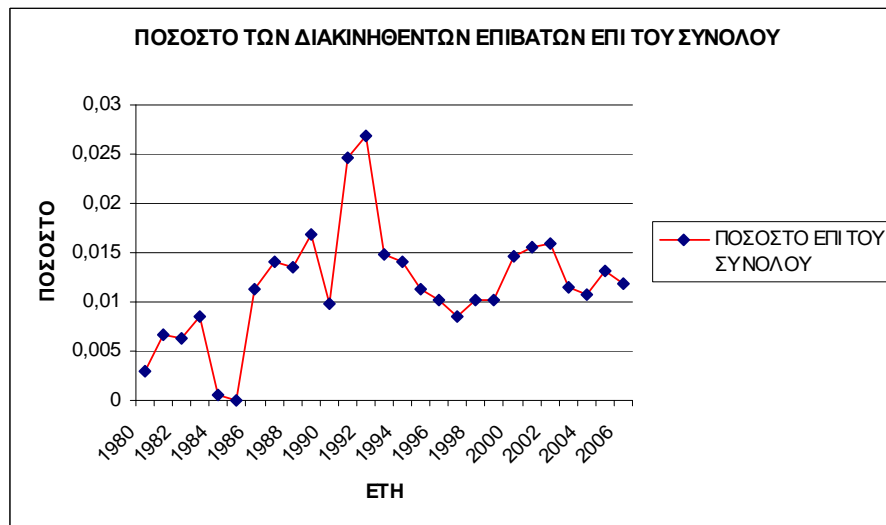
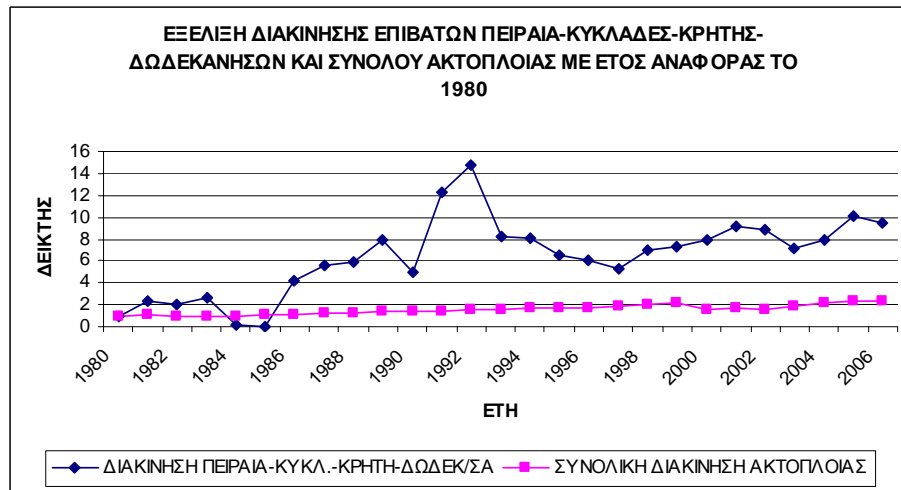
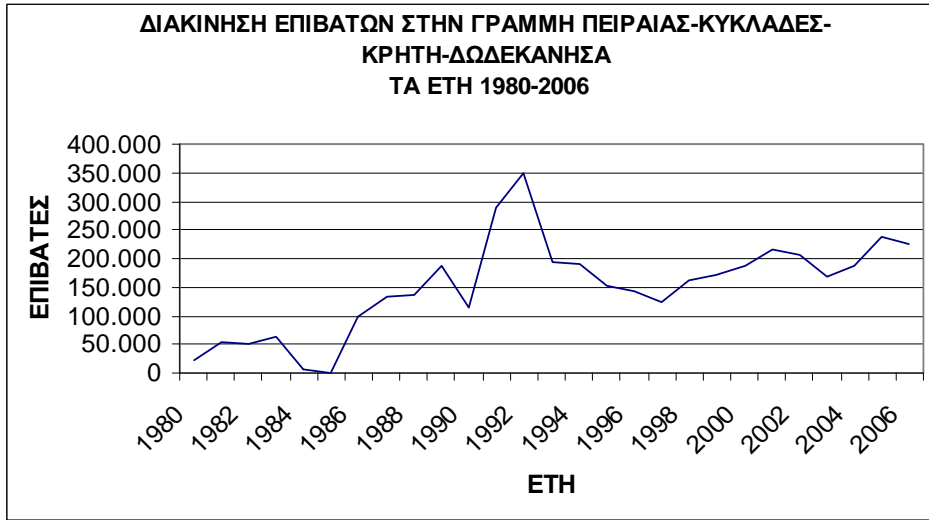
5.1.1.1 Επιβάτες

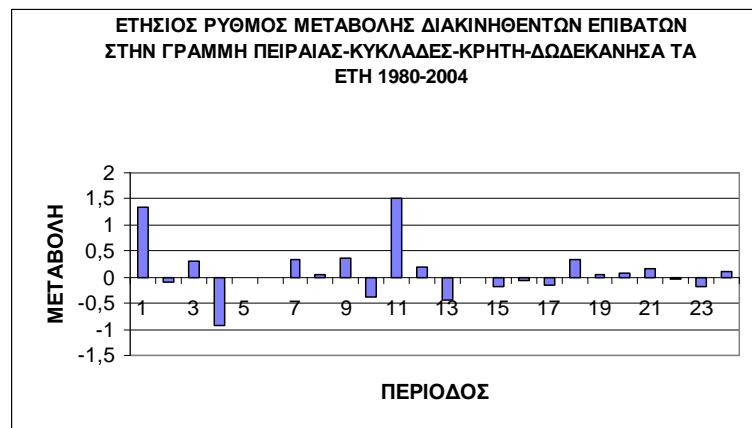
Στο εδάφιο αυτό παρουσιάζεται η συνολική διακίνηση της γραμμής και γίνεται σύγκριση σε σχέση με την συνολική πορεία της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα από το 1980-2006. Η υπό εξέταση ακτοπλοϊκή γραμμή είναι κατά πολύ μικρότερη σε διακίνηση σε σύγκριση με την Πειραιάς - Κρήτη, τόσο στους επιβάτες όσο και στα οχήματα και βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις στην διακίνηση επιβατών στο σύνολο της ακτοπλοΐας. Το παραπάνω είναι αναμενόμενο μιας και η γραμμή δεν εξυπηρετεί την κίνηση προς έναν προορισμό ή ομάδα νησιών, αλλά προς τους τρεις νησιωτικά μεγαλύτερους στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα να χρησιμοποιείται κυρίως για την μεταξύ τους διασύνδεση παρά για την διακίνηση των επιβατών από Πειραιά προς κάποιον από αυτούς.

Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι οι επιβάτες που θέλουν να μετακινηθούν πχ προς Δωδεκάνησα θα προτιμήσουν την βασική γραμμή των Δωδεκανήσων, κι όχι την ενδιάμεση μετάβαση τους από Κυκλάδες και Κρήτη.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται το μερίδιο των διακινηθέντων επιβατών της γραμμής στο σύνολο διαχρονικά από το 1980,

η εξέλιξη των διακινουμένων επιβατών, η κίνηση των επιβατών με δείκτες απ όπου φαίνεται η κατ' έτος μεταβολή τους σε σχέση με το έτος αναφοράς και τέλος η κατά έτος ποσοστιαία μεταβολή :





Από τα παραπάνω διαγράμματα φαίνεται ότι η γραμμή Πειραιάς-Κυκλάδες-Κρήτη-Δωδεκάνησα τα τελευταία χρόνια διακινεί 200000-240000 επιβάτες ετησίως κατέχοντας κατά μέσο όρο το 1,16% στον συνολικό όγκο διακινηθέντων από το 1980, ενώ την διετία (1991-2) το ποσοστό αυτό φαίνεται να εκτινάσσεται στο 2,5%. Τα τελευταία χρόνια κινείται σταθερά κοντά στο 1%. Υπενθυμίζουμε ότι για την Πειραιάς-Κρήτη τα αντίστοιχα μεγέθη ήταν 2,8 εκατομμύρια διακινηθέντες επιβάτες για το 2006 με ποσοστό 15% στο σύνολο.

Η πορεία της διακίνησης στο διάστημα εξέτασης παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις. Ξεκίνησε κοντά στους 50000 επιβάτες στις αρχές τις δεκαετίας του '80, παρουσίασε έντονη αυξητική πορεία μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90 ξεπερνώντας σε κάποια έτη τις 300000, για να κινηθεί και πάλι πτωτικά και να σταθεροποιηθεί κοντά στις 200000 τα τελευταία έτη. Ο μέσος ρυθμός αύξησης από το 1980-2004 είναι 9,7%, ενώ όπως φαίνεται από το αντίστοιχο διάγραμμα δεν παρουσιάζεται η απότομη μεταβολή στην κίνηση μεταξύ των ετών 2000-2001. Μια επίσης άλλη διαφορά σε σχέση με την κύρια γραμμή της Κρήτης είναι ότι η εξεταζόμενη δεν παρουσιάζει τον ίδιο ρυθμό ανάπτυξης με το σύνολο της ακτοπλοΐας αλλά πολύ μεγαλύτερο και εντονότερο. Πιο συγκεκριμένα ενώ η κίνηση σε συνολικό επίπεδο είναι στο 1,84 των επιπέδων του '80, στη γραμμή βρίσκεται στο 9.5.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι σε κάποια έτη της δεκαετίας του '80 πιθανά δεν εκτελέστηκαν δρομολόγια που να συγκαταλέγονται στη γραμμή μιας και τα στοιχεία της κίνησης παρουσιάζονται μηδενικά. (έτη 1984-85)

Οι δρομολογιακές γραμμές που υπάγονται στην γραμμή Πειραιά – Κυκλάδες-Κρήτη-Δωδεκάνησα από το 2001 και μπόρεσαν να καταγραφούν, καθώς και τα πλοία που εκτέλεσαν και εκτελούν δρομολόγια στις γραμμές αυτές με βάση τα στοιχεία του Υ.Ε.Ν είναι :

Δρομολογιακή Γραμμή	Ε/Γ – Ο/Γ
<ul style="list-style-type: none"> ο Πειραιάς – Άγιος Νικόλαος – Σητεία- Κάσος- Κάρπαθος-Χάλκη-Ρόδος ο Πειραιάς – Μήλος- Άγιος Νικόλαος – Σητεία- Κάσος- Κάρπαθος ο Πειραιάς – Μήλος- Άγιος Νικόλαος – Σητεία- Κάσος- Κάρπαθος-Χάλκη-Ρόδος ο Πειραιάς – Μήλος-Θήρα-Ηράκλειο- Άγιος Νικόλαος- Σητεία- Κάσος-Κάρπαθος-Χάλκη-Ρόδος ο Πειραιάς- Μήλος-Θήρα-Ηράκλειο-Σητεία-Κάσος- Κάρπαθος-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδος 	Β.ΚΟΡΝΑΡΟΣ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.

Αναφορικά με τα παραπάνω δρομολόγια παρατηρούμαι σχεδόν εξάλειψη τα τελευταία χρόνια των ενδιάμεσων μικρών λιμένων Κυκλάδων (παραμένει μόνο η Μήλος και η Θήρα) και μικρών νησιών των Δωδεκανήσων που εξυπηρετούσαν ανά τακτά εβδομαδιαία δρομολόγια τα πλοία της γραμμής (παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά), καθώς και συρρίκνωση του αριθμού των εβδομαδιαίων δρομολογίων.

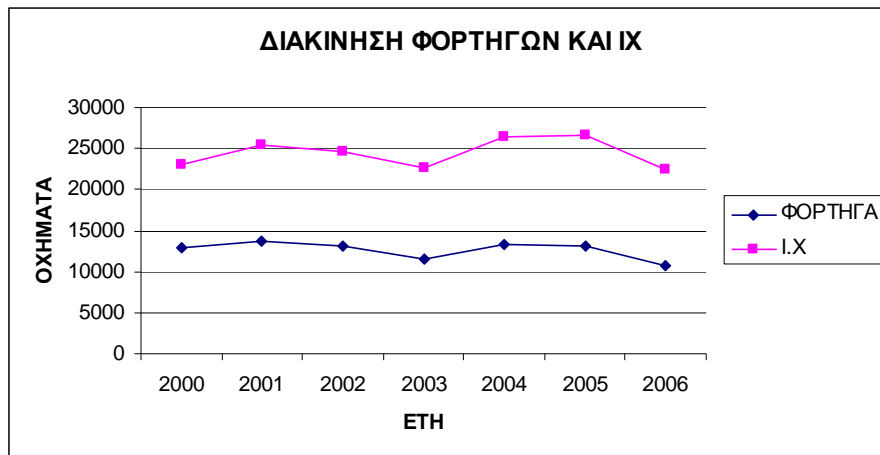
Επίσης τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιήθηκε κι ως προορισμός στην Κρήτη το λιμάνι του Ηρακλείου.

5.1.1.2 Οχήματα

Στον τομέα της διακίνησης των οχημάτων, όπως και στην Πειραιάς – Κρήτη, κατέστη δυνατή η συλλογή συγκεντρωτικών συγκριτικών στοιχείων με την συνολική κίνηση ακτοπλοΐας για την περίοδο 2000-2006, με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι η καταγραφή των οχημάτων για την γραμμή ξεκίνησε να παρουσιάζεται από την Ε.Σ.Υ.Ε από το έτος 2000 και μετά. Για τα προηγούμενα έτη δεν υπάρχουν στοιχεία.





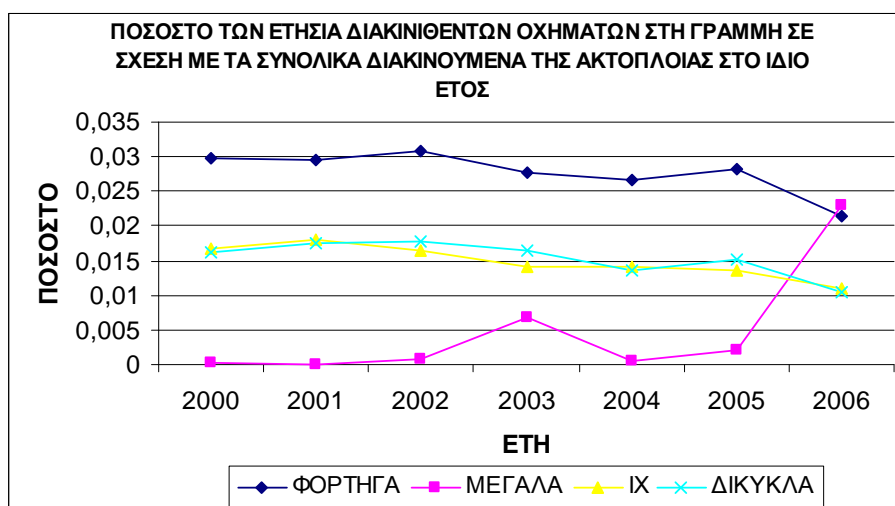
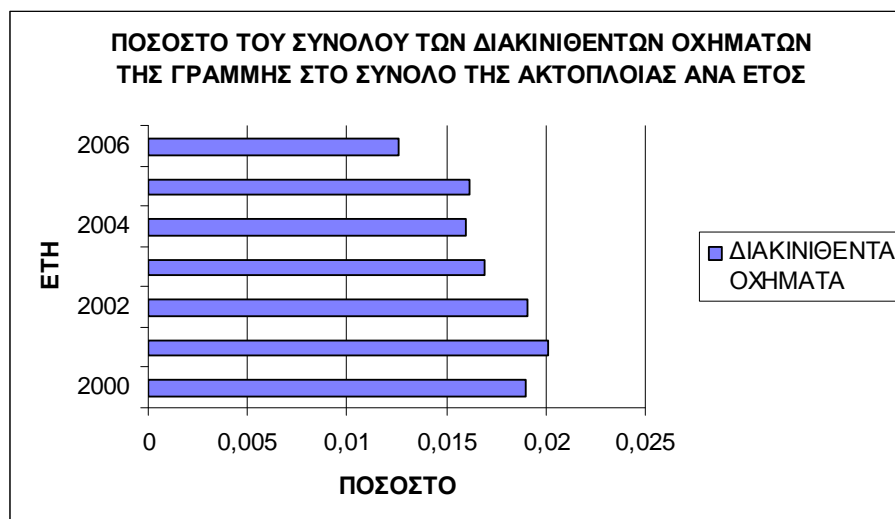
Αναφορικά με τα παραπάνω διαγράμματα παρατηρούμε μια διακύμανση στην συνολική διακίνηση των οχημάτων τα τελευταία χρόνια μεταξύ 40000 και 50000 μεταφερόμενων οχημάτων ετησίως.

Επίσης ίδια μορφή παρουσιάζει και η καμπύλη των ετήσια διακινούμενων Ι.Χ και φορτηγών, με τα Ι.Χ να κινούνται σταθερά μεταξύ 22000-26000 και τα φορτηγά μεταξύ 10000-13000 ετησίως για τα έτη μελέτης.

Ως σημαντικά πτωτική χρονιά στην διακίνηση ήταν το έτος 2003, όπου η κίνηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος είναι μειωμένη κατά 12% στα φορτηγά, 7,8% στα Ι.Χ και 9,4% στα δίκυκλα. Πρέπει να αναφερθεί ότι μείωση παρουσιάζεται για το συγκεκριμένο έτος σε όλες της κατηγορίες διακίνησης σε επίπεδο ακτοπλοΐας.

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι η γραμμή παρουσιάζει ελάχιστη διακίνηση μεγάλων οχημάτων (λεωφορείων), με εξαίρεση το 2006 όπου ο αριθμός των διακινούμενων οχημάτων είναι κατά πολύ υψηλότερος των προηγούμενων ετών.

Ακολουθως παρουσιάζονται τα διαγράμματα σύγκρισης της διακίνησης οχημάτων της γραμμής σε σχέση με το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών :

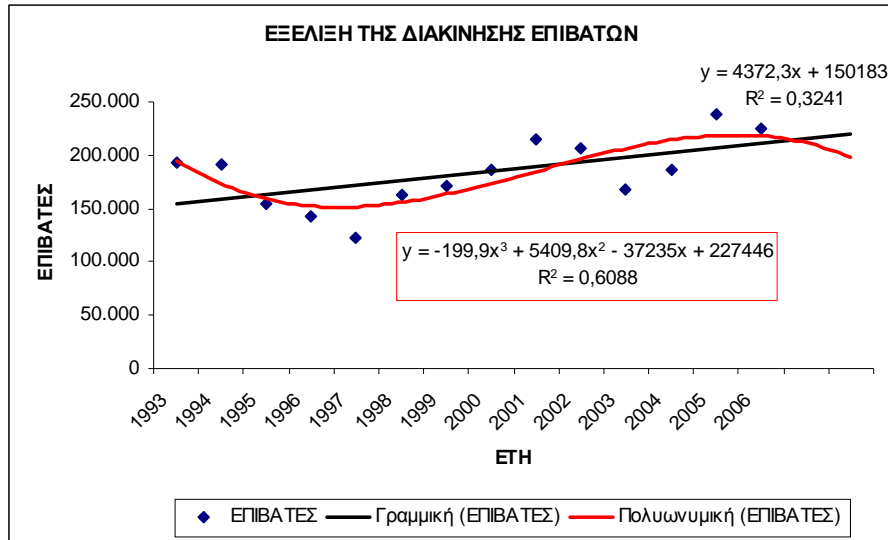


- Όπως φαίνεται από τα παραπάνω, το ποσοστό των ετήσια διακινούμενων οχημάτων μέσω της γραμμής κινείται μεταξύ 1,6 και 2% του συνόλου των ετήσια ακτοπλοϊκά διακινουμένων οχημάτων σε αντίθεση με την Πειραιάς-Κρήτη που κυμαίνεται μεταξύ 14 και 19% για τα ίδια έτη μελέτης. Το παραπάνω ποσοστό φέρνει την γραμμή στην τελευταία θέση διακίνησης οχημάτων.
- Στις επιμέρους κατηγορίες οχημάτων, τα φορτηγά καταλαμβάνουν σχεδόν το 3% του συνόλου των ακτοπλοϊκών μετακινήσεων, τα ΙΧ και τα δίκυκλα το 2%, ενώ στα μεγάλα η κίνηση όπως προαναφέρθηκε είναι κατά βάση μηδενική, με εξαίρεση το 2006 που φτάνει το 2.3%. Όπως γίνεται φανερό κι από το παραπάνω διάγραμμα, το ποσοστό των διακινηθέντων οχημάτων μέσω της παρούσας γραμμής, έχει πτωτική τάση, κάτι που δείχνει ότι δεν ακολουθεί την ανοδική πορεία των τελευταίων χρόνων του συνόλου της ακτοπλοϊκής κίνησης.

5.1.2 Εξέλιξη της διακίνησης της γραμμής

5.1.2.1 Επιβάτες

Η εξέλιξη της διακίνησης των επιβατών παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις στο σύνολο της 26ετίας και για αυτό η τάση δεν μπορεί να προσεγγισθεί ικανοποιητικά από κάποιο μαθηματικό μοντέλο.:



Όπως βλέπουμε ο συντελεστής συσχέτισης ακόμα και με την πολυωνυμική προσέγγιση 3 βαθμού δεν είναι αρκετά υψηλός.

Η γραμμική εξίσωση που εκφράζει την διακίνηση επιβατών και πάλι δεν προσεγγίζει ικανοποιητικά τα δεδομένα και δείχνει να υπερεκτιμά την μελλοντική διακίνηση, σε αντίθεση με την πολυωνυμική που μάλλον την υποεκτιμά.

Η πολυωνυμική προσέγγιση προβλέπει :

$$E_{\text{διακιν.επ.}} = -199.9(x-1992)^3 + 5409.8(x-1992)^2 - 37235(x-1992) + 227446, \\ R^2 = 0,6088.$$

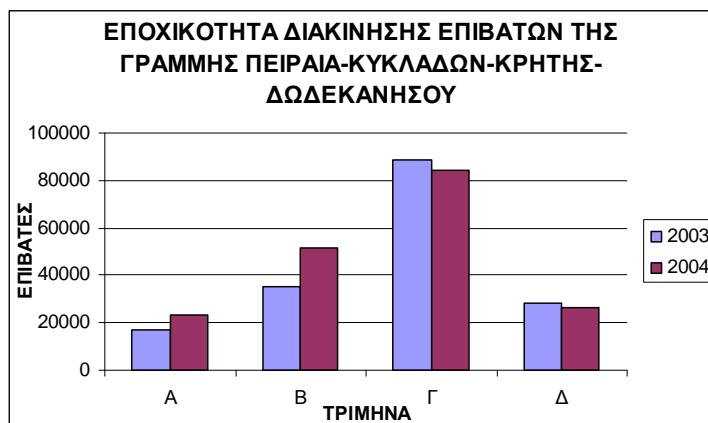
5.1.2.2 Οχήματα

Στα διακινούμενα οχήματα επειδή τα έτη μελέτη είναι λίγα (μόλις 6) δεν είναι δυνατή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

5.1.3 Εποχικότητα της γραμμής

5.1.3.1 Επιβάτες

Κατά αντίστοιχο τρόπο με την προηγούμενη ακτοπλοϊκή γραμμή, η πορεία των διακινηθέντων επιβατών από τρίμηνο σε τρίμηνο ακολουθεί μία ομαλή αύξηση μέχρι το τρίτο τρίμηνο, όπου εμφανίζεται η αιχμή των καλοκαιρινών μηνών, και στη συνέχεια παρουσιάζει μία φυσιολογική μείωση μέχρι το τέλος του έτους όπως φαίνεται από τα στοιχεία των ετών 2003-2004:



Όπως φαίνεται η κίνηση το πρώτο και τελευταίο τρίμηνο του έτους είναι αρκετά χαμηλή, κοντά στους 20000 επιβάτες, αντιπροσωπεύοντας το 10-12% και 14-16% του ετήσιου συνόλου. Το δεύτερο τρίμηνο ξεκινάει η αύξηση με ποσοστό 20-27%, και το καλοκαιρινό τρίμηνο έχουμε την κορύφωση με 45-52%. Αποδεικνύεται κι για αυτήν την γραμμή το φαινόμενο της εποχικότητας, όπως εκφράζεται από με την έντονη χρήση από τους επιβάτες ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Όπως προέκυψε από την επεξεργασία των στοιχείων, το αποτέλεσμα αυτής της έντονης εποχικότητας είναι η διακοπή των δρομολογίων σε πολλούς από τους προορισμούς, ιδιαίτερα των μικρών νήσων, κατά τους χειμερινούς μήνες και η επαναφορά τους κατά τους καλοκαιρινούς.

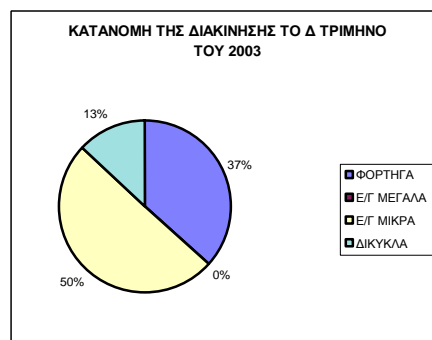
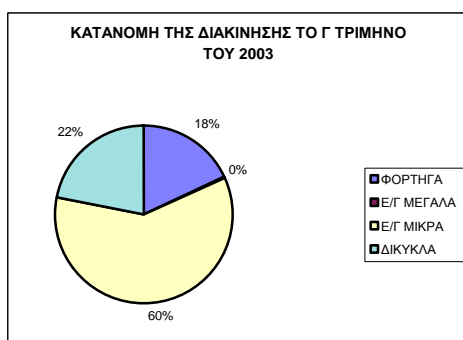
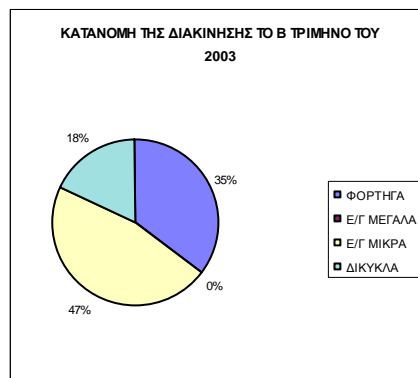
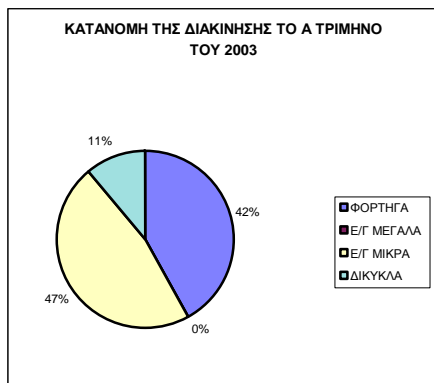
5.1.3.2 Οχήματα

Για την συνολική διακίνηση οχημάτων στη γραμμή έχουμε την εξής εικόνα (2003):



Όπως φαίνεται το Γ τρίμηνο αγγίζει σχεδόν το 43% του συνόλου, και ακολουθεί ποσοστιαία το Β και το Δ τρίμηνο με σχεδόν 15%. Μειωμένο είναι το ποσοστό του Α τριμήνου με μόλις 10%.

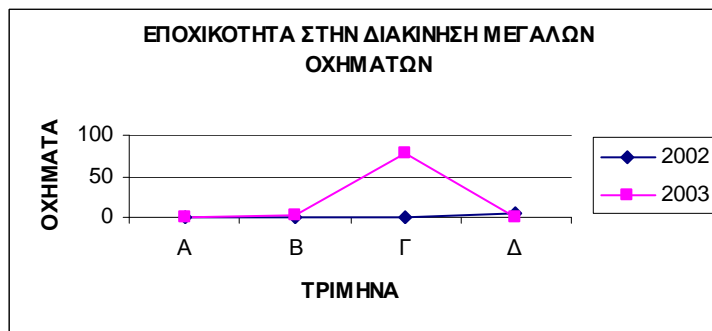
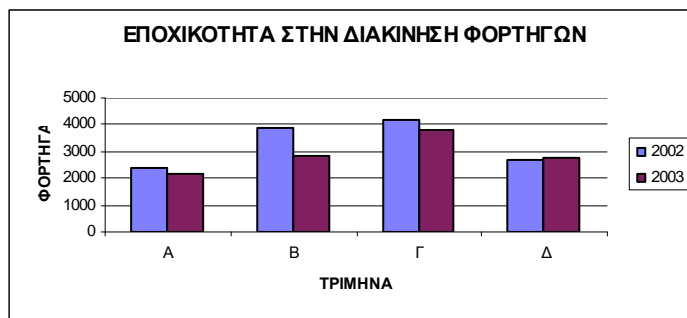
Αναλυτικά τα οχήματα που κινούνται σε κάθε τρίμηνο ανά κατηγορία:



Παρατηρούμε όπως και στην γραμμή Πειραιάς-Κρήτη, ότι σε κάθε τρίμηνο το μεγαλύτερο μερίδιο σε πλήθος οχημάτων καταλαμβάνουν τα ΙΧ., με το ποσοστό τους να κυμαίνεται σταθερά στο 47-60% του πλήθους. Ουσιαστική διαφορά όμως αποτελεί το ποσοστό των διακινηθέντων φορτηγών, όπου είναι εξίσου σημαντικό στην τριμηνιαία κίνηση. Έτσι βλέπουμε ότι για το Α τρίμηνο τα φορτηγά είναι σχεδόν όσα και τα ΙΧ, αφού τα πρώτα έχουν 43% στο σύνολο και τα ΙΧ 47% σε αντίθεση με την Πειραιάς-Κρήτη όπου τα ΙΧ υπερείχαν κατά πολύ σε όλα τα τρίμηνα. Εξάιρεση αποτελούν οι καλοκαιρινοί μήνες, όπου εκεί το ποσοστό των Ι.Χ ανεβαίνει σημαντικά καταλαμβάνοντας το 60%, με παράλληλη μείωση του ποσοστού των φορτηγών, αλλά και αύξηση των δικύκλων κατά 6-7 ποσοστιαίες μονάδες. Άλλη μια ποιοτική διαφορά σε σχέση με την βασική γραμμή είναι ότι η κίνηση των ΙΧ κι δικύκλων ξεκινάει την ανοδική της πορεία από το Β τρίμηνο, και μειώνεται σταδιακά μετά τους καλοκαιρινούς μήνες αρχικά στο Δ και τελικά στο Α τρίμηνο, σε αντίθεση με την απότομη πτώση στα χαμηλά επίπεδα που παρουσιάζεται στην βασική γραμμή.

Ακολουθως αναλυτικά, για κάθε τύπο οχήματος ξεχωριστά, εξετάζεται η ανά τρίμηνα εποχικότητα της διακίνησης του.

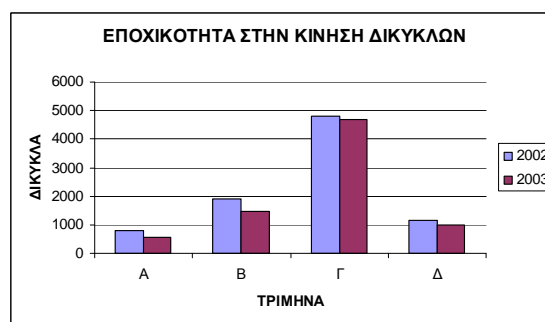
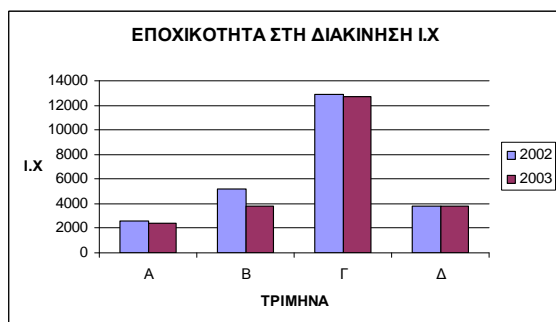
Αναφορικά με την διακίνηση φορτηγών και μεγάλων οχημάτων η εικόνα έχει ως εξής :



Στα φορτηγά παρατηρείται σχεδόν σταθερή ζήτηση όλες τις εποχές του έτους με το Β και Γ τρίμηνο να κατέχουν τα πρωτεία με ποσοστό διακίνησης 24-29% και 31-33% επί του συνόλου αντίστοιχα, ενώ και στο Δ η ζήτηση είναι εφάμιλλη με 20-24%. Στο Α τρίμηνο η κίνηση είναι λίγο χαμηλότερα ποσοστιαία κινούμενη στο 18%.

Στα μεγάλα όπως προαναφέρθηκε δεν παρουσιάζεται κίνηση, παρά μόνο μεμονωμένα για το έτος 2003. Και αυτή περιορίστηκε μόνο στο Γ τρίμηνο.

Στα Ι.Χ και στα δίκυκλα έχουμε :



Εδώ η εικόνα είναι εντελώς διαφορετική. Όπως αναμένεται παρουσιάζεται έντονη εποχικότητα στην διακίνησή, αφού στα μεν Ι.Χ στο Γ τρίμηνο η κίνηση ανεβαίνει στα ύψη καταλαμβάνοντας το 52-56% του συνόλου, στα δε δίκυκλα το αντίστοιχο ποσοστό είναι 55-60%. Στο Α και Δ τρίμηνο η κίνηση και στις δύο κατηγορίες κινείται χαμηλά στο 7-15%. Η άνοδος της ζήτησης ξεκινάει από το Β τρίμηνο με ποσοστά 16-21% ενίοτε, επιβεβαιώνοντας και εδώ τον τουριστικό χαρακτήρα της γραμμής.

5.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Πειραιά – Κυκλάδων - Κρήτης - Δωδεκανήσου

Αντίστοιχα, στο δεύτερο μέρος αυτού του κεφαλαίου παρουσιάζεται η κίνηση χωριστά για κάθε λιμάνι της Κρήτης που προσεγγίζεται από την γραμμή. Στα λιμάνια που δεν ανήκουν στην Κρήτη η κίνηση παρουσιάζεται συγκεντρωτικά ανά γεωγραφική περιφέρεια, δηλαδή Κυκλάδες και Δωδεκάνησα, μιας και δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσης εργασίας.

5.2.1 Τα λιμάνια της γραμμής

Τα λιμάνια στα οποία υπήρχε προσέγγιση από τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή από 1980 ως το 2004 είναι τα εξής:

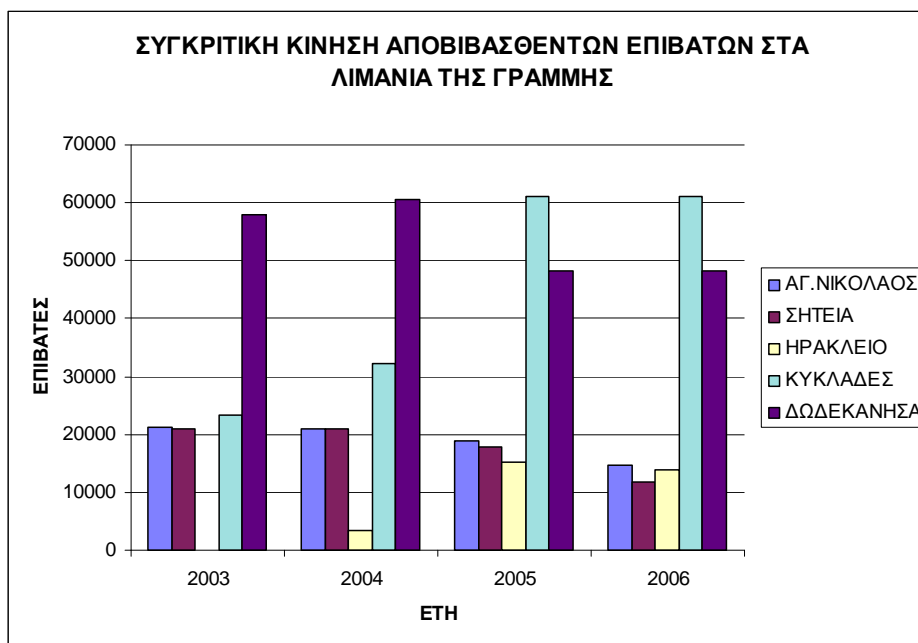
- Πειραιάς (ως λιμάνι αναχώρησης – επιστροφής)
- Φολέγανδρος
- Σίφνος
- Θήρα
- Μήλος
- Πάρος
- Νάξος
- Ίος
- Θήρα
- Σύρος
- Αμοργός
- Άγιος Νικόλαος
- Σητεία
- Ηράκλειο
- Κάσος
- Κάρπαθος
- Διαφανή
- Χάλκη
- Ρόδος
- Αστυπάλαια
- Κάλυμνο
- Κως
- Νίσσηρος
- Σύμη
- Τήλος
- Λοιποί λιμένες (ενίοτε τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε περιλαμβάνουν στην κατηγορία αυτή τα μικρά σε κίνηση από τα παραπάνω λιμάνια. Όπου ήταν δυνατόν τα στοιχεία διαχωρίστηκαν).

Από το έτος 2006 καταγράφονται στους ενδιάμεσους προορισμούς επιπλέον τα λιμάνια της Σχοινούσας, Δονούσας, Ηρακλίας, Κουφονησίων και Ρεθύμνου.

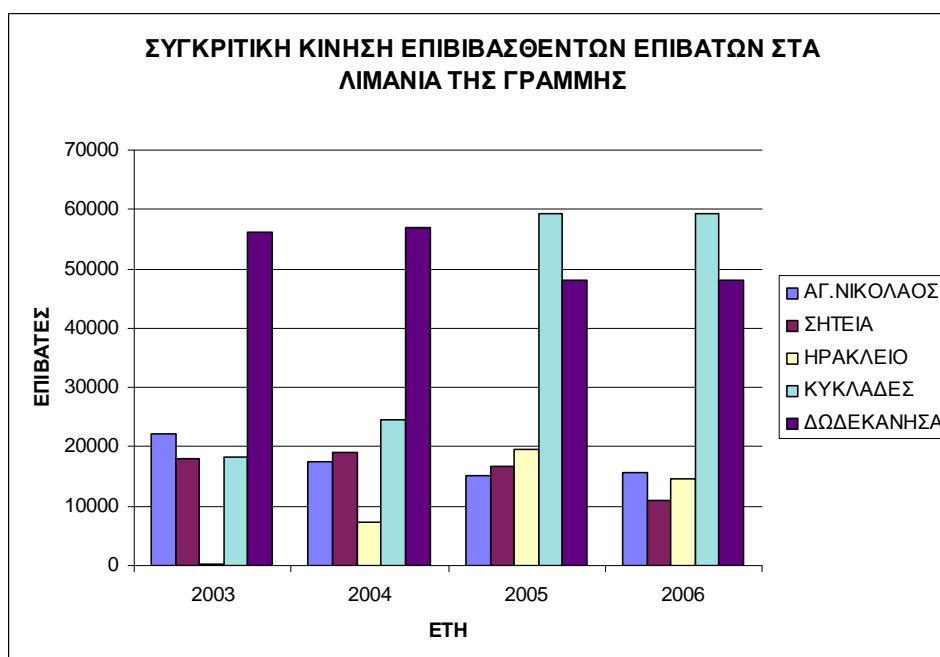
Τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια φαίνονται παρακάτω στην μελέτη για κάθε λιμάνι χωριστά.

5.2.2 λιμένας επιβίβασης – αποβίβασης για τους επιβάτες της γραμμής

Στα γραφήματα που απεικονίζονται, φαίνεται συνολικά σε ετήσια βάση, η προτίμηση των επιβατών που διακινούνται μέσω της γραμμής, ως προς το λιμάνι επιβίβασης και αποβίβασης τους. Η διάκριση γίνεται συγκριτικά για τα λιμάνια της Κρήτης με το σύνολο των επιβατών στα άλλα δύο νησιωτικά συμπλέγματα που εξυπηρετεί η γραμμή, δηλαδή τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα. Δεν παρουσιάζεται το λιμάνι του Πειραιά καθώς αποτελεί τον βασικό λιμένα αναχώρησης της γραμμής.



Αντιστοίχως για τις επιβιβάσεις έχουμε :



Από τα γραφήματα παρατηρούμε ότι από το 2005, το λιμάνι του Αγίου Νικολάου κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό τόσο για τις αποβιβάσεις, όσο κι για τις επιβιβάσεις, ενώ ταυτόχρονα το ποσοστό του λιμανιού της Σητείας συνεχώς μειώνεται. Από το 2004 και μετά το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί ενδιάμεσο προορισμό, χωρίς όμως ιδιαίτερα μεγάλα ποσοστά στην συνολική κίνηση.

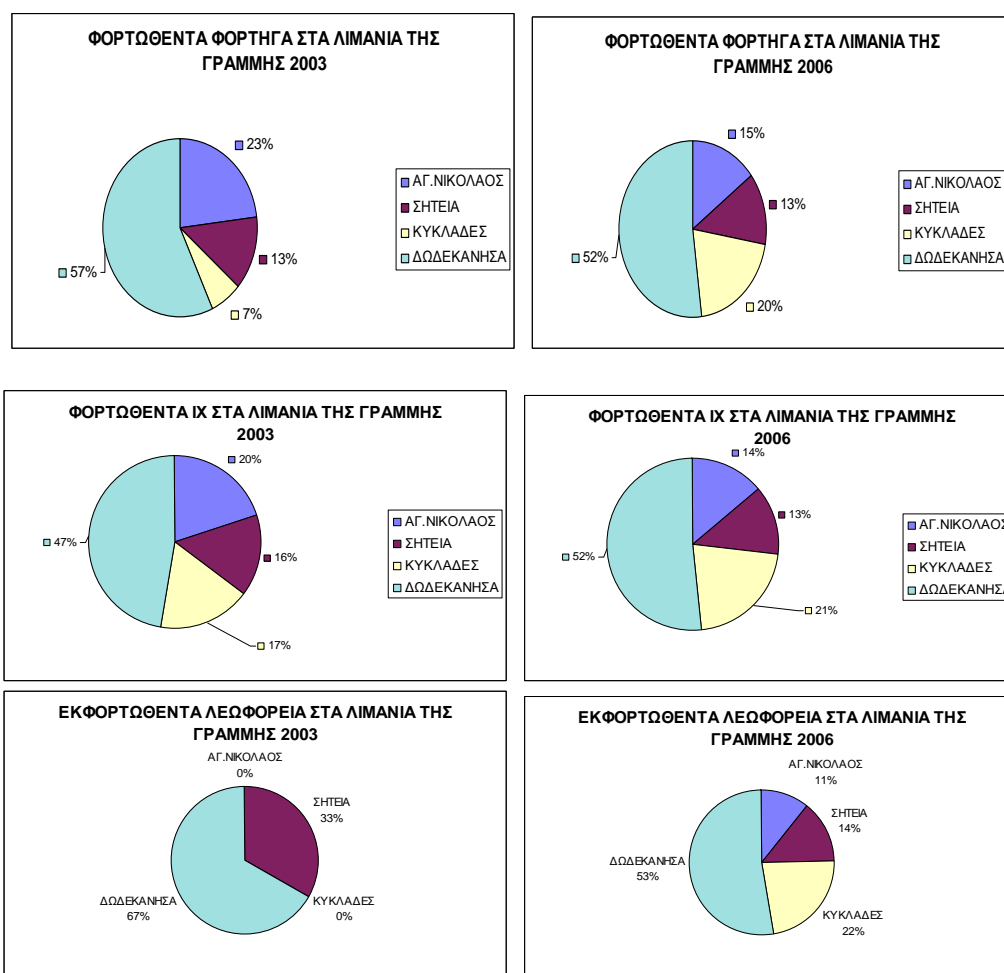
Το μερίδιο των λιμένων της Δωδεκανήσου είναι επίσης αρκετά υψηλό, ενώ στα λιμάνια των Κυκλάδων η κίνηση καταγράφεται αρκετά μικρότερη.

Τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η παραπάνω γραμμή, μέσω των εκτελούμενων δρομολογίων εξυπηρετεί περισσότερο την κίνηση από-προς Κρήτη και Δωδεκάνησα παρά προς τα λιμάνια των Κυκλάδων.

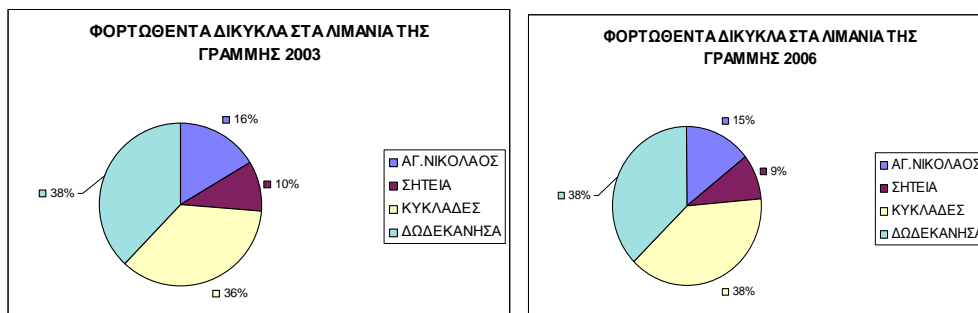
Προφανώς ο διαχωρισμός σχετικά με το εάν οι επιβάτες που επιβιβάζονται-αποβιβάζονται στην Κρήτη και στα Δωδεκάνησα, κατευθύνονται ή προέρχονται από τον Πειραιά, ή αποτελούν μετακινηθέντες μεταξύ των προαναφερθέντων λιμανιών, δεν είναι εφικτός από την μορφή που έχουν τα δοθέντα στοιχεία.

5.2.3 λιμένες φόρτωσης-εκφόρτωσης για τα οχήματα της γραμμής

Για τα οχήματα έχουμε αντίστοιχα ¹ (στοιχεία έτους 2003 και 2006):



¹ Τα διαγράμματα που δεν παρατίθενται , παρουσιάζουν την ίδια εικόνα.



Όπως φαίνεται, στα φορτηγά την πλειοψηφία των φορτώσεων-εκφορτώσεων κατέχουν με διαφορά τα λιμάνια των Δωδεκανήσων (57% στο σύνολο το 2003 και 52% το 2006). Κατά το 2006 παρατηρείται επίσης μεγαλύτερο ποσοστό μετακίνησης για τα λιμάνια των Κυκλάδων.

Τα λιμάνια της Κρήτης αθροιστικά αντιπροσωπεύουν το 36 και 28% αντίστοιχα, καταλαμβάνοντας σημαντικό ποσοστό στις μετακινήσεις αυτής της κατηγορίας οχημάτων. Επίσης οι μετακινήσεις φαίνονται να γίνονται κατά τον ίδιο σχεδόν βαθμό από τα δύο λιμάνια της Κρήτης τα τελευταία χρόνια.

Στο σημείο αυτό πρέπει να υπενθυμίσουμε, ότι τα στοιχεία που εξετάζουμε δεν μας δίνουν την δυνατότητα να διαπιστώσουμε εάν τα φορτηγά που εκφορτώνονται στα Δωδεκάνησα προέρχονται από τον Πειραιά, τις Κυκλάδες, την Κρήτη ή και από εσωτερική μετακίνηση στα λιμάνια των Δωδεκανήσων και αντίστροφα, δεδομένου ότι τα λιμάνια που εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια της γραμμής στα Δωδεκάνησα είναι περισσότερα από ένα.

Στα ΙΧ τα ποσοστά ανάμεσα στην Κρήτη και τα Δωδεκάνησα έχουν μικρότερη διαφορά, αλλά και πάλι τα λιμάνια των Δωδεκανήσων εξυπηρετούνται περισσότερο από τα δρομολόγια της γραμμής.

Τέλος στα δίκυκλα φαίνεται ότι υπάρχει σταθερά μεγαλύτερη ζήτηση στις Κυκλάδες και στα Δωδεκάνησα, μιας και τα ποσοστά των δύο νομών παραμένουν ακριβώς τα ίδια και αμετάβλητα για τα δύο έτη.

Συμπερασματικά αναφέρουμε ότι στις μετακινήσεις των οχημάτων τα λιμάνια της Δωδεκανήσου κατέχουν μεν το μεγαλύτερο μερίδιο, αλλά τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική αύξηση και στις μετακινήσεις από ή προς Κυκλάδες, κάτι που ενδεχομένως οφείλεται στην προσέγγιση περισσότερων λιμένων σε αυτές από τα δρομολόγια της γραμμής.

5.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Πειραιά – Κυκλάδων – Κρήτης - Δωδεκανήσου

Στο τρίτο μέρος αυτού του κεφαλαίου, δίνονται για κάθε λιμάνι χωριστά τα αναλυτικά στοιχεία της κίνησης, καθώς και το μερίδιο που κατέχει η διακίνηση μέσω της γραμμής στην συνολική κίνηση των λιμένων όπως αυτή παρουσιάστηκε στο 3^ο κεφάλαιο.

Επειδή όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, τα επίσημα στοιχεία που εκδίδονται και χρησιμοποιήθηκαν για την μελέτη, δεν κάνουν σαφή διαχωρισμό σε επιβάτες ή οχήματα με βάση την προέλευση και τον προορισμό τους, δεν είναι δυνατή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για κάθε δρομολόγιο-προορισμό ξεχωριστά.

Για την συγκεκριμένη γραμμή τα δρομολόγια δεν είναι μονόδρομα. Δηλαδή οι επιβάτες που αποβιβάζονται στον Άγιο Νικόλαο μπορεί να προέρχονται από τον Πειραιά, τις Κυκλάδες ή τα Δωδεκάνησα χωρίς να είναι δυνατός ο διαχωρισμός τους όπως αυτός επιχειρήθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο για την γραμμή Πειραιάς Κρήτη. Το ίδιο ισχύει και για τα άλλα λιμάνια της γραμμής. Δεδομένου ότι τα λιμάνια των Δωδεκανήσων είναι αρκετά σε αριθμό, με δυνατότητα εσωτερικής μετακίνησης επιβατών και οχημάτων μεταξύ αυτών, το πρόβλημα του διαχωρισμού γίνεται εξαιρετικά πολύπλοκο έως αδύνατο.

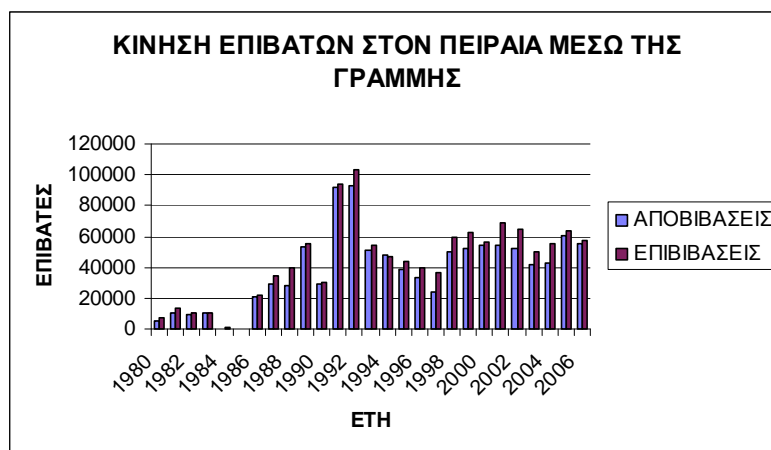
Τέλος ποσοτικοποιείται με την βοήθεια του μοντέλου της Ε.Α.Ν.Τ η επιθυμία των επιβατών να ταξιδέψουν με το δικό τους μεταφορικό μέσο στον κάθε προορισμό.

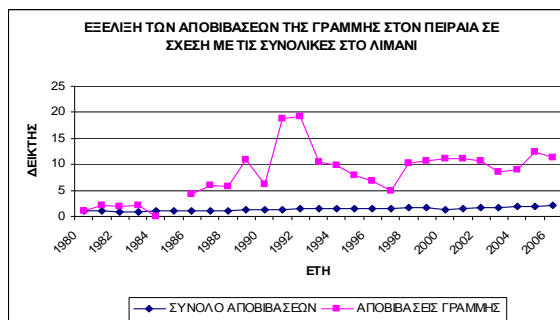
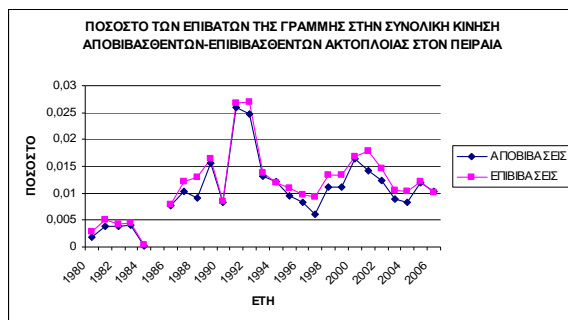
5.3.1 Πειραιάς

Σχετικά με το βασικό λιμάνι αναχώρησης της εξεταζόμενης γραμμής έχουμε τα εξής :

Επιβάτες

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται η πορεία των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας στον Πειραιά, μέσω της εξεταζόμενης γραμμής :





Όπως φαίνεται τα τελευταία χρόνια οι επιβάτες στον Πειραιά από ή προς τους προορισμούς της συγκεκριμένης γραμμής, φτάνουν τους 50-60 χιλιάδες σε ετήσια βάση. Η πορεία από το 1980 παρουσιάζει διακυμάνσεις με έντονες αυξομειώσεις, ενώ σταθεροποιείται από το 1999 και μετά. Τα έτη 1985-86 δεν καταγράφεται κίνηση στην γραμμή.

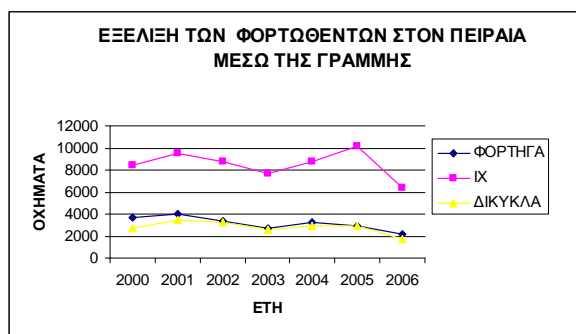
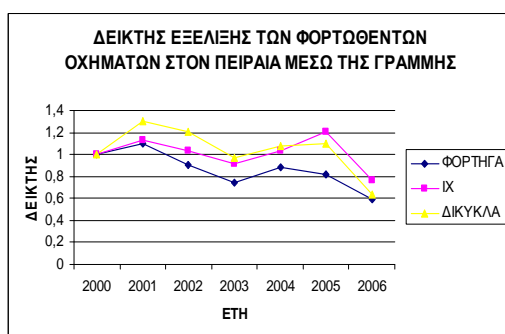
Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το ποσοστό των επιβατών της γραμμής Πειραιά-Κυκλάδες-Κρήτη-Δωδεκάνησα στο σύνολο των επιβατών ακτοπλοΐας (επιβιβασθέντες ή αποβιβασθέντες) στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς στην δεκαετία του '80 κινείται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, από 0,5-1,5%, στην δεκαετία του 1990 παρουσιάζει αυξομειώσεις ξεπερνώντας το 2,5% για κάποιες χρονιές, κι δείχνει να σταθεροποιείται τα τελευταία χρόνια από το 2002 και μετά στο 1-1.2% στο σύνολο της αντίστοιχης κίνησης του λιμένα.

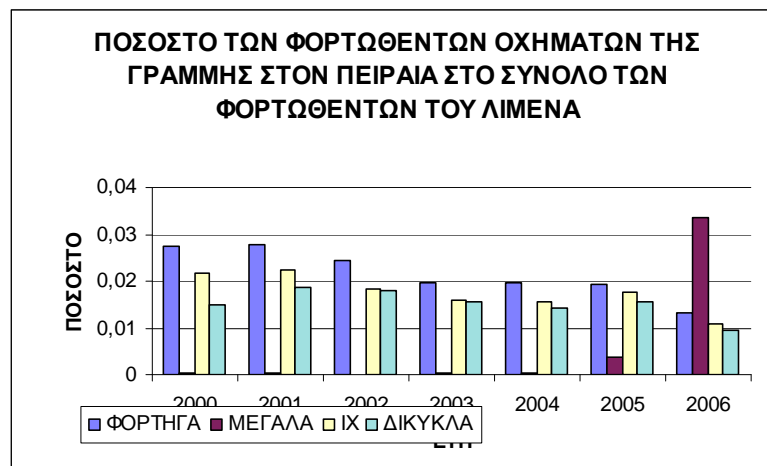
Συγκριτικά με την ανάπτυξη των αποβιβασθέντων επιβατών, βλέπουμε ότι οι προερχόμενοι από τη γραμμή στο λιμάνι του Πειραιά σχεδόν δεκαπλασιάστηκαν, ενώ το λιμάνι στο σύνολο του σχεδόν διπλασίασε την κίνηση του στα έτη μελέτης.

Οχήματα

Α. Από Πειραιά

Από το λιμάνι του Πειραιά, η εξέλιξη των φορτωθέντων οχημάτων για την Κρήτη μέσω της εξεταζόμενης γραμμής έχει την εξής εικόνα :





Όπως φαίνεται σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, η πορεία είναι πτωτική για την εξαετία. Για το 2006 τα φορτωθέντα φορτηγά προς τα λιμάνια τις γραμμής αντιπροσωπεύουν το 1,3% του συνόλου, χαμηλότερο του 2,7 και 1,9% των προηγούμενων ετών, ενώ τα ΙΧ και τα δίκυκλα το 1% περίπου.

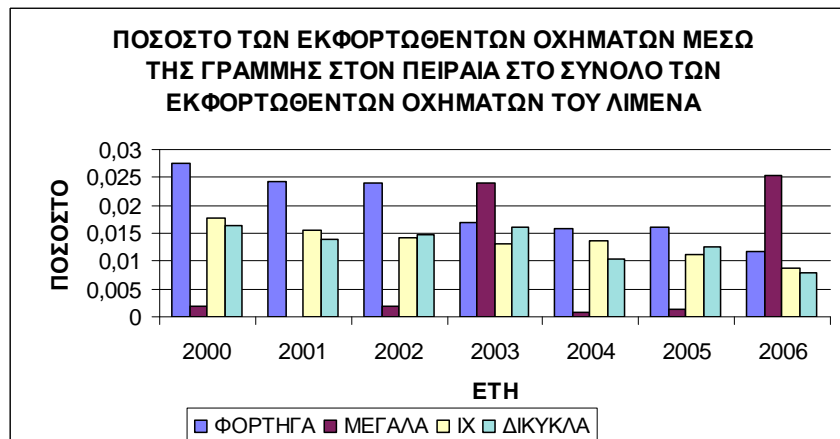
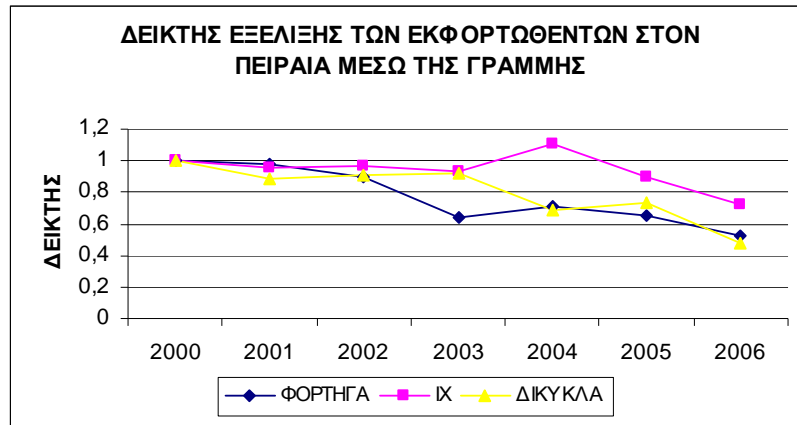
Στην προσπάθεια να διαχωρίσουμε τους επιβάτες που ταξιδεύουν με συνοδεία μεταφορικού μέσου από τους υπολοίπους, με την χρήση του μοντέλου που αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 4, για τα έτη 2001-2003 και 2006 έχουμε :

ΑΠΟ	2001	2002	2003	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	6129	6168	5946	6420	2,5	15323	15420	14865	16050
Φ/Γ	3424	3133	2224	2173	1	3424	3133	2224	2173
Λ/Γ	0	5	79	133	40	0	200	3160	5320
Δ/Κ	2473	2559	2591	1697	1	2473	2559	2591	1697
Επιβάτες	54193	52400	41245	57743					
	Σύνολο 2002	Σύνολο 2003	Σύνολο 2004	Σύνολο 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	21219,5	21312	22840	25240	6,04%	39,16%	40,67%	55,38%	56,29%
Κατηγ. II	32973,5	31088	18405	32503	10,03%				
Λόγος I / II	0,64353	0,6855	1,241	0,7765					

Συμπεραίνουμε ότι οι επιβάτες που αναχωρούν από Πειραιά μέσω της γραμμής Πειραιά-Κυκλάδες-Κρήτη-Δωδεκάνησα, σε ποσοστό που διαρκώς αυξάνει τα τελευταία χρόνια κι αγγίζει το 56%το 2006 ταξιδεύουν με κάποιο μέσο. Το ποσοστό τους επί του συνόλου των επιβατών αυξάνεται με μέσο ρυθμό 6.04%.

A. Προς Πειραιά

Σχετικά για τις αφίξεις στο λιμάνι του Πειραιά μέσω της αναφερόμενης γραμμής τα αντίστοιχα γραφήματα είναι :



ΠΡΟΣ	2001	2002	2003	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	6129	6168	5946	4653	2,5	15323	15420	14865	11632,5
Φ/Γ	3424	3133	2224	2173	1	3424	3133	2224	2173
Λ/Γ	0	5	79	133	40	0	200	3160	5320
Δ/Κ	2473	2559	2591	1697	1	2473	2559	2591	1697
Επιβάτες	54193	52400	41245	57743					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	21219,5	21312	22840	20823	-0,41%	39,16%	40,67%	55,38%	63,94%
Κατηγ. II	32973,5	31088	18405	36921	18,03%				
Λόγος I / II	0,64353	0,6855	1,241	0,564					

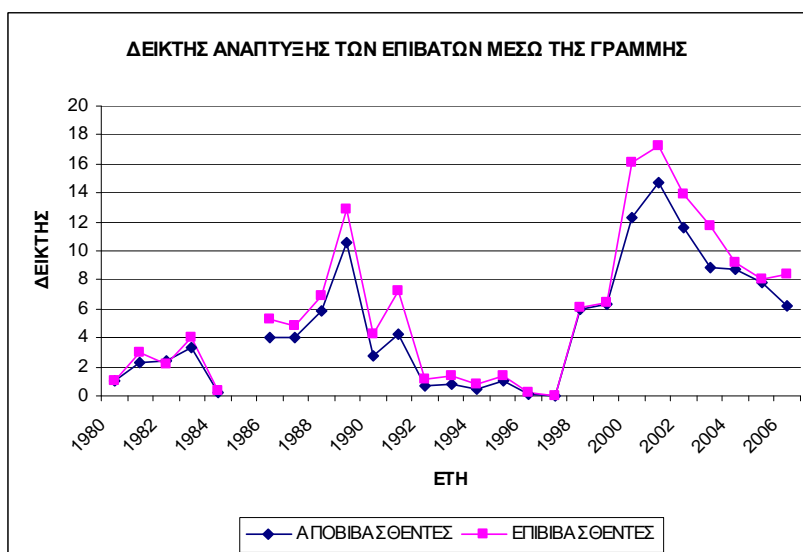
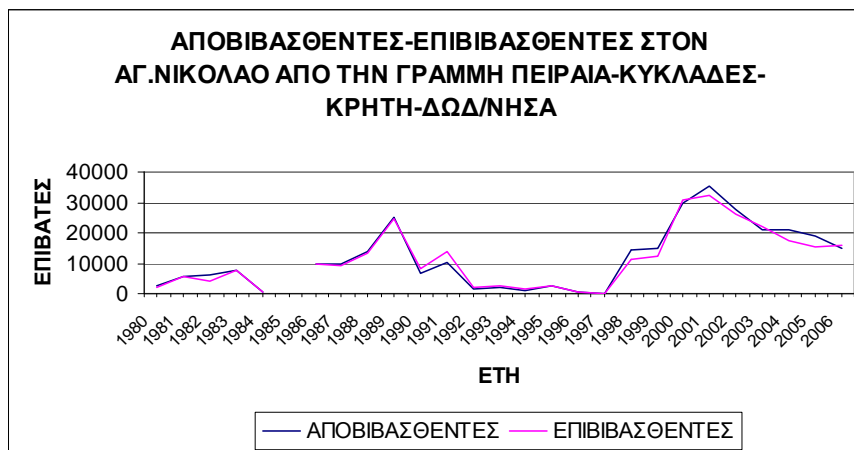
Τα συμπεράσματα είναι ίδια σε σχέση με τις αναχωρήσεις οχημάτων. Ο παραπάνω διαχωρισμός δείχνει μια πτωτική πορεία των επιβατών που αποβιβάζονται συνοδευμένοι από κάποιο όχημα σε αντίθεση με της αναχωρήσεις όπου οι τάσεις σε αυτή την κατηγορία είναι αυξητικές.

5.3.2 Άγιος Νικόλαος

Όπως είχε αναφερθεί και στο προηγούμενο κεφάλαιο, το μεγαλύτερο μερίδιο στην κίνηση του λιμένα του Αγίου Νικολάου προέρχεται τα τελευταία χρόνια από την γραμμή Πειραιάς – Κυκλάδες – Κρήτη – Δωδεκάνησα. Για την κίνηση μέσω της γραμμής Πειραιάς-Κρήτη τα στοιχεία είχαν περιοριστεί από το έτος 2000 και μετά, αφού για τα προηγούμενα έτη δεν υπήρχε δυνατότητα διαχωρισμού τους.

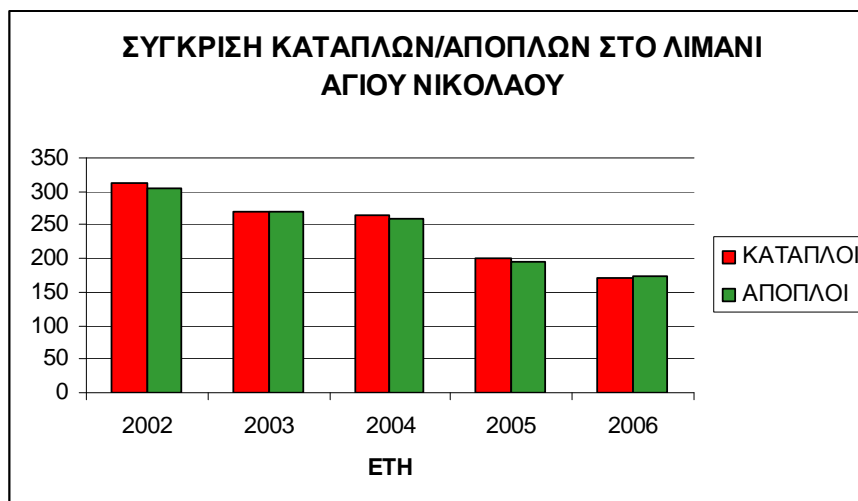
Επιβάτες

Για κίνηση επιβατών έχουμε :

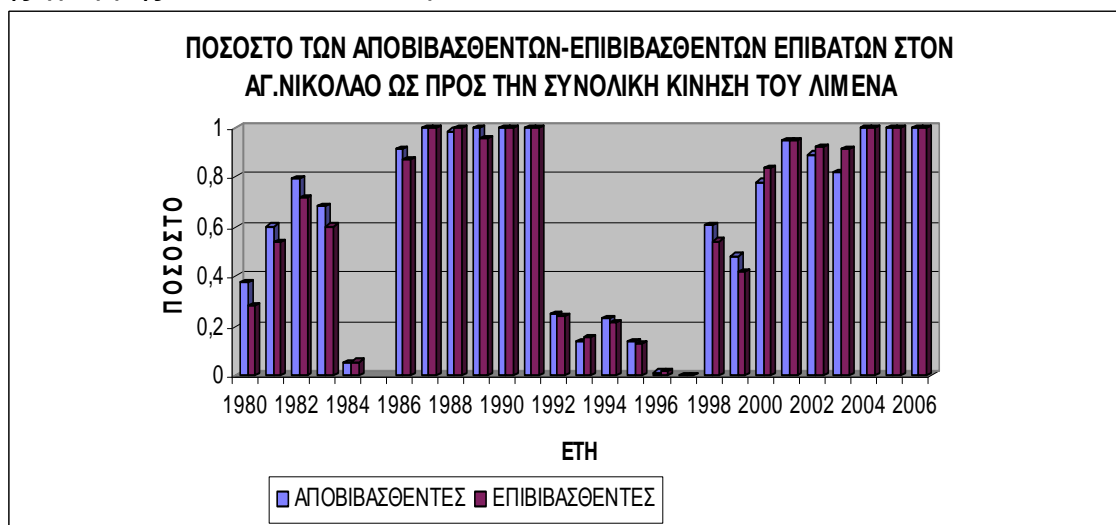


Η πορεία που ακολουθεί η κίνηση των επιβατών στο λιμάνι δεν είναι εφάμιλλη της διακίνησης που παρουσιάστηκε στα προηγούμενα. Από το 2001 και μετά παρουσιάζεται συνεχής πτώση, σε αντίθεση με την συνολική διακίνηση της γραμμής που έχει αυξητικές τάσεις. Αυτό οφείλεται ότι περιορίστηκαν τα δρομολόγια της γραμμής από και προς το λιμάνι του Αγίου Νικολάου. Ενδεικτικό είναι το ακόλουθο διάγραμμα του συνόλου κατάπλων και απόπλων ανά έτος για τα έτη 2002-2006.

Όπως φαίνεται η πορεία είναι έντονα πτωτική, ενώ το 2006 τα δρομολόγια της γραμμής περιορίστηκαν σχεδόν στα μισά σε σχέση με το 2002.



Τα τελευταία χρόνια μέσω της συγκεκριμένης γραμμής αποβιβάζονται στο λιμάνι του Αγίου Νικολάου σχεδόν 20000 επιβάτες σε αντίθεση με την γραμμή Πειραιάς – Κρήτη που αποβιβάζει λίγο περισσότερο από 3000 επιβάτες, τα έτη βέβαια που υπήρχαν δρομολόγια (πχ 2002-2003), ενώ από το 2004 που τα δρομολόγια μέσω της γραμμής Πειραιά-Κρήτη σταμάτησαν να εκτελούνται, φαίνεται καθαρά ότι η κίνηση του λιμένα καλύπτεται κατά 100% από την παρούσα γραμμή. Αυτό γίνεται εμφανές και από το ακόλουθο διάγραμμα που εκφράζει το ποσοστό των επιβατών της γραμμής στο σύνολο του λιμένα :

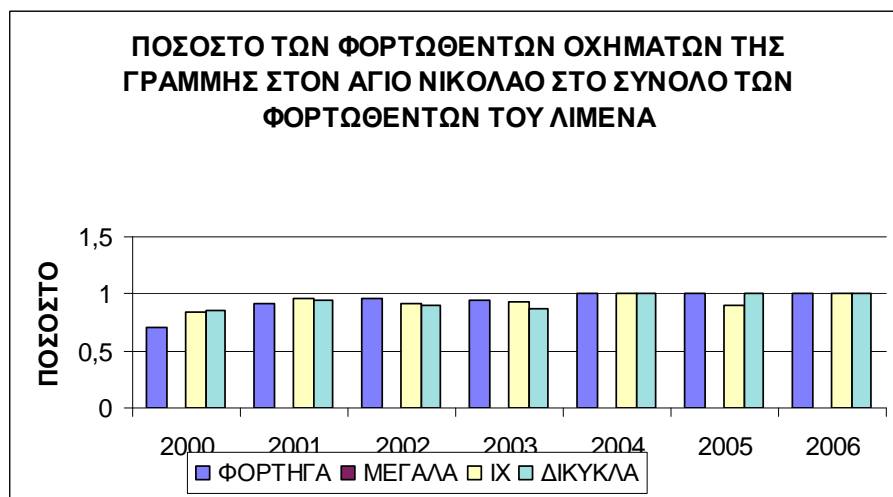
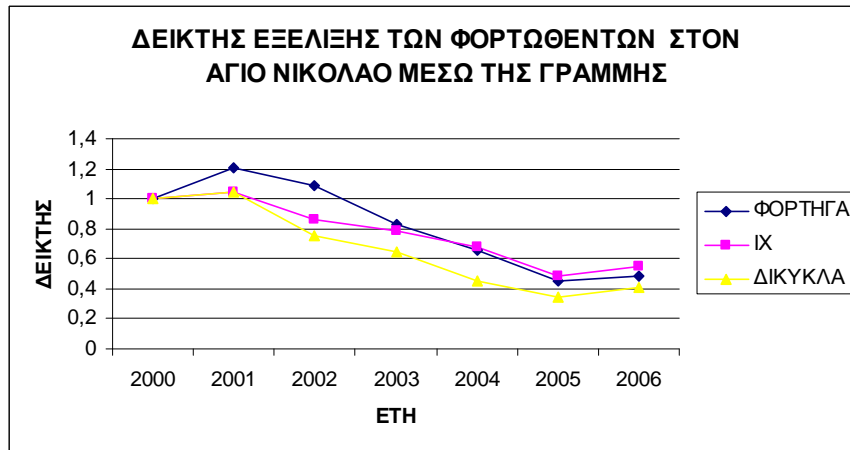
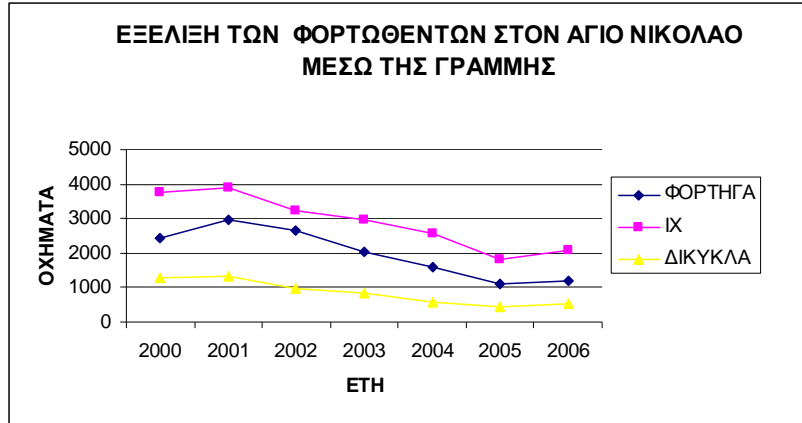


Κάτι αντίστοιχο παρατηρείται και σε προηγούμενα χρόνια (περίοδος 1986-1992).Τις χρονιές όπου το ποσοστό της γραμμής είναι αρκετά χαμηλό είτε τα δρομολόγια ήταν περιορισμένα, είτε η εξυπηρέτηση των επιβατών γίνονταν από τη γραμμή Πειραιάς – Κρήτη (δρομολόγιο Πειραιάς – Άγιος Νικόλαος – Σητεία) το οποίο τα τελευταία χρόνια πλέον δεν εκτελείται. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι και τα δρομολόγια που υπάγονται στην εξεταζόμενη γραμμή τα τελευταία χρόνια εκτελούνται σε εβδομαδιαία βάση, μία φορά κατά τους χειμερινούς μήνες, και δύο ή περισσότερες κατά τους καλοκαιρινούς.

Οχήματα

Α. Από Άγιο Νικόλαο

Για τα οχήματα έχουμε την εξής εικόνα :



Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

ΑΠΟ	2001	2002	2003	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	3907	3236	2967	1195	2,5	9767,5	8090	7417,5	2987,5
Φ/Γ	2955	2661	2040	2077	1	2955	2661	2040	2077
Λ/Γ	0	0	1	14	40	0	0	40	560
Δ/Κ	1337	963	828	516	1	1337	963	828	516
Επιβάτες	32556	26347	22103	15793					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. Ι	14059,5	11714	10326	6140,5	-23,02%	43,19%	44,46%	46,72%	61,12%
Κατηγ. ΙΙ	18496,5	14633	11778	9652,5	-19,48%				
Λόγος Ι / ΙΙ	0,76012	0,800519	0,8767	0,6362					

Κι για τα οχήματα παρατηρούμε ότι από το 2001 και μετά παρατηρείται πτωτική πορεία στις φορτώσεις, λόγω περιορισμού δρομολογίων.

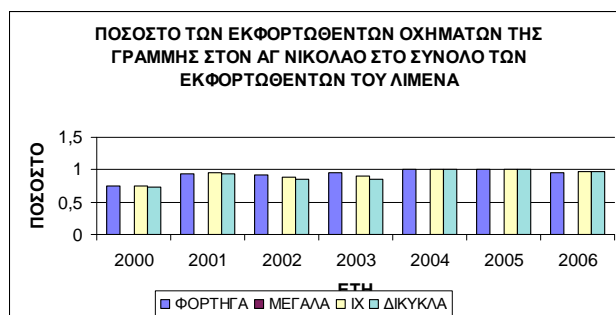
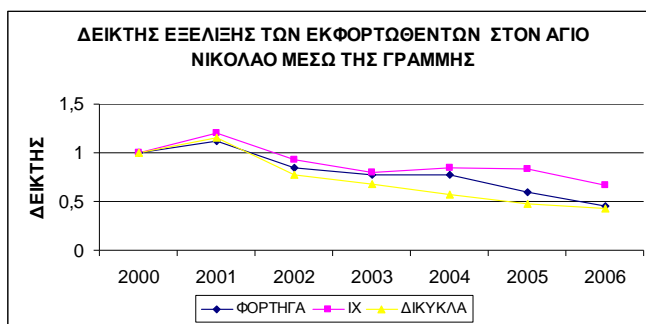
Όλες οι κατηγορίες οχημάτων που αναχωρούν μέσω της γραμμής αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 100% της αντίστοιχης κίνησης του λιμένα την τελευταία τριετία.

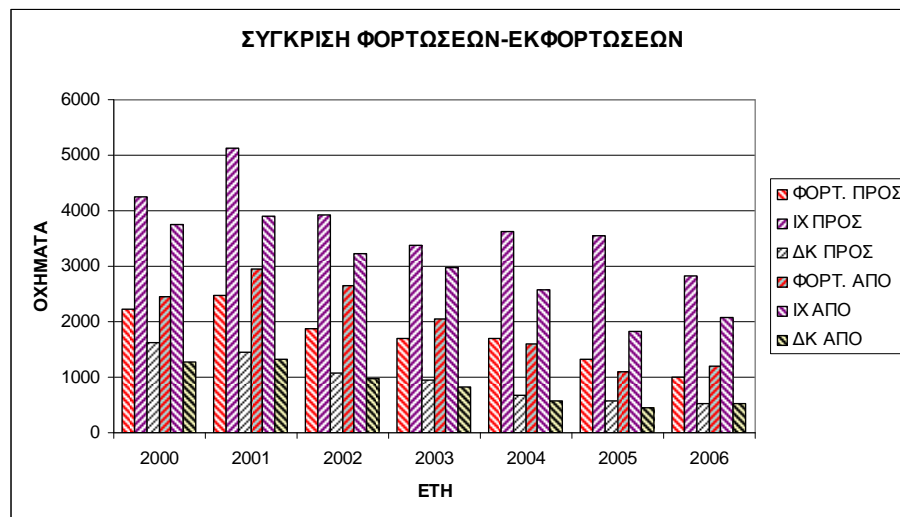
Για το 2003 όπως φάνηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, από την γραμμή Πειραιά – Κρήτης φορτώθηκε μόλις το 5 % του συνόλου στις κατηγορίες οχημάτων. Το 2000 τα ποσοστά της βασικής γραμμής ήταν υψηλότερα στην κίνηση του Αγίου Νικολάου λόγω των περισσότερων δρομολογίων. Μηδενική είναι η κίνηση των λεωφορείων στα έτη μελέτης.

Τέλος και εδώ βλέπουμε ότι το 43 – 47% των επιβατών προς το λιμάνι, ταξιδεύει συνοδεία οχήματος, ενώ το 2006 εκτινάχθηκε στο 61%

Α. Προς Άγιο Νικόλαο

Η εικόνα είναι ανάλογη με τα προηγούμενα :





ΠΡΟΣ	2001	2002	2003	2006	Συντελ.	Συντ. x 2002	Συντ. x 2003	Συντ. x 2004	Συντ. x 2006
ΙΧ	5124	3923	3376	2835	2,5	12810	9808	8440	7087,5
Φ/Γ	2480	1878	1709	1000	1	2480	1878	1709	1000
Λ/Γ	0	0	0	23	40	0	0	0	920
Δ/Κ	1375	925	805	513	1	1375	925	805	513
Επιβάτες	35223	27817	21166	14793					
	Σύνολο 2002	Σύνολο 2003	Σύνολο 2004	Σύνολο 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	16665	12611	10954	9520,5	-16,85%	47,31%	45,33%	51,75%	35,64%
Κατηγ. II	18558	15206,5	10212	5272,5	-33,09%				
Λόγος I / II	0,898	0,829284	1,0727	1,8057					

Στις μετακινήσεις προς Άγιο Νικόλαο παρατηρούμε και εδώ αντιστοίχως πτωτική πορεία τα τελευταία έτη.

Ως παρατήρηση κι εδώ (όπως και στη γραμμή Πειραιά – Κρήτη) αναφέρεται ότι η κίνηση των ΙΧ και φορτηγών είναι μεγαλύτερη από το αντίστροφο δρομολόγιο (δηλαδή μεγαλύτερη προτίμηση στην αναχώρηση από το λιμάνι των επιβατών με όχημα).

Σημαντικά χαμηλότερο είναι για το 2006 το ποσοστό των επιβατών που έφτασε στο λιμάνι συνοδεία οχήματος (35.6%) σε αντίθεση με την ίδια κατηγορία στις αναχωρήσεις (61%)

Δρομολόγια και πλοία

Τα τελευταία χρόνια τα δρομολόγια που εξυπηρετήσαν τον Άγιο Νικόλαο μέσω της γραμμής Πειραιά – Κυκλάδων-Κρήτης-Δωδεκανήσων είναι :

- Πειραιάς – Άγιος Νικόλαος – Σητεία- Κάσο-Κάρπαθο-Χάλκη-Ρόδο
- Πειραιάς – Μήλος- Άγιος Νικόλαος – Σητεία- Κάσο-Κάρπαθο-Χάλκη-Ρόδο
- Πειραιάς – Μήλος-Θήρα-Ηράκλειο- Άγιος Νικόλαος – Σητεία- Κάσο-Κάρπαθο-Χάλκη-Ρόδο

Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά :

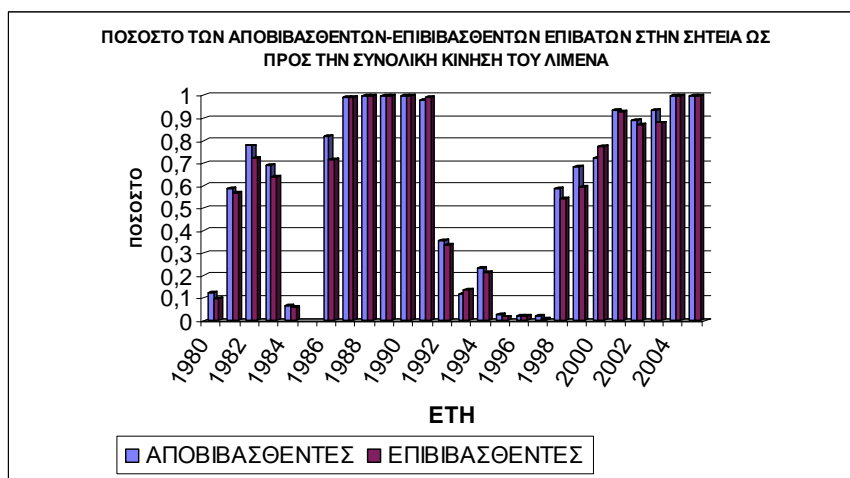
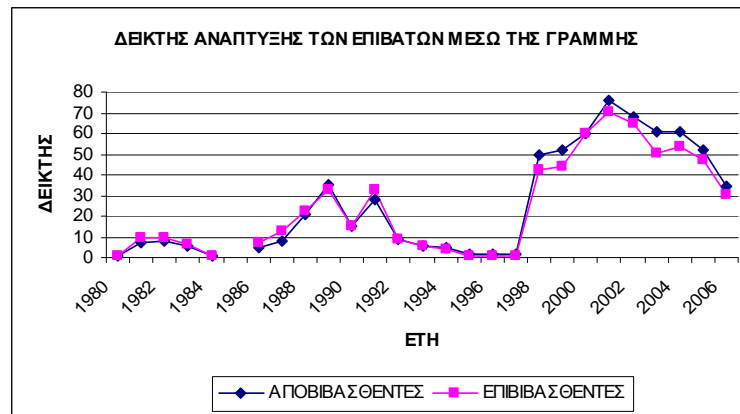
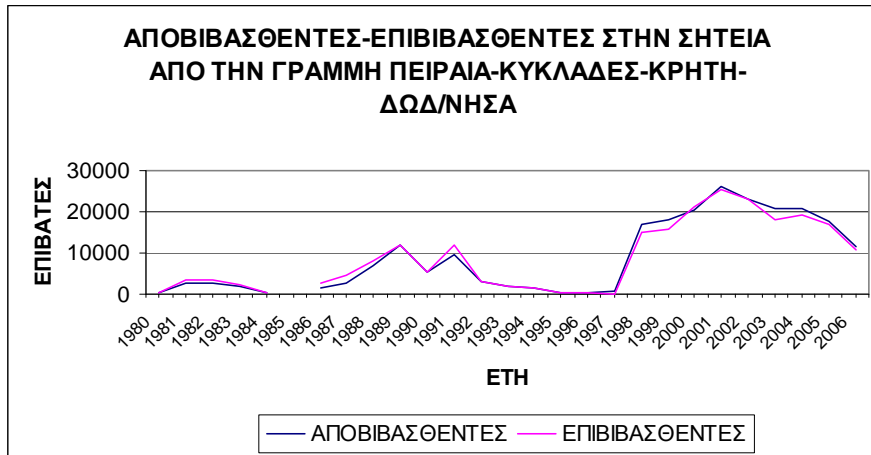
<i>Εταιρία</i>	<i>Όνομα πλοίου</i>
<i>Λ.Α.Ν.Ε</i>	<i>Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ</i>
	<i>ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.</i>

5.3.3 Σητεία

Η Σητεία αποτελεί τον δεύτερο λιμένα της Κρήτης που εξυπηρετείται από την γραμμή. Όπως και στον Αγ. Νικόλαο η βασική ακτοπλοϊκή γραμμή από πλευράς διακίνησης τα τελευταία χρόνια είναι η εξεταζόμενη. Αναλυτικά έχουμε τα εξής :

Επιβάτες

Για την κίνηση των επιβατών στα έτη μελέτης :

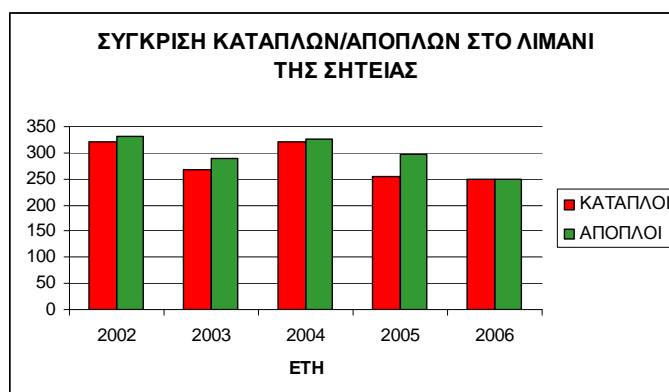


Αναφορικά με τους επιβάτες παρατηρούμε ότι η διακίνηση είναι ανάλογη με το λιμάνι του Αγίου Νικολάου. Τα τελευταία δύο χρόνια μειώθηκε σχεδόν στο μισό από τα επίπεδα του 2000-2002, φτάνοντας τους 11000 επιβάτες ετησίως.

Μεγάλη διαφορά παρατηρούμε στον δείκτη ανάπτυξη της γραμμής. Έτσι ενώ στον Άγιο Νικόλαο η κίνηση των τελευταίων ετών είναι σχεδόν 9 φορές μεγαλύτερη, στην περίπτωση της Σητείας αγγίζει σε κάποια έτη τις 60 φορές του έτους αναφοράς.

Στην σύγκριση με τη συνολική κίνηση του λιμένα σε επίπεδο επιβατών η εικόνα είναι και πάλι εφάμιλλη του Αγίου Νικολάου, γεγονός αναμενόμενο μιας και τα δύο λιμάνια εξυπηρετούνται από το ίδιο δρομολόγιο της γραμμής. Τα ποσοστά και εδώ ξεπερνούν το 90% σε αρκετά από τα έτη μελέτης, ενώ από το 2004 και μετά η κίνηση του λιμένα καλύπτεται αποκλειστικά από το δρομολόγιο της παρούσας γραμμής. Στα έτη που δεν υπήρχε διακίνηση μέσω της γραμμής, η εξυπηρέτηση των επιβατών έγινε από τα δρομολόγια της Πειραιά – Κρήτη, όπως προκύπτει από το αντίστοιχο γράφημα σε προηγούμενο κεφάλαιο.

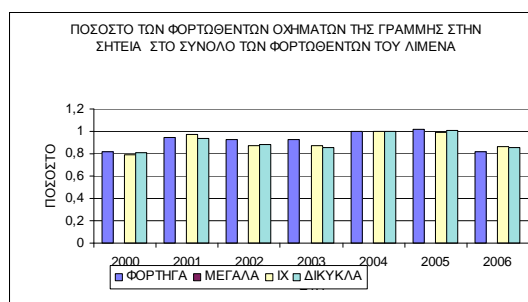
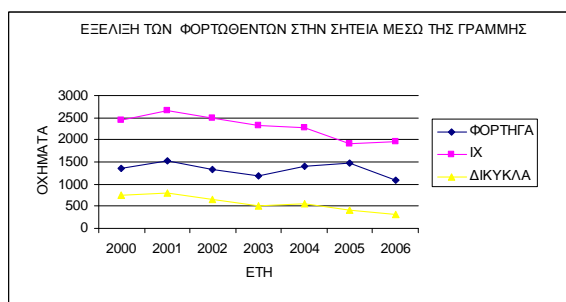
Αναφορικά με τα δρομολόγια, παρατηρούμε ότι από το 2002 και μετά που πραγματοποιείται η μεγάλη πτώση στην κίνηση, ο αριθμός των δρομολογίων δεν μειώθηκε σε μεγάλο βαθμό όπως στην περίπτωση του Αγίου Νικολάου, με εξαίρεση τα έτη 2005-2006, όπου κι εκεί η συνολική πτώση ήταν ποσοστιαία μικρότερη.



Συνεπώς η εν λόγω πτώση ερμηνεύεται εν μέρει και ως έλλειψη ζήτησης από πλευράς επιβατών

Οχήματα

A. Από Σητεία



Παρατηρούμε ότι τα φορτωθέντα οχήματα από Σητεία μέσω της γραμμής είναι λιγότερα σε σχέση με τον Αγ.Νικόλαο. Αυτό δείχνει ότι τα δρομολόγια της γραμμής εξυπηρετούν λιγότερο τα διακινηθέντα οχήματα από Σητεία παρά από Άγιο Νικόλαο, όπως φάνηκε και στις πίτες προτίμησης που παρουσιάστηκαν παραπάνω.

ΑΠΟ	2001	2002	2003	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	2663	2500	2317	1961	2,5	6657,5	6250	5792,5	4902,5
Φ/Γ	1530	1330	1188	1078	1	1530	1330	1188	1078
Λ/Γ	0	0	0	18	40	0	0	0	720
Δ/Κ	807	644	512	324	1	807	644	512	324
Επιβάτες	25239	23234	17913	10842					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. Ι	8994,5	8224	7492,5	7024,5	-7,90%	35,64%	35,40%	41,83%	35,21%
Κατηγ. ΙΙ	16244,5	15010	10421	3817,5	-				
Λόγος Ι / ΙΙ	0,5537	0,5479014	0,719	1,8401					

Παρατηρούμε επίσης ότι το ποσοστό των επιβατών που αναχωρούν συνοδεία οχήματος είναι σχετικά χαμηλότερο από το αντίστοιχο του Αγίου Νικολάου και κινείται μεταξύ 35-41%.

Β. Προς Σητεία

Αντίστοιχα με τα προηγούμενα είναι τα συμπεράσματα για την κίνηση οχημάτων προς Σητεία.

Δρομολόγια και πλοία

Τα τελευταία χρόνια τα δρομολόγια που εξυπηρετήσαν την Σητεία μέσω της γραμμής Πειραιά –Κυκλάδες-Κρήτη-Δωδεκάνησα, όπως και τα αντίστοιχα πλοία είναι ίδια με το λιμάνι του Αγίου Νικολάου:

- Πειραιάς – Άγιος Νικόλαος –Σητεία- Κάσος-Κάρπαθος-Χάλκη-Ρόδο
- Πειραιάς –Μήλος- Άγιος Νικόλαος –Σητεία- Κάσος-Κάρπαθος-Χάλκη-Ρόδο
- Πειραιάς –Μήλος-Θήρα-Ηράκλειο- Άγιος Νικόλαος – Σητεία- Κάσος-Κάρπαθος-Χάλκη-Ρόδος

Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
Λ.Α.Ν.Ε	Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ
	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.

5.3.4 Λιμάνια Δωδεκανήσου

Τα δρομολόγια της γραμμής έχουν ως τελικό προορισμό τα λιμάνια των Δωδεκανήσων. Όπως φάνηκε από τις αρχικές παραγράφους του κεφαλαίου τα Δωδεκάνησα συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μερίδιο της διακίνησης τόσο στους επιβάτες, όσο και σχεδόν όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

Δεδομένου ότι τα Δωδεκάνησα δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσης εργασίας, η κίνηση στα λιμάνια τους παρουσιάζεται συγκεντρωτικά προκειμένου να σχηματιστεί μια ολοκληρωμένη εικόνα για την υπό μελέτη γραμμή. Ο διαχωρισμός της κίνησης κατά λιμένα σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι εφικτή λόγω της μορφής των πρωτογενών στοιχείων, αλλά και εξαιτίας του γεγονότος ότι τα εξυπηρετηθέντα λιμάνια στην περίοδο μελέτης ήταν συνεχώς μεταβαλλόμενα.

Αναλυτικά τα λιμάνια που εξυπηρετεί η γραμμή είναι τα τελευταία χρόνια :

- Ρόδος
- Κάρπαθος (Διαφανί, Πηγάδια)
- Κάσος
- Χάλκη

Από αυτά η Ρόδος και η Κάρπαθος έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στην διακίνηση.

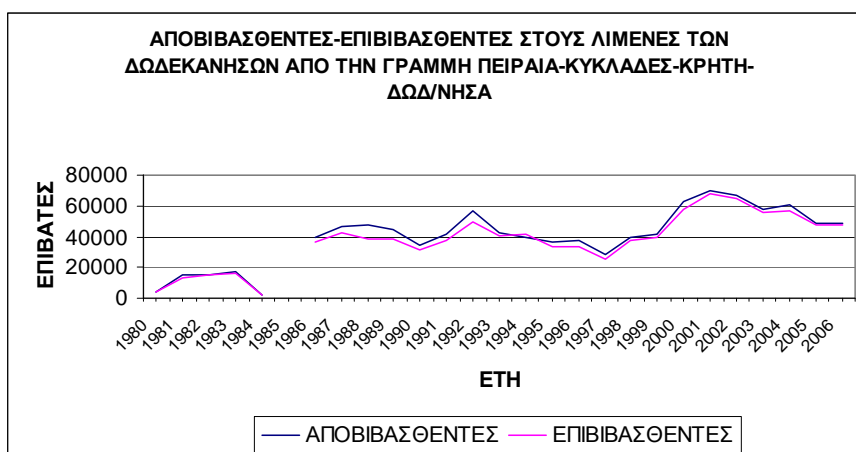
Λιμάνια που εξυπηρετούσε παλαιότερα η γραμμή είναι τα εξής:

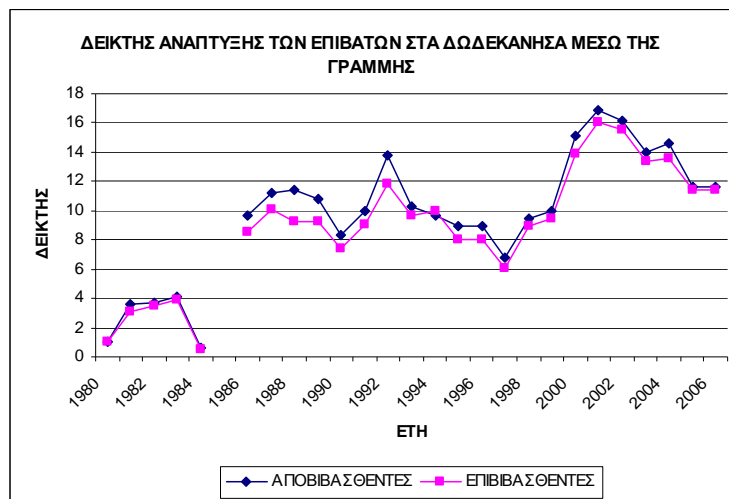
- Κάλυμνος
- Νίσυρος
- Κώς
- Σύμη
- Τήλος
- Αστυπάλαια

Η προσέγγιση σε αυτούς τους λιμένες άρχισε να μειώνεται σταδιακά από τα μέσα της δεκαετίας το '90.

Τα δρομολόγια της γραμμής που προσεγγίζουν τα Δωδεκάνησα αναφέρονται παραπάνω.

Επιβάτες



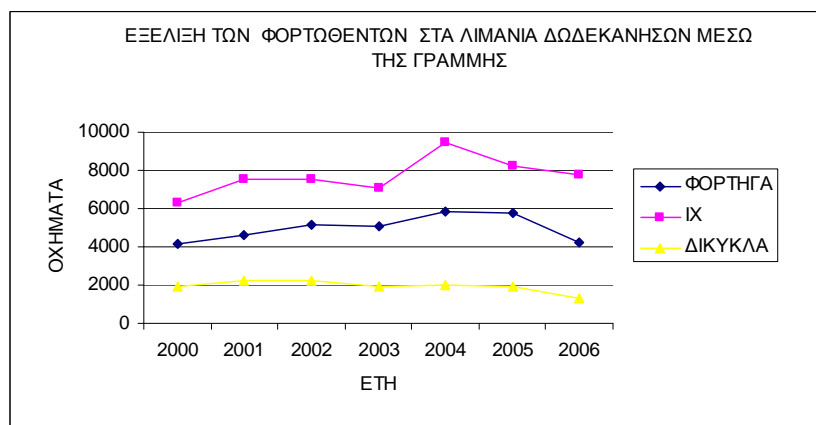
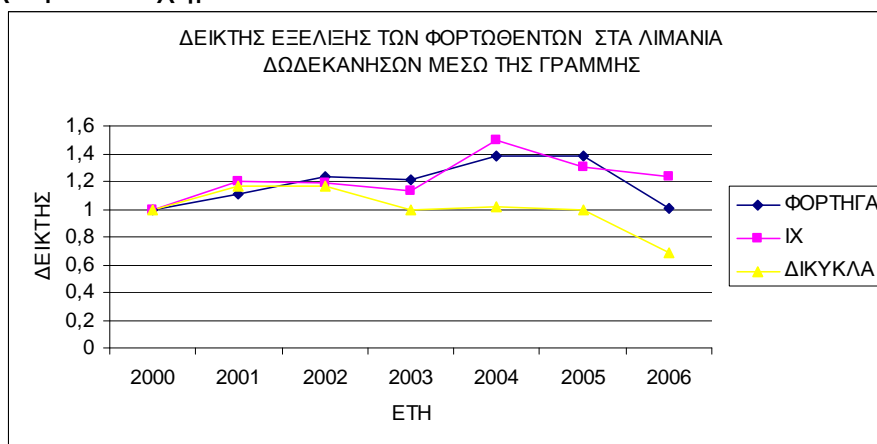


Όπως προκύπτει οι επιβάτες που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται στα Δωδεκάνησα είναι αρκετά περισσότεροι σε σχέση με το σύνολο της Κρήτης. Τα τελευταία χρόνια μετά το 2002 κινούνται πτωτικά, φτάνοντας τους 48178 επιβάτες ετησίως.

Σε σχέση με τα επίπεδα του 1980 σχεδόν εντεκαπλασιάστηκαν.

Οχήματα

Αντίστοιχα για τα οχήματα :



Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

ΠΡΟΣ	2001	2002	2003	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	7898	7854	7574	7959	2,5	19745	19635	18935	19897,5
Φ/Γ	4926	5472	5281	4300	1	4926	5472	5281	4300
Λ/Γ	0	0	2	113	40	0	0	80	4520
Δ/Κ	2426	2250	2133	1451	1	2426	2250	2133	1451
Επιβάτες	69745	66647	58025	48148					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2004	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. Ι	27097	27357	26429	30169	3,91%	38,85%	41,05%	45,55%	37,34%
Κατηγ. ΙΙ	42648	39290	31596	17980	-23,52%				
Λόγος Ι/ ΙΙ	0,63536	0,69628404	0,8365	1,6779					

Παρατηρούμε ότι σε αντίθεση με τα λιμάνια της Κρήτης, η κίνηση των οχημάτων στα Δωδεκάνησα τα τελευταία χρόνια είναι σταθεροποιημένη και κινούμενη πτωτικά μόνο το έτος 2006.

5.3.5 Λιμάνια Κυκλάδων

Η πρώτη προσέγγιση των δρομολογίων της γραμμής γίνεται στα λιμάνια των Κυκλάδων. Όπως φάνηκε από τα προηγούμενα οι Κυκλάδες παρουσιάζουν συγκριτικά με τους υπόλοιπους προορισμούς την μικρότερη διακίνηση.

Τα λιμάνια που προσεγγίζονται από την γραμμή τα τελευταία χρόνια είναι :

- Μήλος
- Θήρα
- Πάρος

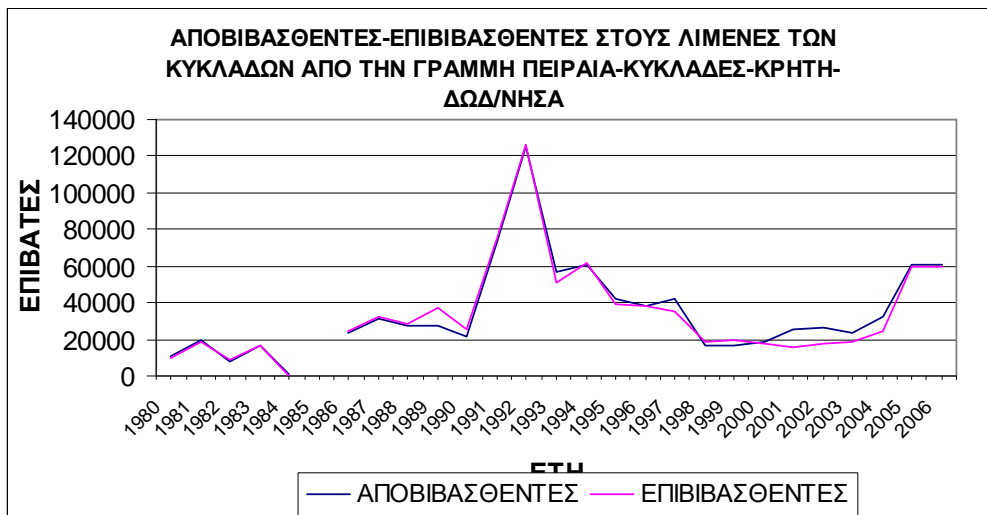
Η προσέγγιση σε αυτά τα λιμάνια δεν είναι σταθερή από έτος σε έτος. Παλαιότερα τα λιμάνια που προσεγγίζονταν από τη γραμμή είναι :

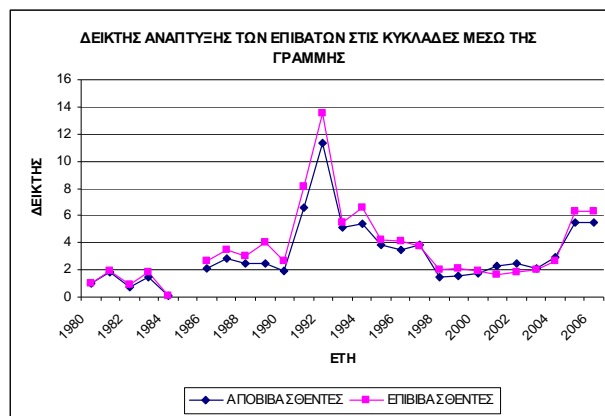
- Φολέγανδρος
- Σίφνος
- Ίος
- Σύρος
- Πάρος
- Νάξος
- Αμοργός

Από τα παραπάνω η Μήλος και η Θήρα παρουσιάζουν την μεγαλύτερη διακίνηση. Όπως και στα Δωδεκάνησα η προσέγγιση των μικρότερων σε κίνηση και μέγεθος λιμένων σταμάτησε σταδιακά από τα μέσα της δεκαετίας του '90, αλλά για το 2006 καταγράφεται κίνηση στα λιμάνια της Σχοινούσας, Δονούσας, Ηρακλείας, Κουφονησιών.

Η προσέγγιση στα λιμάνια των Κυκλάδων γίνεται με τα προαναφερθέντα δρομολόγια, ενώ οι προορισμοί τα τελευταία χρόνια στις Κυκλάδες είναι το πολύ δύο.

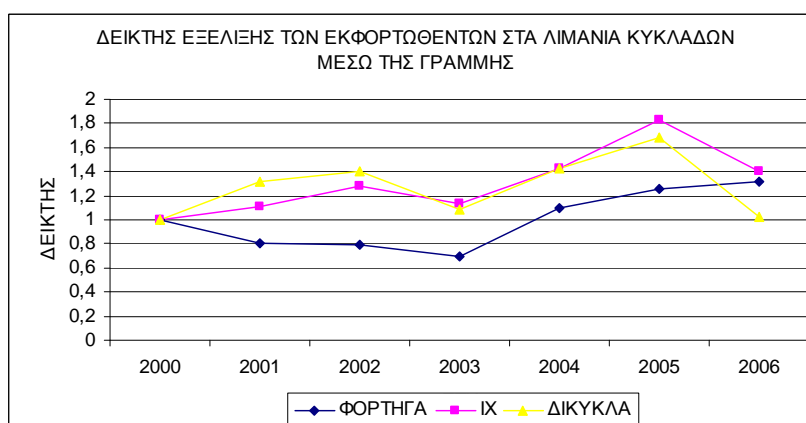
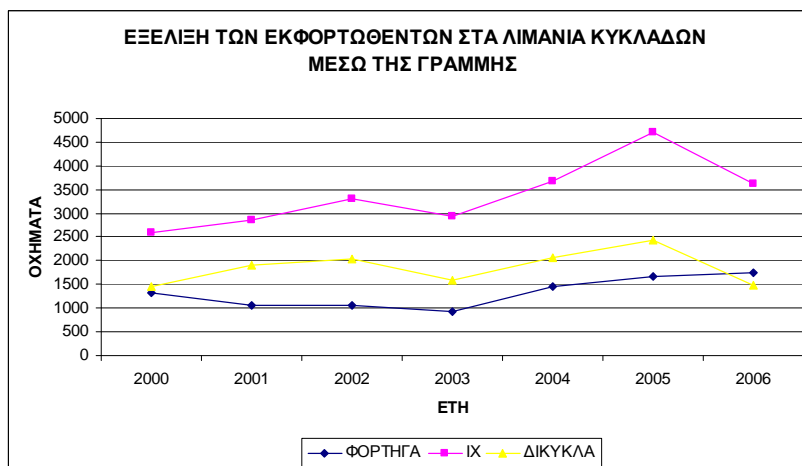
Επιβάτες





Η κίνηση παρουσιάζεται έντονα πτωτική από τα μέσα της δεκαετίας του '90 και μετά, για να σταθεροποιηθεί μέχρι το 2003 γύρω από τις 2000 επιβάτες. Τα επόμενα 3 χρόνια η κίνηση επιβατών αυξάνεται εντυπωσιακά και μεταξύ 2004-2006 σχεδόν διπλασιάζεται, δικαιολογώντας με αυτόν τον τρόπο την αύξηση των τελευταίων ετών που παρουσιάστηκε αρχικά στην διακίνηση, παρά την πτώση που καταγράφηκε στους προηγούμενους προορισμούς.

Οχήματα



Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

ΠΡΟΣ	2001	2002	2003	2006	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2004	Συντ.χ 2006
ΙΧ	2859	3312	2930	3613	2,5	7147,5	8280	7325	9032,5
Φ/Γ	1070	1048	932	1757	1	1070	1048	932	1757
Λ/Γ	1	0	0	48	40	40	0	0	1920
Δ/Κ	1913	2025	1578	1484	1	1913	2025	1578	1484
Επιβάτες	25087	26921	23247	61170					
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	Σύνολα 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ			
Κατηγ. I	10170,5	11353	9835	14194	14,19%	40,54%	42,17%	42,31%	76,80%
Κατηγ. II	14916,5	15568	13412	46977	80,26%				
Λόγος I / II	0,68183	0,72925231	0,7333	0,3021					

Αναφορικά με τη διακίνηση οχημάτων παρατηρούμε αυξητική πορεία από το 2003 και έπειτα, με εξαίρεση το 2006 όπου παρατηρείται πτώση. Επίσης σημαντικό είναι το γεγονός ότι από το ίδιο έτος αυξάνεται και η διακίνηση των φορτηγών μέσω της γραμμής. Τέλος σημαντικό είναι το ποσοστό των επιβατών που αναχωρεί τα τελευταία χρόνια από τις Κυκλάδες μέσω της γραμμής, συνοδεία οχήματος το οποίο φτάνει το 2006 στο 76%

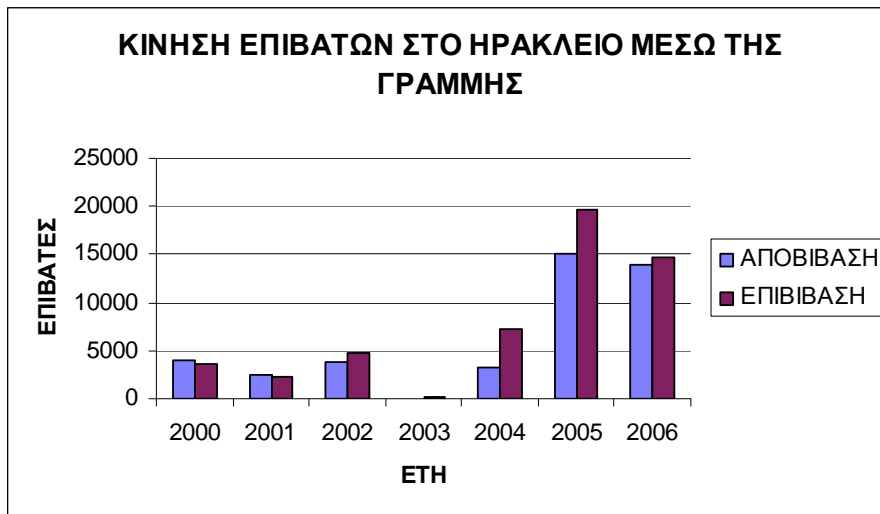
5.3.6 Υπόλοιπα λιμάνια

Μέσα στους λοιπούς λιμένες που προσεγγίζονται από την γραμμή, περιλαμβάνεται ως προορισμός της Κρήτης σε κάποια έτη το λιμάνι του Ηρακλείου.

Ο διαχωρισμός της κίνησης που αφορά το Ηράκλειο κατά κανόνα δεν είναι εφικτός, και κατέστη σποραδικά δυνατός για την περίοδο 2000-2006.

Πρόκειται για δρομολόγια που εκτελέστηκαν για μικρή χρονική περίοδο, με αποτέλεσμα η επεξεργασία τους να μην έχει συγκριτική αξία.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρατίθεται η κίνηση στον λιμένα του Ηρακλείου για αυτά τα έτη :



Όπως φαίνεται η κίνηση των επιβατών για την περίοδο 2000-2003 είναι πολύ μικρή σε σχέση με την συνολική κίνηση του λιμένα του Ηρακλείου. Τα έτη 2005-2006 καταγράφεται σημαντική κίνηση μέσω της γραμμής, ανάλογη σε μέγεθος με την κίνηση στην Σητεία και στον Άγιο Νικόλαο η οποία ενδεχομένως δικαιολογεί και την πτώση της κίνησης στα άλλα δυο λιμάνια της Κρήτης. Δίνει επίσης και μια ένδειξη για μελλοντική χρήση του λιμανιού του Ηρακλείου σε αντικατάσταση κάποιων εκ των λιμένων του νομού Λασιθίου ως ενδιάμεσου προορισμού από τα μελλοντικά δρομολόγια της γραμμής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 **‘Ακτοπλοϊκή γραμμή Πειραιά – Πελοποννήσου’**

Η τρίτη σε σημαντικότητα ακτοπλοϊκή γραμμή που προσεγγίζει την Κρήτη μέσω των δρομολογίων της, είναι η Πειραιάς – Πελοπόννησος. Εξασφαλίζει την διασύνδεση της Δυτικής Κρήτης, μέσω του λιμένα του Κισσάμου, με την Πελοπόννησο, τα Κύθηρα και τέλος τον Πειραιά.

Όπως είναι αναμενόμενο λόγω της προσέγγισης των δρομολογίων σε πολλούς λιμένες της Πελοποννήσου δεν υπάρχει μεγάλη διακίνηση επιβατών από Πειραιά προς Κρήτη και αντίστροφα. Εξυπηρετούνται κυρίως οι επιβάτες που ταξιδεύουν από την Πελοπόννησο ή θέλουν να ταξιδέψουν από Κρήτη προς Νότια Ελλάδα.

Η παρουσίαση της γραμμής γίνεται με τρόπο ανάλογο του προηγούμενου κεφαλαίου. Στην πρώτη ενότητα παρουσιάζεται η γραμμή συνολικά σε επίπεδο κίνησης και εξέλιξης σε επιβάτες και οχήματα από το έτος 1980 έως το 2006 (για τα οχήματα από το 2000 και μετά), γίνεται σύγκριση με την συνολική εικόνα της ακτοπλοΐας και τέλος αναλύεται η εποχικότητα της διακίνησης με την χρήση μαθηματικών μοντέλων καταγραφής.

Στην δεύτερη ενότητα παρουσιάζεται η συγκριτική κίνηση στο λιμάνι του Κισσάμου με τα αντίστοιχα των Κυθήρων και της Πελοποννήσου, και στην τρίτη ενότητα αναλύεται η επί μέρους κίνηση στα λιμάνια που εξυπηρετεί η γραμμή.

6.1 Παρουσίαση της κύριας γραμμής Πειραιά –Πελοποννήσου

6.1.1 Έργο της γραμμής και σύγκριση με το συνολικό έργο ακτοπλοΐας

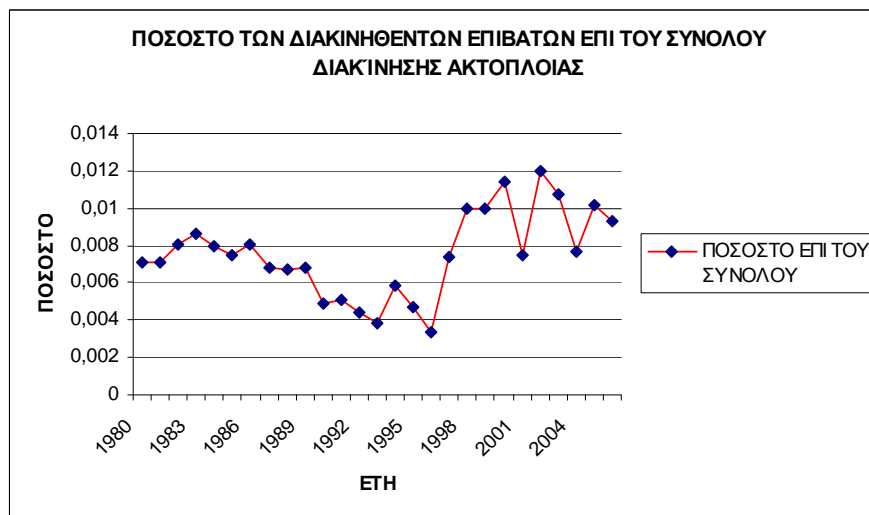
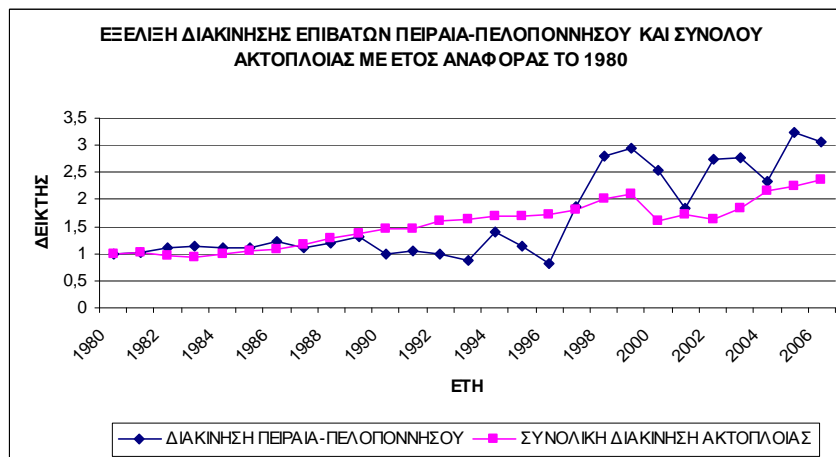
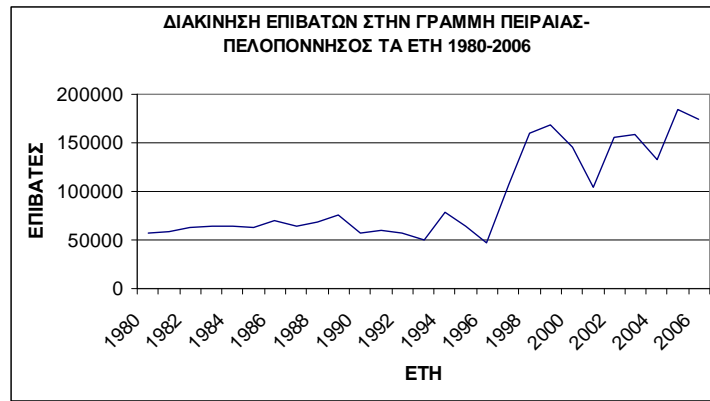
6.1.1.1 Επιβάτες

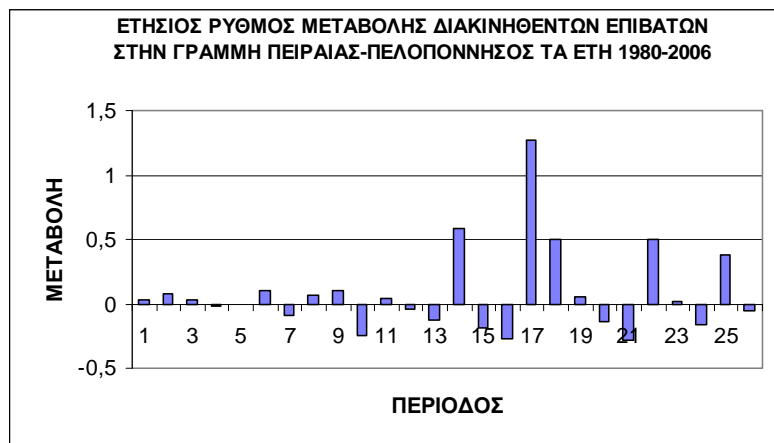
Η διακίνηση επιβατών σε σχέση με τις προηγούμενες δύο γραμμές που εξετάστηκαν, είναι σαφώς πολύ μικρότερη από την Πειραιάς – Κρήτη, και αρκετά μικρότερη σε σχέση με την Πειραιά – Κυκλάδες – Κρήτη – Δωδεκάνησα.

Αυτό είναι αναμενόμενο, καθώς οι λιμένες της Πελοποννήσου που αποτελούν προορισμό της γραμμής, είναι δυνατόν να προσεγγιστούν οδικός. Συνεπώς η φύση της γραμμής προορίζεται κυρίως στην διακίνηση από Πελοπόννησο προς Κύθηρα και Κρήτη και αντίστροφα ή από Πειραιά προς Κύθηρα. Οι επιβάτες από Πειραιά με προορισμό την Κρήτη θα προτιμήσουν κάποιο δρομολόγιο της κυρίας γραμμής με άφιξη τη Σούδα που βρίσκεται στον ίδιο νομό με τον Κίσαμο.

Μέσω αυτής της γραμμής δίνεται η δυνατότητα στους επιβάτες από την Νότια Ελλάδα να ταξιδέψουν στην Κρήτη και από εκεί μέσω δρομολογίων άλλων γραμμών, από άλλους λιμένες του νησιού να μεταβούν προς Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Σποράδες και Θεσσαλονίκη.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται το μερίδιο των διακινηθέντων επιβατών της γραμμής στο σύνολο διαχρονικά από το 1980, η εξέλιξη των διακινουμένων επιβατών, η κίνηση των επιβατών με δείκτες απ όπου φαίνεται η κατ’ έτος μεταβολή τους σε σχέση με το έτος αναφοράς και τέλος η κατά έτος ποσοστιαία μεταβολή :





Από τα παραπάνω διαγράμματα φαίνεται ότι η γραμμή διακινεί τα τελευταία χρόνια 135000-150000 επιβάτες κινούμενη λίγο χαμηλότερα από την Πειραιάς-Κυκλάδες-Κρήτη-Δωδεκάνησα που τα τελευταία χρόνια διακινεί 170000-185000 επιβάτες. Το ποσοστό των επιβατών στο σύνολο της ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια είναι μεταξύ 0.7-1%. Υπενθυμίζουμε ότι για την Πειραιάς-Κρήτη τα αντίστοιχα μεγέθη ήταν της τάξης των 2,5 εκατομμύρια διακινηθέντων επιβατών με ποσοστό κοντά στο 15% στο σύνολο.

Αναφορικά με την εξέλιξη της κίνησης βλέπουμε ότι μέχρι το 1996 είναι σχεδόν σταθερή κινούμενη γύρω από τις 60000 επιβάτες, στα επίπεδα δηλαδή του 1980, αλλά από τα επόμενα χρόνια και μετά εκτινάσσεται σε πολύ υψηλότερα επίπεδα σημειώνοντας μεταξύ 1996-1998 αύξηση 128% και 50% αντίστοιχα σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, ενώ διατηρείται και τα επόμενα χρόνια στα ίδια επίπεδα. Επίσης παρατηρείται η απότομη μεταβολή στην κίνηση μεταξύ των ετών 2000-2001, αλλά το μέσο επίπεδο κυμαίνεται πλέον στους 150000 επιβάτες. Μεταξύ των ετών 2005-2006 σημειώνεται κι περαιτέρω αύξηση σχεδόν κατά 38%.

Άλλη μια επισήμανση αφορά την εξέλιξη της γραμμής σε σχέση με την ακτοπλοΐα, όπου μέχρι το 1996 η συνολική κίνηση αναπτύσσεται με υψηλότερους ρυθμούς από τη γραμμή για να αντιστραφεί η εικόνα τα επόμενα έτη. Στα τελευταία έτη μελέτης η κίνηση σε συνολικό επίπεδο είναι στο 2.3 των επιπέδων του '80, ενώ στη γραμμή βρίσκεται λίγο υψηλότερα σχεδόν στο 3, αρκετά όμως χαμηλότερα από τις προαναφερθείσες γραμμές.

Ενδιαφέρον έχουν και τα δρομολόγια που υπάγονται στην συγκεκριμένη γραμμή, καθώς παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία αναχωρήσεων-προορισμών. Τα δρομολόγια προσεγγίζουν τον Πειραιά μία ή δύο φορές την εβδομάδα, ενώ πολύ τακτικότερα είναι εκείνα που συνδέουν τα λιμάνια της Πελοποννήσου με τα λιμάνια των Κυθρών και της Κρήτης.:

Δρομολογιακή Γραμμή	Ε/Γ – Ο/Γ
Πειραιάς- Κύθηρα- Αντικύθηρα - Κίσαμος	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ
Γύθειο- Κύθηρα- Αντικύθηρα - Κίσαμος	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ
Πειραιάς - Κύθηρα	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ
Νεάπολη - Κύθηρα	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ
Καλαμάτα - Κύθηρα- Αντικύθηρα - Κίσαμος	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ

Τα τελευταία χρόνια δραστηριοποιήθηκε στα δρομολόγια της γραμμής και το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙ της εταιρίας Άτλας Ναυτιλιακή, το οποίο όμως το έτος 2006 απεσύρθη και πουλήθηκε. Η έλλειψη πλοίων για την εκτέλεση των

δρομολογίων, καθώς και οι διαμαρτυρίες των κατοίκων των νησιών για πλήρη έλλειψη ακτοπλοϊκής σύνδεσης οδήγησε το Υ.Ε.Ν στο να κηρύξει κάποια δρομολόγια άγονα και να τα επιδοτήσει. Πιο συγκεκριμένα, το 2006 τα δρομολόγια που θεωρήθηκαν επιδοτούμενα είναι τα εξής :

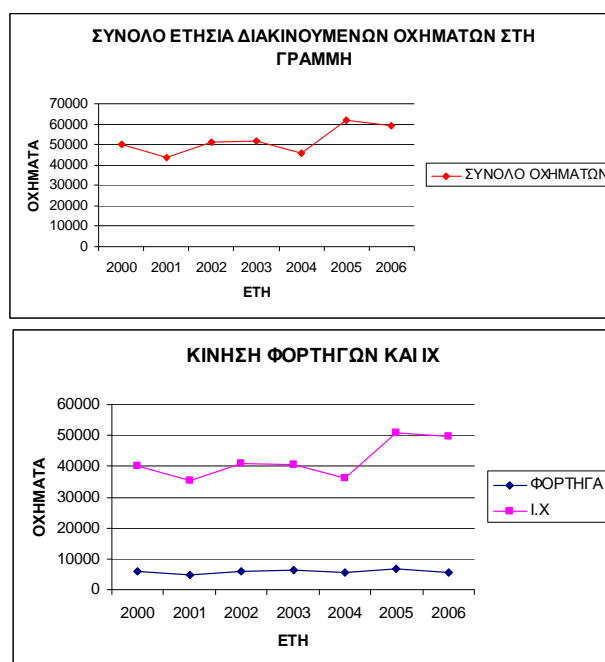
Δρομολογιακή Γραμμή
Πειραιάς- Κύθηρα- Αντικύθηρα
Γύθειο- Κύθηρα- Αντικύθηρα - Κίσσαμος
Πειραιάς- Κύθηρα
Νεάπολη – Κύθηρα
Νεάπολη – Κύθηρα- Αντικύθηρα
Γύθειο- Κύθηρα
Κύθηρα- Καλαμάτα- Κίσσαμος- Αντικύθηρα

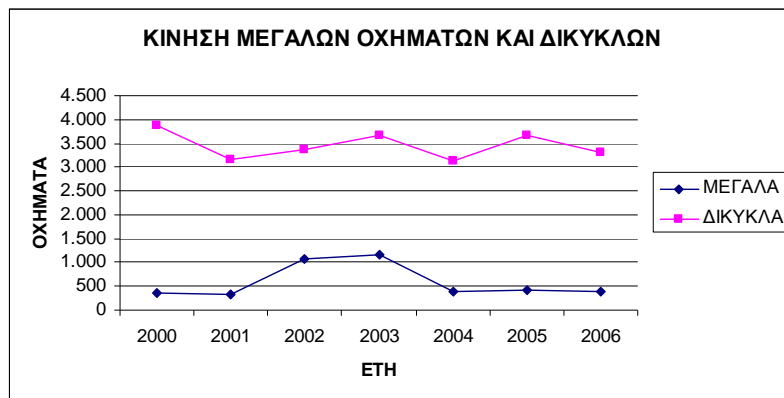
Το πρόβλημα των δρομολογίων τα επόμενα χρόνια δεν επιλύθηκε, με αποτέλεσμα το Ε/Γ-Ο/Γ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ να αποτελεί ουσιαστικά το μοναδικό πλοίο που δραστηριοποιείται μόνιμα στα παραπάνω δρομολόγια. Παλαιότερα εκτελούσε δρομολόγια και το Ε/Γ-Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ, Ε/Γ-Ο/Γ ΚΙΜΩΛΟΣ.

4.1.1.2 Οχήματα

Στον τομέα της διακίνησης των οχημάτων, όπως και στις προηγούμενες γραμμές, κατέστη δυνατή η συλλογή συγκεντρωτικών συγκριτικών στοιχείων με την συνολική κίνηση ακτοπλοΐας για την περίοδο 2000-2006, με αποτέλεσμα να μην είναι εφικτή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων.

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι και εδώ η καταγραφή των οχημάτων για την γραμμή ξεκίνησε να παρουσιάζεται από την Ε.Σ.Υ.Ε από το έτος 2000 και μετά. Για τα προηγούμενα έτη δεν υπάρχουν στοιχεία.



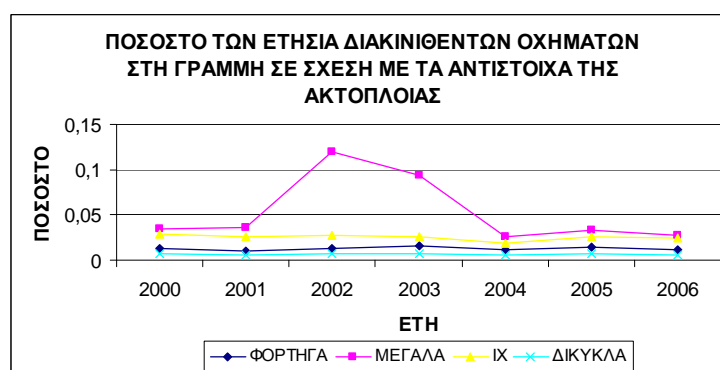
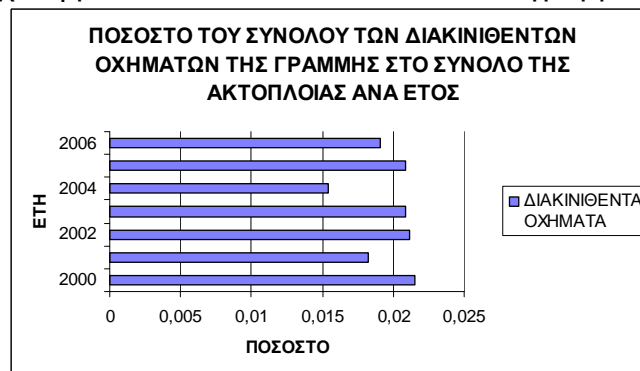


Αναφορικά με τα παραπάνω διαγράμματα παρατηρούμε μια πτώση στην συνολική διακίνηση των οχημάτων το έτος 2001 κατά 6500 οχήματα ενώ τα επόμενα δύο χρόνια η κίνηση σταθεροποιείται κοντά στα 52000 οχήματα. Αύξηση παρατηρούμε το έτος 2005 κατά 38%, ενώ για το επόμενο έτος η κίνηση οχημάτων κινήθηκε στα ίδια επίπεδα.

Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι μείωση του 2001 παρουσιάζεται για το συγκεκριμένο έτος σε όλες της κατηγορίες διακίνησης σε επίπεδο ακτοπλοΐας. Στην συγκεκριμένη γραμμή υπάρχει επίδραση μόνο στα ΙΧ και στα δίκυκλα. Τα φορτηγά και τα μεγάλα οχήματα μένουν σχεδόν αμετάβλητα.

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι η γραμμή παρουσιάζει μεγάλο αριθμό διακινήθων ΙΧ συγκριτικά με τα φορτηγά, κάτι που δείχνει ότι εξυπηρετεί περισσότερο επιβάτες παρά εμπορεύματα σε αντίθεση με τη γραμμή Πειραιά – Κρήτης- Δωδεκανήσου όπου τα φορτηγά ήταν συγκριτικά κοντά σε αριθμό με τα ΙΧ.

Ακολούθως παρουσιάζονται τα διαγράμματα σύγκρισης της διακίνησης οχημάτων της γραμμής σε σχέση με το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών :



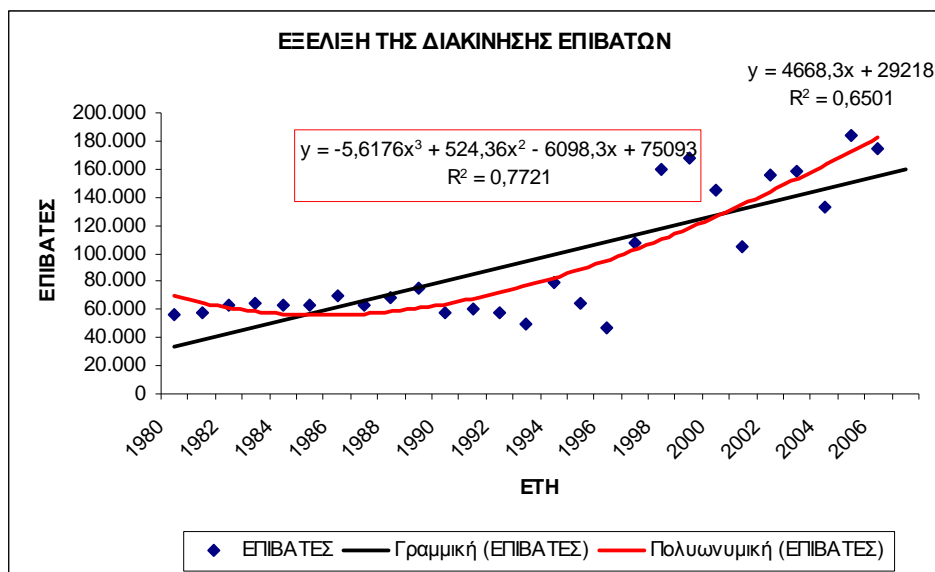
Το ποσοστό των ετήσια διακινούμενων οχημάτων μέσω της γραμμής κινείται μεταξύ 1.5 και 2 % του συνόλου των ετήσια διακινουμένων ακτοπλοϊκά οχημάτων, σε αντίθεση με την Πειραιάς-Κρήτη που κυμαίνεται μεταξύ 14 και 19%, αλλά ελαφρώς υψηλότερα σε σχέση με την γραμμή Δωδεκανήσου. Αίσθηση προκαλεί το ποσοστό των λεωφορείων που αγγίζει τα έτη 2002-2003 το 12 και 9% αντίστοιχα, αλλά όπως φαίνεται επρόκειτο για μια παροδική αύξηση της διακίνησης.

Στις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων, τα φορτηγά καταλαμβάνουν σχεδόν το 1-1,5% του συνόλου των ακτοπλοϊκών μετακινήσεων, τα ΙΧ το 2,5-3% ενώ τα δίκυκλα πολύ χαμηλότερα, κάτω του 1% τις περισσότερες χρονιές.

6.1.2 Εξέλιξη της διακίνησης της γραμμής

6.1.2.1 Επιβάτες

Η εξέλιξη της διακίνησης των επιβατών παρουσιάζει σχεδόν σταθερή πορεία μέχρι το 1989, αλλά από εκεί και πέρα έχουμε αύξηση με έντονες διακυμάνσεις ανά έτος. Για τον λόγο αυτό δεν προσεγγίζεται ικανοποιητικά η τάση από το γραμμικό μοντέλο. Η χρήση πολυωνυμικής παλινδρόμησης προσεγγίζει καλύτερα τα δεδομένα, αλλά δείχνει να υπερεκτιμά την μελλοντική κίνηση.



Όπως βλέπουμε ο συντελεστής συσχέτισης με την πολυωνυμική προσέγγιση 3 βαθμού είναι ικανοποιητικός προσεγγίζοντας καλύτερα τα δεδομένα σε σχέση με το γραμμικό μοντέλο. Έτσι έχουμε :

$$E_{\text{διακιν.επ.}} = -5.6176(x-1979)^3 + 824.36(x-1979)^2 - 6098.3(x-1979) + 75093, R^2 = 0,6872.$$

$$E_{\text{διακιν.επ.}} = 4668.3(x-1979) + 29218, R^2 = 0,6501.$$

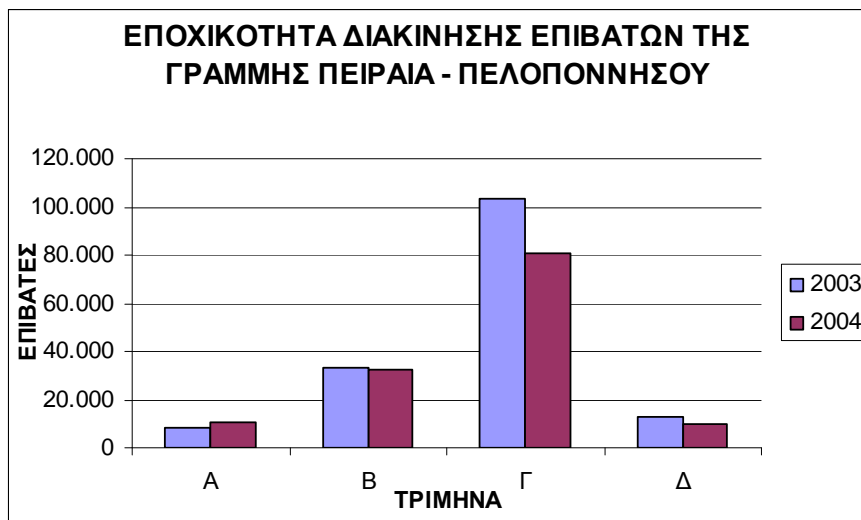
6.1.2.2 Οχήματα

Στα διακινούμενα οχήματα επειδή τα έτη μελέτη είναι λίγα (μόλις 6) δεν είναι δυνατή η εξαγωγή συνολικών συμπερασμάτων.

6.1.3 Εποχικότητα της γραμμής

6.1.3.1 Επιβάτες

Με εντονότερο τρόπο από την προηγούμενη γραμμή, η πορεία των διακινηθέντων επιβατών εκτινάσσεται στα ύψη τους καλοκαιρινούς μήνες και κινείται πολύ χαμηλά τα προηγούμενα τρίμηνα, κυρίως το Α και Δ :



Όπως φαίνεται η κίνηση το πρώτο και τελευταίο τρίμηνο του έτους είναι πολύ χαμηλή, κοντά στους 10000 επιβάτες, αντιπροσωπεύοντας το 5-8% του ετήσιου συνόλου. Το δεύτερο τρίμηνο ξεκινάει η αύξηση με ποσοστό 20-24%, και το καλοκαιρινό τρίμηνο έχουμε την εντυπωσιακή κορύφωση με ποσοστά 60-65%. Αποδεικνύεται κι εδώ η έντονη χρήση από τους επιβάτες ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και η έλλειψη δρομολογίων τους υπόλοιπους μήνες του έτος.

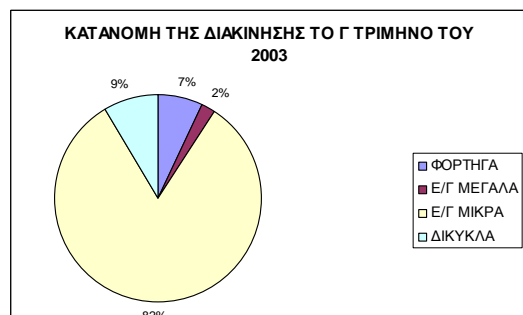
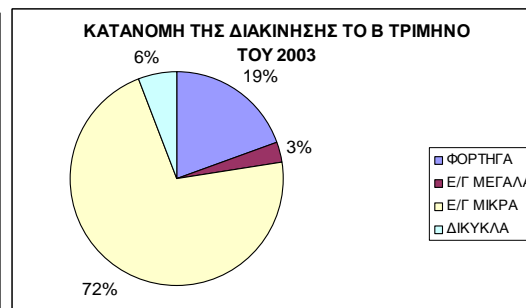
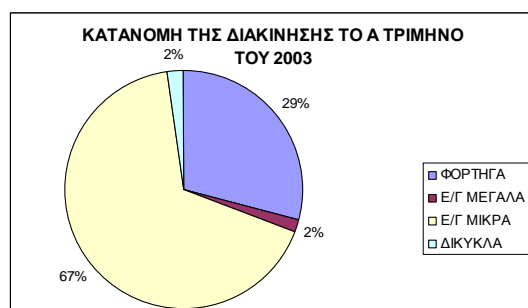
6.1.3.2 Οχήματα

Για την συνολική διακίνηση οχημάτων στη γραμμή έχουμε:



Όπως φαίνεται το Γ τρίμηνο ξεπερνά το 50% συνόλου, και ακολουθεί ποσοστιαία το Β και το Δ τρίμηνο.

Αναλυτικά τα οχήματα που κινούνται σε κάθε τρίμηνο ανά κατηγορία:



Παρατηρούμε όπως και στην γραμμή Πειραιάς-Κρήτη, ότι σε κάθε τρίμηνο το μεγαλύτερο μερίδιο σε πλήθος οχημάτων καταλαμβάνουν τα Ι.Χ., με το ποσοστό τους να κυμαίνεται σταθερά στο 67-82% του πλήθους, ποσοστά υψηλότερα από τις άλλες δύο γραμμές που μελετήσαμε.

Το ποσοστό των φορτηγών παραμένει χαμηλό σε όλα τα τρίμηνα και μειώνεται σημαντικά στο 7% το Γ τρίμηνο εξαιτίας της μεγάλης κίνησης των ΙΧ οχημάτων. Στα υπόλοιπα τρίμηνα τα φορτηγά είναι 20-30% του συνόλου.

Ουσιαστική διαφορά όμως αποτελεί το ποσοστό των διακινηθέντων φορτηγών, όπου είναι εξίσου σημαντικό στην τριμηνιαία κίνηση.

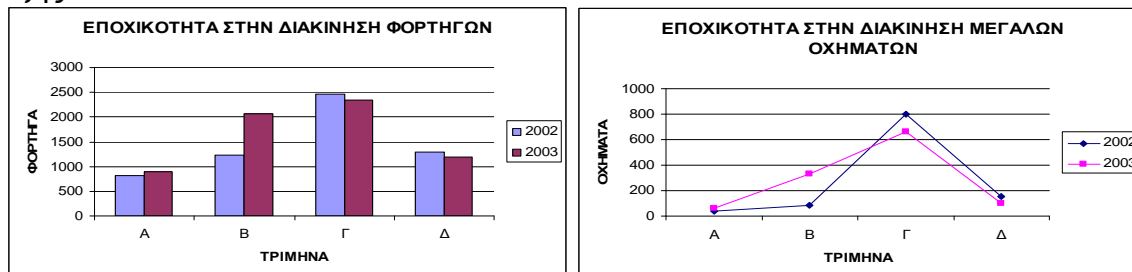
Η κίνηση των φορτηγών θυμίζει την αντίστοιχη στην γραμμή Πειραιάς – Κρήτη, ενώ είναι αντίθετη σε σχέση με την γραμμή Δωδεκανήσου.

Εξαιρετικά χαμηλά είναι τα ποσοστά των δικύκλων ακόμη και τους τουριστικούς μήνες κινούμενα στο 9%, ενώ τα λεωφορεία έχουν σταθερά ποσοστά σε όλα τα τρίμηνα κοντά στο 2%, με εξαίρεση το Β τρίμηνο που υπάρχει περισσότερη

ζήτηση. Να σημειώσουμε ότι η κίνηση των λεωφορείων παρουσιάζεται αυξημένη για το έτος 2003..

Ακολουθώντας αναλυτικά, για κάθε τύπο οχήματος ξεχωριστά, εξετάζεται η ανά τρίμηνα εποχικότητα της διακίνησης του.

Αναφορικά με την διακίνηση φορτηγών και μεγάλων οχημάτων η εικόνα έχει ως εξής :

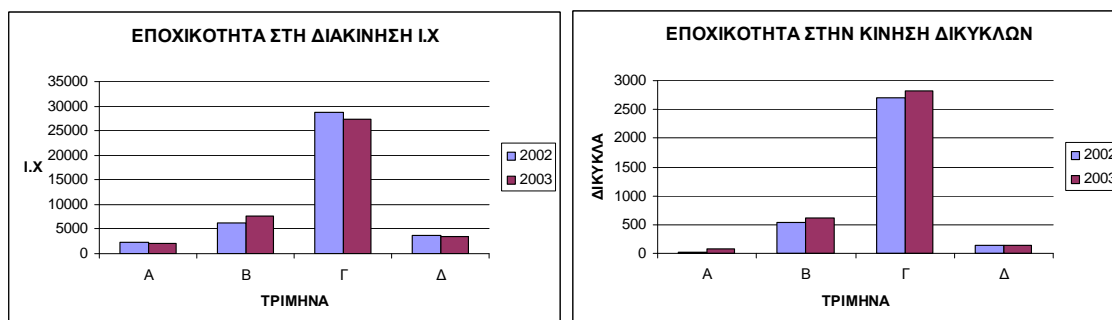


Στα φορτηγά υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες με το Γ τρίμηνο στο 36-42% του συνόλου και ακολουθεί το Β με 21-31%. Στο Α τρίμηνο σταθερά και στα δύο έτη η ζήτηση είναι μειωμένη.

Η εικόνα που αποτυπώνεται με τα παραπάνω στοιχεία δείχνει το 2002 να εμφανίζεται εποχικότητα στο Γ τρίμηνο και το 2004 να εμφανίζει εποχικότητα και στο Β και στο Γ, συγκριτικά με τις διακινήσεις των προηγούμενων εξαμήνων.

Στα μεγάλα οχήματα η ζήτηση είναι σαφώς μεγαλύτερη στους καλοκαιρινούς μήνες, ξεκινώντας την ανοδική πορεία από το β τρίμηνο ενίοτε.

Στα Ι.Χ και στα δίκυκλα έχουμε :



Εδώ η εικόνα είναι εντελώς ξεκάθαρη. Στα Ι.Χ στο Γ τρίμηνο η κίνηση ανεβαίνει στα ύψη καταλαμβάνοντας το εντυπωσιακό 67-74% του συνόλου, στα δε δίκυκλα η εικόνα είναι αντίστοιχη, με ποσοστό ακόμη μεγαλύτερο στο 77-80% και σχεδόν μηδενική κίνηση στο Α και Δ τρίμηνο.

Και στις δύο κατηγορίες υπάρχει μικρή άνοδο από το Β τρίμηνο του έτους.

6.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Πειραιά – Πελοποννήσου

Ακολουθεί η παρουσίαση της συγκριτικής κίνησης μέσω των δρομολογίων της εν λόγω γραμμής για τον Κίσαμο Κρήτης σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια που προσεγγίζονται από την γραμμή. Στα λιμάνια που δεν ανήκουν στην Κρήτη η κίνηση παρουσιάζεται συγκεντρωτικά ανά γεωγραφική περιφέρεια-επαρχείο, δηλαδή Κύθηρα και Πελοπόννησος, μιας και δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσης εργασίας.

6.2.1 Τα λιμάνια της γραμμής

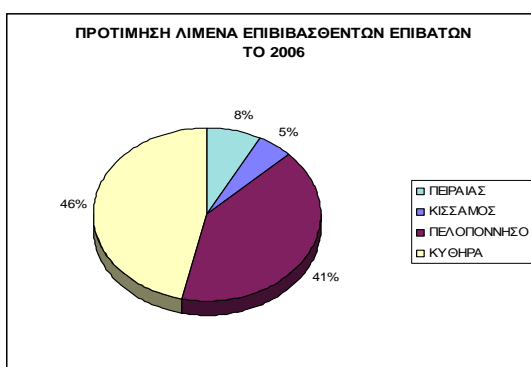
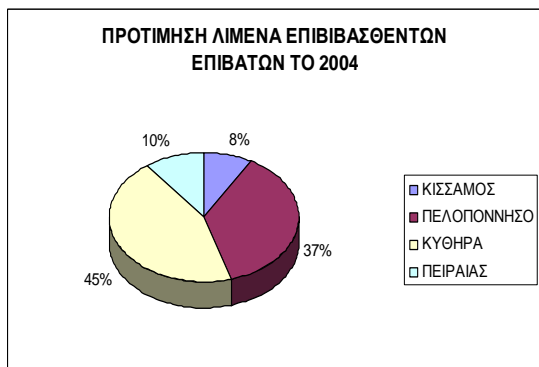
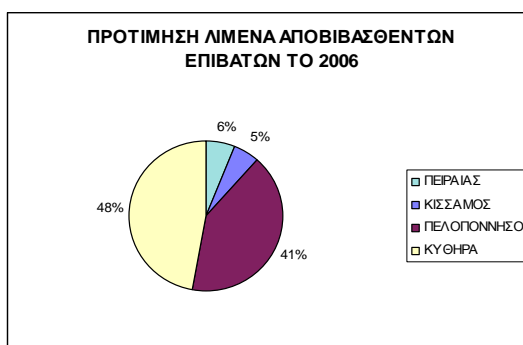
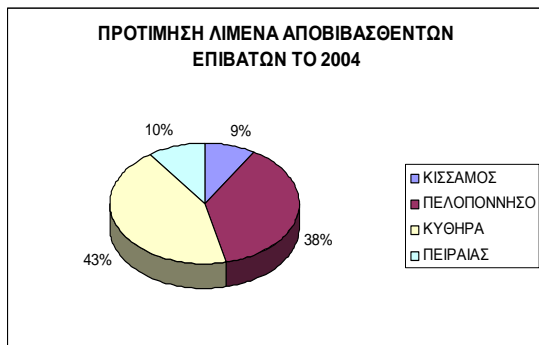
Τα λιμάνια στα οποία υπήρχε προσέγγιση από τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή από το 1980 ως το 2006 είναι τα εξής:

- Πειραιάς (ως λιμάνι αναχώρησης – επιστροφής)
- Κύθηρα (ως λιμάνια αναχώρησης – επιστροφής)
 - ❖ Αντικύθηρα
 - ❖ Αγία Πελαγία
 - ❖ Διακόφτι
 - ❖ Καψάλι
 - ❖ Κυπαρίσσι
- Πελοπόννησος (ως λιμάνια αναχώρησης – επιστροφής)
 - ❖ Μονεμβάσια
 - ❖ Νεάπολη
 - ❖ Γύθειο
 - ❖ Γέρακας
 - ❖ Ελαφώνησος
 - ❖ Καλαμάτα
- Λοιποί λιμένες (ενίοτε τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε περιλαμβάνουν στην κατηγορία αυτή τα μικρά σε κίνηση από τα παραπάνω λιμάνια. Όπου ήταν δυνατόν τα στοιχεία διαχωρίστηκαν).

Τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια των τελευταίων ετών φαίνονται παρακάτω στην μελέτη για κάθε λιμάνι χωριστά.

6.2.2 Προτίμηση λιμένα επιβίβασης – αποβίβασης για τους επιβάτες της γραμμής

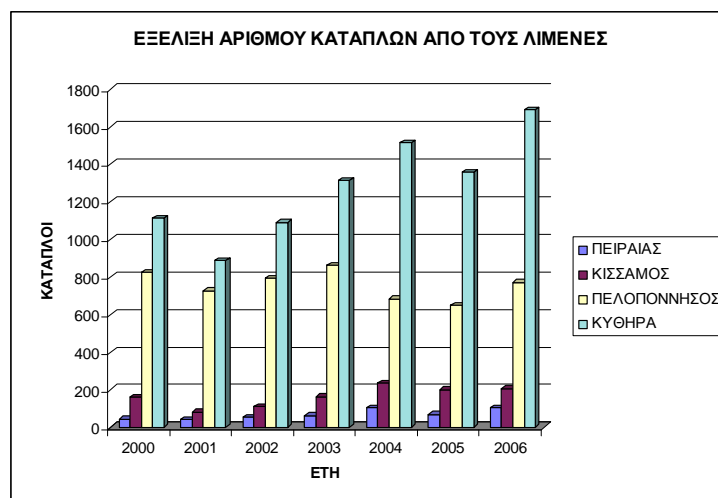
Στα γραφήματα που απεικονίζονται, φαίνεται συνολικά σε ετήσια βάση, η προτίμηση των επιβατών που διακινούνται μέσω της γραμμής, ως προς το λιμάνι επιβίβασης και αποβίβασης τους. Η διάκριση γίνεται συγκριτικά για το Καστέλι με το σύνολο των επιβατών στα λιμάνια των δύο άλλων διαμερισμάτων, δηλαδή των Κυκλάδων και της Πελοποννήσου. Παρουσιάζεται και το λιμάνι του Πειραιά καθώς δεν αποτελεί τον μοναδικό λιμένα αφετηρία-τερματισμού των δρομολογίων της γραμμής. Τα στοιχεία αφορούν τα έτη 2004-2006.

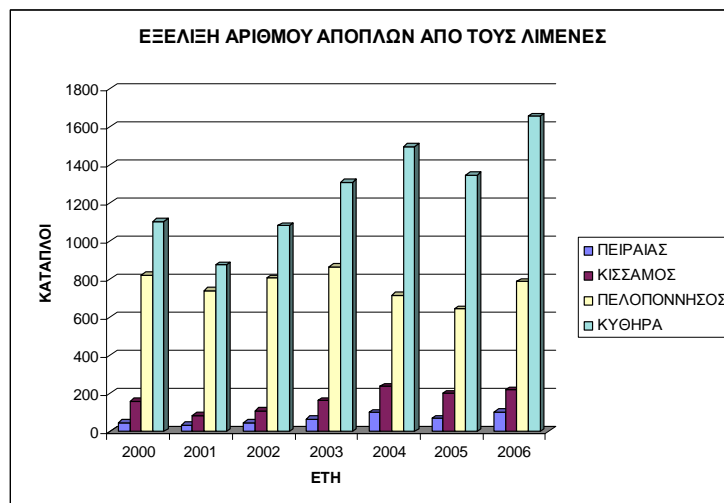


Παρατηρούμε ότι τόσο στις αποβιβάσεις όσο και στις επιβιβάσεις το ποσοστό στο καστέλι και κατ' επέκταση στην Κρήτη είναι χαμηλό συγκριτικά με τα υπόλοιπα διαμερίσματα, ενώ μεταξύ των ετών 2004 και 2006, παρατηρείται σχεδόν μείωση στο ήμισυ (από 8% σε 5% του συνόλου).

Αντίστοιχα και ο Πειραιάς συγκεντρώνει πολύ μικρό ποσοστό στην κίνηση, μόλις 10% για το 2004, ενώ το 2006 συρρικνώθηκε ακόμη περισσότερο στο 6%. Συνεπώς συμπεραίνουμε ότι οι περισσότερες διακινήσεις γίνονται ανάμεσα στα λιμάνια της Πελοποννήσου και των Κυθήρων, αφού κατέχουν αθροιστικά το 81% της κίνησης.

Επίσης χαρακτηριστικοί είναι και οι ακόλουθοι πίνακες με τους αριθμούς απόπλων και κατάπλων τα τελευταία έτη :





Παρατηρούμε ότι τα δρομολόγια από και προς τους λιμένες των Κυθήρων κατέχουν την συντριπτική πλειοψηφία, ενώ τα τελευταία έτη συνεχώς αυξάνονται. Στις αρχές της δεκαετίας του 2000 μέχρι το 2002, τα δρομολόγια από ή προς τα Κύθηρα ήταν ελαφρώς περισσότερα από τα αντίστοιχα των λιμένων της Πελοποννήσου., αλλά το 2006 είναι σχεδόν διπλάσια, ενώ τα δρομολόγια από ή προς τα λιμάνια της Πελοποννήσου παραμένουν σχεδόν στα ίδια επίπεδα.

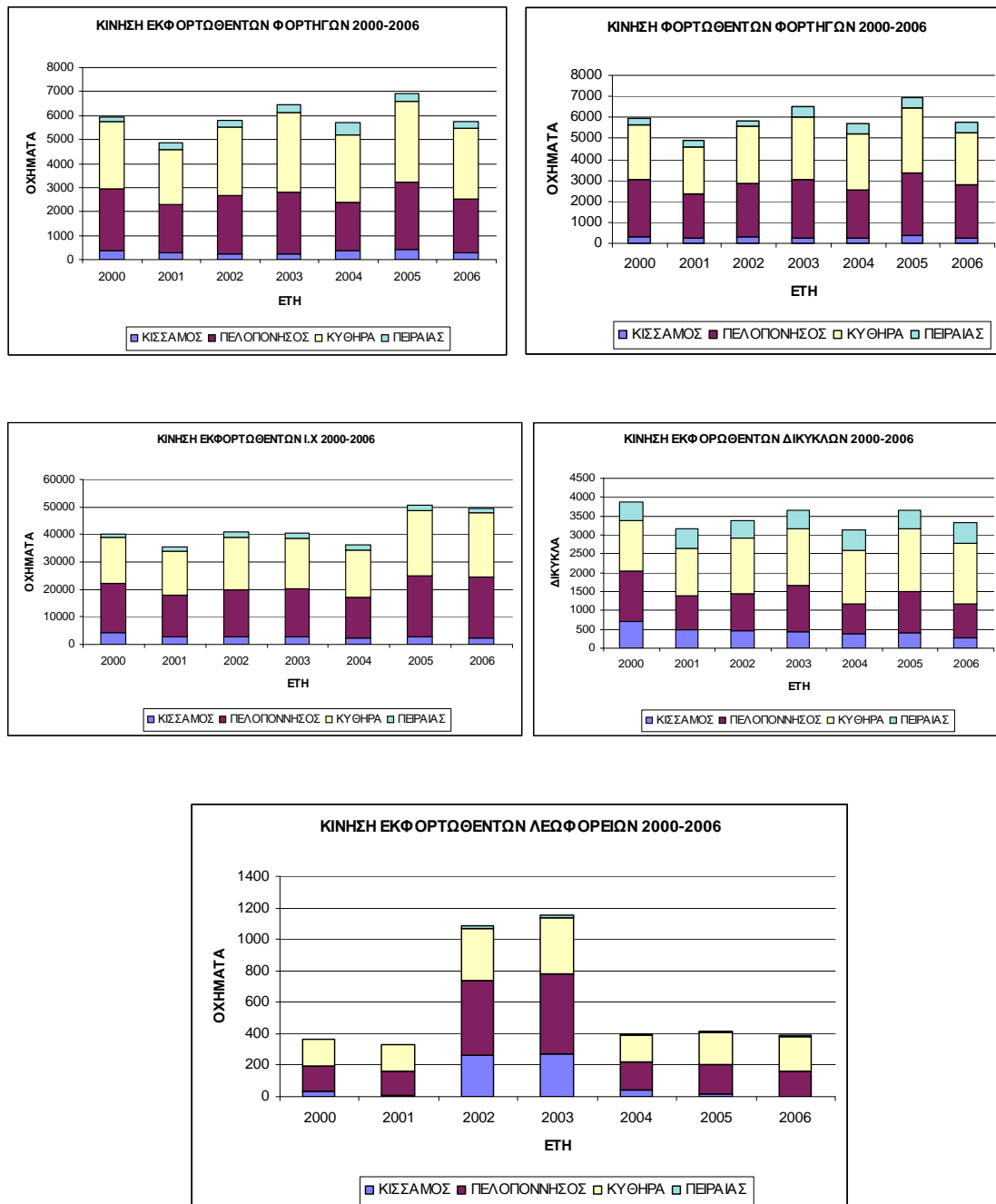
Σχεδόν 16 φορές λιγότερα είναι τα δρομολόγια που σχετίζονται με τον Πειραιά, και 8 φορές τα δρομολόγια από ή προς το Καστέλι.

Από τα παραπάνω δικαιολογείται η εικόνα που παρουσιάστηκε προηγουμένως σχετικά με την προτίμηση στην κίνηση της γραμμής, επιβεβαιώνοντας ότι τα δρομολόγια που εκτελούνται εξυπηρετούν κυρίως την κίνηση από Κύθηρα /Αντικύθηρα προς τους λιμένες της Πελοποννήσου και αντίστροφα, και σε δεύτερο χρόνο την σύνδεση με τον Πειραιά και το Καστέλι.

Επίσης φαίνεται ξεκάθαρα ότι τα Κύθηρα αποτελούν το κομβικό λιμάνι για τα δρομολόγια της γραμμής.

6.2.3 Προτίμηση λιμένα φόρτωσης-εκφόρτωσης για τα οχήματα της γραμμής

Για τα οχήματα έχουμε μια αντίστοιχη εικόνα με τα προηγούμενα: (στοιχεία έτους 2000-2006¹):



Σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων τα λιμάνια της Πελοποννήσου και των Κυθήρων κατέχουν την πλειοψηφικά στην κίνηση. Στα φορτηγά το άθροισμα της διακίνησης σε αυτά τα λιμάνια αγγίζει το 90%.

Αίσθηση προκαλεί και το πολύ χαμηλό ποσοστό των φορτηγών που φορτώνονται-εκφορτώνονται στον Πειραιά, 5-7% επί του συνόλου αντίστοιχα

¹ Αντίστοιχη εικόνα έχουμε και στα διαγράμματα που δεν παρουσιάζονται.

γεγονός που ερμηνεύεται ότι η πλειοψηφία των εμπορευμάτων διακινείται μεταξύ των δύο προαναφερθέντων περιοχών. Τον Κίσσαμο έχουν προορισμό σχεδόν το 4% των φορτηγών.

Στα ΙΧ φαίνεται η ίδια εικόνα ενώ στα δίκυκλα μεγαλώνει το ποσοστό τόσο για τον Πειραιά όσο και για τον Κίσσαμο (12-13% αντίστοιχα). Επίσης είναι μεγαλύτερη η κίνηση προς Κύθηρα απ' ότι για Πελοπόννησο ιδιαίτερα τα έτη 2005-2006.

Τέλος τα λεωφορεία με προορισμό τον Κίσσαμο είναι αναλογικά περισσότερα της αναμενόμενης από τα παραπάνω εικόνας για την γραμμή για τα έτη 2002-2003, όπου στην συγκεκριμένη κατηγορία διακίνησης παρουσιάζεται συμβολικά εντυπωσιακή αύξηση, μιας και αποτελούν το 23% του συνόλου. Το ποσοστό του Πειραιά είναι μόλις 3% κάτι που δείχνει ότι η διακίνηση τους γίνεται κυρίως από ή προς τα Κύθηρα και την Πελοπόννησο. Πιθανή εξήγηση είναι οι εκδρομές προς αυτούς τους προορισμούς. Τα τελευταία έτη η ακτοπλοϊκή μετακίνηση των λεωφορείων προς Πειραιά και Κίσσαμο είναι σχεδόν μηδενική.

Υπενθυμίζουμε ότι τα στοιχεία δεν παρέχουν την δυνατότητα προσδιορισμού της ακριβής προέλευσης και του προορισμού των επιβατών και των οχημάτων.

6.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Πειραιά – Πελοποννήσου

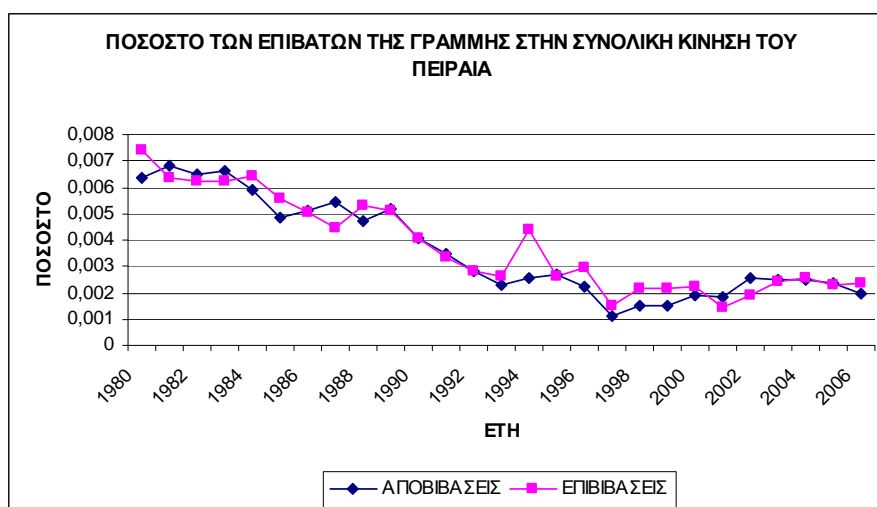
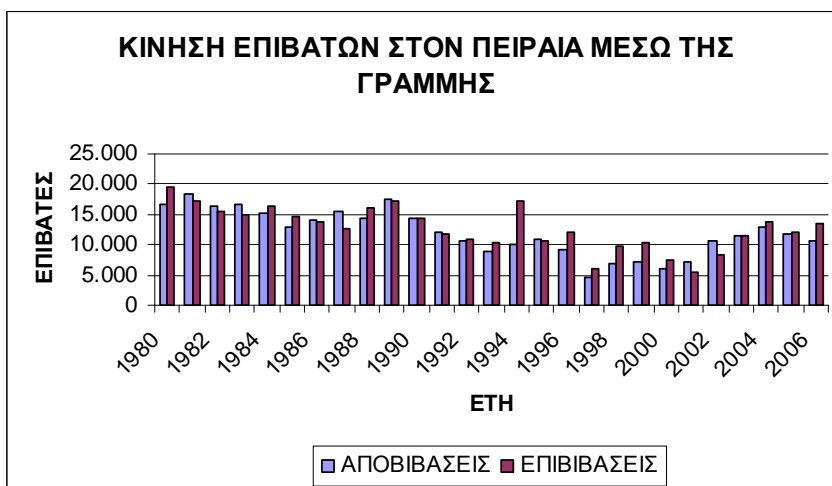
Ακολουθεί η περιγραφή της αναλυτικής κίνησης σε κάθε λιμάνι και σύμπλεγμα λιμένων. Η μορφή των δρομολογίων της γραμμής είναι τέτοια που δεν καθιστά τον Πειραιά ως πρωτεύων λιμάνι αφητηρίας. Τα τελευταία χρόνια τα περισσότερα δρομολόγια εκτελούνται μεταξύ των λιμένων των Κυθήρων και της Πελοποννήσου και είναι μονόδρομα όπως φάνηκε από τα παραπάνω διαγράμματα των απόπλων, και περιγράφεται και στις επόμενες παραγράφους.

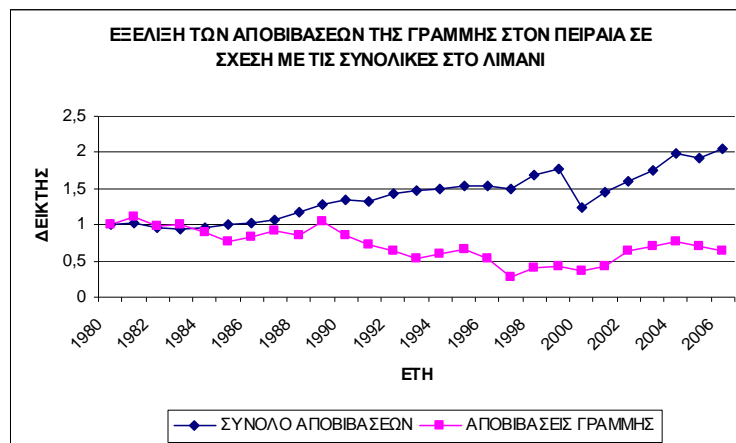
6.3.1 Πειραιάς

Σχετικά με την κίνηση στον Πειραιά μέσω της γραμμής έχουμε :

Επιβάτες

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται η πορεία των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας στον Πειραιά, μέσω της εξεταζόμενης γραμμής :





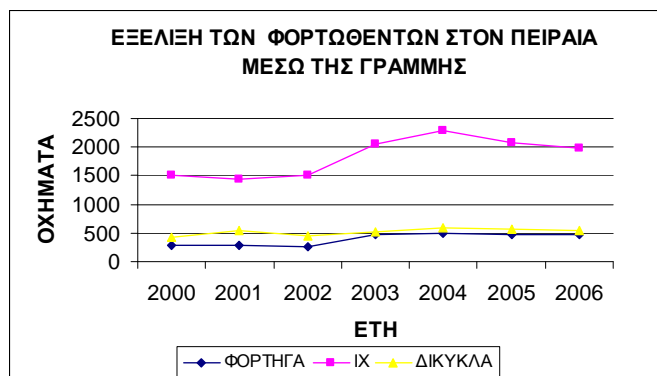
Οι επιβάτες στον Πειραιά από ή προς τους προορισμούς της συγκεκριμένης γραμμής, τα τελευταία χρόνια φτάνουν τους 10-13 χιλιάδες σε ετήσια βάση. Η πορεία από το 1980 παρουσιάζει πτωτική πορεία. Το 2004 οι αποβιβασθέντες από τη γραμμή είναι το 77% των επιπέδων του 1980 και οι επιβιβασθέντες το 71% αντίστοιχα. Το 2006 τα ποσοστά κινούνται στο 64 και 68% αντίστοιχα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το ποσοστό των επιβατών της γραμμής Πειραιά-Πελοπόννησος στο σύνολο των επιβατών ακτοπλοΐας στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς ακολουθεί μια έντονα πτωτική πορεία στα έτη μελέτης και από το χαμηλό 0,7% στις αρχές του '80, το 2006 βρίσκεται μόλις στο 0,2% του συνόλου των επιβιβασθέντων ή αποβιβασθέντων στον Πειραιά. Το παραπάνω οφείλεται περισσότερο στην συνολική ανάπτυξη των υπολοίπων γραμμών από/προς Πειραιά, καθώς βλέπουμε στο επόμενο διάγραμμα ότι οι προερχόμενοι από τη γραμμή στο λιμάνι του Πειραιά ακολουθούν από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 καθαρά πτωτική πορεία ενώ το σύνολο των αποβιβάσεων κινείται έντονα ανοδικά τα επόμενα έτη.

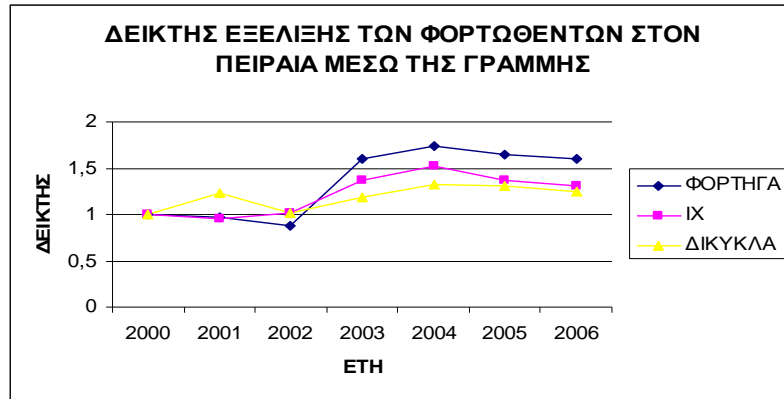
Οχήματα

A. Από Πειραιά

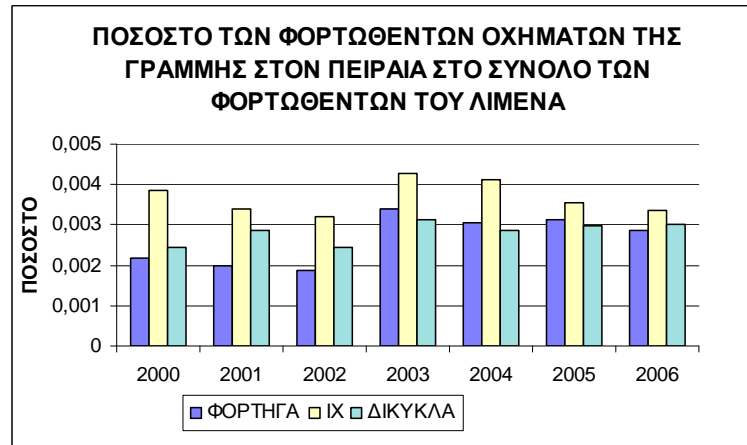
Από το λιμάνι του Πειραιά, η εξέλιξη των φορτωθέντων οχημάτων για την Κρήτη μέσω της εξεταζόμενης γραμμής έχει την εξής εικόνα² :



² Τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΣΥΕ περιορίζονται στα έτη 2000-2006



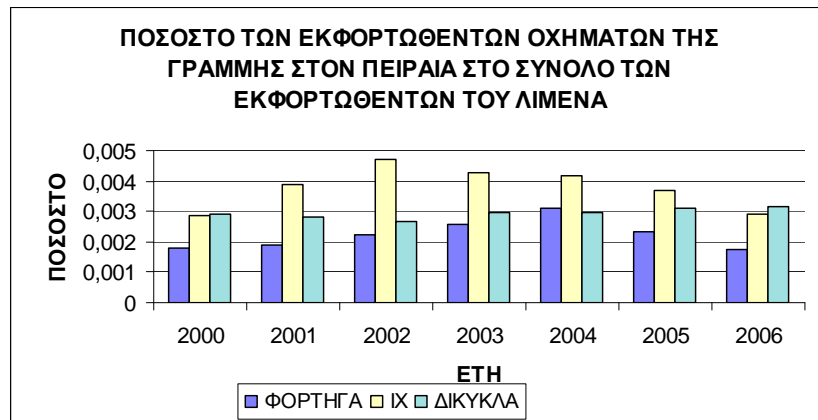
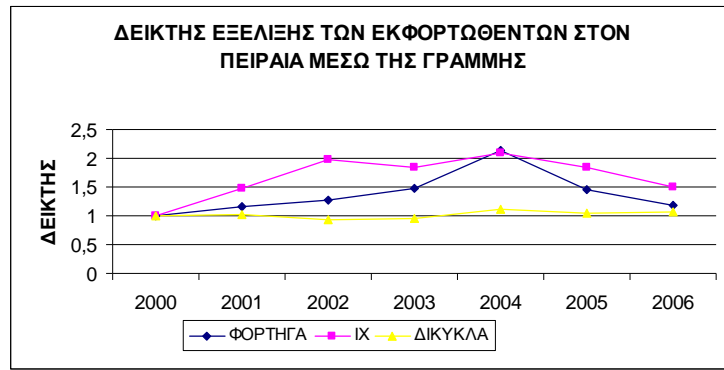
Τα τελευταία χρόνια τα φορτωθέντα οχήματα για την γραμμή από τον Πειραιά παρουσιάζουν σταθερότητα και ελαφρά ανοδική πορεία, ενώ από το 2003 η κίνηση τους είναι σταθερά περίπου 1.5 φορές μεγαλύτερη συγκριτικά με το 2000. Αρκετά μικρό είναι και το ποσοστό που καταλαμβάνουν τα φορτωθέντα οχήματα της γραμμής, σε σχέση με τις συνολικές φορτώσεις ακτοπλοΐας στο λιμάνι του Πειραιά :



Σε καμιά περίπτωση το ποσοστό των οχημάτων δεν υπερβαίνει το 0,4% του συνόλου , ενώ το ποσοστό τους φαίνεται σταθεροποιημένο τα 3 τελευταία έτη.

Β. Προς Πειραιά

Σχετικά για τις αφίξεις στο λιμάνι του Πειραιά μέσω της αναφερόμενης γραμμής τα αντίστοιχα γραφήματα είναι :



Τα συμπεράσματα είναι ίδια σε σχέση με τις αναχωρήσεις οχημάτων. Η πορεία και εδώ τα τελευταία χρόνια είναι εντονότερα ανοδική μέχρι το 2004 με τα φορτηγά και τα ΙΧ να έχουν σχεδόν διπλασιαστεί. Το 2006 πτώση φαίνεται να είναι μεγαλύτερη στα εκφορτωθέντα φορτηγά, παρά την προαναφερόμενη στις φορτώσεις.

Να σημειώσουμε επίσης ότι οι εκφορτώσεις κινούνται αριθμητικά σε χαμηλότερο επίπεδο από τις φορτώσεις οχημάτων, κάτι που πιθανά δείχνει μια τάση να χρησιμοποιείται το λιμάνι του Πειραιά περισσότερο ως λιμάνι προορισμού παρά αφετηρίας. Επίσης σημειώνεται ότι ο αριθμός απόπλων και κατάπλων τα 3 τελευταία έτη είναι σχεδόν ίδιος.

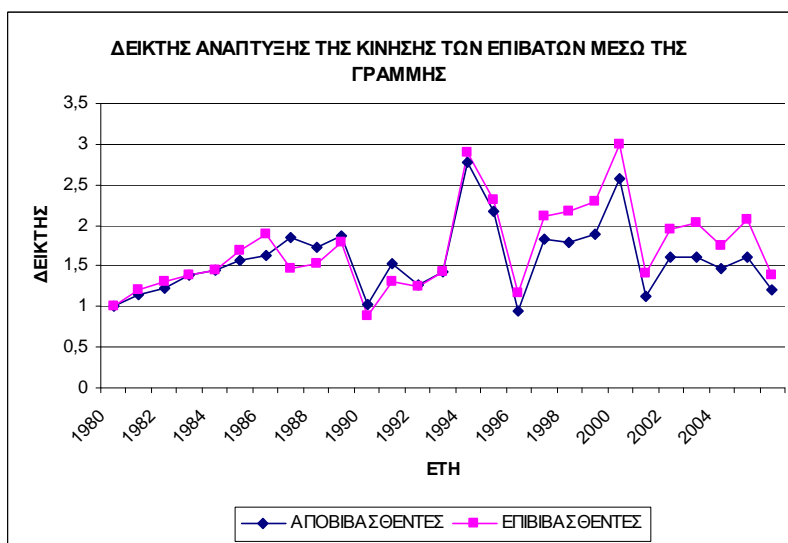
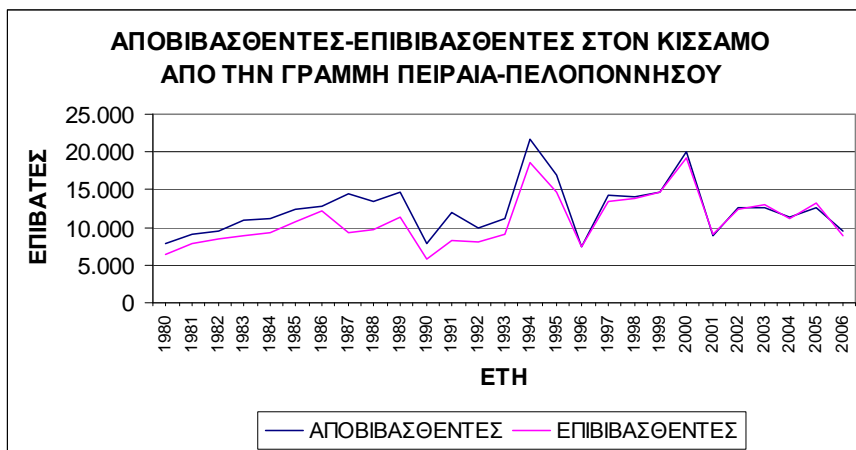
Το παραπάνω σχόλιο είναι εμφανές και στα φορτηγά, με ανάλογη εξήγηση για την διακίνηση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

6.3.2 Καστέλι Κισσάμου

Όπως αναφέρθηκε στο 3^ο κεφάλαιο το λιμάνι του Κισσάμου εξυπηρετείται ακτοπλοϊκά κατά κανόνα μόνο μέσω της υπό μελέτη γραμμής. Αυτό γίνεται εμφανές και από την ανάλυση της κίνησης στο εν λόγω λιμάνι που παρατίθεται ακολούθως.

Επιβάτες

Για κίνηση επιβατών έχουμε :



Στον λιμένα του Κισσάμου επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται τα τελευταία χρόνια περίπου 12000 επιβάτες μέσω της γραμμής. Η εξέλιξη τους στην περίοδο μελέτης είναι ελάχιστα ανοδική με έντονες διακυμάνσεις στην δεκαετία του 1990, σε αντίθεση με την δεκαετία του '80 που είναι σταθερά ανοδική. Το 2006 αποβιβάστηκαν σχεδόν 1,2 φορές περισσότεροι επιβάτες συγκριτικά με το 1980, και αντίστοιχα επιβιβάζονται 40% περισσότεροι.

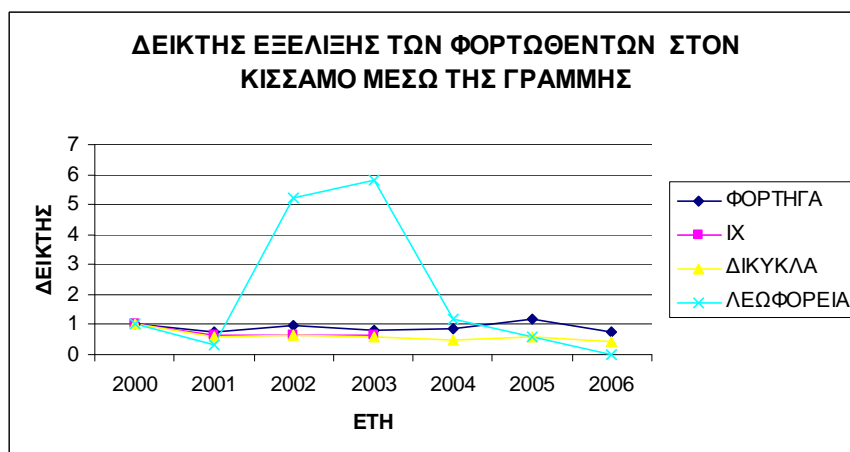
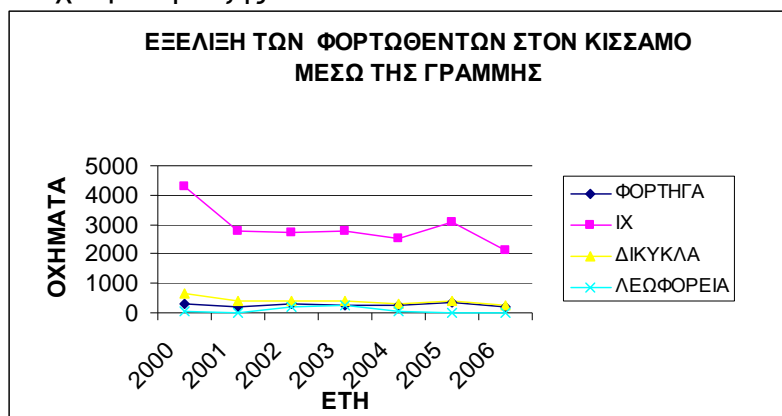
Γενικά τα τελευταία χρόνια οι επιβιβάσεις είναι περισσότερες των αποβιβάσεων, γεγονός που δείχνει ότι οι επιβάτες προτιμούν να αναχωρούν από τον Κίσαμο προς τους προορισμούς των δρομολογίων της γραμμής.

Με βάση τα λίγα στοιχεία που υπάρχουν για την κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας στο λιμάνι, φαίνεται ότι σχεδόν όλη η κίνηση του λιμανιού διακινείται μέσω της εν λόγω γραμμής. Τα στοιχεία αυτά περιορίζονται για τα έτη 1999-2003, καθώς στα υπόλοιπα δεν γίνεται κατάλληλος διαχωρισμός.

Οχήματα

A. Από Κίσσαμο

Για τα οχήματα έχουμε την εξής εικόνα :

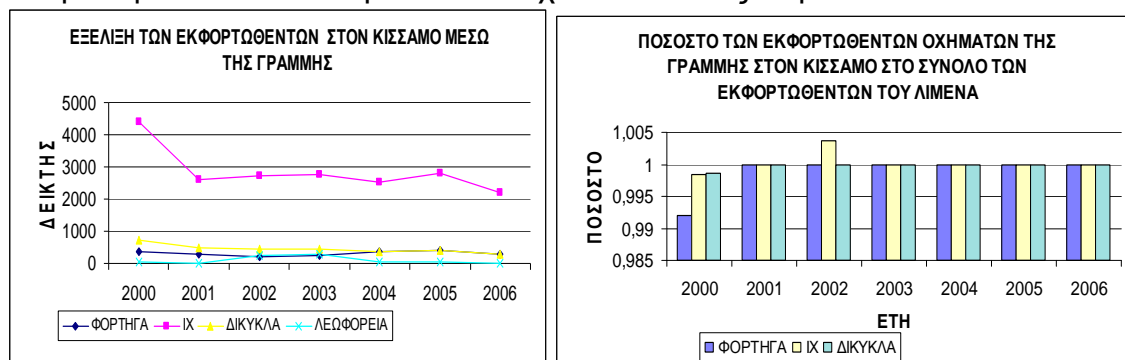


Στα φορτωθέντα οχήματα παρατηρείται πτώση κατά 40% το έτος 2001, με τα ΙΧ και τα δίκυκλα να διατηρούνται σε αυτό το επίπεδο και τα επόμενα χρόνια ενώ τα φορτηγά παρουσιάζουν μικρές αυξομειώσεις. Το 100% των φορτώσεων οχημάτων στο λιμάνι γίνεται μέσω της γραμμής.

A. Προς Κίσσαμο

Η εικόνα είναι ίδια με τα προηγούμενα και για τις αφίξεις του λιμένα. Σε αντίθεση με τους επιβάτες, στα οχήματα υπάρχει αριθμητική ισορροπία μεταξύ αναχωρήσεων και αφίξεων στο λιμάνι μέσω της γραμμής. Επίσης σημειώνουμε ότι ο διαχωρισμός των επιβατών με τους συντελεστές της ΕΑΝΤ δεν λειτουργεί καλά στην προκειμένη περίπτωση εξαιτίας του μεγάλου αριθμού λεωφορείων που διακινούνται τα τελευταία χρόνια. Το ποσοστό των επιβατών που

μετακινούνται συνοδεία οχήματος εξάγεται υψηλότερο από το ανώτερο επιτρεπόμενο. Για τον λόγω αυτό οι σχετικοί πίνακες παραλείπονται :



Να σχολιάσουμε ότι στο παραπάνω διάγραμμα όπου το ποσοστό υπερβαίνει την μονάδα, οφείλεται σε λάθος καταγραφή στοιχείων από μέρους της ΕΣΥΕ.

Δρομολόγια και πλοία

Τα τελευταία χρόνια τα δρομολόγια που εξυπηρέτησαν τον Κίσσαμο μέσω της γραμμής Πειραιά-Πελοποννήσου είναι :

- Πειραιάς – Κύθηρα – Αντικύθουρα - Κίσσαμος
- Γύθειο – Κύθηρα – Αντικίθουρα - Κίσσαμος
- Καλαμάτα – Κύθηρα – Αντικίθουρα - Κίσσαμος
- Κίσσαμος – Αντικύθηρα – Κύθηρα
- Καλαμάτα – Κίσσαμος
- Κύθηρα- Καλαμάτα- Κίσσαμος- Αντικύθηρα

Στα παραπάνω δρομολόγια η σύνδεση Κισσάμου με Πειραιά γίνεται ως και 2 φορές την εβδομάδα με μεγαλύτερη έμφαση στους καλοκαιρινούς μήνες. Τα αντίστοιχα πλοία στα δρομολόγια αυτά :

Εταιρία	Όνομα πλοίου
A.N.E.N	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ

Στις προηγούμενες δεκαετίες το βασικό δρομολόγιο το εξυπηρετούσε το Ε/Γ – Ο/Γ Κίμωλος και ήταν :

- Πειραιάς – Κυπαρίσι –Γέρακας – Μονεμβάσια – Νεάπολη – Ελαφώνησος – Αγ. Πελαγία – Γύθειο – Αντικύθηρα – Καστέλι.

6.3.3 Λιμάνια Πελοποννήσου

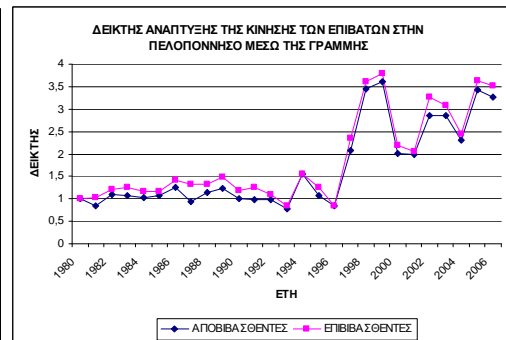
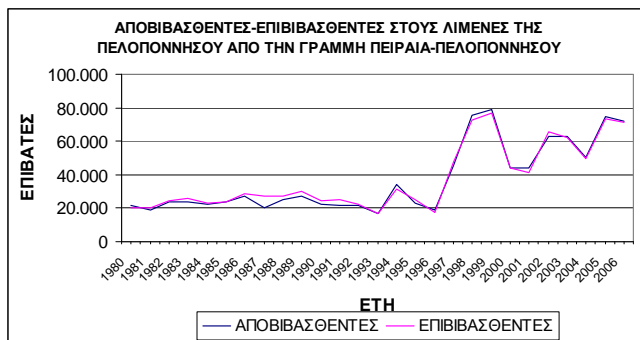
Όπως φάνηκε και παραπάνω, τα περισσότερα δρομολόγια της γραμμής προς Κίσαμο έχουν αφετηρία λιμάνια της Πελοποννήσου. Εκτελούνται όμως και αρκετά δρομολόγια μεταξύ των λιμένων της Πελοποννήσου και των Κυθήρων :

- Κύθηρα – Νεάπολη
- Κύθηρα – Γύθειο
- Κύθηρα – Καλαμάτα
- Νεάπολη – Κύθηρα – Αντικύθηρα

Τα παραπάνω δρομολόγια εκτελούνται σε πολύ μεγαλύτερη συχνότητα σε σχέση με τα αντίστοιχα της γραμμής προς Πειραιά και Κίσαμο. Αυτό δικαιολογεί ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των αποβιβάσεων και επιβιβάσεων σημειώνεται στα λιμάνια της Πελοποννήσου και των Κυθήρων.

Επειδή ο διαχωρισμός των επιβατών και οχημάτων ως προς την προέλευση κι τον προορισμό τους δεν είναι εφικτός, παρατίθεται η συνολική κίνηση με σκοπό τον σχηματισμό μιας γενικής εικόνας αναφορικά με την κίνηση.

Επιβάτες

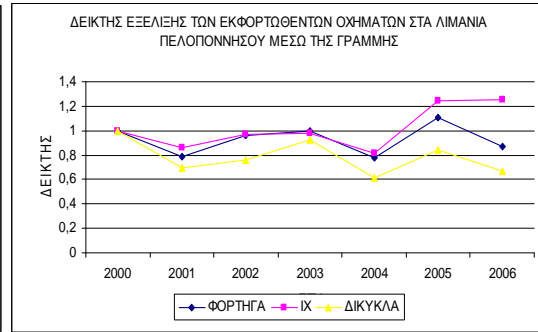
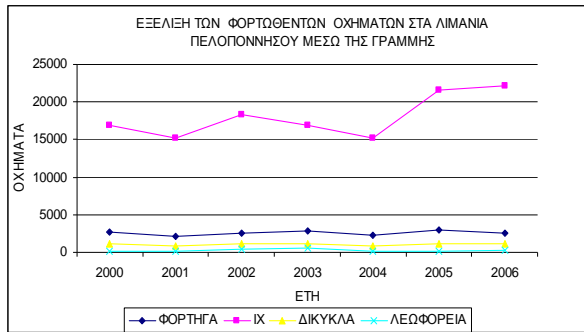


Οι επιβάτες που διακινούνται στα λιμάνια της Πελοποννήσου μέχρι το 1996 κινούνταν σταθερά γύρω από τους 20000 ετησίως. Από το 1996 και μετά παρουσιάζεται ραγδαία αύξηση και μέσα σε 2 χρόνια, η διακίνηση αυξήθηκε κατά 3,5 φορές, για να ακολουθήσει πτώση τα επόμενα χρόνια στα επίπεδα του 2004 που είναι σχεδόν 2,5 φορές μεγαλύτερη του '80. Τα τελευταία δύο χρόνια σημειώνεται και πάλι αύξηση της τάξης του 48%.

Αιτία της αύξησης είναι η αλλαγή των δρομολογίων από το 1996 και μετά, με την είσοδο νέου πλοίου και τον επιμερισμό του ενός δρομολογίου που υπήρχε παλαιότερα σε περισσότερα με λιγότερους προορισμούς. Από το 1996-1998 σταματάει σταδιακά και η προσέγγιση των δρομολογίων στα λιμάνια Κυπαρίσι, Μονεμβάσια, Ελαφόνησο, Γέρακας ενώ τα περισσότερα δρομολόγια ξεκινούν από την Πελοπόννησο και τα λιμάνια των Κυθήρων και όχι τον Πειραιά.

Οχήματα

Αντίστοιχα για τα οχήματα :



Η κατάσταση στις φορτώσεις είναι ανάλογη με την παραπάνω. Παρατηρούμε και στα λιμάνια της Πελοποννήσου την πτώση της κίνησης το έτος 2001 αλλά σε μικρότερο ποσοστό σε σχέση με την αντίστοιχη στον Κίσαμο (περίπου 20%).

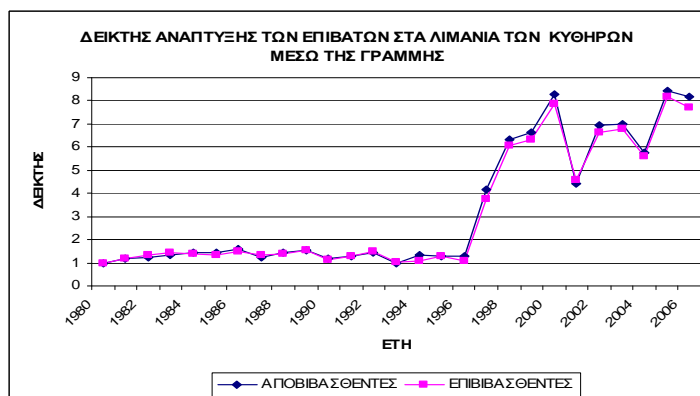
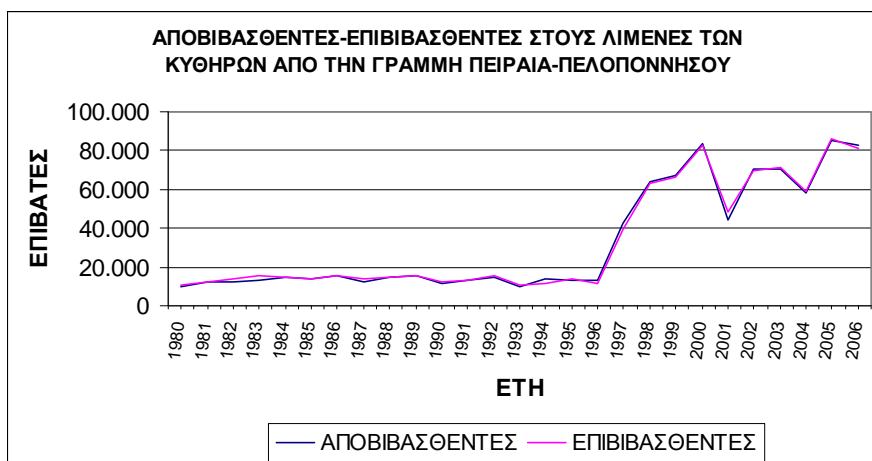
6.3.4 Λιμάνια Κυθήρων

Όπως φάνηκε από τα προηγούμενα τα Κύθηρα συγκεντρώνουν συγκριτικά με τους υπόλοιπους προορισμούς το δεύτερο μερίδιο στην διακίνηση.

Τα λιμάνια που προσεγγίζονται από την γραμμή παρουσιάστηκαν παραπάνω, όπως και οι μεταβολές που συνέβησαν τα τελευταία χρόνια. Εκτός από τα προαναφερθέντα δρομολόγια τα τελευταία έτη εκτελέστηκαν και τα ακόλουθα που συνδέουν τα Κύθηρα με Κίσαμο και Πειραιά :

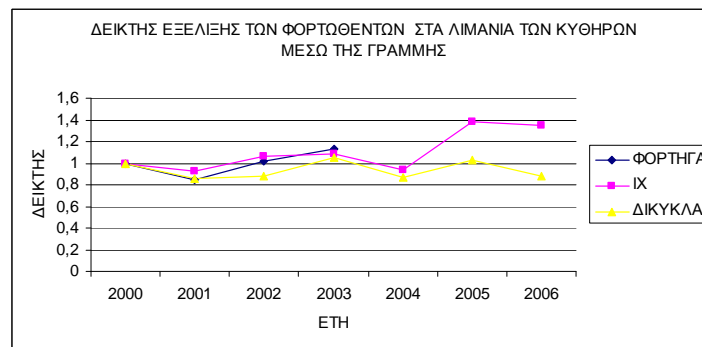
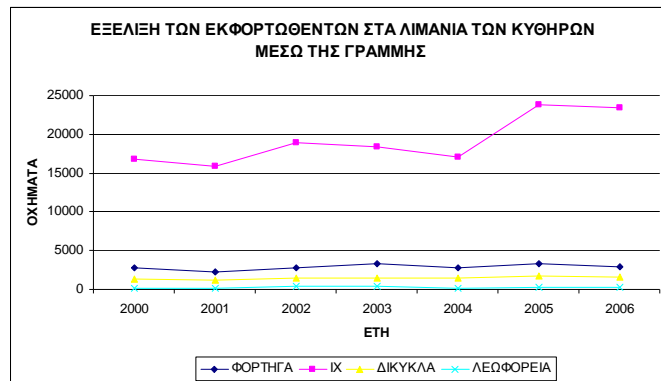
- Πειραιάς – Κύθηρα- Αντικύθηρα
- Κίσαμος – Αντικύθηρα - Κύθηρα
- Κύθηρα – Αντικύθηρα – Κύθηρα
- Πειραιάς – Μονεμβάσια –Κύθηρα – Νεάπολη (για το έτος 2001 μόνο)

Επιβάτες



Η κίνηση και στα λιμάνια των Κυθήρων μέχρι το 1996 είναι σχεδόν σταθερή. Από το '96 και μετά παρουσιάζεται ραγδαία αύξηση, η κίνηση σχεδόν τριπλασιάζεται, με αποτέλεσμα το 2004 οι επιβιβαζόμενοι ή αποβιβαζόμενοι επιβάτες στα λιμάνια του διαμερίσματος να έχουν ξεπεράσει τους αντίστοιχους στα λιμάνια της Πελοποννήσου, φτάνοντας τις 85000 ετησίως τα δύο τελευταία έτη. Ο δείκτης ανάπτυξης άγγιξε το 8,2 για το 2000, ενώ το 2006 οι επιβάτες είναι περισσότεροι σε σχέση με το '80 κατά 8 φορές περίπου. Αιτία της απότομης αυτής αλλαγής είναι η αναπροσαρμογή των δρομολογίων της γραμμής.

Οχήματα



Ανάλογη με τα λιμάνια της Πελοποννήσου είναι η εξέλιξη της κίνησης των οχημάτων στα λιμάνια των Κυθήρων, με την διαφορά ότι αριθμητικά τα οχήματα ανά κατηγορία, που διακινούνται από τα Κύθηρα, είναι συγκριτικά περισσότερα. Εξαίρεση αποτελούν τα λεωφορεία, όπου διακινούνται περισσότερο από ή προς λιμάνια της Πελοποννήσου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 **‘Ακτοπλοϊκή γραμμή Θεσσαλονίκης-Β.Σποράδων-Κυκλάδων-Ηρακλείου’**

Η τέταρτη ακτοπλοϊκή γραμμή που εξυπηρετεί την Κρήτη, είναι η Θεσσαλονίκη-Βόρειες Σποράδες-Κυκλάδες-Ηράκλειο. Η γραμμή δεν είναι κύρια αλλά συγκαταλέγεται στις δευτερεύουσες γραμμές του ακτοπλοϊκού δικτύου.

Τα λιμάνια προέλευσης-προορισμού είναι η Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο, ενώ ενδιάμεσοι σταθμοί είναι τα νησιά των Σποράδων και των Κυκλάδων. Τα τελευταία χρόνια μάλιστα οι προσεγγίσεις στα νησιά των Κυκλάδων είναι πολύ περισσότερες σε σχέση με τις Σποράδες.

Η σημαντικότητα της γραμμής είναι μεγάλη από μεταφορική σκοπιά, καθώς συνδέει το βόρειο με το νότιο άκρο της Ελλάδος με ενδιάμεσες προσεγγίσεις στα τουριστικά νησιά των Κυκλάδων. Και στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων η σημασία της είναι μεγάλη, καθώς η διακίνηση των φορτηγών είναι ευκολότερη.

Η παρουσίαση της γραμμής γίνεται με τρόπο ανάλογο του προηγούμενου κεφαλαίου. Στην πρώτη ενότητα παρουσιάζεται η γραμμή συνολικά σε επίπεδο κίνησης σε επιβάτες και οχήματα για τα έτη 2000-2006 καθώς μόνο για τα έτη αυτά κατέστη δυνατή η συγκέντρωση ολοκληρωμένων στοιχείων από την Ε.Σ.Υ.Ε, γίνεται σύγκριση με την συνολική εικόνα της ακτοπλοΐας και τέλος αναλύεται η εποχικότητα της διακίνησης, και η οι τάσεις στην κίνηση με την χρήση μαθηματικών μοντέλων καταγραφής.

Στην δεύτερη ενότητα παρουσιάζεται η συγκριτική κίνηση στο λιμάνι του Ηρακλείου με τα αντίστοιχα των Σποράδων και των Κυκλάδων, και στην τρίτη ενότητα αναλύεται η επί μέρους κίνηση στα λιμάνια που εξυπηρετεί η γραμμή. Η αναφορά στα λιμάνια εκτός Κρήτης γίνεται κι εδώ αθροιστικά κατά γεωγραφικό διαμέρισμα.

7.1 Παρουσίαση της γραμμής Θεσσαλονίκης - Β.Σποράδων - Κυκλάδων - Ηρακλείου

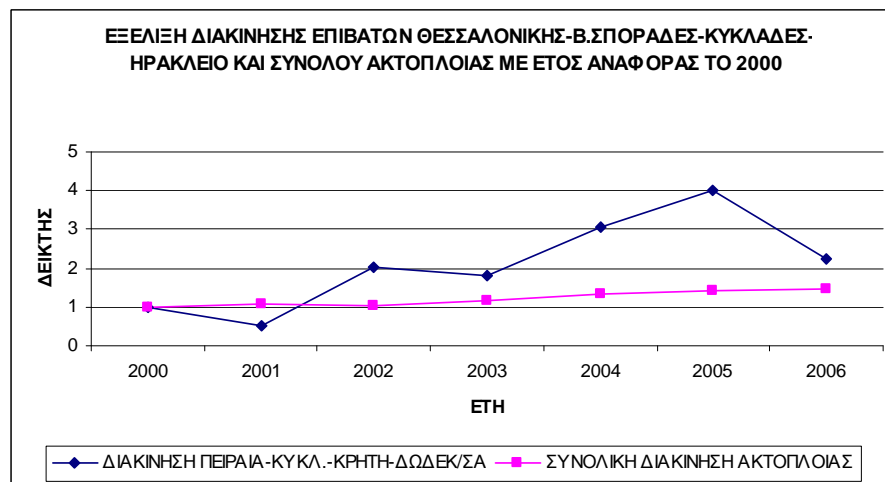
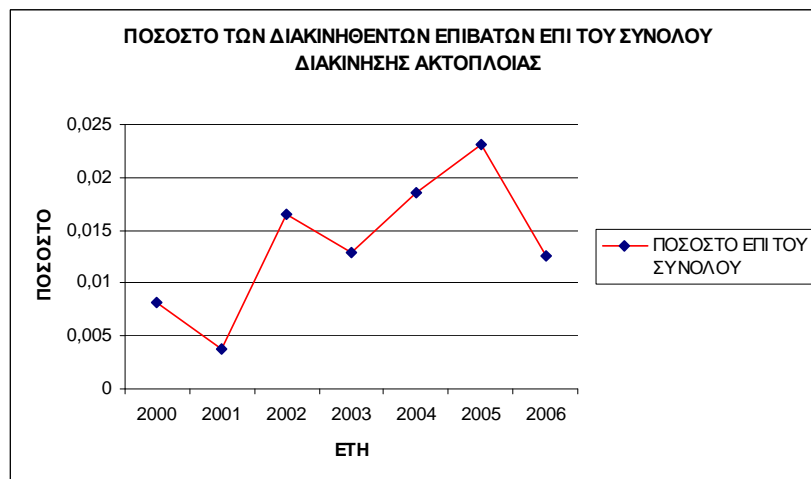
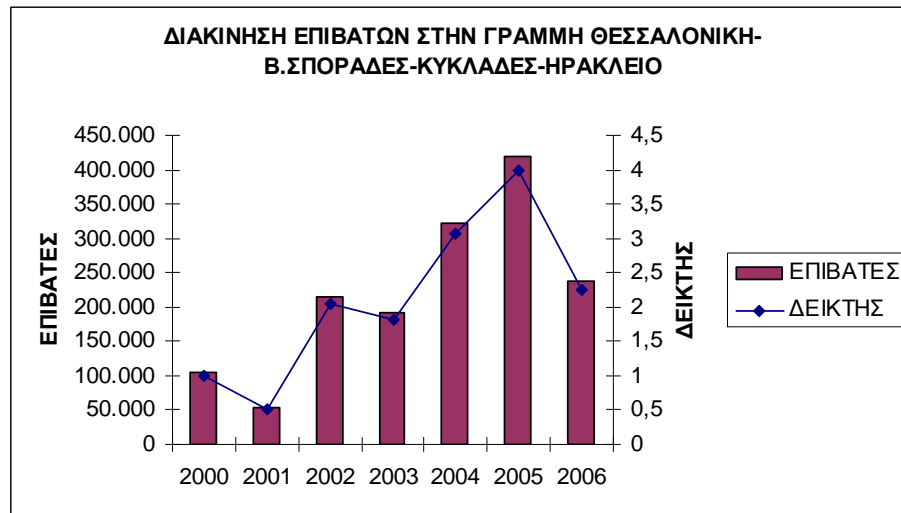
7.1.1 Έργο της γραμμής και σύγκριση με το συνολικό έργο ακτοπλοΐας

7.1.1.1 Επιβάτες

Η διακίνηση επιβατών σε σχέση με τις προηγούμενες τρεις γραμμές που εξετάστηκαν, είναι μικρότερη από την Πειραιάς – Κρήτη, αλλά αρκετά μεγαλύτερη τα τελευταία χρόνια λειτουργίας της γραμμής σε σχέση με την Πειραιά – Κυκλάδες – Κρήτη – Δωδεκάνησα και Πειραιάς – Πελοπόννησος.

Η δυνατότητα των επιβατών να μετακινηθούν μέσω της γραμμής μεταξύ τεσσάρων γεωγραφικών διαμερισμάτων αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμη κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου οι ανάγκες μετακίνησης των τουριστών-παραθεριστών προς τους νησιωτικούς προορισμούς είναι μεγαλύτερη. Αυτό αντικατοπτρίζεται τόσο στα αριθμητικά περισσότερα δρομολόγια, όσο και στην κίνηση της γραμμής τους καλοκαιρινούς μήνες.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η διακίνηση της γραμμής τα τελευταία χρόνια :



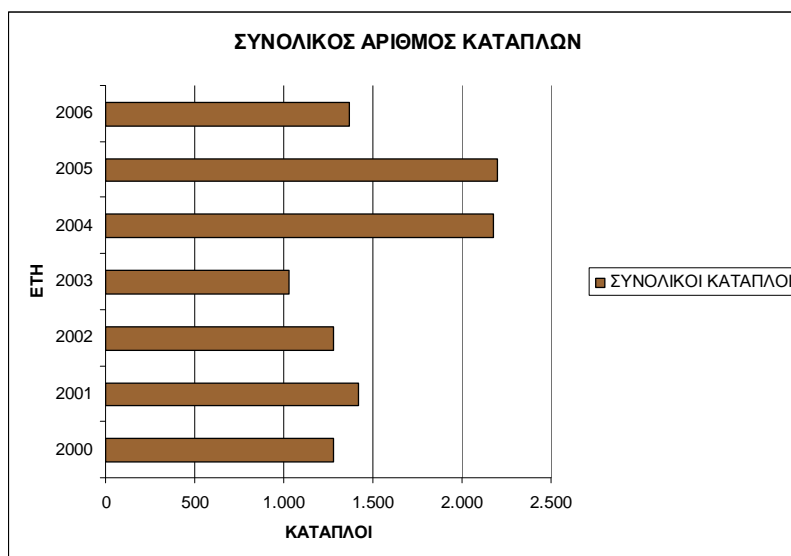
Από τα παραπάνω διαγράμματα φαίνεται ότι η συνολική διακίνηση της γραμμής από το 2002 και μετά ακολουθεί ανοδική πορεία. Μεταξύ 2002-2003 σημειώθηκε αύξηση 68%, 2003-2004 30%, ενώ μεγάλη πτώση παρατηρείται μεταξύ 2005-

2006 κατά 44%. Αιτία αυτής της πτώσης όπως θα φανεί παρακάτω είναι η ο περιορισμός των δρομολογίων λόγω απόσυρσης του πλοίου των Μινωικών γραμμών που εκτελούσε τα δρομολόγια τα τελευταία χρόνια. Μέσω της γραμμής το 2005 διακινήθηκαν 419000 επιβάτες, πολλοί περισσότεροι από την γραμμή Πειραιάς-Κυκλάδες-Κρήτη-Δωδεκάνησα που τα τελευταία χρόνια διακινεί 190000-230000 επιβάτες. Το ποσοστό των επιβατών στο σύνολο της ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις και κυμαίνεται μεταξύ του 1.2 και 2.3%, με τα τρία τελευταία χρόνια να είναι σταθερά πάνω του 1%.

Επίσης διαφαίνεται από το αντίστοιχο διάγραμμα ότι η ανάπτυξη της γραμμής τα τελευταία χρόνια είναι εντελώς διαφορετική από την συνολική εικόνα της ακτοπλοΐας, που παρουσιάζεται σχεδόν σταθερή στην περίοδο μελέτης.

Στην κίνηση της γραμμής παρουσιάζεται, όπως και στις περισσότερες γραμμές που εξετάστηκαν, μεγάλη πτώση το έτος 2001, που αγγίζει και εδώ το 50%. Η πτώση αυτή δεν οφείλεται σε μείωση δρομολογίων, καθώς όπως φαίνεται από τα στοιχεία οι αριθμοί κατάπλων δεν μεταβλήθηκαν κατά πολύ.

Το 2000 σημειώθηκαν 1279 κατάπλοι, το 2001 1416, το 2002 1282 και το 2003 1026. οι κατάπλοι το 2001 ήταν περισσότεροι από τα υπόλοιπα έτη, εντούτοις η διακίνηση ήταν η χαμηλότερη.



Πολύ σημαντική αύξηση είχαμε στα δρομολόγια τα έτη 2004-2005. σχεδόν διπλασιασμό σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Το 2006 ακολουθεί σημαντική πτώση, η οποία όπως θα φανεί και παρακάτω οφείλεται εν μέρει στην υπολειτουργία της γραμμής, μιας και δρομολόγια εκτελούνται μόνο μεταξύ Κρήτης και Κυκλάδων.

Το δρομολόγιο της γραμμής τα χρόνια μελέτης εκτελείται κατά κανόνα από ένα πλοίο με περισσότερη έμφαση στους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες. Από το 2006 το δρομολόγιο σταμάτησε να εκτελείται απ' το εν λόγω πλοίο καθώς το ΔΑΙΔΑΛΟΣ απεσύρθη λόγω υπέρβασης ορίου ηλικίας χωρίς να αντικατασταθεί το έτος 2005. Αυτό οδήγησε στην υπολειτουργία των δρομολογίων της γραμμής. Αρχικά εκτέλεσε λίγα δρομολόγια το πλοίο ΠΗΓΑΣΟΣ και το ΠΗΝΕΛΟΠΗ αργότερα. Το 2006, παρά την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για έκτακτη δρομολόγηση (καλοκαιρινοί μήνες), δεν παρουσιάστηκε ενδιαφέρον από τις εταιρίες, με αποτέλεσμα την μη κανονική εκτέλεση του δρομολογίων, μιας και αυτά περιορίστηκαν μεταξύ Κυκλάδων και Κρήτης, όπως αποτυπώνεται και στα

στοιχεία κίνησης, εκτελούμενα από το FLYING CAT 4 χωρίς την δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων.

Το 2007, στα πλαίσια της επιδοτούμενης γραμμής, δρομολόγια εκτέλεσαν τα ΜΙΛΕΝΑ και ΝΤΑΛΙΑΝΑ.

Τα συνήθη δρομολόγια των τελευταίων ετών:

Δρομολογιακή Γραμμή	Ε/Γ – Ο/Γ
Θεσσαλονίκη – Άνδρος – Πάρος – Θήρα - Ηράκλειο	ΔΑΙΔΑΛΟΣ
Θεσσαλονίκη – Πάρος – Θήρα- Ιο- Ηράκλειο	ΔΑΙΔΑΛΟΣ
Θεσσαλονίκη – Σύρος-Νάξος- Θήρα - Ηράκλειο	ΔΑΙΔΑΛΟΣ
Θεσσαλονίκη – Σκιάθος –Τήνο-Μύκονο- Θήρα - Ηράκλειο	ΔΑΙΔΑΛΟΣ
Θεσσαλονίκη – Σκιάθος –Σκύρος-Μύκονο- Θήρα - Ηράκλειο	ΔΑΙΔΑΛΟΣ

Επιπλέον δρομολόγια παλαιότερων ετών (πριν το 2000):

Σκιάθος-Σύρος-Τήνος-Μύκονος-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη-Ηράκλειο

Σύρος-Τήνος-Μύκονος-Πάρος-Σαντορίνη-Ηράκλειο

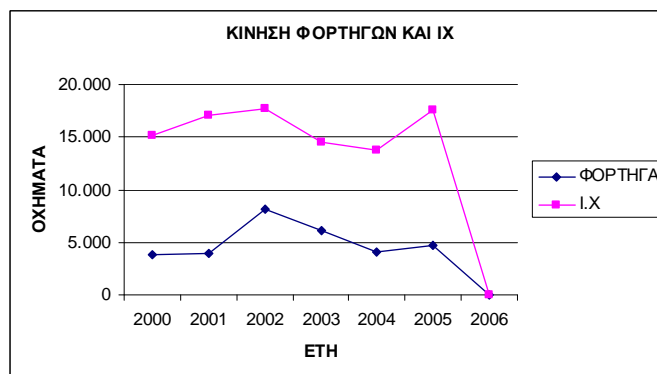
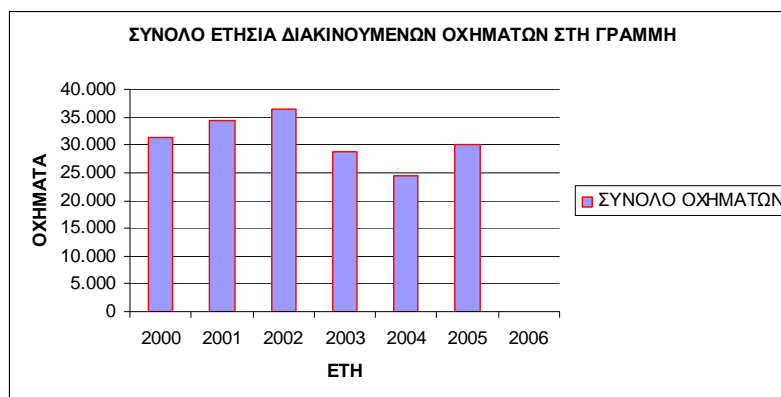
Σκιάθος-Σύρος-Τήνος-Μύκονος-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη-Ηράκλειο

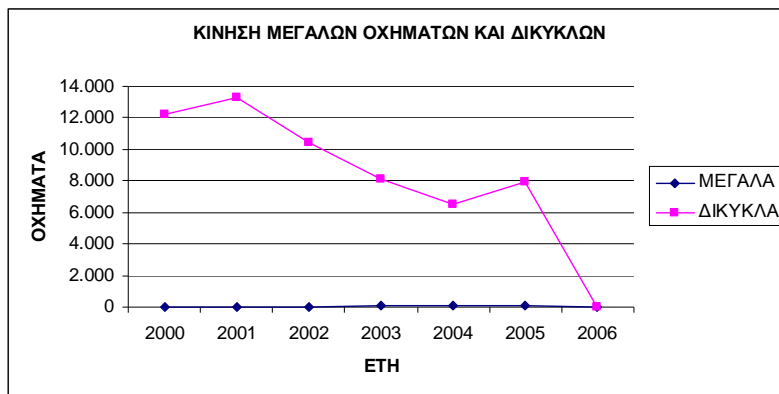
Θεσσαλονίκη – Σκιάθο –Σκύρο-Τήνο - Μύκονο- Πάρο Θήρα - Ηράκλειο.

Πλοία που δραστηριοποιήθηκαν παλαιότερα στην γραμμή ήταν τα ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (1997-2002), ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ, ΜΙΛΕΝΑ, ΝΤΑΛΙΑΝΑ.

7.1.1.2 Οχήματα

Στον τομέα της διακίνησης των οχημάτων, όπως και στις προηγούμενες γραμμές, η καταγραφή των στοιχείων ξεκινάει από το έτος 2000 και μετά. Το 2006 όπως προαναφέρθηκε, δεν καταγράφηκε κίνηση. Έτσι έχουμε για τα έτη αυτά :



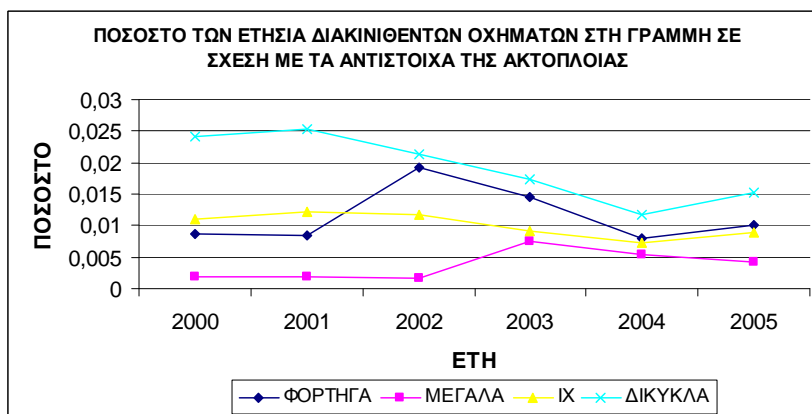
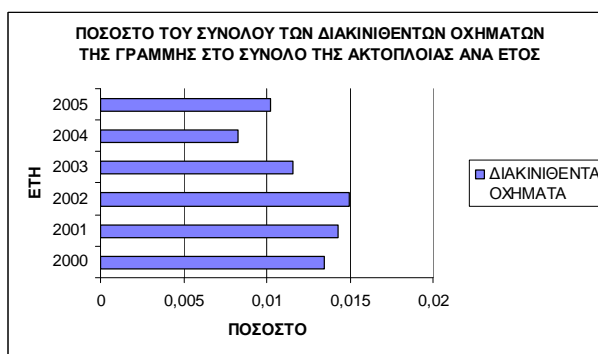


Σε αντίθεση με τους επιβάτες δεν παρουσιάζεται πτώση στην κίνηση οχημάτων το 2001, κάτι που συνέβη σε κάποιες από τις εξεταζόμενες γραμμές. Στο σύνολο της η κίνηση ήταν σταθερά αύξουσα για τα έτη 2000-2002, ενώ την περίοδο 2003-2004 έχουμε μείωση κατά 35%. Ανάκαμψη παρουσιάζεται το 2005 διακινώντας συνολικά 30000 οχήματα.

Τα διακινούμενα ΙΧ κινούνται από 15000-17000 οχήματα για τα έτη μελέτης, ενώ τα φορτηγά κινούνται το έτος του 2005 στα επίπεδα του 2000.

Τα δίκυκλα ακολουθούν έντονα πτωτική πορεία από το 2001 ως το 2004 σημειώνοντας πτώση κατά 35%, με μικρή αύξηση το 2005. Ελάχιστη είναι η κίνηση λεωφορείων σε ετήσια βάση.

Ακολουθώς παρουσιάζονται τα διαγράμματα σύγκρισης της διακίνησης οχημάτων της γραμμής σε σχέση με το σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών. Προφανώς στα παρακάτω διαγράμματα το έτος 2006 παραλείπεται καθώς δεν υπήρξε διακίνηση οχημάτων.



- Το ποσοστό των ετήσια διακινούμενων οχημάτων μέσω της γραμμής κινείται και εδώ χαμηλά μεταξύ 1,1 και 1,5 % του συνόλου των ετήσια διακινούμενων ακτοπλοϊκά σε αντίθεση με την Πειραιάς-Κρήτη που κυμαίνεται μεταξύ 14 και 19%. Παρατηρείται αύξηση του ποσοστού των λεωφορείων από το 2003, μεγαλώνοντας σημαντικά σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.
- Τα δίκυκλα επιβεβαιώνουν την πτωτική τους πορεία στη διακίνηση και από το 2,5% που κατείχαν το 2001 έπεσαν κάτω του 1,5% το 2004. Τα ΙΧ έμειναν σχεδόν στάσιμα κοντά στο 1%, ενώ τα φορτηγά τα τελευταία χρόνια είναι μεταξύ 1 και 2% του συνόλου των αντίστοιχων ακτοπλοϊκών μετακινήσεων.

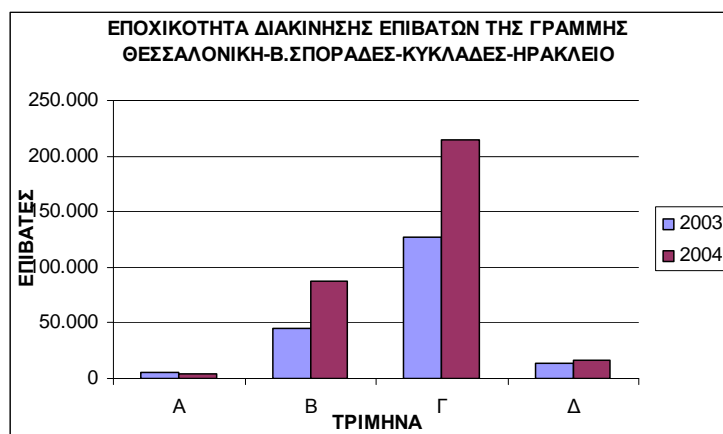
7.1.2 Εξέλιξη της διακίνησης της γραμμής

Επειδή τα έτη μελέτη είναι λίγα, δεν εξάγουμε εξίσωση πρόβλεψης της κίνησης, τόσο για τους επιβάτες, όσο και για τα οχήματα.

7.1.3 Εποχικότητα της γραμμής

7.1.3.1 Επιβάτες

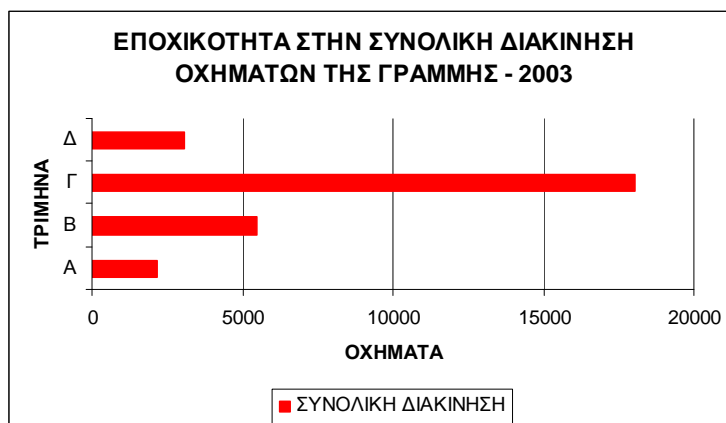
Πολύ έντονα παρουσιάζεται το φαινόμενο της εποχικότητας στην κίνηση επιβατών της γραμμής (τυχαία έτη 2003,2004):



Όπως φαίνεται η κίνηση το πρώτο τρίμηνο του έτους είναι πάρα πολύ μικρή, κοντά στους 4500-5000 επιβάτες, αντιπροσωπεύοντας το 1,3-2,6% του ετήσιου συνόλου. Το δεύτερο τρίμηνο ξεκινάει η αύξηση με δεκαπλάσιο ποσοστό στο 23-27%, και το καλοκαιρινό τρίμηνο έχουμε την εντυπωσιακή κορύφωση με σταθερό ποσοστό 66%. Αποδεικνύεται κι εδώ η έντονη χρήση από τους επιβάτες ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και ο περιορισμός δρομολογίων τους υπόλοιπους μήνες του έτος, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες.

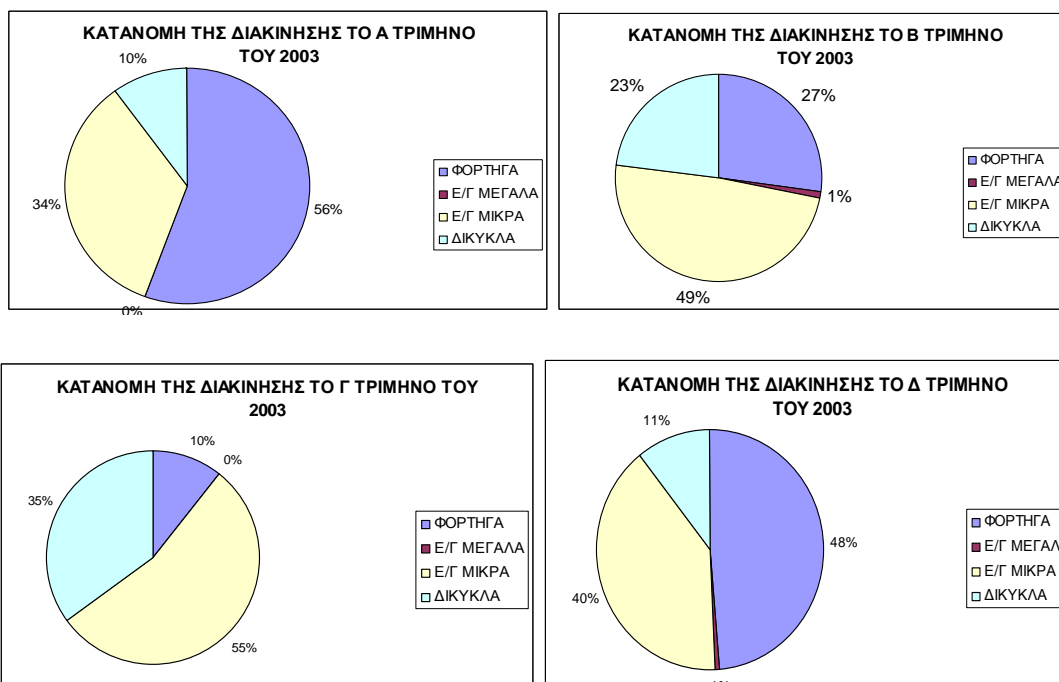
7.1.3.2 Οχήματα

Για την συνολική διακίνηση οχημάτων στη γραμμή έχουμε:



Όπως φαίνεται το Γ τρίμηνο ξεπερνά το 60% συνόλου, και ακολουθεί ποσοστιαία το Β τρίμηνο, κατά την συνηθισμένη εικόνα των υπόλοιπων ακτοπλοϊκών γραμμών.

Η ανάλυση στα οχήματα που κινούνται σε κάθε τρίμηνο ανά κατηγορία:

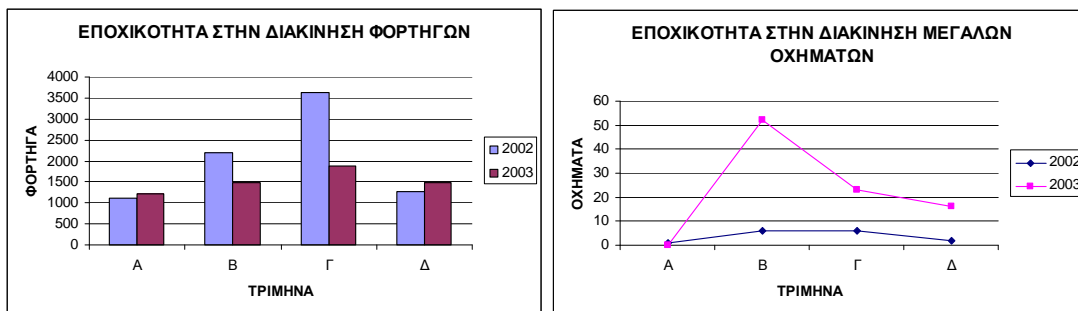


Όπως φαίνεται τα δύο τρίμηνα Α και Δ όπου η κίνηση των επιβατών είναι χαμηλή, τα περισσότερα οχήματα που διακινούνται είναι φορτηγά με ποσοστά 56 και 48% στο σύνολο των διακινήθωντων οχημάτων. Από το Β τρίμηνο, όπου η κίνηση των επιβατών αυξάνεται, ανεβαίνει και το ποσοστό των ΙΧ και δίκυκλων, με κορύφωση το Γ τρίμηνο όπου τα ΙΧ είναι 55% και τα δίκυκλα 35%. Αντίστοιχα από το Δ τρίμηνο τα ΙΧ μειώνονται και υπερέρχουν τα φορτηγά.

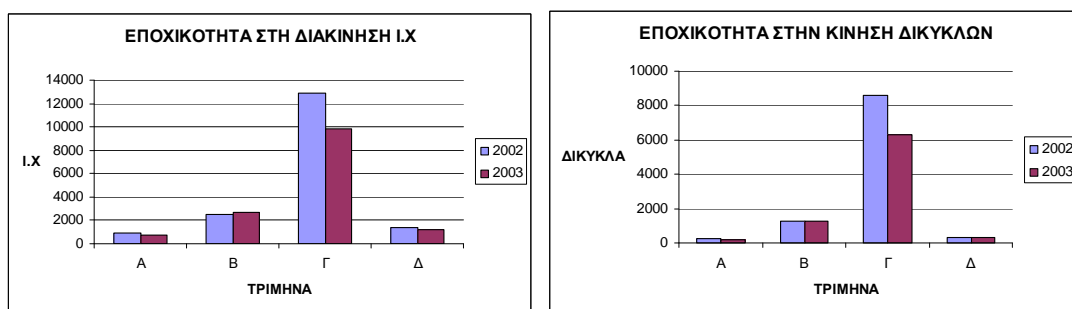
Επίσης η οποιαδήποτε μικρή σε μέγεθος κίνηση των λεωφορείων σημειώνεται κατά το Β και Δ τρίμηνο.

Ακολούθως αναλυτικά, για κάθε τύπο οχήματος ξεχωριστά, εξετάζεται η ανά τρίμηνα εποχικότητα της διακίνησης του σε απόλυτα μεγέθη.

Αναφορικά με την διακίνηση φορτηγών και μεγάλων οχημάτων η εικόνα έχει ως εξής :



Στα φορτηγά με βάση τα στοιχεία του 2002 παρουσιάζεται μεγαλύτερη ζήτηση το Γ τρίμηνο συγκριτικά με τα υπόλοιπα. Η κατάσταση όμως δεν φαίνεται σταθερή καθώς κατά το 2003 η ζήτηση στην μετακίνηση φορτηγών μέσω της γραμμής φαίνεται να είναι μοιρασμένη στα τρίμηνα, με ελαφρά μεγαλύτερη κατά το Β και Γ τρίμηνο. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στα μεγάλα οχήματα, όπου επειδή ο αριθμός των οχημάτων είναι πολύ μικρός, δεν εξάγονται ασφαλή συμπεράσματα. Στα Ι.Χ και στα δίκυκλα έχουμε :



Στα ΙΧ και δίκυκλα η εποχικότητα είναι εμφανέστατη. Στα Ι.Χ στο Γ τρίμηνο η κίνηση ανεβαίνει στα ύψη καταλαμβάνοντας το εντυπωσιακό 68-71% του συνόλου, στα δε δίκυκλα η εικόνα είναι αντίστοιχη με ποσοστό ακόμη μεγαλύτερο στο 77-82% και ελάχιστη κίνηση στο Α και Δ τρίμηνο.

Και στις δύο κατηγορίες υπάρχει μικρή άνοδο από το Β τρίμηνο του έτους.

7.2 Συγκριτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Θεσσαλονίκης - Β.Σποράδων – Κυκλάδων - Ηρακλείου

Ακολουθεί η παρουσίαση της συγκριτικής κίνησης για το Ηράκλειο Κρήτης σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια που προσεγγίζονται από την γραμμή. Στα λιμάνια που δεν ανήκουν στην Κρήτη η κίνηση παρουσιάζεται συγκεντρωτικά ανά γεωγραφική περιφέρεια, δηλαδή λιμένες Σποράδων και Κυκλάδων, μιας και δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσης εργασίας.

7.2.1 Τα λιμάνια της γραμμής

Τα λιμάνια στα οποία υπήρχε προσέγγιση από τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια που υπάγονται στη συγκεκριμένη γραμμή τα έτη 2000-2006 είναι τα εξής:

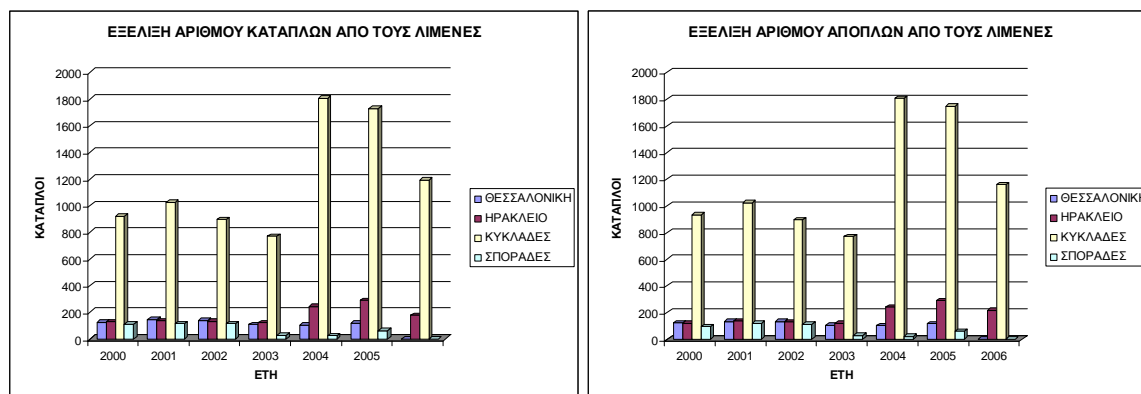
- Θεσσαλονίκη (βασικό λιμάνι αναχώρησης – επιστροφής)
- Ηράκλειο Κρήτης (βασικό λιμάνι αναχώρησης – επιστροφής)
- Κυκλάδες
 - ❖ Θήρα
 - ❖ Ιος
 - ❖ Μύκονος
 - ❖ Νάξος
 - ❖ Πάρος
 - ❖ Σύρος
 - ❖ Τήνος
 - ❖ Αμοργός
 - ❖ Αιγιάλη
- Σποράδες
 - ❖ Σκιάθος
 - ❖ Σκόπελος
 - ❖ Σκύρος

Η προσέγγιση στα λιμάνια ανά έτος φαίνεται στον κάτωθι πίνακα :

ΛΙΜΑΝΙ/ΕΤΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Θήρα	*	*	*	*	*	*	*
Ιος	*	*	*	*	*	*	*
Μύκονος	*	*	*	*	*	*	*
Νάξος	*	*	*	*	*	*	*
Πάρος	*	*	*	*	*	*	*
Σκιάθος	*	*	*	*	*	*	
Σκόπελος			*				
Σκύρος	*	*	*				
Σύρος	*	*	*	*	*	*	
Τήνος	*	*	*	*	*	*	*
Αμοργός				*	*		
Αιγιάλη					*		

Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι από το 2002 και μετά, υπάρχει μια σταδιακή εξάλειψη των προσεγγίσεων σε λιμάνια των Σποράδων. Τα νησιά Σκύρος και Σκόπελος δεν εξυπηρετούνται, ενώ συνολικά οι Σποράδες δεν προσεγγιστήκαν το

2006. Χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα γραφήματα του αριθμού κατάπλων και απόπλων ανά έτος.



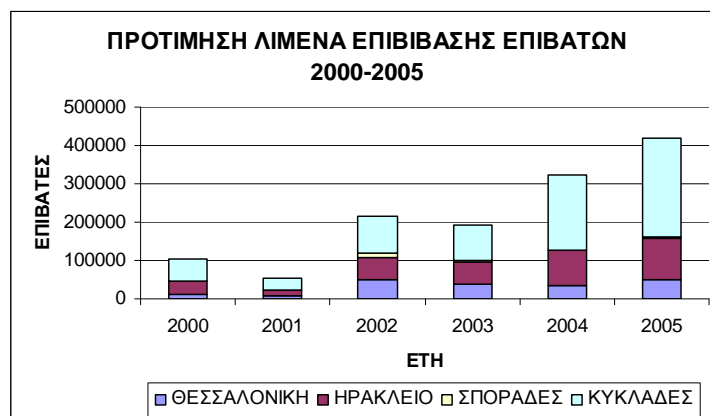
Παρατηρούμε ότι μέχρι το 2003, οι προσεγγίσεις στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου και των Σποράδων ήταν σχεδόν στα ίδια επίπεδα. Από το 2004 και μετά παρατηρούμε ότι οι προσεγγίσεις στο Ηράκλειο σχεδόν διπλασιάζονται σε σχέση με την Θεσσαλονίκη, ενώ παράλληλα μειώνονται και οι αντίστοιχες στις Σποράδες. Από το ίδιο έτος και μετά σημειώνεται σχεδόν διπλασιασμός στις αντίστοιχες προσεγγίσεις σε λιμάνια των Κυκλάδων, ενώ το 2006 η Θεσσαλονίκη και οι Σποράδες δεν εξυπηρετήθηκαν.

7.2.2 Προτίμηση λιμένα επιβίβασης – αποβίβασης για τους επιβάτες της γραμμής

Στα γραφήματα που απεικονίζονται, φαίνεται συνολικά σε ετήσια βάση, η προτίμηση των επιβατών που διακινούνται μέσω της γραμμής, ως προς το λιμάνι επιβίβασης και αποβίβασης τους. Η διάκριση γίνεται συγκριτικά για το Ηράκλειο, με το σύνολο των επιβατών στα υπόλοιπα λιμάνια κατά διαμέρισμα :



Αντιστοίχως για τις επιβιβάσεις έχουμε :



Παρατηρούμε ότι οι περισσότερες επιβιβάσεις-αποβιβάσεις γίνονται στα λιμάνια των Κυκλάδων σε μεγάλο ποσοστό που ξεκινάει από 51% μέχρι 65% το 2005. Ακολουθως το Ηράκλειο συγκεντρώνει το 26-30% των διακινήσεων, ενώ η Θεσσαλονίκη το 9-19%. Το ποσοστό των Σποράδων, ακόμη και τα έτη 2000-2002 που υπήρχε προσέγγιση των δρομολογίων και στα τρία νησιά, παρατηρούμε ότι είναι ελάχιστο (1.7%). Επίσης μέχρι το 2004, σε κανονικά επίπεδα ήταν και η προσεγγίσεις στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Από τα παραπάνω συνάγεται το συμπέρασμα ότι τα δρομολόγια της γραμμής, εξυπηρετούν κατά πρώτο λόγω την μετακίνηση των επιβατών μεταξύ των λιμένων των Κυκλάδων, εφόσον η γραμμή τα τελευταία χρόνια προσεγγίζει 6-7 νησιά, και κατά δεύτερο την μετακίνηση από Κυκλάδες προς Κρήτη και αντίστροφα.

Για τα έτη που οι προσεγγίσεις στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και των Σποράδων ήταν σε φυσιολογικά επίπεδα (2000-2002), παρατηρούμε ότι η κίνηση από/προς αυτούς τους προορισμούς ήταν εξίσου χαμηλή, και ιδιαίτερα στις Σποράδες. Αυτό ενδεχομένως οδήγησε την συρρίκνωση των δρομολογίων από/προς λιμένες των Σποράδων και την Θεσσαλονίκη τα επόμενα έτη.

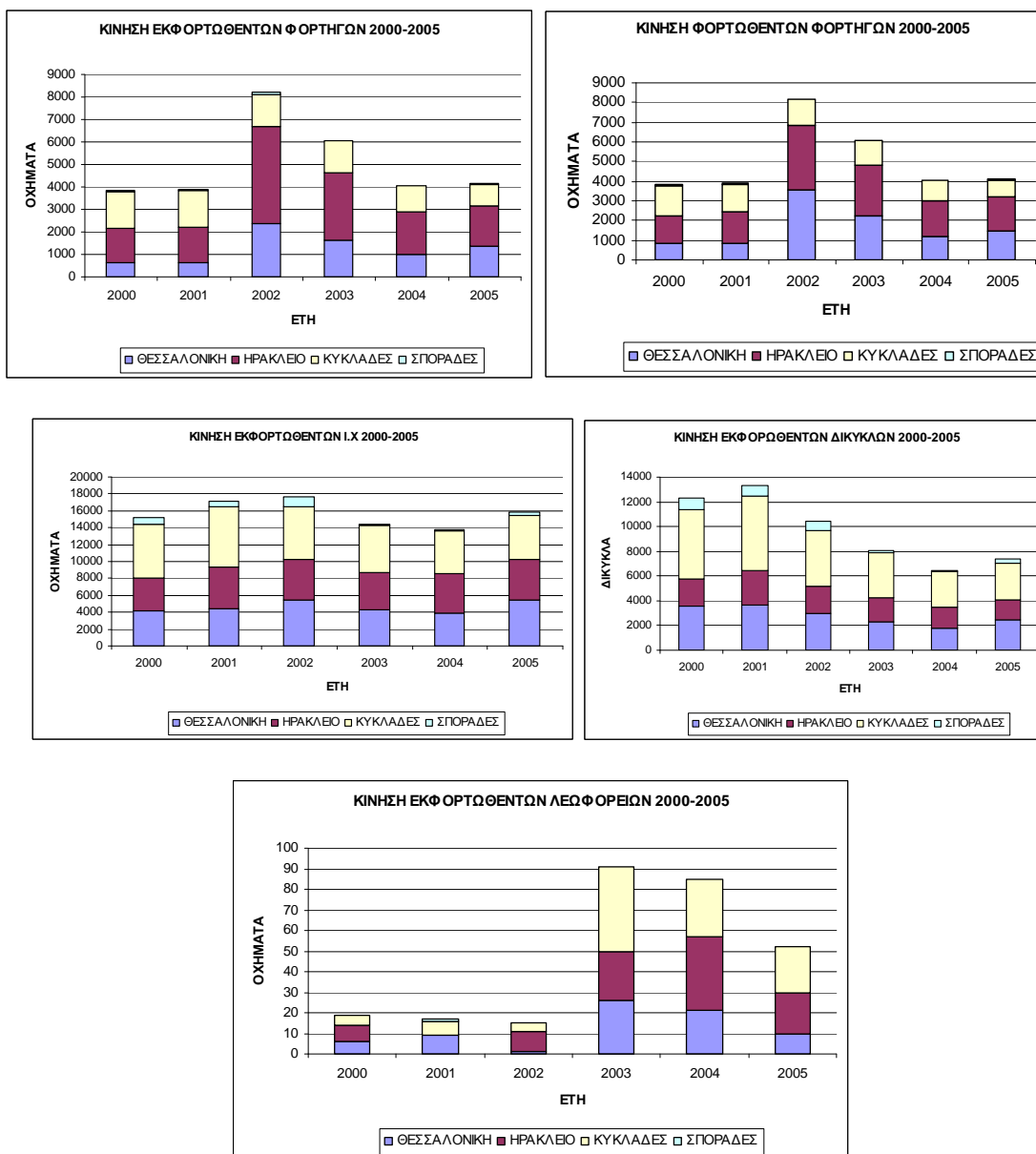
Χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα συγκριτικά διαγράμματα για τις προσεγγίσεις στα παραπάνω λιμάνια :



Είναι φανερό ότι από το 2004 και μετά, τα δρομολόγια στρέφονται κυρίως προς Κυκλάδες και Κρήτη.

7.2.3 Προτίμηση λιμένα φόρτωσης-εκφόρτωσης για τα οχήματα της γραμμής

Για τα οχήματα έχουμε αντίστοιχα



Διακρίνεται από τα παραπάνω διαγράμματα ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά φορτώσεων/εκφορτώσεων φορτηγών κατέχουν τα λιμάνια Ηρακλείου και Θεσσαλονίκης. Όπως βλέπουμε στις εκφορτώσεις φορτηγών το Ηράκλειο συγκεντρώνει στα έτη μελέτης το μεγαλύτερο μερίδιο (αγγίζει και το 50% του συνόλου), ενώ στις φορτώσεις το ποσοστό του είναι αρκετά χαμηλότερο. Αυτό δείχνει ότι μέσω της γραμμής υπάρχει μεγαλύτερη προτίμηση για κίνηση φορτηγών προς το Ηράκλειο από την Θεσσαλονίκη ή τις Κυκλάδες παρά το αντίστροφο δρομολόγιο (τα έτη 2002-2003 διακρίνεται πιο έντονα). Αυτό επιβεβαιώνεται κι από το γεγονός ότι περισσότερα φορτηγά αναχωρούν από Θεσσαλονίκη (37% 2003) παρά φτάνουν από τους άλλους προορισμούς (27%), κάτι που δείχνει την διακίνηση κυρίως εμπορευμάτων πχ γεωργικών από την

Βόρεια Ελλάδα στα Νότια. Αντίστοιχα και στις Κυκλάδες εκφορτώνονται περισσότερα φορτηγά (38%) παρά φορτώνονται (21%), μιας και στις Κυκλάδες υπάρχει μεταφορά προϊόντων από τις περισσότερο γεωργικά ανεπτυγμένες περιοχές της Β.Ελλάδας και Κρήτης.

Στα ΙΧ τα ποσοστά στις φορτώσεις-εκφορτώσεις παρουσιάζονται επίσης διαφορές στους ίδιους προορισμούς, με σημαντικά περισσότερες εκφορτώσεις στην Θεσσαλονίκη και στο Ηράκλειο. Η διακίνηση είναι σχεδόν μοιρασμένη ανάμεσα σε Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη, ενώ εξίσου σημαντική είναι και στα λιμάνια των Κυκλάδων.

Αντίστοιχα στα δίκυκλα στις Κυκλάδες παρουσιάζεται μεγαλύτερη διακίνηση σε σχέση με τους άλλους προορισμούς (45% έναντι 23% του Ηρακλείου για το 2003). Τέλος στα λεωφορεία, παρά τον σχετικά μικρό αριθμό που διακινείται ετησίως, παρατηρείται τα τελευταία χρόνια σχεδόν ίση κατανομή στα ποσοστά.

Υπενθυμίζουμε ότι τα στοιχεία δεν παρέχουν την δυνατότητα προσδιορισμού της ακριβής προέλευσης και του προορισμού των επιβατών και των οχημάτων.

7.3 Αναλυτική κίνηση στα λιμάνια της γραμμής Θεσσαλονίκης - Β.Σποράδων -Κυκλάδων - Ηρακλείου

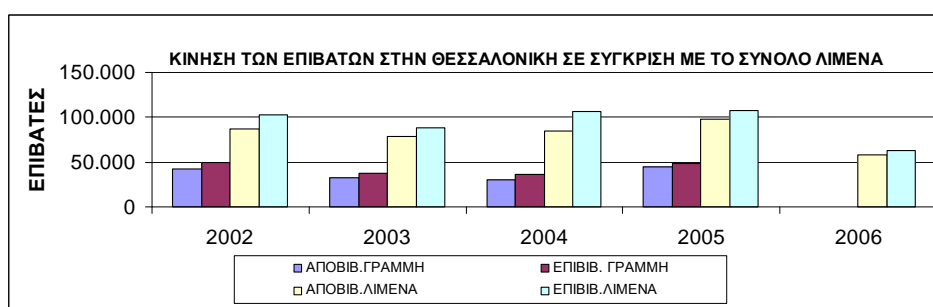
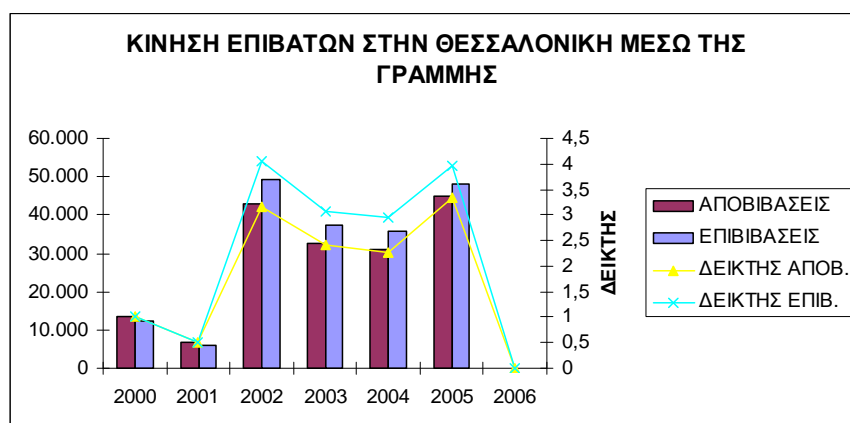
Ακολουθεί η περιγραφή της αναλυτικής κίνησης σε κάθε λιμάνι και σύμπλεγμα λιμένων. Ως λιμάνια αφετηρίας ή προορισμού θεωρούνται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και το Ηράκλειο. Τα στοιχεία και πάλι περιορίζονται στα έτη μελέτης 2000-2006.

7.3.1 Θεσσαλονίκη

Η Θεσσαλονίκη αποτελεί τον μεγαλύτερο λιμένα της Βόρειας Ελλάδας. Η μοναδική ακτοπλοϊκή επικοινωνία με τα νησιά του κεντρικού Αιγαίου και της Κρήτης γίνεται με την υπό εξέταση γραμμή.

Επιβάτες

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται η πορεία των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας στην Θεσσαλονίκη, μέσω της γραμμής των Κυκλάδων και Κρήτης :



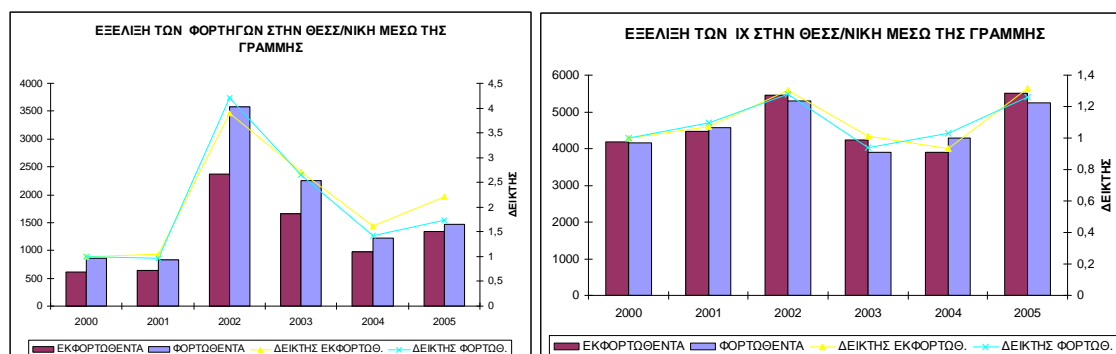
Τα έτη 2000-2001 η κίνηση των αποβιβασθέντων-επιβιβασθέντων επιβατών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέσω της γραμμής κινούνταν σε πολύ χαμηλά επίπεδα, γύρω από τις 10000 ετησίως. Το 2002 παρουσιάζεται απότομη αύξηση περίπου 3,5 φορές τα επίπεδα του 2001 και η κίνηση στις επιβιβάσεις επιβατών σχεδόν 4πλασιάζεται από τα επίπεδα του 2000. Τα επόμενα έτη μέχρι το 2004 ακολουθεί σταθερά πτωτική πορεία, ενώ μεταξύ 2004-2005 παρατηρείται σημαντική αύξηση της τάξης του 38% για τους επιβιβασθέντες και του 50% για τους αποβιβασθέντες. Το 2006 κίνηση δεν καταγράφεται, καθώς δεν εκτελέστηκαν δρομολόγια μέσω της γραμμής. Επίσης άλλο ένα χαρακτηριστικό είναι ότι οι επιβιβάσεις τα 4 τελευταία

χρόνια είναι σταθερά περισσότερες κατά 5000-7000 επιβάτες ανά έτος σε σχέση με τις επιβιβάσεις.

Αναφορικά με το ποσοστό της κίνησης επιβατών στην συνολική κίνηση του λιμένα, βλέπουμε ότι κινείται για τα έτη 2002-2005 όπου υπάρχουν προς μελέτη στοιχεία, στο 36-49% του αντίστοιχου συνόλου του λιμένα και για τις δύο κατηγορίες, αρκετά υψηλό για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Οχήματα

Η κίνηση των οχημάτων φορτωθέντων κι εκφορτωθέντων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης για την αναφερθείσα γραμμή έχει ως εξής :

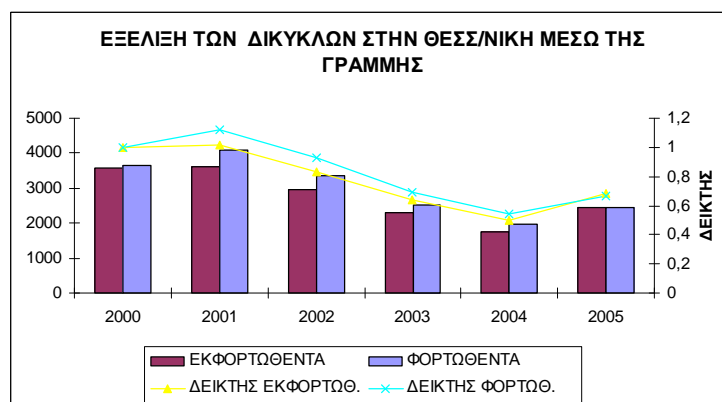


Σχετικά με τα φορτηγά παρατηρούμε ότι όλα τα έτη τα φορτωθέντα ποσοστά είναι περισσότερα από τα εκφορτωθέντα, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο εδάφιο, με τα έτη 2002-2003 το φαινόμενο να είναι πιο έντονο.

Τα έτη 2000-2001 η κίνηση τους κινείται σε χαμηλά σχετικά επίπεδα, το 2002 παρουσιάζει ραγδαία αύξηση (σχεδόν τετραπλασιασμός) ενώ από το 2003 έχουμε πτώση σε σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα.

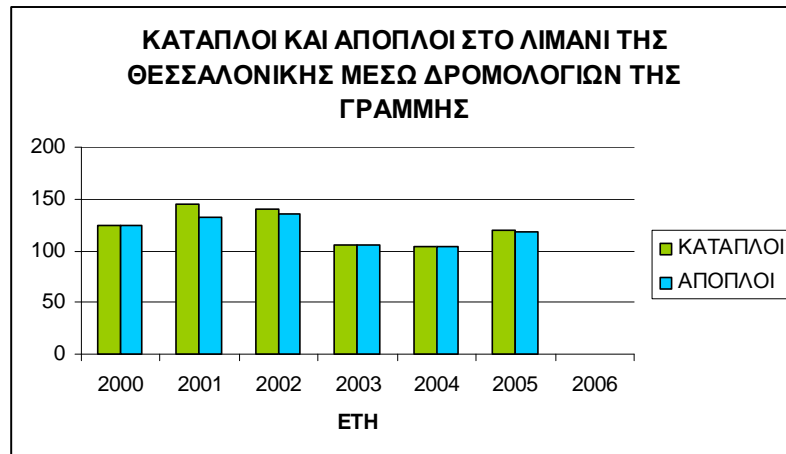
Αντίθετα η πορεία των διακινούμενων ΙΧ είναι σχεδόν σταθερή στα πέντε έτη, με εξαίρεση το 2002 που παρουσιάζεται αύξηση κατά σχεδόν 20% και ακολουθεί πτώση το 2003 σε επίπεδα λίγο χαμηλότερα του 2000, ενώ σημαντική αύξηση έχουμε το έτος 2005 κατά 41%. Τα ΙΧ που φορτώνονται – εκφορτώνονται κινούνται σταθερά στις 4000-5000 οχήματα ετησίως.

Επίσης στα ΙΧ όπως και στα δίκυκλα που ακολουθούν, δεν παρατηρείται μεγαλύτερη προτίμηση για αναχώρηση ή άφιξη μέσω των δρομολογίων της γραμμής, όπως φάνηκε παραπάνω στα φορτηγά.



Η πορεία των δίκυκλων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι πτωτική από το 2001 και μετά, μειωμένη κατά σχεδόν 40% σε σχέση με το 2000. Αριθμητικά βρίσκονται στο επίπεδο των 2500 οχημάτων ετησίως.

Αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια από/προς Θεσσαλονίκη, παρατηρούμε ότι το έτος 2002 όπου η κίνηση παρουσίαζε συνολικά σημαντική αύξηση, τα δρομολόγια ήταν σαφώς περισσότερα, ενώ η μείωση τους κατά 25% τα επόμενα έτη οδήγησε πιθανά σε πτώση της κίνησης. Αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι το 2005 που τα δρομολόγια αυξήθηκαν (όχι στον ίδιο βαθμό με προηγούμενα έτη 2001-2002) η κίνηση παρουσίασε σημαντικές ανοδικές τάσεις.

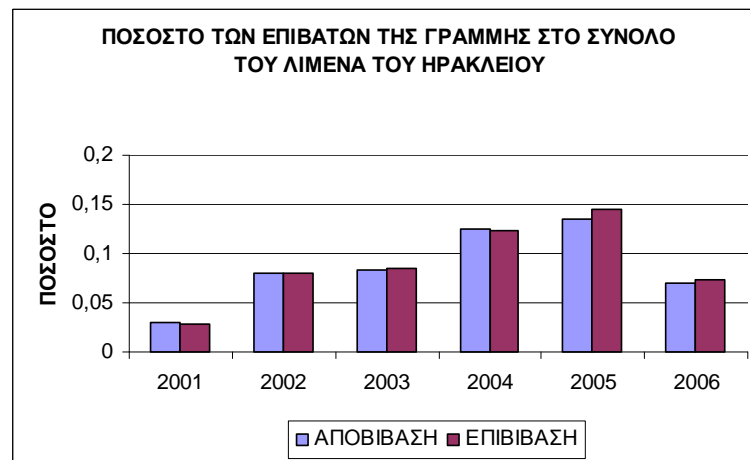
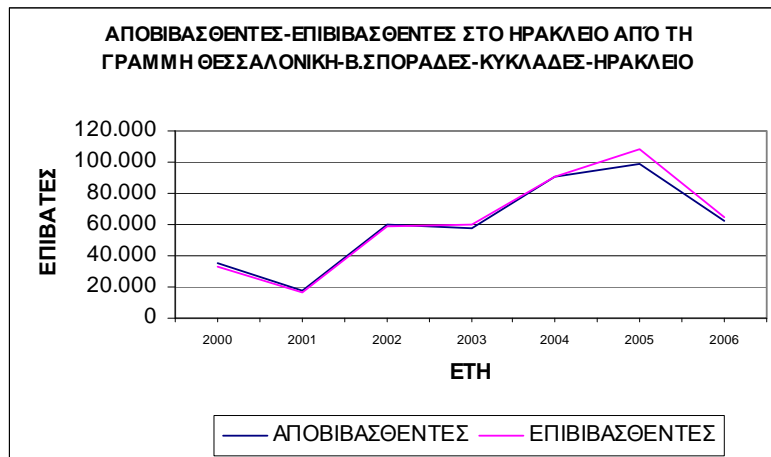


7.3.2 Ηράκλειο

Η δεύτερη ακτοπλοϊκή προσέγγιση του λιμένα του Ηρακλείου γίνεται μέσω της αναφερόμενης γραμμής. Η κίνηση σε σχέση με την βασική γραμμή Πειραιάς – Κρήτη στο λιμάνι, όπως αναμένεται είναι μικρότερη κατά πολύ. Αναλυτικά έχουμε:

Επιβάτες

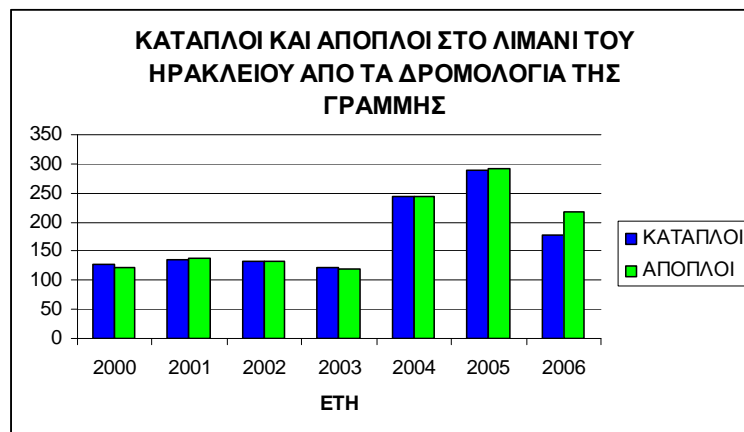
Για κίνηση επιβατών:



Οι επιβάτες που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται στο Ηράκλειο τα τελευταία χρόνια μέσω της γραμμής ακολουθούν συνολικά τα έτη 2005-2005 ανοδική πορεία. Το έτος 2005, σε σχέση με το 2000 αυξήθηκαν κατά 2,8 φορές, ενώ το 2006 μειώθηκαν κατά 41%. Το 2006 ο αριθμός τους φτάνει τις 62000 ετησίως.

Αντίστοιχα και το ποσοστό τους στην συνολική ακτοπλοϊκή κίνηση του Ηρακλείου είναι ανοδικό τα τελευταία χρόνια, παρά το γεγονός ότι η κινείται σε χαμηλά επίπεδα. Έτσι για τα έτη 2002-2003 το ποσοστό στο σύνολο είναι σχεδόν 8% και για το 2005 φαίνεται να είναι μεγαλύτερο κοντά στο 15%.

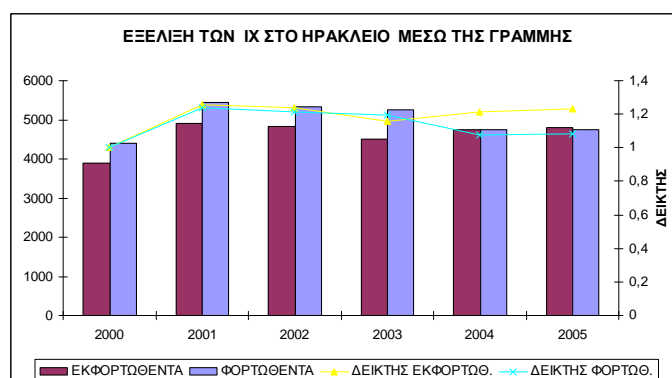
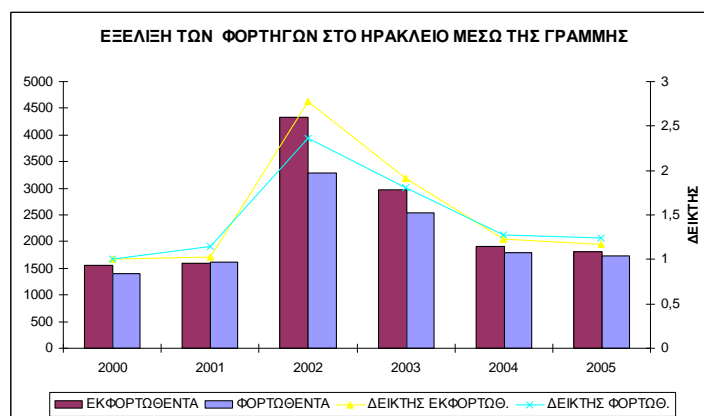
Το υπόλοιπο μερίδιο της κίνησης καλύπτεται από την γραμμή Πειραιάς – Κρήτη.

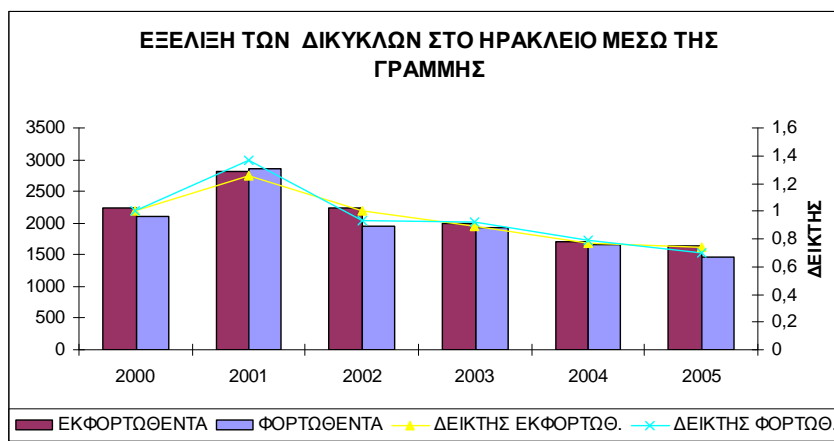


Όπως φαίνεται κι από το παραπάνω διάγραμμα, ο διπλασιασμός των δρομολογίων μεταξύ των ετών 2004-2005 οδήγησε στην σημαντική αύξηση της κίνησης επιβατών στο λιμάνι του Ηρακλείου. Το 2006, όπου δεν προσεγγίστηκαν οι Σποράδες και η Θεσσαλονίκη, παρατηρούμε ότι αν και τα δρομολόγια μειώθηκαν, χωρίς να φτάσουν τα επίπεδα των ετών 2002-2003 (55 παραπάνω αφίξεις και 97 παραπάνω αναχωρήσεις), η κίνηση των επιβατών έφτασε τα επίπεδα των εν λόγω ετών (2002-2003). Το παραπάνω υποδηλώνει ότι το ποσοστό των επιβατών που ταξιδεύουν από Ηράκλειο προς Θεσσαλονίκη είναι αρκετά σημαντικό.

Οχήματα

Για τα οχήματα στο Ηράκλειο έχουμε τα εξής :



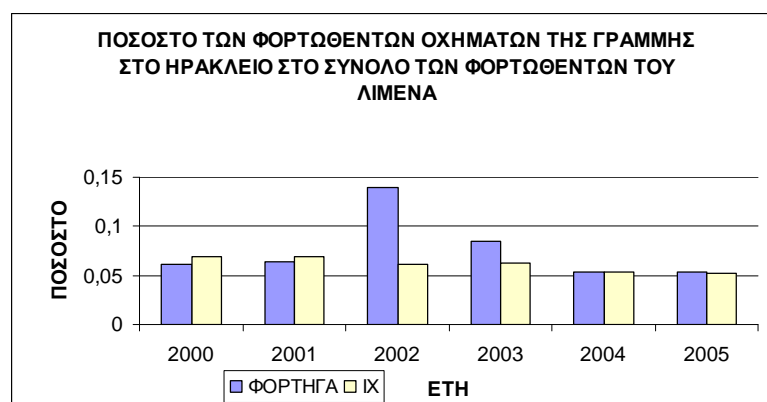


Παρατηρούμε για το λιμάνι του Ηρακλείου στα φορτηγά μεγάλη αύξηση στην κίνηση των φορτηγών το έτος 2002, με αποτέλεσμα η κίνηση σχεδόν να τριπλασιάζεται για τις εκφορτώσεις. Από το 2002 και μετά, η κίνηση ακολουθεί πτωτική πορεία, για να φτάσει το 2005 στα επίπεδα του 2000. Το 2006 δεν σημειώθηκε διακίνηση οχημάτων.

Επίσης διαπιστώνεται μεγαλύτερη κίνηση φορτηγών προς το λιμάνι, παρά από αυτό. Το 2005 φορτώθηκαν 1732 και εκφορτώθηκαν 1813 φορτηγά μέσω της γραμμής.

Στα ΙΧ δεν παρουσιάζονται έντονες διακυμάνσεις, παρά μόνο αύξηση το 2001 σχεδόν κατά 20%, η οποία και διατηρήθηκε τα επόμενα έτη. Σημαντικό σημείο είναι το γεγονός ότι παρότι η κίνηση των επιβατών αυξήθηκε σημαντικά τα έτη 2003 με 2005 (σχεδόν διπλασιάστηκε) η κίνηση των ΙΧ παρέμεινε στα ίδια επίπεδα, γεγονός που δείχνει ότι μεγάλος αριθμός επιβατών δεν ταξίδεψε συνοδεία οχήματος. Επίσης στα περισσότερα έτη μελέτης, οι φορτώσεις ΙΧ είναι περισσότερες από τις εκφορτώσεις, κάτι που δείχνει την μεγαλύτερη προτίμηση στους επιβάτες με ΙΧ να αναχωρούν από το Ηράκλειο μέσω της γραμμής, παρά να καταφτάνουν.

Στα δίκυκλα παρατηρήθηκε αύξηση το 2001 που έφτασε το 36% στις αναχωρήσεις, αλλά στην συνέχεια ακολουθείται πτωτική πορεία, καταλήγοντας το 2005 στο 75% των δίκυκλων του 2000.



Σχετικά με το ποσοστό των οχημάτων της γραμμής στην συνολική κίνηση του Ηρακλείου, παρατηρείται σταθερότητα στο 5% της συνολικής κίνησης ανα κατηγορία, με εξαίρεση το 2002 που το ποσοστό των φορτηγών φτάνει το 14%

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

Με βάση τον διαχωρισμό των επιβατών, παρατηρούμε ότι η κατηγορία εκείνων που μετακινούνται συνοδεία οχήματος κινείται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα κοντά στο 30-31% του συνόλου, ενώ το 2005 επιβεβαιώνεται κι αριθμητικά η παρατήρηση που έγινε παραπάνω, μιας και το ποσοστό των επιβατών της κατηγορίας 1, είναι μόλις 15%.

ΑΠΟ	2002	2003	2005	Συντελ.	Συντ.χ 2002	Συντ.χ 2003	Συντ.χ 2005
ΙΧ	5335	5259	4750	2,5	13337,5	13148	11875
Φ/Γ	3296	2530	1732	1	3296	2530	1732
Λ/Γ	0	28	24	40	0	1120	960
Δ/Κ	1955	1925	1457	1	1955	1925	1457
Επιβάτες	59017	59516	108611				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2005	Μ.Ρ.Α.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. Ι	18588,5	18723	16024	-6,85%	31,50%	31,46%	14,75%
Κατηγ. ΙΙ	40428,5	40794	92587	63,93%			
Λόγος Ι / ΙΙ	0,45979	0,459	0,17307				

7.3.3 Λιμάνια Κυκλάδων

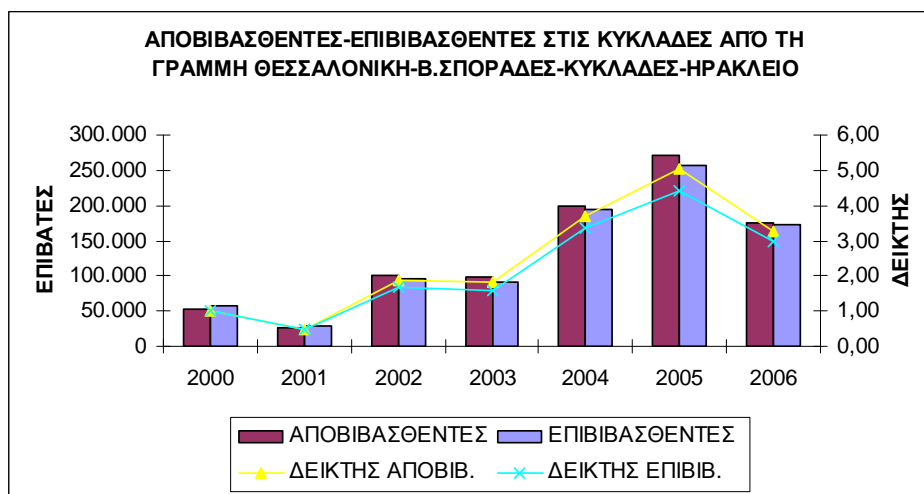
Τα λιμάνια των Κυκλάδων, όπως είδαμε και παραπάνω συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών που διακινούνται στην γραμμή, και τα περισσότερα οχήματα με εξαίρεση τα φορτηγά όπου υπερέχουν Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο.

Τα λιμάνια των Κυκλάδων που προσεγγίζονται τα τελευταία έτη από τα δρομολόγια της γραμμής, είναι ολοένα και περισσότερα¹. Εκτός αυτού, η προσέγγιση σε νησιά που παρουσιάζουν έντονη τουριστική κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες, όπως η Πάρος, η Μύκονος και η Σαντορίνη δίνει την δυνατότητα στους επιβάτες για μετακινήσεις και μεταξύ αυτών των νησιών. Αυτό δικαιολογεί κατά κάποιον τρόπο τα μεγαλύτερα ποσοστά των Κυκλάδων στις επιβιβάσεις-αποβιβάσεις επιβατών συγκριτικά με τους άλλους προορισμούς.

Επίσης όπως φάνηκε και από τον πίνακα των δρομολογίων, κάποια από αυτά προσεγγίζουν μόνο νησιά των Κυκλάδων και όχι των Σποράδων. Αυτό παρατηρείται κυρίως στο Α και Δ τρίμηνο του έτους, όπου η τουριστική κίνηση είναι σχεδόν ανύπαρκτη.

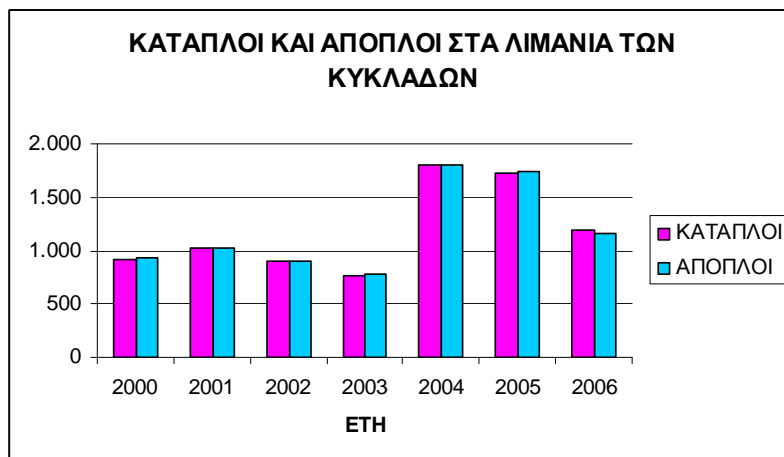
Επιβάτες

Αναφορικά με την κίνηση επιβατών :



Παρατηρούμε ότι τα τελευταία έτη, η κίνηση στα λιμάνια των Κυκλάδων είναι αύξουσα σχεδόν κάθε διετία. Το 2001 σημειώθηκε όπως και στους άλλους προορισμούς μείωση, αλλά το 2002 σχεδόν διπλασιάστηκε, και το 2005 έφτασε να είναι ως και 5 φορές μεγαλύτερη του 2000 για τις αποβιβάσεις με σχεδόν 270000 επιβάτες. Μεταξύ 2005-2006 σημειώνεται σημαντική πτώση κατά 35%. Επίσης τα έτη από το 2002 και μετά φαίνεται να υπάρχει μεγαλύτερη προτίμηση των επιβατών στην αποβίβαση στις Κυκλάδες παρά στην αναχώρηση τους από αυτές μέσω της γραμμής.

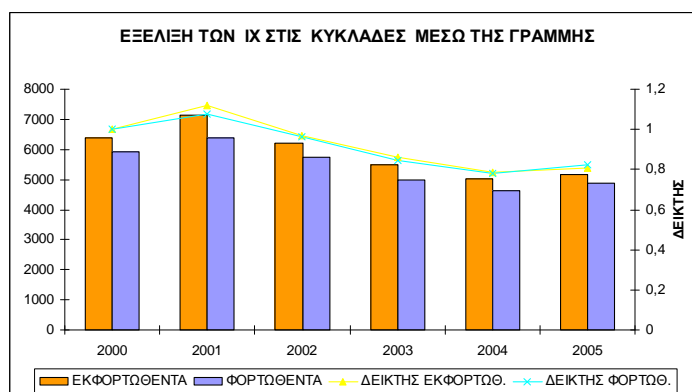
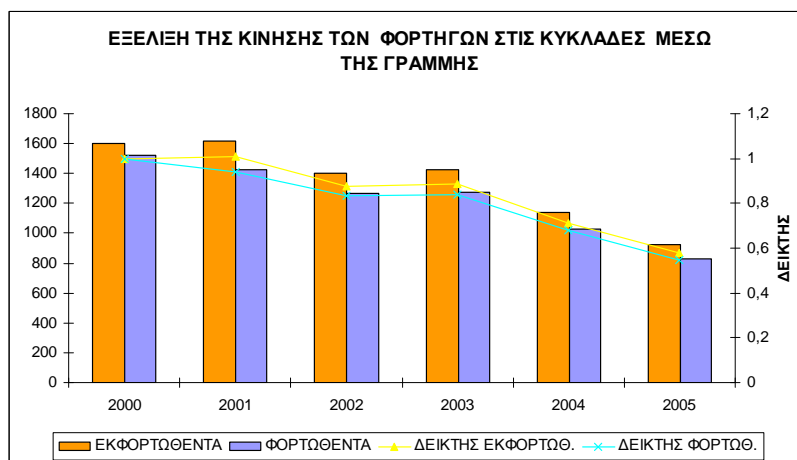
¹ Βλέπε σχετικό πίνακα παραπάνω



Από το παραπάνω διάγραμμα, συμπεραίνουμε ότι και για την περίπτωση των Κυκλάδων, η πτώση αριθμό των προσεγγίσεων, οδήγησε στην πτώση την επιβατικής κίνησης. Κι εδώ η πτώση μεταξύ 2005-2006 ήταν εξίσου σημαντική με 600 λιγότερες προσεγγίσεις. Επίσης αξίζει να σημειωθεί, ότι το 2005 το μόνο νησί που δεν προσεγγίστηκε σε σχέση με τα προηγούμενα έτη ήταν η Αμοργός.

Οχήματα

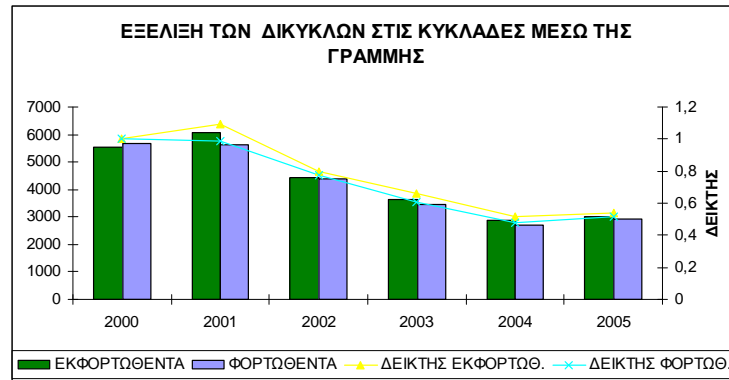
Αντίστοιχα για τα οχήματα :



Αναφορικά με τα φορτηγά η διακίνηση τους στις Κυκλάδες μέσω της γραμμής είναι συνεχώς πτωτική τα τελευταία έτη φτάνοντας το 2005 το 55% της κίνησης του 2000. Αντίστοιχα και στα ΙΧ παρά την αύξηση που σημειώθηκε το 2001, η κίνηση τους μέχρι το 2005 είναι σχεδόν στο 80% του 2000, ενώ δείχνει να είναι ανεπηρέαστη σε σχέση με τις έντονες μεταβολές στην κίνηση των επιβατών που σημειώθηκαν αυτά τα έτη.

Και στις δύο παραπάνω κατηγορίες οχημάτων οι αφίξεις στα λιμάνια είναι σταθερά περισσότερες από τις αναχωρήσεις.

Επίσης και η κίνηση στα δίκυκλα φαίνεται να μην επηρεάζεται σε σχέση με την επιβατική, ενώ ακολουθεί πτωτική πορεία τα τελευταία έτη, φτάνοντας στο 50% των επιπέδων του 2000.



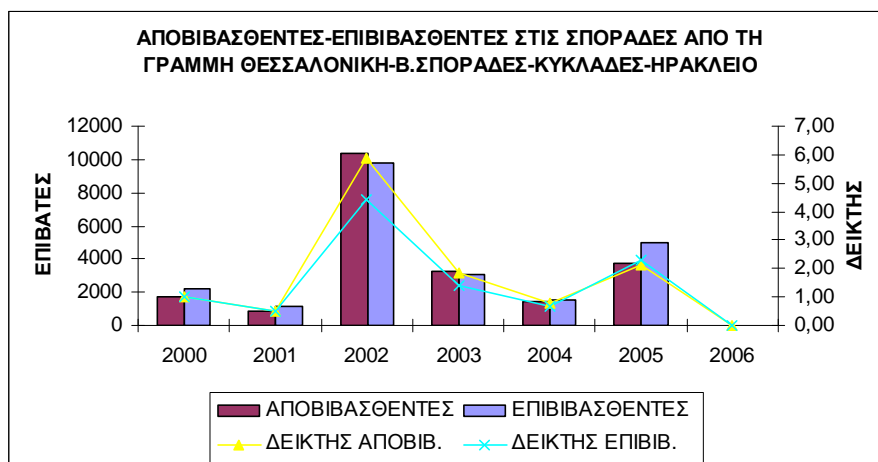
ΑΠΟ	2002	2003	2005	Συντελ.	Συντ. x 2002	Συντ. x 2003	Συντ. x 2005
ΙΧ	5722	5000	4885	2,5	14305	12500	12213
Φ/Γ	1265	1276	830	1	1265	1276	830
Λ/Γ	11	50	20	40	440	2000	800
Δ/Κ	4399	3466	2936	1	4399	3466	2936
Επιβάτες	96621	90979	256081				
	Σύνολα 2002	Σύνολα 2003	Σύνολα 2004	M.P.A.	ΠΟΣΟΣΤΟ		
Κατηγ. I	20409	19242	16778,5	-9,26%	21,12%	21,15%	6,55%
Κατηγ. II	76212	71737	239302,5	113,86%			
Λόγος I / II	0,26779	0,2682298	0,0701142				

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι το ποσοστό των επιβατών της κατηγορίας I είναι εξαιρετικά χαμηλό και κινείται στο 21% για τα έτη 2002-2003, ενώ γίνεται εξαιρετικά χαμηλότερο το 2005, φτάνοντας στο 7%. Αυτό δείχνει ότι οι επιπλέον επιβάτες που επιβιβάστηκαν στα λιμάνια των Κυκλάδων το 2005 (169000 περισσότεροι του 2003), στην μεγάλη πλειοψηφία τους δεν συνόδευαν κάποιο όχημα.

7.3.4 Λιμάνια Σποράδων

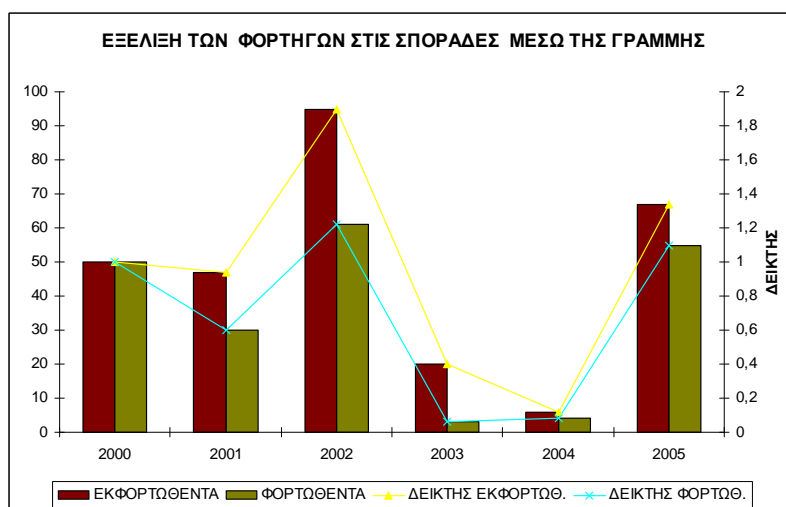
Οι λιμένες των Σποράδων παρουσιάζουν ελάχιστη κίνηση τα τελευταία χρόνια μέσω της γραμμής Θεσσαλονίκης - Ηράκλειο. Οι προσεγγίσεις των δρομολογίων γίνονται μόνο στον λιμένα της Σκιάθου από το 2003 και μετά, αφαιρόντας τα λιμάνια της Σκύρου και Σκοπέλου, ενώ τα χειμερινά δρομολόγια δεν προσεγγίζουν σχεδόν καθόλου τα εν λόγω νησιά. Για το 2006, δεν υπήρχαν κι εδώ προσεγγίσεις από τα δρομολόγια της γραμμής.

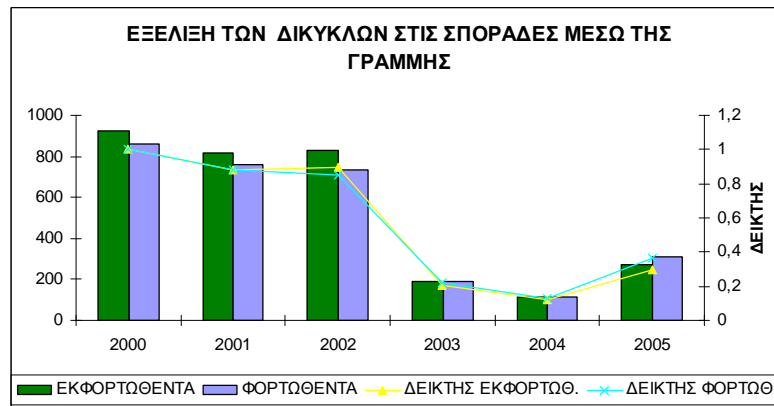
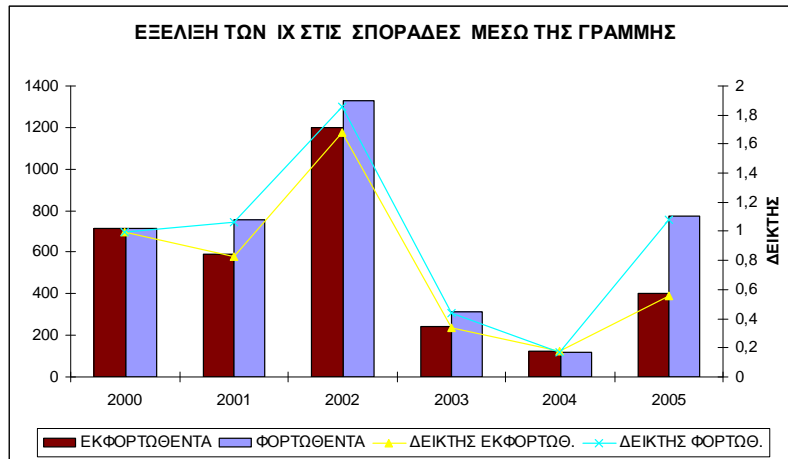
Επιβάτες



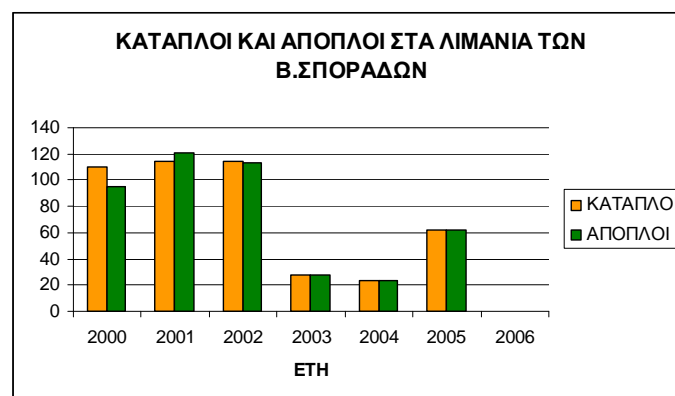
Όπως βλέπουμε η κίνηση επιβατών το 2004 διατηρείται στα χαμηλά επίπεδα των 1500 επιβατών σε ετήσια βάση. Σημαντική αύξηση παρουσιάστηκε μόνο το 2002 όπου η κίνηση σχεδόν εξαπλασιάστηκε στις αποβιβάσεις και πενταπλασιάστηκε στις επιβιβάσεις, ενώ σχεδόν διπλασιασμός σημειώθηκε το 2005.

Οχήματα





Τα φορτηγά που διακινούνται στα λιμάνια των Σποράδων είναι πολύ λίγα αριθμητικά σε σύγκριση με τους άλλους προορισμούς. Το 2002 παρουσιάζεται σχεδόν διπλασιασμός, όπως άλλωστε συμβαίνει και στα ΙΧ, αλλά τα έτη 2003-2004 μειώνονται σημαντικά. Αντίστοιχη μείωση παρατηρείται στα ΙΧ και στα δίκυκλα για το ίδιο έτος, ενώ αύξηση σημειώνεται το 2005.



Όπως φαίνεται κι από το παραπάνω διάγραμμα, οι προσεγγίσεις των δρομολογίων στα λιμάνια των Β.Σποράδων είναι πολύ λίγες συγκρινόμενες με τους άλλους προορισμούς των δρομολογίων, και επηρεάζουν σημαντικά την κίνηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

‘Χρηματοοικονομική αξιολόγηση επενδυτικών σχεδίων δρομολόγησης πλοίων στις γραμμές της Κρήτης’

8.1 Εισαγωγικά

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται μια προσπάθεια αξιολόγησης των επενδυτικών ευκαιριών που προκύπτουν από την δρομολόγηση πλοίων σε βασικές ακτοπλοϊκές γραμμές της Κρήτης. Γίνεται ανάλυση της αποδοτικότητας, ελέγχεται το κατά πόσο η υποψήφια επένδυση είναι βιώσιμη, ενώ τέλος εξετάζεται η απόδοση των επενδεδυμένων κεφαλαίων συγκριτικά με άλλες μορφές επενδύσεων όπου θα μπορούσαν να είχαν επιλεγεί από τον υποψήφιο επενδυτή, όπως για παράδειγμα λογαριασμός καταθέσεων ή χρηματιστήριο αξιών.

Προκειμένου να επιτευχθούν τα παραπάνω, γίνεται μια σειρά υποθέσεων και παραδοχών οι οποίες αναλύονται σταδιακά στην συνέχεια.

8.1.2 Κριτήρια αξιολόγησης

8.1.2.1 Καθαρά Παρούσα Αξία – NPV (Net Present Value)

Η Καθαρά Παρούσα Αξία ορίζεται ως η παρούσα αξία των ετήσιων εισοδημάτων μείον τη παρούσα αξία των ετήσιων εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων. Στην πράξη κι εφόσον έχει καταστρωθεί ο πίνακας των ταμειακών ροών, η ΚΠΑ υπολογίζεται ως η διαφορά των χρηματικών εισροών (καθαρών ταμειακών ροών μετά φόρων) μείον το κόστος των επενδύσεων, όπως, δίνεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{ΚΠΑ} = \left[\sum_{t=1}^n \frac{\text{ΚΤΡ}_t}{(1+\epsilon)^t} \right] - E_0$$

όπου:

ΚΠΑ = η Καθαρά Παρούσα Αξία του σχεδίου

ΚΤΡ_t = η Καθαρή Ταμειακή Ροή το έτος t

E₀ = η αρχική επένδυση το χρόνο t=0

n = η διάρκεια ζωής του επενδυτικού σχεδίου

ε = το επιτόκιο προεξόφλησης

Ο προσδιορισμός του επιτοκίου προεξόφλησης (δηλ. της ελάχιστης αποδεκτής απόδοσης ή κόστους ευκαιρίας ή κόστους κεφαλαίου) εξαρτάται από το κόστος κεφαλαίου και από τον επιχειρηματικό κίνδυνο που ενέχει η συγκεκριμένη επένδυση. Το επιτόκιο προεξόφλησης καθορίζεται από τον επενδυτικό φορέα με υποκειμενικά κατά βάση κριτήρια και εκφράζει είτε το κόστος κεφαλαίου της επιχείρησης είτε το ελάχιστο αποδεκτό επιτόκιο για να καλύψει τον κίνδυνο της επένδυσης έναντι μιας πιο ασφαλούς τοποθέτησης (π.χ. κρατικά ομόλογα).

Πλεονέκτημα της ΚΠΑ είναι ότι αντιπροσωπεύει και εκφράζει όλες τις ροές του σχεδίου επένδυσης στην τωρινή αξία τους, δηλαδή σε αυτή που ισχύει όταν ο επενδυτής παίρνει την απόφαση. Για τον λόγο αυτό προτιμάται όταν πρόκειται

να γίνει ιεράρχηση επενδύσεων, καθώς εκφράζει απόλυτες τιμές της αξίας κάθε επένδυσης, σε αντίθεση με τον IRR που εκφράζει ποσοστό.

8.1.2.2 Εσωτερική Απόδοση επί του Κεφαλαίου- IRR (Internal Rate of Return)

Η ΕΑΚ ή IRR ορίζεται μαθηματικά ως το επιτόκιο προεξόφλησης που μηδενίζει τη χρηματοροή, δηλ. εκείνο το επιτόκιο που εξισώνει την αρχική επένδυση με την αξία όλων των μελλοντικών ταμειακών ροών. Η διαφορά μεταξύ του επιτοκίου που δίνεται από την ΕΑΚ και του επιτοκίου της προεξόφλησης έγκειται στο γεγονός ότι το πρώτο προσδιορίζεται από τα χαρακτηριστικά του πίνακα των ταμειακών ροών ενώ το επιτόκιο προεξόφλησης καθορίζεται εξωγενώς από τον επενδυτικό φορέα.

Ο τύπος που δίνει την ΕΑΚ είναι ο ακόλουθος:

$$\text{ΚΠΑ} = 0 = \left[\sum_{\tau=1}^{\nu} \frac{\text{ΚΤΡ}_{\tau}}{(1 + \text{ΕΑΚ})^{\tau}} \right] - \text{Ε}_0$$

όπου:

ΚΤΡ_τ = η Καθαρή Ταμειακή Ροή το έτος τ

Ε₀ = η αρχική επένδυση το χρόνο τ=0

ν = η διάρκεια ζωής του επενδυτικού σχεδίου

ΕΑΚ (IRR) = το επιτόκιο προεξόφλησης που καθιστά την ΚΠΑ = 0

Η ΕΑΚ είναι λοιπόν ένα υπολογιζόμενο επιτόκιο. Αντανακλά το υψηλότερο επιτόκιο που θα μπορούσε να πληρώσει ο επενδυτικός φορέας ή επιχειρηματίας, χωρίς να κινδυνεύει να χάσει τα χρήματα που διέθεσε στην επένδυση, και αν ακόμα υποθεθεί, ότι είχε δανειστεί όλα τα χρήματα για τη χρηματοδότηση της επένδυσης.

Μειονέκτημα του κριτηρίου IRR είναι ότι δεν λαμβάνεται άμεσα στους υπολογισμούς το προεξοφλητικό επιτόκιο ε αλλά έμμεσα με την σύγκριση του IRR με το ε.

8.1.2.3 Όροι αποδοχής-απόρριψης του σχεδίου

Όταν εξετάζεται ένα εναλλακτικό σχέδιο ανεξάρτητα από εναλλακτικές επιλογές, τότε οι όροι αποδοχής ή απόρριψής του σε σχέση με τα δύο αυτά κριτήρια διαμορφώνονται ως εξής:

α. Για την Καθαρά Παρούσα Αξία :

- $KPA > 0$, η επένδυση θεωρείται συμφέρουσα
- $KPA = 0$, το οικονομικό αποτέλεσμα της επένδυσης είναι οριακό
- $KPA < 0$, η επένδυση απορρίπτεται

β. Για την Εσωτερική Απόδοση επί του Κεφαλαίου :

- $EAK >$ από το ελάχιστο αποδεκτό επιτόκιο προεξόφλησης, η επένδυση θεωρείται συμφέρουσα
- $EAK =$ με το ελάχιστο αποδεκτό επιτόκιο προεξόφλησης, η επένδυση θεωρείται οριακή, εφαρμόζεται όταν δεν υπάρχει καλύτερη εναλλακτική λύση
- $EAK <$ από το ελάχιστο αποδεκτό επιτόκιο προεξόφλησης, η επένδυση απορρίπτεται.

8.2 Επενδυτικά σχέδια που μελετήθηκαν

Τα επενδυτικά σχέδια που μελετήθηκαν αφορούν την δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων σε δρομολόγια των ακτοπλοϊκών γραμμών της Κρήτης. Η επιλογή των νεότευκτων πλοίων συνίσταται στο γενικό πλαίσιο των τελευταίων ετών αναφορικά με την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου στην Ελλάδα.

Προκειμένου να υπάρξει ένα είδος συγκρισιμότητας των επενδυτικών σχεδίων, μελετήθηκε η δρομολόγηση δύο τύπων πλοίου:

- ενός επιβατηγού οχηματαγωγού (Ro-Pax)
- ενός οχηματαγωγού (Ro-Ro).

Οι δύο τύποι πλοίων σαφώς και ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες, αλλά έχουν ως κοινό στοιχείο την διεκδίκηση μεριδίου διακίνησης σε μια κατηγορία οχημάτων, τα φορτηγά, που όπως φάνηκε στα προηγούμενα κεφάλαια αποτελούν βασικό χαρακτηριστικό των ακτοπλοϊκών γραμμών που σχετίζονται με την Κρήτη. Η διακίνηση τους είναι ανελαστική (δεν παρατηρείται εποχικότητα) σε ετήσια βάση, ενώ αριθμητικά κινείται σε υψηλά επίπεδα συγκριτικά με τα μεγέθη της ακτοπλοΐας.

Επιπρόσθετα, τα τελευταία χρόνια καταγράφεται μια τάση από την πλευρά των ακτοπλοϊκών εταιριών να δρομολογούν Ro-Ro στις ακτοπλοϊκές γραμμές της Κρήτης. Τα Ro-Ro συνήθως τα ναυλώνουν για χρονικό διάστημα ενός έτους και τα χρησιμοποιούν είτε για μόνιμη δραστηριότητα στις συνδέσεις με Κρήτη, είτε για συνδυασμένη δραστηριότητα με συχνότητα δρομολογίων από/προς Κρήτη 2-3 φορές την εβδομάδα. Δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων τέτοιου τύπου δεν έχει σημειωθεί τα τελευταία έτη.

Ως γραμμή μελέτης επιλέχθηκε το δρομολόγιο Πειραιάς – Χανιά Η συγκεκριμένη επιλογή οφείλεται στους εξής κάτωθι λόγους:

A) Τα στοιχεία κίνησης που μελετήθηκαν και παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια σχετικά με την κύρια δρομολογιακή γραμμή Πειραιάς –Κρήτη, όπως άλλωστε προαναφέρθηκε, δεν παρέχουν την δυνατότητα πλήρους διαχωρισμού της κίνησης αναφορικά με το λιμάνι προέλευσης/προορισμού των επιβατών και των οχημάτων. Για την κίνηση στα Χανιά μέσω της γραμμής, τα τελευταία χρόνια δεν παρατηρείται η ύπαρξη ενδιάμεσου ή διαδοχικών προορισμών στα δρομολόγια από Πειραιά και αντίστροφα. Αυτό γίνεται άλλωστε φανερό κι από την μελέτη των στοιχείων για τα τελευταία έτη, όπου έχουν σχεδόν εξαλειφθεί οι λοιποί λιμένες. Θεωρήθηκε συνεπώς, ότι η κίνηση αυτή προέρχεται κατά κανόνα από το λιμάνι του Πειραιά και αντιστρόφως, προκειμένου να εξαχθεί η συνολική διακίνηση στο δρομολόγιο Πειραιά-Χανιά. Στην περίπτωση που κάτωθι τέτοιο δεν ισχύει κατ' απόλυτο τρόπο η όλη παραδοχή προσεγγίζει σε πολύ σημαντικό βαθμό την πραγματική κίνηση.

B) Τα τελευταία χρόνια, μετά την εφαρμογή του νόμου 2932/01, έχει σημειωθεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον για δρομολόγηση πλοίου στην γραμμή Πειραιάς-Χανιά από ακτοπλοϊκές εταιρίες που δεν είχαν ως βασικό χώρο ακτοπλοϊκής δραστηριότητας τις γραμμές της Κρήτης. Προφανή αιτία αποτέλεσε η πεποίθηση ότι η δρομολόγηση ενός σύγχρονου και γρήγορου πλοίου, μεγάλων

διαστάσεων απέναντι στα πλοία μεγάλης ηλικίας και χαμηλότερης ταχύτητας που χρησιμοποιεί τα τελευταία χρόνια η ANEK θα αποσπάσει ένα μεγάλο μερίδιο αγοράς και θα αποτελέσει μια σημαντικά κερδοφόρα επένδυση. Αυτό μετουσιώθηκε σε πράξη κατά πρώτο λόγω με την δρομολόγηση του πλοίου BLUE STAR 2 της BSF τα έτη 2002-2005 ενώ ακολούθησε μετέπειτα η HSW με τα ταχύπλοα HIGHSPEED και την δρομολόγηση το έτος 2007 του 10ετούς ηλικίας νεοαποκτηθέντος ΑΡΙΑΔΝΗ. Όπως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης, η BSF απέσυρε το πλοίο της 3 χρόνια μετά, ενώ η HSW προτίμησε πολύ νωρίς, να αποσπάσει το πλοίο της στις γραμμές της Αδριατικής με την μέθοδο της ναύλωσης. Παρουσιάζει λοιπόν ιδιαίτερο ενδιαφέρον η τεχνοοικονομική μελέτη αναφορικά με την δρομολόγηση νέου πλοίου στην συγκεκριμένη γραμμή.

8.2.1 Δρομολόγηση νεότευκτου επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου Ro-Pax

Για το επενδυτικό σενάριο δρομολόγησης επιβατηγού-οχηματαγωγού επιλέχθηκε ως πλοίο δρομολόγησης το **BLUE STAR 2**. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά προέκυψαν από την βάση δεδομένων του Hellenic Lloyds (εφαρμογή ClassDirectLive) και από εκτενή έρευνα στο διαδίκτυο.

8.2.1 Δρομολόγηση νεότευκτου οχηματαγωγού πλοίου Ro-Ro

Ως νεότευκτο οχηματαγωγό, επιλέχθηκε το **AEGEAN STAR**. Το πλοίο αυτό δραστηριοποιήθηκε έντονα τα τελευταία χρόνια στο δρομολόγιο της γραμμής από την ANEK με ναύλωση, μιας και το πλοίο ανήκει στην εταιρία του Απόστολου Βεντούρη. Εκτιμώμενο κόστος ναύλου συμφωνά με ναυτιλιακούς κύκλους είναι σχεδόν 9300Euro/day. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αντλήθηκαν ομοίως από την βάση δεδομένων του Hellenic Lloyds και από το διαδίκτυο.

8.3 Παραδοχές

8.3.1 Μεθοδολογία τεχνοοικονομικής μελέτης

Οι σχετικοί υπολογισμοί έγιναν με την βοήθεια του προγράμματος Excel. Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι παραδοχές που έγιναν σε κάθε βήμα της μελέτης.

8.3.1.1 Σύνθεση χρηματοδοτικού σχήματος.

Οι επενδύσεις οι οποίες εξετάστηκαν, θεωρήθηκε ότι θα χρηματοδοτηθούν από τρεις πόρους :

α) Ίδια κεφάλαια

β) Επιχορηγήσεις αναπτυξιακού νόμου (σε ποσοστό 6%)

γ) Τραπεζικό δάνειο με την μορφή μακροπρόθεσμου δανεισμού.

Επίσης έγιναν οι εξής υποθέσεις :

- Το πρώτο έτος ναυπήγησης θα απορροφηθεί το 50% του προϋπολογισμού του, το δε υπόλοιπο 50% θα απορροφηθεί μέσα στο 2^ο έτος ναυπήγησης του.
- Δεν λαμβάνεται βραχυπρόθεσμος δανεισμός τα 2 έτη κτήσης του πλοίου.

8.3.1.2 Μακροπρόθεσμος δανεισμός

- Θεωρήθηκε περίοδος χάριτος όλη η κατασκευαστική περίοδος (μηδενικός αριθμός τοκοφόρων μηνών κατά τα 2 πρώτα έτη -2,-1)
- Το αποπληρωμένο επιτόκιο δανεισμού θεωρήθηκε 6%.
- Η αποπληρωμή του μακροπρόθεσμου δανείου γίνεται με ισόποσο τοκοχρεολύσιο το οποίο υπολογίζεται από την συνάρτηση PMT του Excel.
- Οι τόκοι υπολογίστηκαν σαν 6 % επί του εναπομένοντος οφειλόμενου ποσού, ενώ το χρεολύσιο σαν την διαφορά μεταξύ δόσεως και τόκων. Το εναπομένον οφειλόμενο ποσό προήλθε από την διαφορά μεταξύ οφειλομένου ποσού και χρεολυσίου κάθε φορά.
- Η περίοδος αποπληρωμής του δανείου επιλέγει 12 έτη.

8.3.1.3 Χρονική κλιμάκωση εσόδων

- Η χρονική κλιμάκωση των εσόδων έγινε ανά τρίμηνα έτους λειτουργίας του πλοίου.
- Τα έσοδα υπολογίστηκαν με την μέθοδο του ισοδύναμου ναύλου.

8.3.1.4 Μεταβλητές δαπάνες πλοίου

Πρόκειται ουσιαστικά για όλες εκείνες τις δαπάνες που σχετίζονται με την λειτουργία του πλοίου.

- Η χρονική κλιμάκωση σε έτη έγινε για όλη την διάρκεια ζωής του πλοίου.

8.3.1.5 Σταθερές δαπάνες πλοίου και αποσβέσεις

- Η χρονική κλιμάκωση σε έτη έγινε για όλη την διάρκεια ζωής του πλοίου.
- Στις σταθερές δαπάνες υπολογίστηκαν :
 - Διοικητικά έξοδα τα οποία αναλύονται σε μισθούς, ημερομίσθια, εργοδοτικά έξοδα, εισφορές σε ποσοστό 90% και γενικά λειτουργικά έξοδα το υπόλοιπο 10%. Επίσης θεωρήθηκε αύξηση των διοικητικών εξόδων κατά 3%/έτος λόγω ωρίμανσης προσωπικού.
 - Ασφάλιστρα σε ποσοστό 2% της αξίας κτήσης του πλοίου ανά έτος.
 - Συμπεριελήφθησαν και οι τόκοι των μακροπρόθεσμων δανεισμών.
- Σε ότι αφορά την απόσβεση το πλοίο θεωρείται ότι αποσβένεται μετά από 8 έτη χρήσης. Δηλαδή αποσβένεται ισόποσα κατά 12.5 % της αρχικής αξίας για κάθε έτος από το πρώτο έτη χρήσης. Να σημειωθεί ότι η έννοια της απόσβεσης είναι καθαρά λογιστική και δεν υπολογίζεται στις ταμειακές ροές.

8.3.1.6 Λογαριασμός εκμετάλλευσης

- Στον λογαριασμό εκμετάλλευσης εξάγονται τα αποτελέσματα προ φόρων για τα 22 έτη ζωής του εκάστοτε επενδυτικού σχεδίου. Η γενική αρχή που ακολουθήθηκε έχει ως εξής :
 1. Έσοδα λειτουργίας
 2. Σταθερές δαπάνες
 3. Μεταβλητές δαπάνες
 4. Αποσβέσεις
 5. Αποτέλεσμα προ φόρων = (1)-(2)-(3)-(4).
- Στο αποτέλεσμα προ φόρων θεωρήθηκε ότι επιβάλετε φορολογία με συντελεστή 40% εφόσον στο τέλος του έτους σημειώνονται κέρδη και έτσι εξάγεται το αποτέλεσμα μετά φόρων.
- Στην περίπτωση που η διαφορά του συσσωρευτικού αποτελέσματος του έτους (άθροισμα αποτελέσματος μετά φόρων και συσσωρευτικού προηγούμενου έτους) μείον την χρεολυσία του αντίστοιχου έτους, είναι θετική, τότε θεωρείται ότι υπάρχουν διανεμόμενα κέρδη σε μερίσματα και αμοιβές ΔΣ σε ποσοστό 35% επί του αποτελέσματος μετά φόρων, το δε υπόλοιπο παραμένει ως τακτικό αποθεματικό ή κέρδη εις νέον. Η παραπάνω παραδοχή γίνεται προκειμένου να απλοποιηθεί η όλη διαδικασία υπολογισμού των ταμειακών εκροών σε φόρους και μερίσματα/αμοιβές.

8.3.1.7 Πίνακας Ταμειακών ροών Ίδιων κεφαλαίων (Cash flows)

Σύνταξη πίνακα ταμειακών ροών ίδιων κεφαλαίων σε ετήσια βάση για τα 22 έτη της επένδυσης, με την θεώρηση ότι όλες οι ταμειακές ροές πραγματοποιούνται στο τέλος του έτους χωρίς προεξόφληση. Η μεθοδολογία έχει ως εξής :

Εισροές

1. Έσοδα
2. Επιχορηγήσεις αναπτυξιακού νόμου.
3. Μακροπρόθεσμα επενδυτικά δάνεια.
4. Πώληση παγίων (scrap πλοίου, θεωρήθηκε 5% επί της αξίας κτήσης)

$\text{Σύνολο εισροών} = (1)+(2)+(3)+(4)$

Εκροές

1. Δαπάνες επένδυσης (αγορά πλοίου)
2. Σταθερές δαπάνες
3. Μεταβλητές δαπάνες
4. Φόροι
5. Συνολικές εκροές σε μερίσματα και αμοιβές ΔΣ

$\text{Σύνολο εκροών} = (1)+(2)+(3)+(4)+(5)$

$\text{Καθαρό ταμειακό ισοζύγιο} = \text{Σύνολο εισροών} - \text{Σύνολο εκροών}$

Ο υπολογισμός της NPV γίνεται με την χρήση της αντίστοιχης συνάρτησης Excel, στο σύνολο των ετησίων καθαρών ταμειακών ροών για τα 22 έτη και με επιτόκιο προεξόφλησης ίσο με το επιτόκιο δανεισμού προς 6%.

Ο υπολογισμός του IRR γίνεται κατά αντίστοιχο τρόπο με την συνάρτηση του Excel.

8.3.2 Παραδοχές σχετικά με τα χρησιμοποιούμενα μεγέθη της τεχνοοικονομικής μελέτης

8.3.2.1 Σύνοψη χρηματοδοτικού σχήματος

Κόστος Κτήσης

Τα πλοία που μελετήθηκαν θεωρήθηκε ότι ξεκινούν τον κύκλο λειτουργίας τους το έτος 2007. Συνεπώς για τον προσδιορισμό του κόστους κτήσης τους θεωρήθηκε :

α) Για το BLUE STAR 2 το πραγματικό κόστος κτήσης του ως νεότευκτο σε εκατομμύρια ευρώ με την παρούσα ισοτιμία δολαρίου-ευρώ, προσαυξημένο κατά 10% λόγω της ανοδικής τάσης στις τιμές όπως αυτή περιγράφεται στο πίνακα των Clarksons αναφορικά με τις τιμές των newbuilding τα έτη 1998-2006. (επισυνάπτεται στο παράρτημα).

β) Για το AEGEAN STAR το κόστος κτήσης λαμβάνεται με βάση τον πίνακα Clarksons, για το έτος 2005 και τις τιμές για Ro-Ro με βάση τα lanes meter (<1300lm).

8.3.2.2 Χρονική κλιμάκωση εσόδων

Μέσες τριμηνιαίες πληρότητες

Στην προσπάθεια να απεικονιστεί ένα ρεαλιστικό σενάριο σχετικά με τους μεταφερόμενους επιβάτες, ΙΧ και φορτηγά, οι πληρότητες προέκυψαν με βάση τα στοιχεία κίνησης της γραμμής του έτους 2006. Τα ποσοστά κίνησης στην συνολική κίνηση της γραμμής ανά κατηγορία εκλέχτηκαν ώστε να είναι ισοδύναμα σε σχέση με τα αντίστοιχα που είχε σημειώσει το BLUE STAR 2 τα έτη 2002-2005, δηλαδή μερίδιο σχεδόν 45% στους μεταφερόμενους επιβάτες, 42% στα οχήματα και 12% στα φορτηγά.

Οι πληρότητες στους σχετικούς πίνακες για τους επιβάτες αφορούν εκείνους που μεταφέρονται με και χωρίς καμπίνα, ενώ για τα οχήματα, δεδομένης της ύπαρξης των φορτηγών γίνεται μια αναγωγή τους σε ισοδύναμα ΙΧ (μήκος ΙΧ = 4,25μ και μήκος φορτηγού 13.5μ), προκειμένου να υπάρχει μέτρο σύγκρισης αναφορικά με την μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε οχήματα. (640 ΙΧ)

Στην περίπτωση του Ro-Ro τα μεταφερόμενα φορτηγά θεωρούνται ομοίως 13,5μ, ενώ η μεταφορική ικανότητα προκύπτει από τα Lanes meter με αντίστοιχη διαίρεση, λαμβάνοντας υπόψη κανονισμό φόρτωσης με απόσταση μεταξύ των οχημάτων 0,5μ.

Επίσης οι πληρότητες ελέγχονται εκτός από τα ποσοστά των μεταφερομένων επιβατών και οχημάτων στην συνολική τριμηνιαία κίνηση, και ως προς την συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου με βάση τα δρομολόγια που εκτελεί ανά τρίμηνο.

Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται αφ ενός μεν ένα ρεαλιστικό σενάριο αναφορικά με τα μερίδια που αποσπά το πλοίο από την κίνηση, ενώ εξασφαλίζεται και το γεγονός ότι η ανά τρίμηνο μεταφορική δυνατότητα δεν υπερβαίνει την μέγιστη δυνατή.

Στοιχεία κίνησης

Ως στοιχεία κίνησης επιλέχθηκαν αυτά που συγκεντρώθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια για το έτος 2006. Σημειώνουμε την υπόθεση που προαναφέρθηκε σχετικά με τα λιμάνια προέλευσης και προορισμού της κίνησης. Οι γραμμές που θεωρήθηκαν είναι Πειραιάς- Χανιά και Πειραιάς – Ηράκλειο (ενδεικτικά για την δρομολόγηση του Ro-Ro).

Όπως φάνηκε από τα προηγούμενα κεφαλαία, η κίνηση επιβατών σε βάθος 26 ετών ακολουθεί αύξουσα πορεία στα Χανιά με μέσο ρυθμό αύξησης κοντά στο 6% για τους επιβάτες, 1% για τα φορτηγά και 7% για τα ΙΧ.

Προκειμένου να απλοποιηθεί το σενάριο θεωρούμε ότι η αύξηση της συνολικής κίνησης που επιμερίζεται το πλοίο από την συνολική αύξηση της κίνησης κατά κατηγορία θα είναι στο 1% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η παραπάνω υπόθεση είναι αρκετά συντηρητική.

Ναύλα

Η τιμή του βασικού ναύλου προέκυψε από την τιμή του κατώτατου καθαρού ναύλου που ίσχυε για τα δρομολόγια της γραμμής το έτος 2007 (31ευρο) με βάση τα ναύλα του επιβατηγού ΑΡΙΑΔΝΗ, μιας και προσεγγίζει καλύτερα το

σενάριο λόγω του ότι είναι νεότερης ηλικίας από τα πλοία της ANEK. Έχει γίνει αφαίρεση των κρατήσεων NAT και υπέρ τρίτων που θεωρήθηκε ότι αντιπροσωπεύουν το 15% της τελικής τιμής του εισιτηρίου. Ο ισοδύναμος ναύλος προέκυψε με την εξής σχέση :

$$\text{Ισοδύναμος ναύλος} = 31 * (\text{Αρ. επιβατών} + 1,6 * \text{Αρ. κλινών} + 2,5 * \text{Αρ. ΙΧ} + 17 * \text{Αρ. Φ/Γ})$$

Οι τιμές για τα ναύλα των ΙΧ αντιστοιχούν σε οχήματα μέχρι 4,25 μέτρα, και για τα φορτηγά 13,5-16,5 μέτρα.

Έσοδα από κατανάλωση Bar

Θεωρήθηκε 3,5 ευρώ ανά επιβάτη με ετήσια αύξηση 3% λόγω βελτίωσης εισοδήματος των επιβατών. Προφανώς στο Ro-Ro δεν υπάρχει αντίστοιχη κατανάλωση δεδομένου ότι δεν μεταφέρονται επιβάτες παρά την πρόβλεψη για μεταφορά 12 επιβατών.

8.3.2.3 Μεταβλητές δαπάνες πλοίου

Πλήρωμα και μισθοί

Οι μισθοί του πληρώματος θεωρείται ότι παρουσιάζουν αύξηση 3% κάθε έτος, λόγω ωρίμανσης του προσωπικού.

Επίσης ο συνολικός αριθμός των μελών του πληρώματος προήλθε από τα σχετικά πιστοποιητικά του νηογνώμονα Hellenic Lloyds (Record of equipment for the cargo ship safety equipment) για το AEGEAN STAR.

Καύσιμα και κατανάλωση

Η κατανάλωση καυσίμου προκύπτει με βάση την ειδική κατανάλωση της κύριας μηχανής. Ειδικά για το AEGEAN STAR, δεδομένου ότι αποτελεί πλοίο 30ετίας θεωρήθηκε ειδική κατανάλωση σύγχρονης μηχανής (MAN σειρά 6L) με αντίστοιχη ιπποδύναμη και στροφές με αυτήν που έχει πραγματικά το AEGEAN STAR, προκειμένου να μην υπερεκτιμηθεί η ειδική κατανάλωση λόγω παλαιότερης τεχνολογίας.

Η κατανάλωση του λιπαντικού θεωρήθηκε στο 2% επί της αντίστοιχης κατανάλωσης καυσίμου.

Ως καύσιμο θεωρήθηκε HFO τύπου IFO-380 μιας και οι δύο μηχανές είναι τετράχρονα και καίνε HFO. Το IFO-380 δεν είναι καθαρό Heavy Oil, αλλά περιέχει και προσμίξεις, και αποτελεί το καύσιμο που χρησιμοποιείται κατά κανόνα στα συμβατικά πλοία της ακτοπλοΐας.

Ως βασική τιμή καυσίμου επιλέχθηκε αυτή που επικρατούσε κατά μέση τιμή μεταξύ 2006-2007, δηλαδή 286euro/t.

Υπόλοιπα έξοδα

Ως κόστος συντήρησης-δεξαμενισμού επιλέχθηκε 300000 euro/χρόνο για το επιβατηγό και 120000 euro/χρόνο για το Ro-Ro μιας και η συντήρηση του είναι γενικά χαμηλότερη και γίνεται κατά μεγαλύτερα διαστήματα. Το κόστος αυξάνει κατά 7% ανά έτος. Τα λιμενικά έξοδα θεωρήθηκαν 200 euro/δρομολογίο.

Επίσης θεωρήθηκαν προμήθειες 10% για ταξιδιωτικούς πράκτορες στο και κατανάλωση νερού 5lt/επιβάτη με τιμή 5 euro/t για το επιβατηγό.

Το Ro-Ro δεν παρουσιάζει σχετικές δαπάνες.

8.3.2.4 Σταθερές δαπάνες

Διοικητικά έξοδα

Τα διοικητικά έξοδα θεωρήθηκαν 150000euro/year για το επιβατηγό και 100000 euro/year δεδομένο ότι είναι μικρότερου μεγέθους και με διαφορετικό τρόπο λειτουργίας. Επίσης και εδώ προβλέπεται ετήσια αύξηση κατά 3% λόγω ωρίμανσης.

8.4 Μελέτη νεότευκτου Ro-Pax στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά

Χαρακτηριστικά πλοίου		
Όνομα πλοίου	BLUE STAR 2	
Ολικό μήκος γάστρας (LOA) (m)	176,1	
Μέγιστο πλάτος (B) (m)	25,7	
Βύθισμα (m)	6,4	
Εκτόπισμα (DWT) (tonnes)	4563,0	
Κόροι (GRT)	29415,0	
Υπηρεσιακή ταχύτητα (Kn)	27,0	
Υλικό	Χάλυβας	
Κόστος κατασκευής (εκ.Ε)	70,00	
Τύπος μηχανολογικής εγκατάστασης	4 MAN B&W 8L58/64	
Εγκατεστημένη ισχύς (kW)	44480,0	
Κατανάλωση καυσίμου hfo(t/h)	8,2	
Ειδική κατανάλωση μηχανών hfo ifo-380 (g/kWh)	183,9	
Αριθμός επιβατών (Pax)	1600,0	
Αριθμός οχημάτων (Cars)	640,0	
Αριθμός κλινών (Cabin beds)	430,0	
Χρηματοδότηση και οικονομικά στοιχεία		
Ίδια Κεφάλαια (εκατ. δρχ.)	30%	
Επιχορηγήσεις (αναπτ. νόμος)	6%	
Δάνειο (%)	64%	
Επιτόκιο αναγωγής και επιτόκιο μακροπρόθεσμων δανείων	6%	
Περίοδος αποπληρωμής (έτη)	12	
Οικονομική διάρκεια ζωής (έτη)	20	
Αξία πλοίου μετά τα 20 έτη (% της αρχικής αξίας)	5%	
Ποσοστό φορολογίας	40%	
Ποσοστό μισθών ΔΣ,μερισμάτων στο αποτέλεσμα προ φόρων	35%	
Σύνθεση πληρώματος		
Θέση	Μισθός (Euro)	Άτομα
Πλοίαρχος	3061	1
Υπαρχος	1952	1
Υποπλοίαρχος	1822	2
Δόκιμος πλοίαρχος	989	2
Μηχανικός Α	3039	1
Μηχανικός Β	1822	2
Μηχανικός Γ	1588	4
Προϊστάμενος Αξιωματικός	1982	1
Οικονομικός Αξιωματικός. Α	1822	2
Οικονομικός Αξιωματικός. Β	1588	4
Προϊστάμενος Ηλεκτρολόγος	1822	2
Ναύκληρος	1361	3
Ναύτης	1349	21
Μηχανοδηγός Α	1381	2
Αρχιθαλαμηπόλος Α	1647	2
Θαλαμηπόλος	1249	25
Επίκουρος αν. πτρ.	1011	15

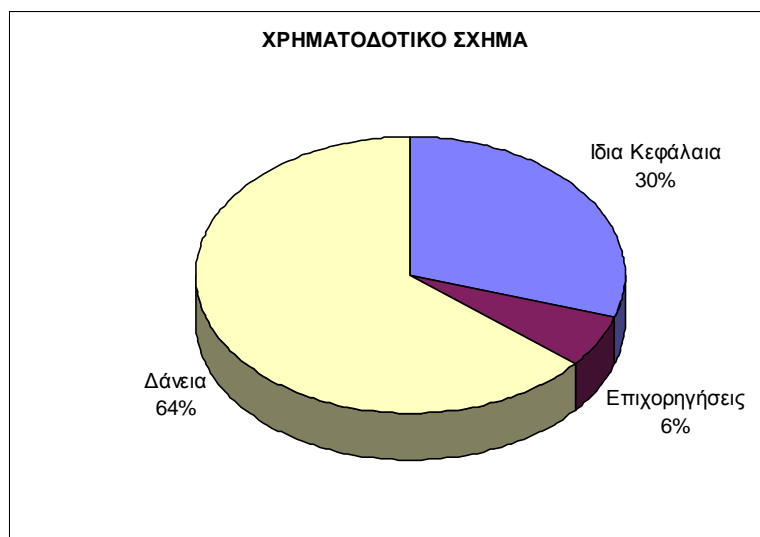
Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

Ποσοστό ετήσιας ωρίμανσης προσωπικού	3%
Λοιπά έξοδα	
Διοικητικά έξοδα (εκ.Ευρο/έτος)	0,15
Ασφάλιστρα (% επί της αξίας του πλοίου)	2,0%
Συντήρηση: Ετήσιο κόστος δεξαμενισμού 1 ^{ου} έτους λειτουργίας (Ε)	300000
Έξοδα προβολής (Ευρο/ έτος)	49000
Λιμενικά δικαιώματα & αμοιβές Ευρο/δρομμ.	200
Προμήθειες πρακτόρων (% επί της τιμής εισιτηρίου)	10%

Δεδομένα Λειτουργίας		
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ		
Δεδομένα	Συνολικές ημέρες λειτουργίας / έτος	600
	Συνολικό μήκος διαδρομής (n. miles)	147
	Διάρκεια ταξιδιού (min)	327
1ο τρίμηνο	Μήνες	1
	Δρομολόγια την ημέρα	2
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών) πληρότητας οχημάτων	40% 12%
2ο τρίμηνο	Μήνες	3
	Δρομολόγια την ημέρα	2
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών) πληρότητας οχημάτων	50% 16%
3ο τρίμηνο	Μήνες	3
	Δρομολόγια την ημέρα	2
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών) πληρότητας οχημάτων	85% 35%
4ο τρίμηνο	Μήνες	3
	Δρομολόγια την ημέρα	2
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών) πληρότητας οχημάτων	30% 9%
Ποσοστό ετήσιας αύξησης της κίνησης		1,00%
Ναύλος κλίνης (ως προς ναύλο επιβάτη)		1,6
Ναύλος ΙΧ οχήματος (ως προς ναύλο επιβάτη)		2,50
Ναύλος φορτηγού οχήματος (ως προς ναύλο επιβάτη)		17,00
Καθαρός Ναύλος επιβάτη (Euro)		31
Έσοδα από Bar (Euro/άτομο/διαδρομή)		3,5
Ετήσια αύξηση στα έσοδα από Bar		3,0%
Καύσιμα : τιμή καυσίμου diesel oil (Euro/t)		286
Λιπαντικά : τιμή λιπαντικού (Euro/l)		1,47
Κατανάλωση λιπαντικού (% επί της κατανάλωσης καυσίμου)		4%
Κατανάλωση νερού (lt/άτομο/διαδρομή)		5
Τιμή νερού (ευρώ/t)		5

ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

Χρηματοδοτικό σχήμα & ετήσια κατανομή πηγών χρηματοδότησης						
			Έτος		Συνολικό ποσό (εκ.€)	%
A.	Ίδια Κεφάλαια (εκατ. Ε.)		-2	-1		
			10,50	10,50	21	30
B.	Επιχορηγήσεις		2,1	2,1	4,2	6
Γ.	Δάνεια	Τραπεζών	22,4	22,4	44,8	64
		Πιστώσεις χρηματοδοτικών οργανισμών	0	0		
		Ομολογιακό δάνειο	0	0		
		Δάνεια εξωτερικού	0	0		
Δ.	Πιστώσεις προμηθευτών		0	0		
	Σύνολο		35	35	70	



ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

Πίνακας Μακροπρόθεσμου δανεισμού

Αποπληθωρισμένο επιτοκίο δανεισμού		6%	Περίοδος αποπληρωμής (έτη)	-2	-1	1	2	3	4	5	6
Κατασκευαστική περίοδος	Δάνειο			22,4	22,4						
	Τοκοφόροι μήνες										
	Συντελεστής										
	Κεφαλοποιημένοι τόκοι										
Τοκοχρεολυτική εξυπηρέτηση δανείου	Συνολικό κεφάλαιο προς τοκοχρεολυτική εξυπηρέτηση			22,4	44,8						
	Ετήσια δόση (P.M.T.)					-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €
	Τόκοι					2,688 €	2,529 €	2,360 €	2,181 €	1,991 €	1,790 €
	Χρεολύσια					2,656 €	2,815 €	2,984 €	3,163 €	3,353 €	3,554 €
	Συνολική δόση (τοκοχρεολύσιο)					5,344 €	5,344 €	5,344 €	5,344 €	5,344 €	5,344 €
	Υπόλοιπο κεφαλαίου					44,80 €	42,144 €	39,329 €	36,346 €	33,183 €	29,830 €	26,276 €

Αποπληθωρισμένο επιτοκίο δανεισμού		6%	Περίοδος αποπληρωμής (έτη)	7	8	9	10	11	12
Κατασκευαστική περίοδος	Δάνειο								
	Τοκοφόροι μήνες								
	Συντελεστής								
	Κεφαλοποιημένοι τόκοι								
Τοκοχρεολυτική εξυπηρέτηση δανείου	Συνολικό κεφάλαιο προς τοκοχρεολυτική εξυπηρέτηση								
	Ετήσια δόση (P.M.T.)			-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €	-5,344 €
	Τόκοι			1,577 €	1,351 €	1,111 €	0,857 €	0,588 €	0,302 €
	Χρεολύσια			3,767 €	3,993 €	4,233 €	4,487 €	4,756 €	5,041 €
	Συνολική δόση (τοκοχρεολύσιο)			5,344 €	5,344 €	5,344 €	5,344 €	5,344 €	5,344 €
	Υπόλοιπο κεφαλαίου			22,509 €	18,516 €	14,284 €	9,797 €	5,041 €	0,000 €

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

Πίνακες Χρονικής κλιμάκωσης εσόδων

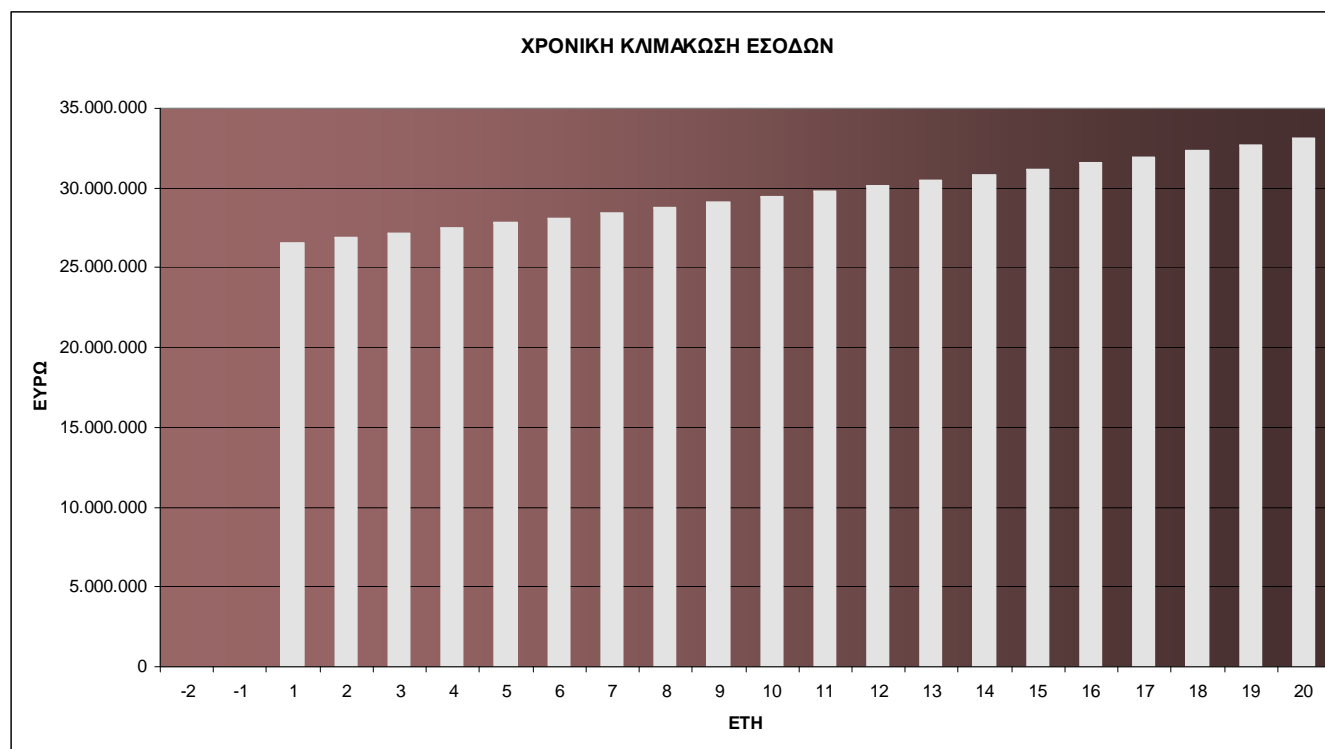
		Έτη λειτουργίας							
		-2	-1	1	2	3	4	.....	20
Συνολικά δρομολόγια/έτος		0	0	600	600	600	600		600
1ο τρίμηνο	Μήνες	0	0	1	1	1	1		1
	Δρομολόγια την ημέρα	0	0	2	2	2	2		2
	Συντελεστής πληρότητας			40%	38784	39172	39564		
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός επιβατών	0	0	38400					46391
	Συνολικά χρησιμοποιούμενες κλίνες	0	0	10320					
	Πληρότητα ΙΧ	0	0	10%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός οχημάτων ΙΧ	0	0	3840					
	Πληρότητα Φορτηγά	0	0	2%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός Φορτηγών	0	0	242					
	Συνολική πληρότητα οχημάτων	0	0	12%					
	Αριθμός ισοδύναμων ναύλων	0	0	58303	58886	59475	60069		70436
	Τιμή ναύλου (€)	0	0	31					
2ο τρίμηνο	Μήνες	0	0	3	3	3	3		3
	Δρομολόγια την ημέρα	0	0	2	2	2	2		2
	Συντελεστής πληρότητας			50%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός επιβατών	0	0	144000					173968
	Συνολικά χρησιμοποιούμενες κλίνες	0	0	38700					
	Πληρότητα ΙΧ	0	0	14%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός οχημάτων ΙΧ	0	0	16128					
	Πληρότητα Φορτηγά	0	0	2%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός Φορτηγών	0	0	725					
	Συνολική πληρότητα οχημάτων	0	0	16%					
	Αριθμός ισοδύναμων ναύλων	0	0	219872	222071	224292	226535	.....	265630

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

			-2	-1	1	2	3	4	.....	20
3ο τρίμηνο	Μήνες		0	0	3	3	3	3	.....	3
	Δρομολόγια την ημέρα		0	0	2	2	2	2	.....	2
	Συντελεστής πληρότητας	επιβατών (και κλινών)	0	0	85%	247248	249721	252218		
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός επιβατών		0	0	244800					
	Συνολικά χρησιμοποιούμενες κλίνες		0	0	65790					
	Πληρότητα ΙΧ		0	0	33%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός οχημάτων ΙΧ		0	0	38016					
	Πληρότητα Φορτηγά		0	0	2%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός Φορτηγών		0	0	725					
	Συνολική πληρότητα οχημάτων		0	0	35%					
	Αριθμός ισοδύναμων ναύλων		0	0	391646	395563	399519	403514	.....	473152
	Τιμή ναύλου (€)		0	0	31					
4ο τρίμηνο	Μήνες		0	0	3	3	3	3		3
	Δρομολόγια την ημέρα		0	0	2	2	2	2		2
	Συντελεστής πληρότητας	επιβατών (και κλινών)	0	0	30%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός επιβατών		0	0	86400					
	Συνολικά χρησιμοποιούμενες κλίνες		0	0	23220					
	Πληρότητα ΙΧ		0	0	8%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός οχημάτων ΙΧ		0	0	9216					
	Πληρότητα Φορτηγά		0	0	1%					
	Συνολικά διακινούμενος αριθμός Φορτηγών		0	0	363					
	Συνολική πληρότητα οχημάτων		0	0	9%					
	Αριθμός ισοδύναμων ναύλων		0	0	129538	130834	132142	133463	.....	156496
	Τιμή ναύλου (€)		0	0	31					

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

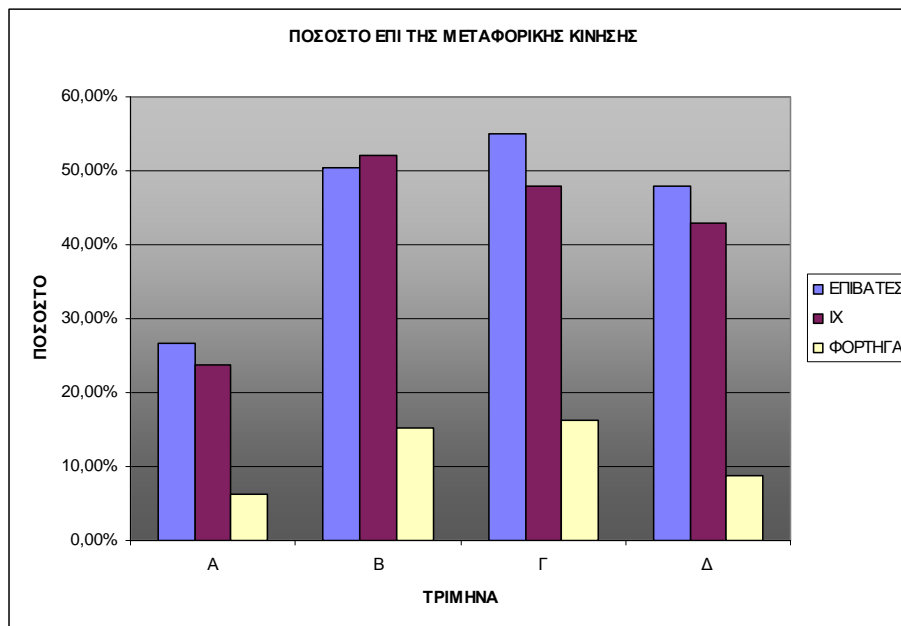
	Έτη λειτουργίας							
	-2	-1	1	2	3	4	.....	20
Ετήσιος αριθμός ισοδύναμων ναύλων		0	799360	807354	815427	823581	.....	965714
Κατανάλωση ΒΑR Ευρώ/επιβάτη		0	3,50	3,61	3,71	3,82	.....	6,14
Έσοδα από κατανάλωση Βar		0	1797600,00	1851528,00	1907073,84	1964286,06	.....	3152102,48
Ετήσια έσοδα (εκ. €)		0	26.577.762,03	26.879.491,65	27.185.317,13	27.495.311,78	.....	33.089.238,02



Τριμηνιαίο μεταφορικό έργο γραμμής

	A	B	Γ	Δ
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	144367	285426	444833	180245
ΙΧ	16144	30972	79378	21460
ΦΟΡΤΗΓΑ	3910	4765	4456	4112

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ			
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΡΙΜΗΝΑ
26,60%	23,79%	6,18%	A
50,45%	52,07%	15,22%	B
55,03%	47,89%	16,28%	Γ
47,93%	42,95%	8,82%	Δ
45,00%	41,67%	11,63%	Μ.Ο



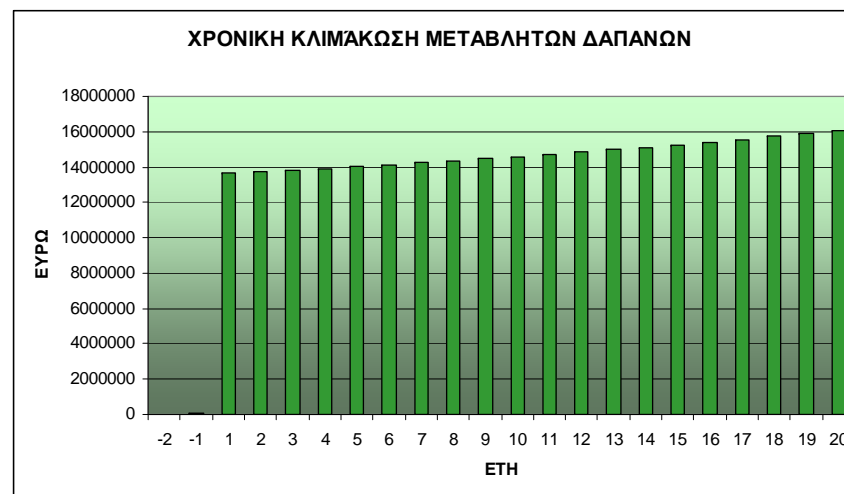
ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

Πίνακες μεταβλητών δαπανών

Έτη λειτουργίας											
						-2	-1	1	2	.....	20
			Άτομα	Αριθμός πληρωμάτων/έ τ	Μηνιαία αμοιβή						
Μισθοδοσία πληρώματος	πλοίαρχος		1	1	3061	0	0	36.732	37.834		64.410
	ύπαρχος		1	1	1952	0	0	23.424	24.127		41.074
	υποπλοίαρχος		2	1	1822	0	0	43.728	45.040		76.677
	δόκιμος πλοίαρχος		2	1	989	0	0	23.736	24.448		41.621
	μηχανικός Α		1	1	3039	0	0	36.468	37.562		63.947
	μηχανικός Β		2	1	1822	0	0	43.728	45.040		76.677
	μηχανικός Γ		4	1	1588	0	0	76.224	78.511		133.659
	προιστάμενος αξιωματικός		1	1	1982	0	0	23.784	24.498		41.705
	οικονομικός αξιωματικός Α		2	1	1822	0	0	43.728	45.040		76.677
	οικονομικός αξιωματικός Β		4	1	1588	0	0	76.224	78.511		133.659
	προιστάμενος ηλεκτρολόγος		2	1	1822	0	0	43.728	45.040		76.677
	ναύκληρος		3	1	1361	0	0	48.996	50.466		85.915
	ναύτης		21	1	1349	0	0	339.948	350.146		596.101
	μηχανοδηγός Α		2	1	1381	0	0	33.144	34.138		58.118
	αρχιθαλαμηπόλος Α		2	1	1647	0	0	39.528	40.714		69.313
	θαλαμηπόλος		25	1	1249	0	0	374.700	385.941		657.039
	επίκουρος		15	1	1011	0	0	181.980	187.439		319.103
	Σύνολο (ευρώ)		90		29485	0	0	1.489.800	1.534.494	.....	2.612.373

ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

						-2	-1	1	2	.....	20
Καύσιμα	Αρ. ταξιδιών/χρόνο	Ώρες λειτουργίας/χρόνο	Εγκατεστημένη ισχύς(kw)	Ειδική κατ. (g/kWh)	τιμή καυσίμου Ε/τ						
	600	3266,666667	44480	183,9	286	0		7.642.182	7.642.182		7.642.182
Λιπαντικά	Κατανάλωση καυσίμου (t/year)	Ετήσια καταν. Λιπαντικού (l/year)		Τιμή λιπαντικού(Ε/lt)		0		1.571.190	1.571.190		1.571.190
	26720,9	1068836,608		1,47							
Λιμενικά Έξοδα						0		60.000	60.000		60.000
Νερό	Τιμή (Ε/t)										
	5					0		10.680	10893		11.163
Έξοδα διάθεσης	Έξοδα προβολής					0	49000	49.000	49.000		49.000
	Προμήθειες πρακτόρων					0	0	2.522.898	2.548.127		3.047.936
	Ετήσιο κόστος συντήρησης					0	0	300.000	321.000		1.084.958
Γενικό σύνολο μεταβλητών δαπανών						0	49000	13.645.750	13.763.779	.....	16.078.802



ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

Πίνακας σταθερών δαπανών και αποσβέσεων

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ		Έτη λειτουργίας										
		-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	
Διοικητικά έξοδα	Μισθοί, ημερομίσθια, εργοδ. έξοδα Εισφορές, Γενικά λειτουργικά έξοδα	0,135	0,135	0,139	0,143	0,148	0,152	0,157	0,161	0,166	0,171	
	Γενικά Λειτουργικά έξοδα	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015
Ασφάλιστρα (εκ. €/χρόνο)				1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
Τόκοι μακροπρόθεσμων δανείων				2,688	2,529	2,360	2,181	1,991	1,790	1,577	1,351	
Γενικό σύνολο σταθερών δαπανών		0,150	0,150	4,242	4,087	3,922	3,748	3,562	3,366	3,158	2,937	
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ		Έτη λειτουργίας										
		-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	
	Αξία κτήσης	35.000.000	70.000.000									
	Αξία προς απόσβεση			61.250.000	52.500.000	43.750.000	35.000.000	26.250.000	17.500.000	8.750.000	0	
	Ετήσια απόσβεση			8.750.000	8.750.000	8.750.000	8.750.000	8.750.000	8.750.000	8.750.000	8.750.000	8.750.000

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ		Έτη λειτουργίας											
		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Διοικητικά έξοδα	Μισθοί, ημερομίσθια, εργοδ. έξοδα Εισφορές, Γενικά λειτουργικά έξοδα	0,176	0,181	0,187	0,192	0,198	0,204	0,210	0,217	0,223	0,230	0,237	0,244
	Γενικά Λειτουργικά έξοδα	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015	0,015
Ασφάλιστρα (εκ. €/χρόνο)		1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
Τόκοι μακροπρόθεσμων δανείων		1,111	0,857	0,588	0,302	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Γενικό σύνολο σταθερών δαπανών		2,702	2,453	2,190	1,910	1,613	1,619	1,625	1,632	1,638	1,645	1,652	1,659

Λογαριασμός εκμετάλλευσης

	Έτη λειτουργίας						
	-2	-1	1	2	3	.....	20
Έσοδα λειτουργίας	0	0	26.577.762	26.879.492	27.185.317		33.089.238
Μειον							
Κόστος Λειτουργίας	0	49.000	13.603.028	13.693.630	13.787.293		16.026.319
Σταθερές Δαπάνες	150.000	150.000	4.242.050	4.086.885	3.922.285		1.658.825
Αποσβέσεις	0	0	8.750.000	8.750.000	8.750.000		0
Αποτέλεσμα προ φόρων	-150.000	-199.000	-17.316	348.976	725.740		15.404.094
Φόροι			0	139.591	327.673		6.161.637
Αποτέλεσμα μετα φόρων			-17.316	209.386	435.444		9.242.456
Συσσωρευτικό	-150.000	-349.000	-366.316	-156.930	278.514		107.017.607
Διανεμόμενα κέρδη			0	0	0	.....	3.234.860

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

	-2	-1	1	2	3	4
ΕΙΣΡΟΕΣ						
Κέρδη προ αποσβέσεων						
Έσοδα	0	0	26.577.762	26.879.492	27.185.317	27.495.312
Επιχορηγήσεις αναπτ. Νόμου	2.100.000	2.100.000				
Μακροπρόθεσμα επενδυτικά δάνεια	22.400.000	22.400.000				
Πώληση παγίων (πλοίου scrap)						
Σύνολο εισροών	24.500.000	24.500.000	26.577.762	26.879.492	27.185.317	27.495.312
ΕΚΡΟΕΣ						
Δαπάνες επένδυσης (αγορά πλοίου)	35.000.000	35.000.000				
Σταθερες Δαπάνες	150.000	150.000	4.242.050	4.086.885	3.922.285	3.747.680
Μεταβλητές δαπάνες	0	49.000	13.603.028	13.693.630	13.787.293	13.884.161
Χρεολύσιο μακροπρόθεσμου δανεισμού			2.655.611	2.814.948	2.983.844	3.162.875
Φόροι			0	139.591	290.296	445.389
Μερίσματα Αμοιβές ΔΣ			0	0	0	0
Σύνολο εκροών	35.150.000	35.199.000	20.500.689	20.735.053	20.983.718	21.240.104
Καθαρό ταμειακό ισοζύγιο (ταμειακό πλεόνασμα / έλλειμμα)	-10.650.000	-10.699.000	6.077.073	6.144.438	6.201.599	6.255.208
Σωρευτικό ταμειακό ισοζύγιο	-10.650.000	-21.349.000	-15.271.927	-9.127.488	-2.925.889	3.329.319

CASHFLOW ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Έτη λειτουργίας

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

	5	6	7	8	9	10
ΕΙΣΡΟΕΣ						
Κέρδη προ αποσβέσεων						
Έσοδα	27.809.551	28.128.110	28.451.070	28.778.509	29.110.511	29.447.159
Επιχορηγήσεις αναπτ. Νόμου						
Μακροπρόθεσμα επενδυτικά δάνεια						
Πώληση παγίων (πλοίου scrap)						
Σύνολο εισροών	27.809.551	28.128.110	28.451.070	28.778.509	29.110.511	29.447.159
ΕΚΡΟΕΣ						
Δαπάνες επένδυσης (αγορά πλοίου)						
Σταθερες Δαπάνες	3.562.465	3.366.002	3.157.609	2.936.568	2.702.115	2.453.441
Μεταβλητές δαπάνες	13.984.388	14.088.138	14.195.584	14.306.907	14.422.302	14.541.973
Χρεολύσιο μακροπρόθεσμου δανεισμού	3.352.648	3.553.806	3.767.035	3.993.057	4.232.640	4.486.599
Φόροι	605.079	769.588	939.151	1.114.014	4.794.437	4.980.698
Μερίσματα Αμοιβές ΔΣ	0	0	493.054	584.857	2.517.080	2.614.866
Σύνολο εκροών	21.504.580	21.777.535	22.552.433	22.935.403	28.668.574	29.077.577
Καθαρό ταμειακό ισοζύγιο (ταμειακό πλεόνασμα / έλλειμμα)	6.304.971	6.350.576	5.898.637	5.843.106	441.936	369.582
Σωρευτικό ταμειακό ισοζύγιο	9.634.289	15.984.865	21.883.502	27.726.609	28.168.545	28.538.126

CASHFLOW ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Έτη λειτουργίας

ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

	11	12	13	14	15	16
ΕΙΣΡΟΕΣ						
Κέρδη προ αποσβέσεων						
Έσοδα	29.788.539	30.134.741	30.485.855	30.841.972	31.203.189	31.569.601
Επιχορηγήσεις αναπτ. Νόμου						
Μακροπρόθεσμα επενδυτικά δάνεια						
Πώληση παγίων (πλοίου scrap)						
Σύνολο εισροών	29.788.539	30.134.741	30.485.855	30.841.972	31.203.189	31.569.601
ΕΚΡΟΕΣ						
Δαπάνες επένδυσης (αγορά πλοίου)						
Σταθερες Δαπάνες	2.189.688	1.909.946	1.613.252	1.619.200	1.625.326	1.631.635
Μεταβλητές δαπάνες	14.666.138	14.795.028	14.928.887	15.067.973	15.212.563	15.362.948
Χρεολύσιο μακροπρόθεσμου δανεισμού	4.755.795	5.041.142				
Φόροι	5.173.085	5.371.907	5.577.486	5.661.920	5.746.120	5.830.007
Μερίσματα Αμοιβές ΔΣ	2.715.870	2.820.251	2.928.180	2.972.508	3.016.713	3.060.754
Σύνολο εκροών	29.500.576	29.938.275	25.047.805	25.321.600	25.600.722	25.885.344
Καθαρό ταμειακό ισοζύγιο (ταμειακό πλεόνασμα / έλλειμμα)	287.963	196.467	5.438.049	5.520.372	5.602.467	5.684.257
Σωρευτικό ταμειακό ισοζύγιο	28.826.090	29.022.557	34.460.606	39.980.977	45.583.444	51.267.701

CASHFLOW ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Έτη λειτουργίας

ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΗΤΗΣ

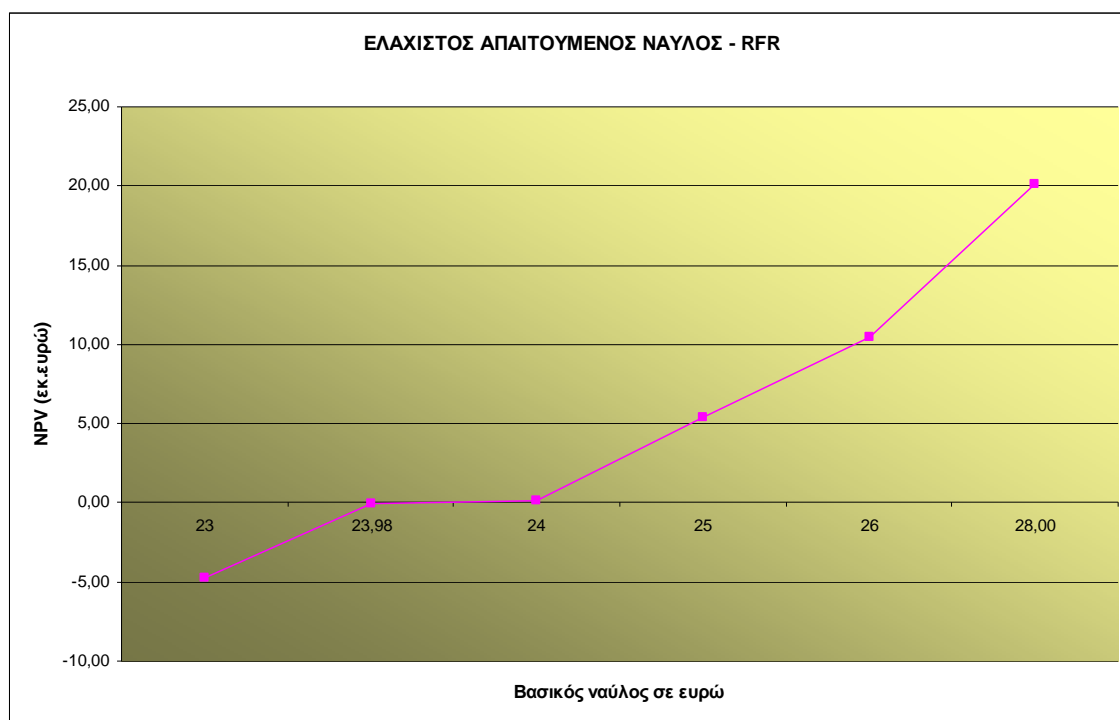
	17	18	19	20
ΕΙΣΡΟΕΣ				
Κέρδη προ αποσβέσεων				
Έσοδα	31.941.309	32.318.415	32.701.022	33.089.238
Επιχορηγήσεις αναπτ. Νόμου				
Μακροπρόθεσμα επενδυτικά δάνεια				
Πώληση παγίων (πλοίου scrap)				3.500.000
Σύνολο εισρών	31.941.309	32.318.415	32.701.022	36.589.238
ΕΚΡΟΕΣ				
Δαπάνες επένδυσης (αγορά πλοίου)				
Σταθερες Δαπάνες	1.638.134	1.644.828	1.651.723	1.658.825
Μεταβλητές δαπάνες	15.519.437	15.682.361	15.852.067	16.026.319
Χρεολύσιο μακροπρόθεσμου δανεισμού				
Φόροι	5.913.495	5.996.490	6.078.892	6.161.637
Μερίσματα Αμοιβές ΔΣ	3.104.585	3.148.157	3.191.419	3.234.860
Σύνολο εκροών	26.175.651	26.471.837	26.774.102	27.081.641
Καθαρό ταμειακό ισοζύγιο (ταμειακό πλεόνασμα / έλλειμμα)	5.765.658	5.846.578	5.926.920	9.507.597
Σωρευτικό ταμειακό ισοζύγιο	57.033.359	62.879.937	68.806.857	78.314.454

Με βάση τον παραπάνω πίνακα ταμειακών ροών καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι

NPV_{BS2}	31.638.801
IRR_{BS2}	22,70%

Ο ελάχιστος απαιτούμενος ναύλος RFR επί των ίδιων κεφαλαίων, προκύπτει μηδενίζοντας την καθαρά παρούσα αξία. Με επαναληπτικό τρόπο βρίσκουμε

Τιμή ναύλου (€)	NPV (€)
31,00	31.638.801
28,00	20.168.334
26,00	10.510.165
25,00	5.386.200
24,00	91.908
23,98	-29.258
23,00	-4.781.308



Ο ελάχιστος απαιτούμενος ναύλος εκτιμάται στα 23,98 Euro. Σε σχέση με την κατώτατη τιμή των 31 που θεωρήθηκε στην μελέτη παρατηρούμε ότι υπάρχει περιθώριο κέρδους σχεδόν 7 Euro.

8.5 Μελέτη νεότευκτου Ro-Ro στο δρομολόγιο Πειραιάς-Χανιά

Χαρακτηριστικά πλοίου		
Όνομα πλοίου	AEGEAN STAR	
Ολικό μήκος γάστρας (LOA) (m)	135,8	
Μέγιστο πλάτος (B) (m)	20,6	
Βύθισμα (m)	7,2	
Εκτόπισμα (DWT) (tonnes)	7299,0	
Κόροι (GRT)	9771,0	
Υπηρεσιακή ταχύτητα (Kn)	16,0	
Υλικό	Χάλυβας	
Κόστος κατασκευής (εκ.Ε)	30,00	
Τύπος μηχανολογικής εγκατάστασης	2xMAN6L40/54	
Εγκατεστημένη ισχύς (kW)	8832,0	
Ειδική κατανάλωση μηχανών hfo ifo-380 (g/kWh)	183,0	
Αριθμός επιβατών (Pax)	0,0	
Αριθμός οχημάτων (Cars)	81,0	
Αριθμός κλινών (Cabin beds)	0,0	
Χρηματοδότηση και οικονομικά στοιχεία		
Ίδια Κεφάλαια (εκατ. δρχ.)	30%	
Επιχορηγήσεις (αναπτ. νόμος)	6%	
Δάνειο (%)	64%	
Επιτόκιο αναγωγής και επιτόκιο μακροπρόθεσμων δανείων	6%	
Περίοδος αποπληρωμής (έτη)	12	
Οικονομική διάρκεια ζωής (έτη)	20	
Αξία πλοίου μετά τα 20 έτη (% της αρχικής αξίας)	5%	
Ποσοστό φορολογίας,μισθών ΔΣ,μερισμάτων στο αποτέλεσμα προ φόρων	35%	
Σύνθεση πληρώματος		
Θέση	Μισθός (Euro)	Άτομα
Πλοίαρχος	3061	1
Ύπαρχος	1952	1
Υποπλοίαρχος	1822	2
Δόκιμος πλοίαρχος	989	2
Μηχανικός Α	3039	1
Μηχανικός Β	1822	2
Μηχανικός Γ	1588	2
Προϊστάμενος Αξιωματικός	1982	1
Οικονομικός Αξιωματικός. Α	1822	1
Οικονομικός Αξιωματικός. Β	1588	1
Προϊστάμενος Ηλεκτρολόγος	1822	1
Ναύκληρος	1361	2
Ναύτης	1349	3
Μηχανοδηγός Α	1381	1
Αρχιθαλαμηπόλος Α	1647	0
Θαλαμηπόλος	1249	0
Επίκουρος αν. πρ.	1011	1
Ποσοστό ετήσιας ωρίμανσης προσωπικού	3%	

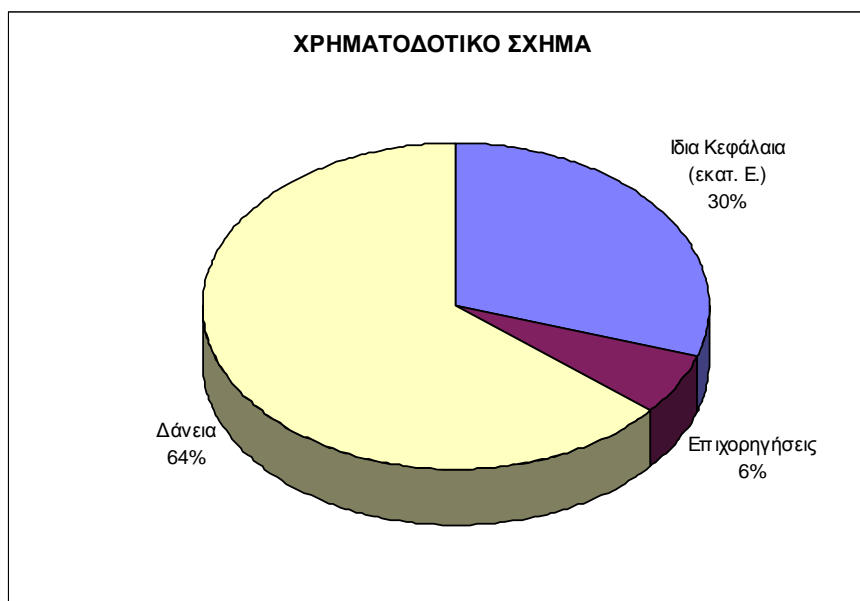
Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

Λοιπά έξοδα		
Διοικητικά έξοδα (εκ.Ευρο/έτος)		0,10
Ασφάλιστρα (% επί της αξίας του πλοίου)		2,0%
Συντήρηση: Ετήσιο κόστος δεξαμενισμού 1 ^{ου} έτους λειτουργίας (Euro)		120000
Εξοδα προβολής (Euro/ έτος)		15000
Λιμενικά δικαιώματα & αμοιβές Euro/δρομμ.		200
Προμήθειες πρακτόρων (% επί της τιμής εισητηρίου)		0%
Δεδομένα Λειτουργίας		
PIREAS-CHANIA		
Δεδομένα	Συνολικές ημέρες λειτουργίας / έτος	160
	Συνολικό μήκος διαδρομής (n. miles)	147
	Διάρκεια ταξιδιού (min)	551
1ο τρίμηνο	Μήνες	1
	Δρομολόγια την εβδομάδα	4
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών)	0%
	πληρότητας οχημάτων	50%
2ο τρίμηνο	Μήνες	3
	Δρομολόγια την εβδομάδα	4
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών)	0%
	πληρότητας οχημάτων	60%
3ο τρίμηνο	Μήνες	3
	Δρομολόγια την εβδομάδα	4
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών)	0%
	πληρότητας οχημάτων	70%
4ο τρίμηνο	Μήνες	3
	Δρομολόγια την εβδομάδα	4
	Συντελεστής επιβατών (και κλινών)	0%
	πληρότητας οχημάτων	70%
Ποσοστό ετήσιας αύξησης της κίνησης		1,00%
Ναύλος ΙΧ οχήματος (ως προς ναύλο επιβάτη)		0,00
Ναύλος φορτηγού οχήματος (ως προς ναύλο επιβάτη)		17,00
Καθαρός Ναύλος επιβάτη (Euro)		31
Ναύλος κλίνης (ως προς ναύλο επιβάτη)		0
Έσοδα από Bar (Euro/άτομο/διαδρομή)		0,0
Ετήσια αύξηση στα έσοδα από Bar		0,0%
Καύσιμα : τιμή καυσίμου diesel oil (Euro/t)		286
Λιπαντικά : τιμή λιπαντικού (Euro/l)		1,47
Κατανάλωση λιπαντικού (% επί της κατανάλωσης καυσίμου)		3%
Κατανάλωση νερού (lt/άτομο/διαδρομή)		0
Τιμή νερού (ευρώ/t)		0

Σημειώνουμε ότι για λόγους εξοικονόμησης οι αντίστοιχοι πίνακες παραλείπονται. Παρατίθενται μόνο τα διαγράμματα. Οι πίνακες περιέχονται στο επισυναπτόμενο cd.

Μελέτες σκοπιμότητας ακτοπλοϊκών γραμμών Κρήτης

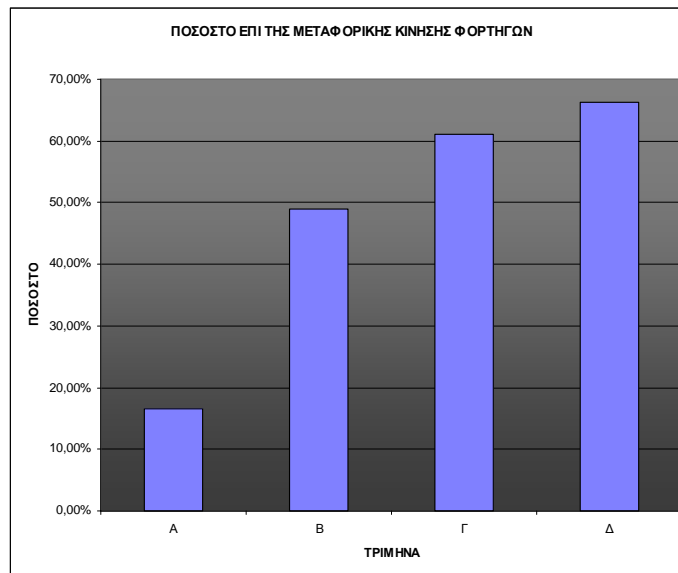
		Έτος	Συνολικό ποσό (εκ.€)	%
		-2	-1	
A.	Ιδια Κεφάλαια (εκατ. Ε.)	4,5	4,5	9 30
B.	Επιχορηγήσεις	0,9	0,9	1,8 6
Γ.	Δάνεια			
	Τραπεζών	9,6	9,6	19,2 64
	Πιστώσεις χρηματοδοτικών οργανισμών	0	0	
	Ομολογιακό δάνειο	0	0	
Δ.	Πιστώσεις προμηθευτών	0	0	
	Δάνεια εξωτερικού	0	0	
	Σύνολο	15	15	30

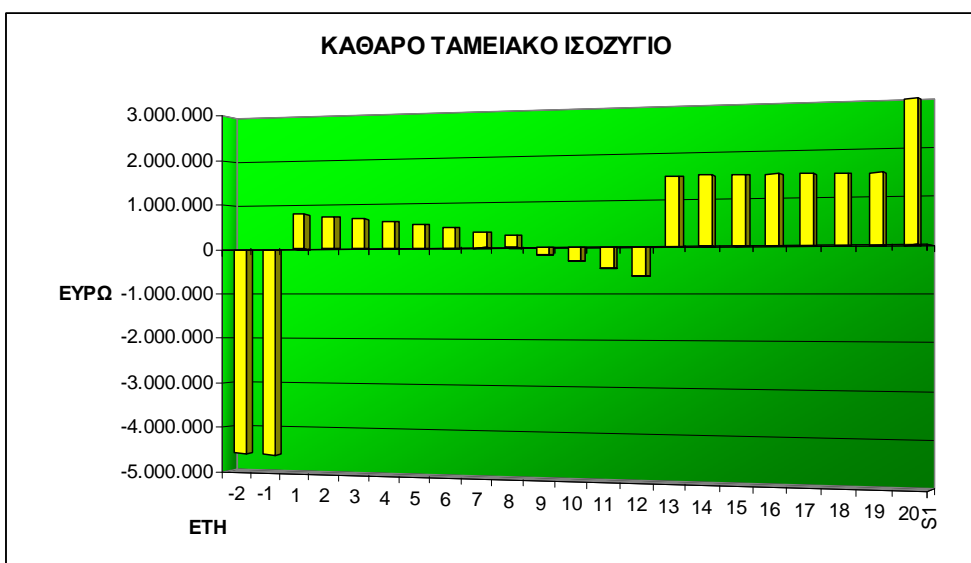
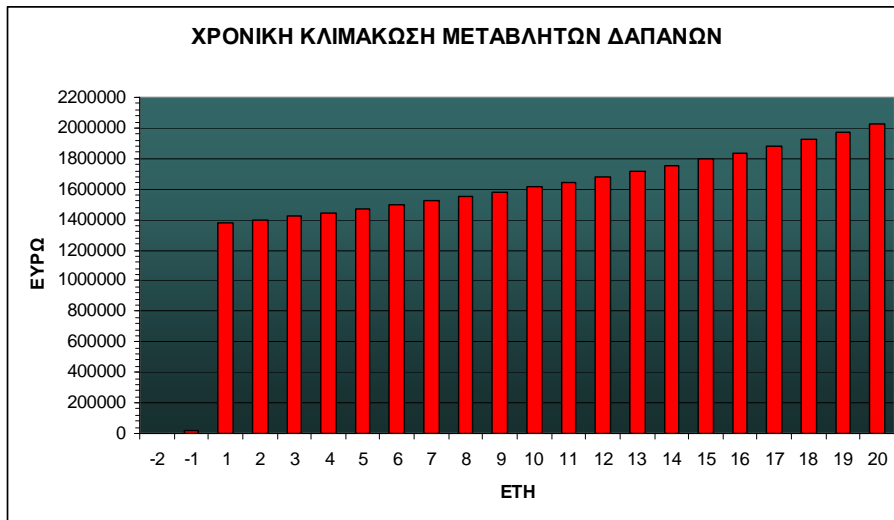
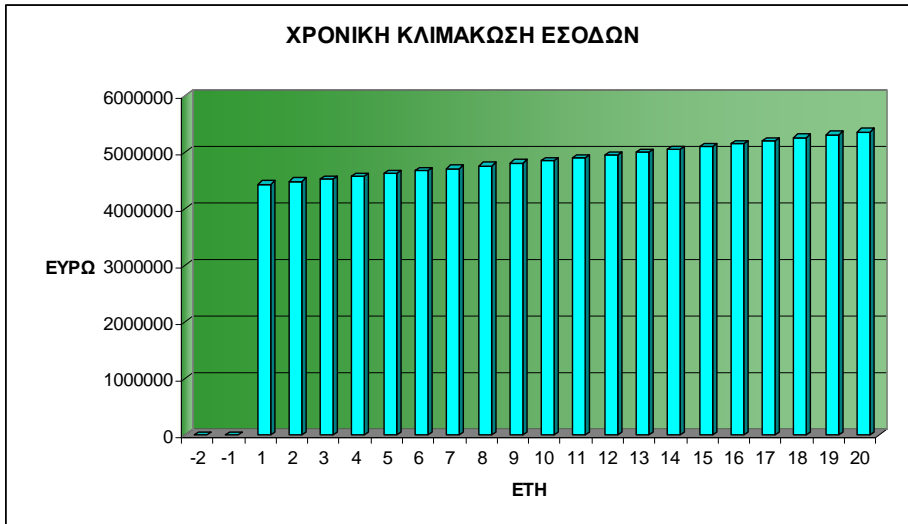


Τριμηνιαίο μεταφορικό έργο γραμμής

	A	B	Γ	Δ
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	144367	285426	444833	180245
ΙΧ	16144	30972	79378	21460
ΦΟΡΤΗΓΑ	3910	4765	4456	4112

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ			
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΤΡΙΜΗΝΑ
-	-	16,57%	A
-	-	48,96%	B
-	-	61,08%	Γ
-	-	66,19%	Δ
-	-	48,20%	



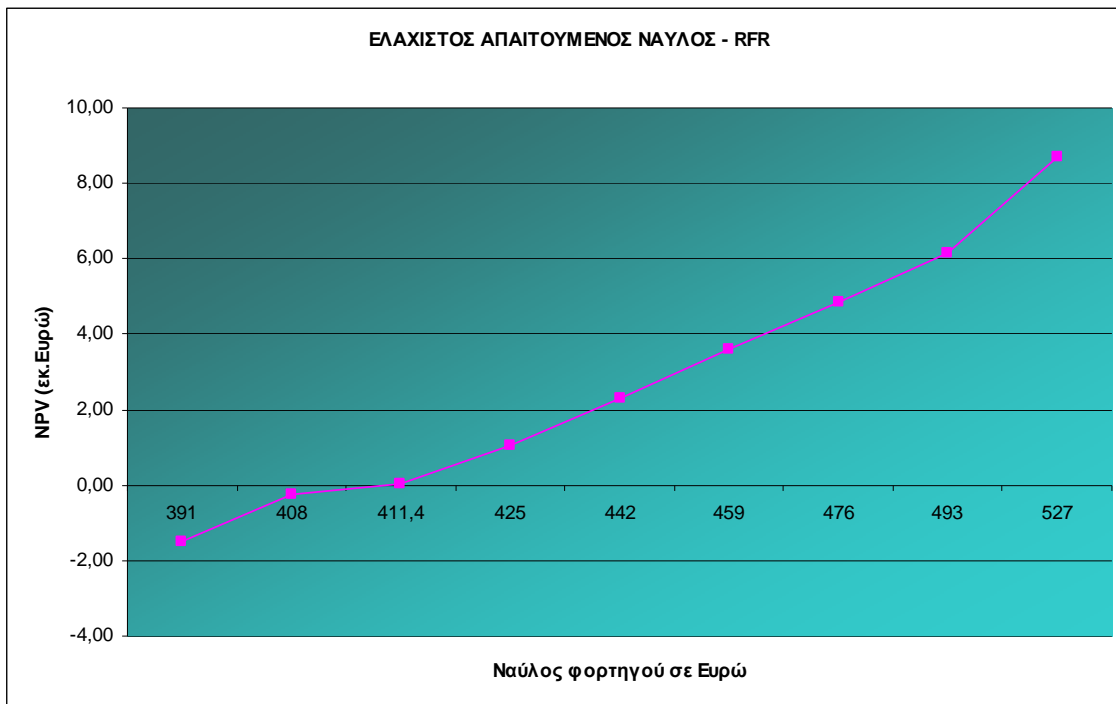


Η καθαρά παρούσα αξία, και ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης επί των ιδίων κεφαλαίων προκύπτουν αντίστοιχα :

NPV_{AS}	8.680.414
IRR_{AS}	15,75%

Ο ελάχιστος απαιτούμενος ναύλος RFR επί των ιδίων κεφαλαίων, προκύπτει μηδενίζοντας την καθαρά παρούσα αξία. Με επαναληπτικό τρόπο βρίσκουμε

Τιμή ναύλου (€)	NPV (€)
527,00	8.680.414
493,00	6.131.504
476,00	4.857.048
459,00	3.582.593
442,00	2.308.138
425,00	1.033.683
411,40	14.119
408,00	-240.772
391,00	-1.515.227

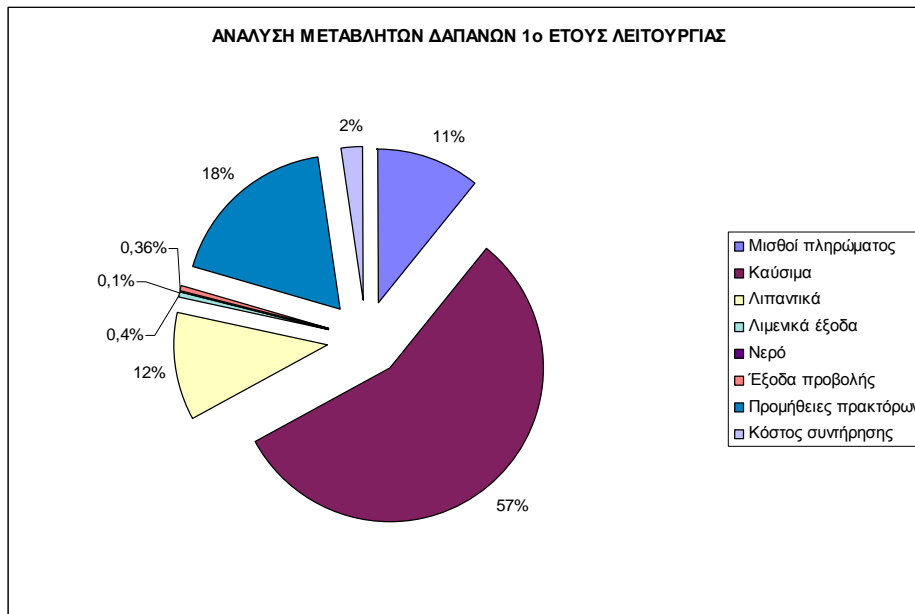


Ο ελάχιστος απαιτούμενος ναύλος για την μεταφορά φορτηγού εκτιμάται στα 411,4 Euro. Σε σχέση με την τιμή των 527 Euro που θεωρήθηκε στην μελέτη και που αντικατοπτρίζει την πραγματική βασική τιμή ναύλου, παρατηρούμε ότι υπάρχει περιθώριο κέρδους σχεδόν 115.6 Euro.

8.6 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των δύο τύπων πλοίου

8.5.1 Ro-Pax

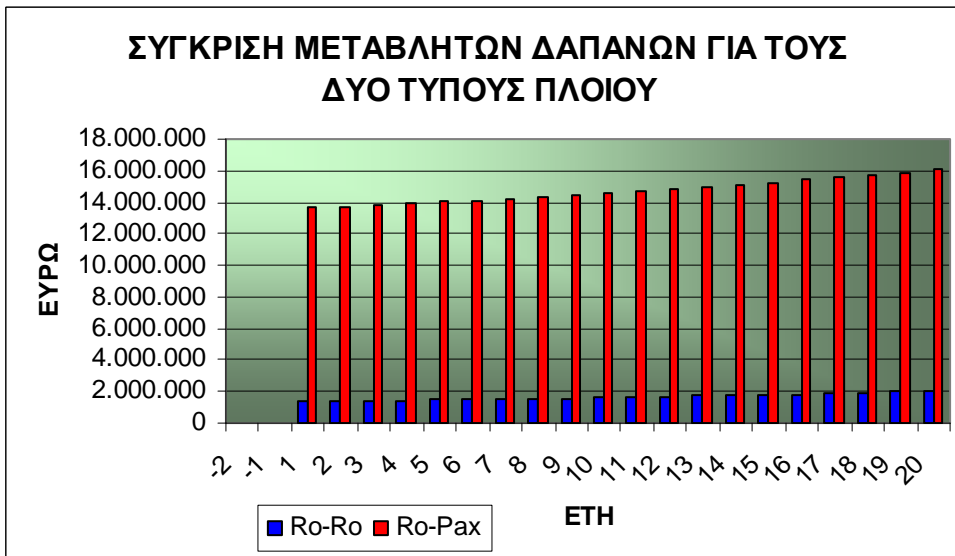
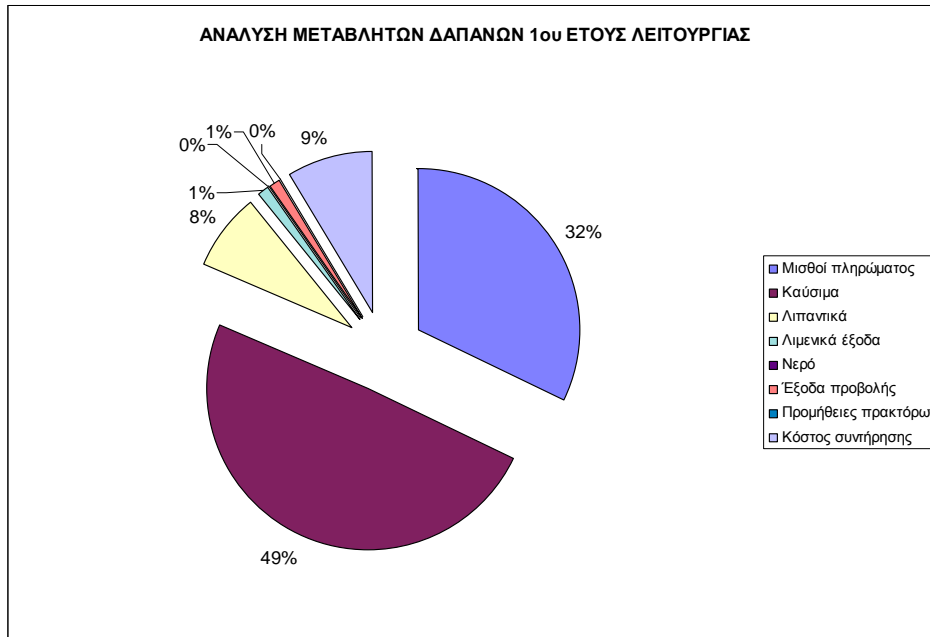
1. Διεκδικεί μερίδια στην διακίνηση επιβατών, οχημάτων (ΙΧ, δίκυκλα) καθώς και φορτηγών, με αποτέλεσμα να έχει περισσότερες πιθανότητες να αποσπάσει μεγαλύτερα μερίδια σε κάποια από αυτές τις κατηγορίες.
2. Έχει πολύ μεγαλύτερο κόστος κτήσης από ένα Ro-Ro του μεγέθους που εξετάστηκε.
3. Έχει μεγαλύτερες μεταβλητές δαπάνες για τους εξής λόγους :
 - α) Περισσότερο πλήρωμα (90 άτομα).
 - β) Περισσότερες ώρες εν πλώ λειτουργίας, λόγω πυκνότητας δρομολογίων.
 - γ) Έχει πολύ μεγαλύτερη ισχύ κύριας μηχανής, προκειμένου να εξασφαλίζει υψηλές ταχύτητες.
 - δ) Έχει μεγαλύτερο κόστος συντήρησης λόγω αναγκαιότητας μεγαλύτερης συχνότητας από την επιβολή των κανονισμών και λόγω περισσότερο εξοπλισμού.



8.5.2 Ro-Ro

1. Διεκδικεί μερίδια στην διακίνηση μόνο των φορτηγών, με αποτέλεσμα να καθιστά την όλη επένδυση περισσότερο ριψοκίνδυνη.
2. Έχει λιγότερο από το μισό κόστος κτήσης συγκριτικά με το Ro-Pax.
3. Έχει μικρότερες μεταβλητές δαπάνες για τους εξής δύο λόγους :
 - α) Λιγότερο πλήρωμα (22 άτομα).
 - β) Λιγότερες ώρες εν πλώ λειτουργίας, λόγω κατά κανόνα μικρής πυκνότητας δρομολογίων.
 - γ) Έχει πολύ μικρότερη ισχύ κύριας μηχανής διότι δεν υπάρχουν υψηλές απαιτήσεις ταχύτητας.

δ) Έχει μικρότερο κόστος συντήρησης λόγω μειωμένης ενδιαίτησης και εξοπλισμού.



8.7 Σύγκριση της απόδοσης των δύο επενδύσεων

1. Δεδομένου ότι $NPV > 0$ και στις δύο μορφές επενδύσεων, συμπεραίνουμε ότι είναι συμφέρουσες ως προς την πραγματοποίησή τους με βάση το κριτήριο της ΚΠΑ. Δεδομένου ότι $NPV_{BS} = 31,64$ εκ.ευρώ και $NPV_{AS} = 8.7$ εκ.ευρώ, δηλαδή $NPV_{BS} > NPV_{AS}$, η επιλογή δρομολόγησης Ro-Pax κρίνεται περισσότερο συμφέρουσα ως επένδυση.
2. Κρίνοντας τους εσωτερικούς βαθμούς απόδοσης των δύο επενδύσεων, παρατηρούμε ότι τη δρομολόγηση του επιβατηγού αποφέρει βαθμό απόδοσης σχεδόν 23% ενώ του Ro-Ro αρκετά μικρότερο σχεδόν 16%. Άρα και με το κριτήριο του IRR, η επένδυση σε Ro-Pax κρίνεται περισσότερο συμφέρουσα. Σημαντικό ρόλο σε αυτήν την διαφορά διαδραματίζει το ποσό του μακροπρόθεσμου δανεισμού. Στην περίπτωση του Blue Star 2, λόγω πολύ υψηλού κόστους κτήσης σε σχέση με το Ro-Ro (παραπάνω από διπλάσιο) το ποσό του δανείου ανέρχεται σε 44,8 εκ.ευρώ, σε αντίθεση με το Ro-Ro όπου ανέρχεται στα 19,2 εκ.ευρώ. Τα χρήματα του δανείου και στις δύο περιπτώσεις έχουν σχετικά χαμηλό επιτόκιο δανεισμού 6%, όπως θεωρήθηκε στην παρούσα μελέτη, ενώ επενδύονται σε δραστηριότητες που αποφέρουν πολύ μεγαλύτερες αποδόσεις. Συνεπώς όσο μεγαλύτερο είναι το ποσό του τραπεζικού δανείου που επενδύεται σε δραστηριότητες αυτού του είδους, τόσο μεγαλύτερες θα είναι και οι τραπεζικές αποδόσεις. Αυτό γίνεται περισσότερο εμφανές εάν υπολογίσουμε ξανά τα δύο σενάρια δρομολόγησης με την υπόθεση ότι δεν λαμβάνουμε τραπεζικό δανεισμό. Τότε λαμβάνουμε εσωτερικό βαθμό απόδοσης $IRR_{BS2} = 10,45\%$ και $IRR_{AS} = 6,71\%$. Παρατηρούμε ότι η μεταξύ τους διαφορά μικραίνει κατά πολύ, ενώ η δρομολόγηση του Ro-Ro θεωρείται οριακή επένδυση μιας και το προεξοφλητικό επιτόκιο είναι και για τις δύο περιπτώσεις ίδιο στο 6%. Συνεπώς η σημασία του ύψους του τραπεζικού δανεισμού, ιδιαίτερα σε περιβάλλον χαμηλών επιτοκίων είναι καταλυτική για τον βαθμό απόδοσης της επένδυσης, και της αξιολόγησης της.
3. Σχετικά με τις εναλλακτικές λύσεις που έχει ο υποψήφιος επενδυτής αναφέρουμε ότι ο IRR του XAA από τις αρχές του 1980 μέχρι σήμερα είναι περίπου στο 15%, ενώ των ομολόγων του ελληνικού δημοσίου σχεδόν στο 4%.
4. Το σενάριο της δρομολόγησης του Blue Star 2 στηρίζεται περισσότερο σε μερίδια διακίνησης που έλαβε το πλοίο στα προηγούμενα έτη δρομολόγησης του στην γραμμή Πειραιάς – Χανιά. Συμπεραίνουμε ότι ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης της όλης επένδυσης ενδεχομένως να μην ήταν τόσο υψηλός, σε σχέση με τις προσδοκίες της εταιρίας. Το μερίδιο κίνησης στα φορτηγά, σαφώς και επηρεάζει την απόδοση της επένδυσης όπως γίνεται εμφανές στον παρακάτω πίνακα :

Ετήσιο ποσοστό στην κίνηση φορτηγών	NPV (€)	IRR
6,92%	29.896.999	21,74%
11,63%	31.638.801	22,70%
20,75%	35.156.275	24,42%
34,41%	39.944.435	26,44%
48,60%	44.943.718	28,36%

Παρατηρούμε ότι περίπου για κάθε 15% αύξηση του μεριδίου στα φορτηγά, ο IRR αυξάνεται κατά 2% περίπου.

5. Για την δρομολόγηση του Ro-Ro το μέσο μερίδιο κίνησης της τάξης του 48% στα φορτηγά, κρίνεται θεωρητικά υψηλό. Ενδεικτικός είναι ο παρακάτω πίνακας :

IRR	Μερίδιο κατά Μ.Ο στα φορτηγά
15,75%	48,20%
8,93%	40,78%
1,05%	32,42%

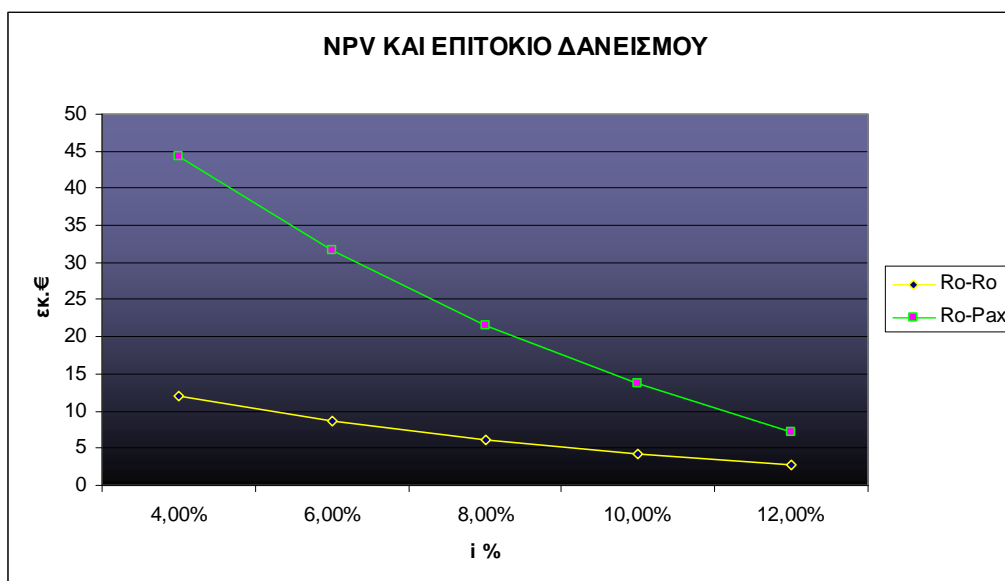
Παρατηρούμε ότι με το υπάρχον σενάριο δρομολόγησης το οποίο προβλέπει 4 δρομολόγια (διπλά, δηλαδή δύο φορές μετάβαση και δύο επιστροφή) την εβδομάδα, εάν το αποσπώμενο μερίδιο στην κίνηση των φορτηγών δεν κινηθεί σε υψηλά επίπεδα, η όλη επένδυση κρίνεται ασύμφορη. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ύπαρξη του έντονου ανταγωνισμού στην συγκεκριμένη κατηγορία διακίνησης, από την πλευρά της ANEK η οποία κατά κανόνα αποσπά μεγάλα μερίδια στον τομέα αυτό, καθιστά την μορφή αυτής της επένδυσης περισσότερο ριψοκίνδυνη. Το παραπάνω συμπέρασμα ενδεχομένως δικαιολογεί και την προτίμηση των εταιριών να καταφεύγουν στην ναύλωση Ro-Ro για την συγκεκριμένη γραμμή.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι στην μελέτης σκοπιμότητας για την δρομολόγηση του Ro-Ro, δεν λαμβάνεται υπ' όψη το γεγονός ότι πολλές φορές μεταφέρει βαρέα φορτία ή cargo, ο ναύλος των οποίων είναι κατά πολύ υψηλότερος του υπολογισθέντος για τα φορτηγά, και προκύπτει κατά κανόνα κατόπιν συμφωνίας με την πλοιοκτητρία εταιρία. Το γεγονός αυτό ενδεχομένως υποτιμάει ελαφρώς την αποδοτικότητα της επένδυσης.

6. Από τον πίνακα με τις πληρότητες για το Blue Star 2 παρατηρούμε ότι κινούνται σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε σχέση με το μέγεθος του πλοίου. Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το μεταφορικό έργο που μπορεί να προσφέρει η γραμμή είναι πολύ μικρό για το συγκεκριμένο πλοίο, με την προϋπόθεση πάντα ότι τα μερίδια που αποσπά στην κίνηση είναι όπως θεωρήθηκαν. Αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η δρομολόγηση του συγκεκριμένου μεγέθους πλοίου σε γραμμές με πολύ μεγαλύτερο έργο διακίνησης, όπως η γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο, θα οδηγούσε σε
7. μεγαλύτερη απόδοση της επένδυσης υπό την προϋπόθεση πάντα ότι τα μερίδια στην κίνηση θα σε εξίσου υψηλά επίπεδα.

8.8 Επίδραση του επιτοκίου δανεισμού στην απόδοση των επενδύσεων

Η επίδραση του επιτοκίου δανεισμού στην απόδοση της επένδυσης είναι περισσότερο καταλυτική στην περίπτωση του Ro-Pax, καθώς το ποσό της δανειοδότησης είναι σημαντικά μεγαλύτερο σε σχέση με την επένδυση του Ro-Ro. Αυτό γίνεται περισσότερο εμφανές στο ακόλουθο διάγραμμα :

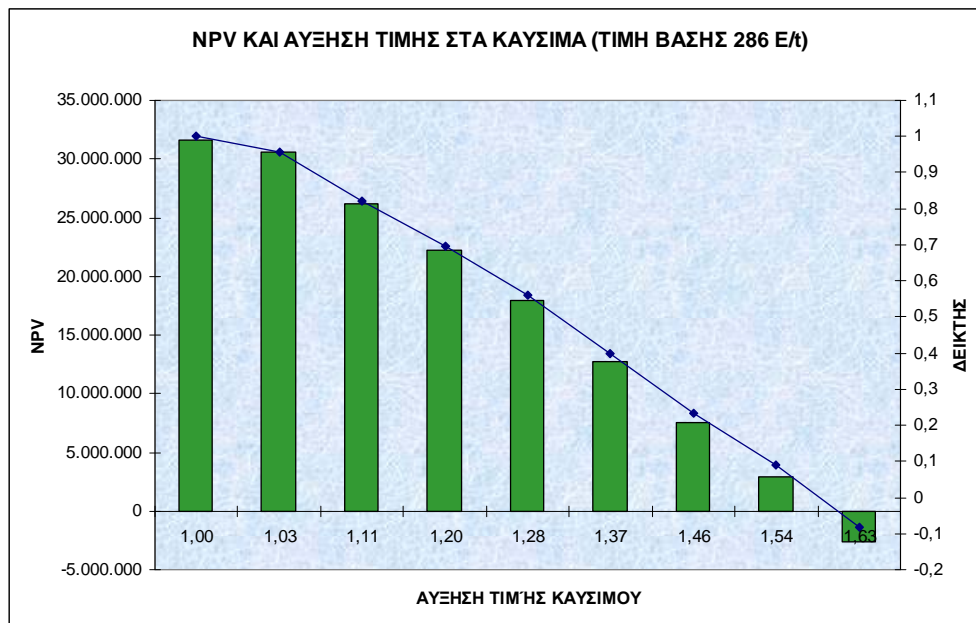


Να σημειωθεί ότι το επιτόκιο προεξόφλησης θεωρήθηκε ίσο με το επιτόκιο δανεισμού σε κάθε περίπτωση.

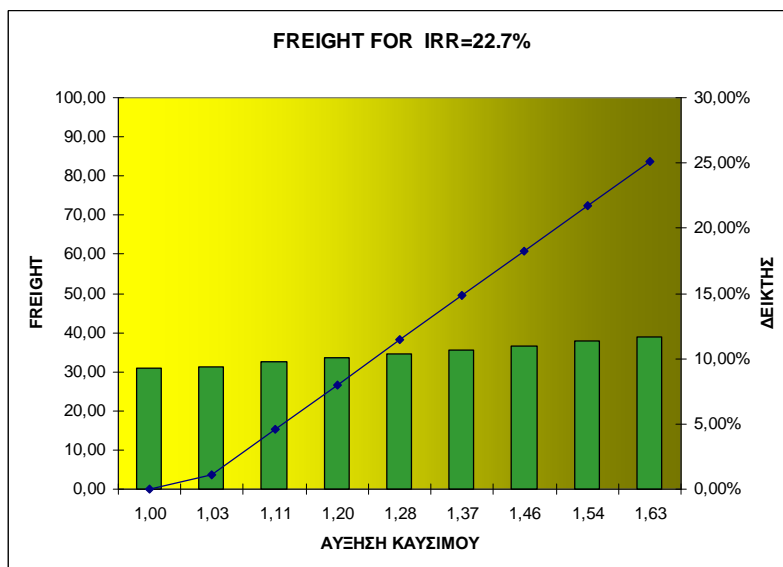
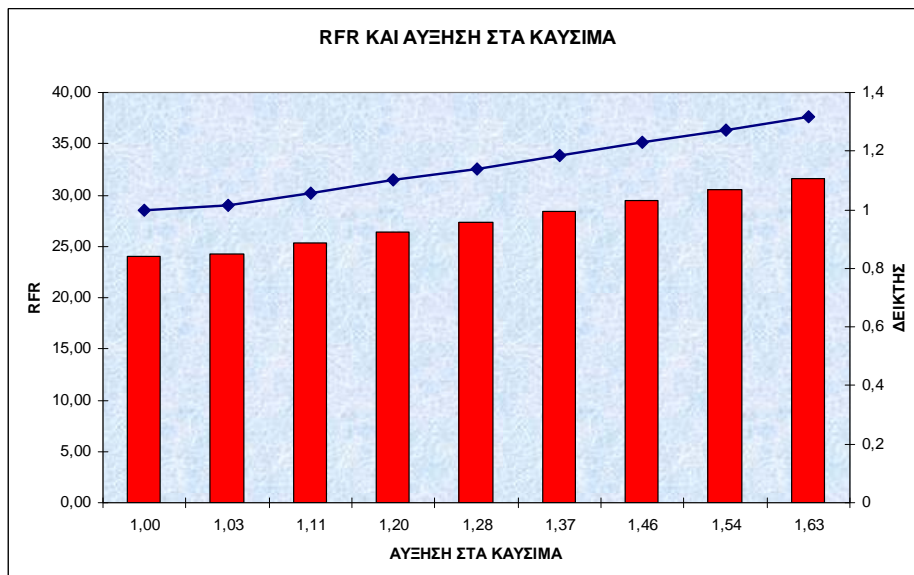
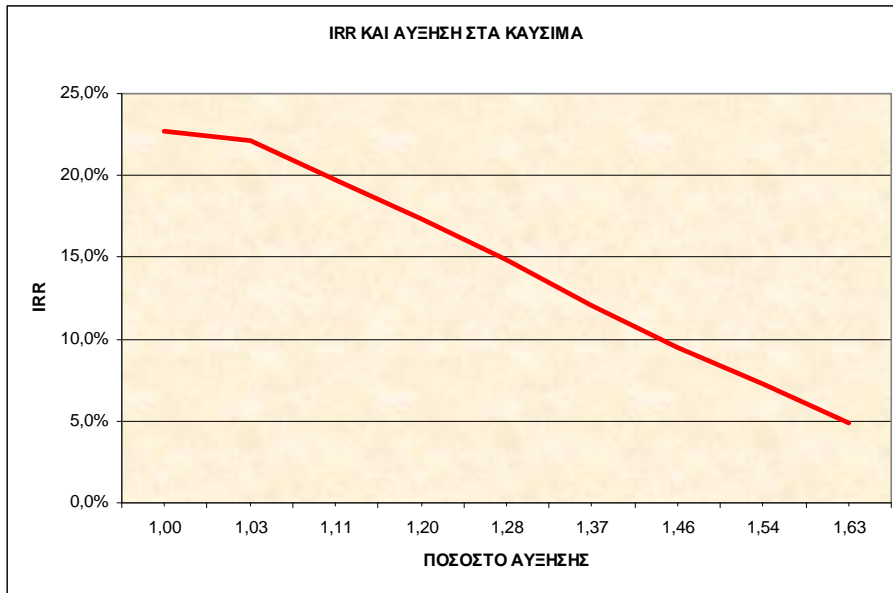
8.9 Επίδραση της τιμής του πετρελαίου στην απόδοση των επενδύσεων

Τα τελευταία χρόνια καταγράφεται διεθνώς μια διαρκής αύξηση της τιμής του πετρελαίου. Αυτή η αύξηση επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό και την τιμή του πετρελαίου που χρησιμοποιείται στην ακτοπλοΐα (IFO-380). Κατά καιρούς γίνονται αυξήσεις στις τιμές των ναύλων με αφορμή την ανοδική πορεία της τιμής του πετρελαίου. Για τον λόγω αυτό κρίθηκε σκόπιμο να μελετηθεί η επίδραση αυτής της μεταβολής στην απόδοση των εξεταζόμενων επενδύσεων και στην τιμή του ελάχιστου απαιτούμενου ναύλου (Ro-Pax).

IRR	NPV (εκ. Ε)	RFR (Ε)	DIESEL PRICE (Ε/t)	LUB PRICE (Ε/t)	INCREASE	FREIGHT FOR IRR 22.7%	FREIGHT INCREASE
22,7%	31.638.801	23,98	286,00	1,47	1,00	31,00	0,00%
22,1%	30.555.589	23,30	294,00	1,51	1,03	31,34	1,10%
19,7%	26.185.853	25,30	318,50	1,64	1,11	32,42	4,58%
17,3%	22.250.251	26,38	343,00	1,76	1,20	33,47	7,97%
14,9%	17.910.284	27,30	367,50	1,89	1,28	34,54	11,42%
12,1%	12.723.035	28,44	392,00	2,01	1,37	35,59	14,81%
9,5%	7.496.267	29,48	416,50	2,14	1,46	36,66	18,26%
7,3%	2.879.822	30,52	441,00	2,27	1,54	37,73	21,71%
4,9%	-2.658.491	31,55	465,50	2,39	1,63	38,79	25,13%



Όπως παρατηρούμε η επίδραση της τιμής των καυσίμων είναι καταλυτική. Αύξηση της τιμής του καυσίμου κατά 54% απαιτεί αύξηση της τιμής του βασικού ναύλου κατά 22,71% για να διατηρηθεί ο ίδιος IRR, ενώ εάν η τιμή αυξηθεί κατά 63% χωρίς να αλλάξει η τιμή του ναύλου, τότε η επένδυση κρίνεται πλέον ως μη συμφέρουσα. Οι παραπάνω τιμές προέκυψαν με τιμή βάσης 286 Ε/t και με βάση το σενάριο δρομολόγησης του Blue star 2.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 **‘Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίων ακτοπλοϊκού δικτύου** **Κρήτης’**

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται η αναλυτική παρουσίαση των πλοίων που δραστηριοποιήθηκαν στις γραμμές της Κρήτης τα τελευταία έτη.

Μεταξύ των ετών 2000 και 2006 παρατηρήθηκαν σημαντικές αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας. Από τις πιο βασικές ήταν η αρχική πρόθεση του υπουργείου για διατήρηση και σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των πλοίων της ακτοπλοΐας, περιορισμός που στην συνέχεια αποσύρθηκε. Εκτός αυτού σε αυτήν την περίοδο σημειώθηκαν και σημαντικές αλλαγές στα δρομολογηθέντα πλοία από πλευράς ναυτιλιακών εταιριών, με την προσπάθεια κυρίως της Minoan Lines για την αντικατάσταση των πλοίων της και στους εσωτερικούς πλόες με νεότευκτα.

Στις σελίδες που ακολουθούν περιγράφονται αναλυτικά τα χαρακτηριστικά των πλοίων που εκτέλεσαν ή εκτελούν δρομολόγια από και προς Κρήτη από το 2000 ως σήμερα. Η παρουσίαση γίνεται ανά ακτοπλοϊκή εταιρία, ενώ ακολουθούν συγκριτικοί πίνακες και διαγράμματα για το 2000 και 2006.



M/F Festos Palace

Route	Piraeus - Heraklion
Building year	2001
Building yard	Fincantieri, Italy
Owner	Minoan Lines
Operator	Minoan Lines
Length	214,0 m
Breadth	26,4 m
Draft	7,1 m
GT	37.482
Machinery	Wartsila
Speed	29,5 kn.
Number of passengers	2.200
Number of beds	758
Number of cars	600
Lanemetres	1.560
Port of registry	Heraklion
Flag	Greece
Former names	-
Former owners	-
Sister ships	Europa Palace Knossos Palace Olympia Palace



M/F Knossos Palace

Route	Piraeus - Heraklion
Building year	2000
Building yard	Fincantieri, Italy
Owner	Minoan Lines
Operator	Minoan Lines
Length	214,0 m
Breadth	26,4 m
Draft	7,1 m
GT	37.482
Machinery	Wartsila
Speed	29,5 kn.
Number of passengers	2.200
Number of beds	758
Number of cars	600
Lanemetres	1.560
Port of registry	Heraklion
Flag	Greece
Former names	-
Former owners	-
Sister ships	Europa Palace Festos Palace Olympia Palace



M/F Dayana (former Agia Galini)

Route	-
Building year	1973
Building yard	Santierul Naval Galatz, Romania
Owner	Pana Management SA
Operator	-
Length	128,33 m
Breadth	20,5 m
Draft	6,58 m
GT	3440
Machinery	-
Speed	16 kn.
Number of passengers	12
Number of beds	12
Number of cars	500
Lanemetres	888
Port of registry	Panama
Flag	Panama
Former names	Maya Express (2002-2004) - Maya Lines Agia Galini (1986-2002) - Minoan Lines Zea (1985-1986) - Iris (1973-1985) -
Former owners	Maya Lines (2002-2004) Minoan Lines (1986-2002) Zea Shipping Co. (1985-1986) "Zim" Israel Navigation Co. (1973-1985)
Sister ships	-



M/F Ouranos (former Ariadne)

Route	Brindisi - Corfu - Igoumenitsa
Building year	1967 / 1991
Building yard	Flender Werft, Germany (#559)
Owner	Fragmar Shipping Co Ltd
Operator	Fragline Ferries
Length	138,03 m
Breadth	21,57 m
Draft	5,61 m
GT	7.748 / 11.621
Machinery	4 * Pielstick 12PC2V-400
Speed	21 kn.
Number of passengers	980 / 1.125
Number of beds	472 / 586
Number of cars	270
Lanemetres	-
Port of registry	Valletta
Flag	Malta
Former names	Ariadne (1975-1999) - Minoan Lines Tor Hollandia (1967-1995) - Tor Line
Former owners	Minoan Lines (1975-1999) Tor Line AB (1967-1975)
Sister ships	Baia Sardinia



M/F Riviera Adriatica (former Δαίδαλος)

Route	Ancona - Durres
Building year	1973 / 1989
Building yard	Hayashikane, Japan (#1167)
Owner	Adria Ferries
Operator	Adria Ferries
Length	140,9 m
Breadth	23,82 m
Draft	5,5 m
GT	15.039
Machinery	MAN-Mitsubishi
Speed	19 kn.
Number of passengers	794 / 1.450
Number of beds	0 / 900
Number of cars	500
Lanemetres	880
Port of registry	Panama
Flag	Panama
Former names	Riviera Adriatica (2006) - Algerie Ferries Riviera Adriatica (2005-2006) - Adria Ferries Daedalus (1989-2005) - Minoan Lines View of Nagasaki (1989) Orion (1984-1989) - Taiyo Ferries Ferry Nishiki Maru (1980-1984) - Kansai Kisen Orion (1973-1980) - Taiyo Ferries
Former owners	Minoan Lines (1989-2005) Glory Shipping (1989) Taiyo Ferries (1984-1989) Kansai Kisen Company (1980-1984) Taiyo Ferries (1973-1980)



M/F Captain Zaman (former El Greco)

Route	Brindisi - Cesme
Building year	1972
Building yard	Hayashikane, Japan
Owner	MedEuropean Seaways
Operator	MedEuropean Seaways
Length	140,85 m
Breadth	22,38 m
Draft	8,01 m
GT	9.562
Machinery	MAN
Speed	19 kn.
Number of passengers	1.320
Number of beds	870
Number of cars	350
Lanemetres	650
Port of registry	Panama
Flag	Panama
Former names	El Greco (2002-2004) - Maritime way El Greco (1979-2002) - Minoan Lines Ferry Atsuta -
Former owners	Greco One Maritime Limited (2002-2004) Minoan Lines (1979-2002)



M/F Mawaddah (former King Minos)

Route	-
Building year	1972 / 1988
Building yard	Kanasashi, Japan (#1015)
Owner	Artura Shipping
Operator	Namma Lines
Length	155,33 m
Breadth	22,8 m
Draft	6,02 m
GT	7.836 / 10.164
Machinery	2 * MAN V9V 40/54
Speed	18,7 kn.
Number of passengers	761 / 1.800
Number of beds	140 / 1.008
Number of cars	300 / 500
Lanemetres	700
Port of registry	Panama
Flag	Panama
Former names	King Minos (2004) - COMANAV King Minos (2002-2004) - Maritime way King Minos (1987-2002) - Minoan Lines Erimo Maru (1972-1987) - Nippon Enkai Ferry
Former owners	King Minos Shipping limited (2002-2004) Minoan Lines (1987-2002) Nippon Enkai Ferry (1972-1987)
Sister ships	N. KAZANTAKIS



M/F El. Venizelos

Route	Pireas-Chania
Building year	1992
Building yard	Stocznia, Poland Perama Shipyard, Greece (#B494/3)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	175,4 m
Breadth	28,5 m
Draft	6,7 m
GT	38.261
Machinery	4 * Zgoda-Sulzer 16ZV 40/48
Speed	22 kn.
Number of passengers	2.423
Number of beds	1.608
Number of cars	1.100
Lanemetres	1.650
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	El Venizelos (2006) - CoTuNav (Tunisia ferries) El Venizelos (2005-2006) - Anek Lines El Venizelos (2005) - CoTuNav (Tunisia ferries) El Venizelos (2004-2005) - Anek Lines El Venizelos (2004) - CoTuNav (Tunisia ferries) El Venizelos (1992-2004) - Anek Lines Kydon II (1990-1992) Stena Polonica (-1990)



M/F Kriti I

Route	Piraeus - Heraklion
Building year	1979 / 1996
Building yard	Koyo Dockyard, Japan (#828)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	191,8 m
Breadth	29,44 m
Draft	6,78 m
GT	14,375 / 27.239
Machinery	2 *Mitsubishi-MAN 16V52/55
Speed	23 kn.
Number of passengers	870 / 1.600
Number of beds	0 / 472
Number of cars	1200
Lanemetres	1.700
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	New Suzuran (1979-1996) - Shin-Nipponkai Ferry
Former owners	Shin-Nipponkai Ferry (1979-1996)
Sister ships	Kriti II



M/F Kriti II

Route	Venice - Igoumenitsa - (Corfu) - Patras
Building year	1979 / 1995
Building yard	Koyo Dockyard, Japan (#830)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	191,8 m
Breadth	29,44 m
Draft	6,9 m
GT	27.239
Machinery	2 *Mitsubishi-MAN 16V52/55
Speed	23 kn.
Number of passengers	870 / 1.600
Number of beds	0 / 472
Number of cars	1200
Lanemetres	1.700
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	New Yukari (1979-1995) - Shin-Nipponkai Ferry
Former owners	Shin-Nipponkai Ferry (1979-1995)
Sister ships	Kriti I



M/F Lato

Route	Piraeus - Chania
Building year	1975 / 1980 / 1989
Building yard	Naikai Zosen, Japan (#388)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	175,6 m / 188,4 m
Breadth	23,98 m
Draft	6,72 m
GT	11.879 / 15.404
Machinery	2 * MAN-Mitsubishi V/V 52/55
Speed	22 kn.
Number of passengers	674 / 1790
Number of beds	231 / 846
Number of cars	850
Lanemetres	1.200
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	Varuna (1985-1987) - Higashi Nippon Ferry Daisetsu (1975-1985) - Taiheiyo Enkai Ferry
Former owners	Higashi Nippon Ferry (1985-1987) Taiheiyo Enkai Ferry (1975-1985)
Sister ships	Erotokritos



M/F Lissos

Route	Piraeus - Chania
Building year	1972 / 1988
Building yard	Koyo Dockyard, Japan (#636)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	162,03 m
Breadth	26,47 m
Draft	6,32 m
GT	13881
Machinery	2 * Pielstick 18PC2-V400
Speed	19 kn.
Number of passengers	1.173 / 1835
Number of beds	0 / 664
Number of cars	600
Lanemetres	675
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	Ferry Hamanasu (1972-1987) - Shin-Nipponkai Ferry
Former owners	Shin-Nipponkai Ferry (1972-1987)
Sister ships	-



M/F Prevelis

Route	Piraeus - Rethimnon
Building year	1980 / 1994
Building yard	Imabari Shipbuilding, Japan (#396)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	142,47 m
Breadth	23,5 m
Draft	5,8 m
GT	5.683 / 9851
Machinery	2 * Pielstick 12PC2-5V
Speed	18 kn.
Number of passengers	604 / 1.500
Number of beds	550 / 650
Number of cars	? / 450
Lanemetres	900 / 650
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	Preveli (1994-2000) - Cretan Ferries Ferry Orange No 2 (1980-1994) - Shikoku Kaihatsu Ferry K.K.
Former owners	Rethymniaki Naftiliaki Touristiki A.E. (1994-2000) Shikoku Kaihatsu Ferry K.K. (1980- 1994)
Sister ships	-



M/F Pella (former Arkadi)

Route	Aqaba - Nuweibee
Building year	1983 / 1989
Building yard	Kochi Heavy Industries, Japan (#2312)
Owner	Arab Bridge Maritime
Operator	Arab Bridge Maritime
Length	123,07 m
Breadth	20,01 m
Draft	4,92 m
GT	6809
Machinery	2 * Pielstick 6PC2-6/6L
Speed	16 kn.
Number of passengers	700 / 1.275
Number of beds	72 / 527
Number of cars	180 / 320
Lanemetres	605
Port of registry	Amman
Flag	Jordan
Former names	Arkadi (2000-2002) - Anek Lines Arkadi (1988-2000) - Cretan Ferries Bizan Maru (1983-1988) - Kyodo Kisen
Former owners	Anek Lines (2000-2002) Rethymniaki Naftiliaki Touristiki Eteria (1988-2000) Kyodo Kisen (1983-1988)
Sister ships	-



M/F JABAL ALI 3 (former Rethymnon)

Route	Aqaba - Nuweibee
Building year	1971
Building yard	Japan
Owner	-
Operator	-
Length	129,70 m
Breadth	22,60 m
Draft	5,60 m
GT	7,291
Machinery	2 MAN Output: 11,030 kW
Speed	17 kn.
Number of passengers	1429
Number of beds	72 / 527
Number of cars	350
Lanemetres	-
Port of registry	-
Flag	-
Former names	Ex CENTRAL NO 5
Former owners	Anek Lines
Sister ships	-



M/F Oriental Pearl III (former APTERA)

Route	-
Building year	1973 / 1985
Building yard	Hayashikane, Japan (#1168)
Owner	Oriental Pearl Ferry
Operator	-
Length	140,87 m
Breadth	22,38 m
Draft	5,51 m
GT	8897
Machinery	MAN
Speed	21,5 kn.
Number of passengers	697 / 1.569
Number of beds	214 / 638
Number of cars	500
Lanemetres	960
Port of registry	Panama
Flag	Panama
Former names	Aptera (1987-2005) - Anek Lines Chania (1985-1987) - Anek Lines Pegasus (1984-1985) Osaka (1983-1984) Pegasus (1973-1983)
Former owners	Anek Lines (1985-2005) Osaka Shosen Mitsu Senpaku (1982-1985) Kyushu Kyuko Ferry (1978-1982) Taiyo Ferry K.K. (1973-1978)
Sister ships	-



M/F Sophocles V

Route	Venice - Igoumenitsa - (Corfu) - Patras
Building year	1990 / 1999
Building yard	Mitsubishi Heavy Industries, Japan (#937)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	192,0 m
Breadth	27,0 m
Draft	6,72 m
GT	13.403 / 29.378
Machinery	Pielstick
Speed	25 kn.
Number of passengers	800 / 1.500
Number of beds	252 / 650
Number of cars	1.100
Lanemetres	1.925
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	S Venizelos (1999) - Anek Lines Hermes (1990-1999) - Higashi Nippon Ferry
Former owners	Higashi Nippon Ferry & Hayashi Marine Company (1990-1999)
Sister ships	Lefka Ori



M/F Olympic Champion

Route	Ancona - Igoumenitsa - Patras Piraeus - Chania
Building year	2000
Building yard	Fosen Mek Verksteder A/S, Norway (#69)
Owner	Anek Lines
Operator	Anek Lines
Length	204,0 m
Breadth	25,8 m
Draft	6,8 m
GT	32.694
Machinery	4 * Wartsila 12V46C
Speed	32 kn.
Number of passengers	1.850
Number of beds	808
Number of cars	1.100
Lanemetres	1.560
Port of registry	Chania
Flag	Greece
Former names	
Former owners	-
Sister ships	Hellenic Spirit
Notes	-



M/F Aegean Pearl

Building year	1978
Building yard	Minami-Nippon Zosen K.K., Japan (#520)
Owner	Aegean Carriers Naftiki Eteria
Length	140,82 m
Breadth	23,19 m
Draft	7,35 m
GT	5.290
Machinery	2 * Sulzer
Speed	16 kn.
Number of passengers	12
Number of beds	12
Lanemetres	1.847
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Aegean Pearl (2004) - Anek Lines Aegean Pearl (2004) - British MoD Aegean Pearl (2003-2004) - ? Aegean Pearl (2003) - Anek Lines Aegean Pearl (2003) - CoTuNav (Tunisia ferries) Aegean Pearl (2001-2003) - ? C.R. Tanger (1989-2001) - S.N.C.D.V. Stena Progress (1988-1987) - ? Progress Atlantic (1987-1988) - ? Union Dunedin (1986-1987) - ? Union Dunedin (1983-1986) - Union Steamship Company of New Zealand TFL Progress (1982-1983) - ? Merzario Emilia (1981-1982) - Andrea Merzario TFL Progress (1978-1981) - Hellas Syria Ferry Services
Former owners	Societti Navale et Commerciale Delmas-Vieljeux (1989-2001) Stena AB (1988-1989) Progress Shipping Ltd. (1983-1988) Gursan Investments (1978-1983)



M/F Aegean Star

Route	-
Building year	1977
Building yard	Framn�s Mek Vaerksted A/S, Norway (#187)
Owner	Aegean Carriers Naftiki Eteria
Operator	-
Length	135,79 m
Breadth	20,76 m
Draft	7,18 m
GT	4.376
Machinery	Pielstick
Speed	18,5 kn.
Number of passengers	12
Number of beds	12
Number of cars	81
Lanemetres	1.030
Port of registry	Pireus
Flag	Greece
Former names	Aegean Star (2004-?) - Anek Lines Aegean Star (2003-2004) - ? Aegean Star (2003) - Anek Lines Aegean Star (2001-2003) - ? Fast Trader (1992-2001) - ? Seaway (1992) Seaway MelBourne (1983-1992) - Union Shipping New Zealand Union Lyttelton (1977-1983) - Union Steamship Company of New Zealand
Former owners	Demline Egypt for Maritime Transport (1992-2001) Union Shipping New Zealand Ltd. (1983-1992) Mgrs. Union Steamship Company of New Zealand (1977-1983)
Sister ships	Filippos Strada Gigante



M/F Archangelos (former Aegean Sun)

Building year	1975
Building yard	Kristiansands Mekaniske Verksted, Norway (#222)
Owner	Melody Shipping Co.
Operator	Anek Lines
Length	137,55 m
Breadth	20,6 m
Draft	7,17 m
GT	8.055
Machinery	Pielstick
Speed	18 kn.
Number of passengers	12
Number of beds	12
Lanemetres	1.139
Flag	Greece
Former names	<p>Archangelos (2006) - NEL Lines Aegean Sun (2003-2006) - Anek Lines Seahawk (2003) - Dart Line Seahawk (2003) - Cobelfret Ferries Seahawk (2002) - ESCO Cetam Victoriae (2002) - Compagnie Europenne de Transport Automobile par Mer (CETAM) Seahawk (1998-2002) - Suardiaz Seahawk (1998) - P&O European Ferries Seahawk (1998) - Suardiaz Seahawk (1997-1998) - Pandoro Seahawk (1997) - Fred. Olsen Lines Seahawk (1996-1997) - Pandoro Dana Minerva (1994-1996) - DFDS Transport Fichtelberg (1994) - Elbe-Humber Ro/Ro Line Fichtelberg (1994) - Euroseabridge Fichtelberg (1993-1994) - Deutsche Seereederei Norcliff (1992-1993) - North Sea Ferries Fichtelberg (1992) - Deutsche Seereederei Spirit of Dublin (1991-1992) - Dublin Ferry Fichtelberg (1990-1991) - Deutsche Seereederei Fichtelberg (1983-1990) - Veb Deutfracht Seereederei Fichtelberg (1983) - Tor Line Fichtelberg (1975-1983) - Veb Deutfracht Seereederei</p>
Sister ships	Filippos Strada Gigante
Former owners	<p>Seahawk K/S (1996-2003_ Clare Shipping (1996) Euroseabridge Schiffahrtsgesellschaft GmbH (1994-1996) Deutsche Seereederei GmbH (1990-1994) Veb Deutfracht Seereederei (1975-1990)</p>



M/F Ierapetra L

Route	Pireas- Cyclades-Creta-Dodekanissa
Building year	1975 / 1995
Building yard	Kanda Zosensho K.K, Japan (#197)
Owner	Lasithiotiki Anonymi Naftiliaki Eteria
Operator	Lane Lines
Length	137,01 m
Breadth	22,0 m
Draft	5,58 m
GT	12.891
Machinery	2 * Pielstick 16PC2-5V400
Speed	22 kn.
Number of passengers	478 / 827 / 1.300
Number of beds	66 / 110 / 357
Number of cars	104 / 400
Lanemetres	-
Port of registry	-
Flag	Greece
Former names	Talos (1995-1999) - Anek Lines Kydon (1991-1995) - Anek Lines Okudogo No 8 (1982-1991) - Kurushima Dock K.K. Green Arch (1975-1982) - Hiroshima Green Ferry K.K.
Former owners	ANEK (1991-1999) Kurushima Dock K.K. (1982-1991) Hiroshima Green Ferry K.K. (1975-1982)



M/F Vitsentzos Kornaros

Route	Piraeus - (Milos) - Agios Nikolaos - Sitia - (Kassos) - (Karpathos) - (Rhodos)
Building year	1975
Building yard	Aalborg Værft A/S, Denmark (#206)
Owner	Lasithiotiki
Operator	Lane Lines
Length	128,71 m
Breadth	19,81 m
Draft	4,53 m
GT	6.387
Machinery	-
Speed	15 kn.
Number of passengers	1.100
Number of beds	282
Number of cars	260
Lanemetres	-
Port of registry	-
Flag	Greece
Former names	Pride of Winchester (1989-1995) - P&O European Ferries Viking Viscount (1987-1989) - P&O European Ferries Viking Viscount (1975-1987) - Townsend Thoresen European Ferries
Former owners	P&O European Ferries (1987-1995) Townsend-Thoresen European Ferries (1975-1987)
Sister ships	Mogador Oujda Samothraki



M/F Mirtidiotissa

Route	Kisamos - Kithira - Githio, Kalamata / Kisamos - Antikithira - Kithira - Piraeus
Building year	1975
Building yard	Kochi Heavy Industries Ltd., Japan (#852)
Owner	ANEK Lines
Operator	Anen Lines
Length	96,57 m
Breadth	18,01 m
Draft	4,59 m
GT	3.484
Machinery	4 * Daihatsu 6DSM-32
Speed	18 kn.
Number of passengers	1.159
Number of beds	239
Number of cars	230
Lanemetres	276
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Express Anemos (1999-2000) - Hellas Ferries Anemos (1989-1999) - Nomicos Lines Link (1988-1989) Kurushima Maru (1982-1988) - Ferry Muroto (1975-1982) -
Former owners	Minoan Flying Dolphins (1999-2000) Nomicos Lines (1989-1999) Atlantic Shipping S. de R.L. (1988-1989)
Sister ships	-

HELLENIC
SEAWAYS



HSC Highspeed 4

Route	Pireas-Chania
Building year	2000
Building yard	Austral ships, Australia (#97)
Owner	Minoan Flying Dolphins
Operator	Hellenic Seaways
Length	92,6 m
Breadth	24,0 m
Draft	3,76 m
GT	6.333
Machinery	4 * Caterpillar 3618
Speed	40,5 kn.
Number of passengers	1.050
Number of beds	0
Number of cars	188
Lanemetres	-
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Highspeed 4 (2001-2005) - Hellas Flying Dolphins Highspeed 4 (2000-2001) - Minoan Flying Dolphins
Former owners	-
Sister ships	-



HSC Highspeed 5

Route	Piraeus - Chania
Building year	2005
Building yard	Austral ships, Australia
Owner	Hellas Flying Dolphins
Operator	Hellenic Seaways
Length	85,0 m
Breadth	21,2 m
Draft	2,9 m
GT	4.913
Machinery	4 * Caterpillar 3618
Speed	37 kn.
Number of passengers	810
Number of beds	0
Number of cars	154
Lanemetres	?
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	
Former owners	-
Sister ships	-
Notes	-



HSC Flyingcat 4

Route	Irakleio-Thira-Io-Naxo-Paro-Mykono
Building year	1999
Building yard	England
Owner	Minoan Flying Dolphins
Operator	Hellenic Seaways
Length	55,07 m
Breadth	13,0 m
Draft	-
GT	-
Machinery	-
Speed	40 kn.
Number of passengers	440
Number of beds	0
Number of cars	0
Lanemetres	-
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	-
Former owners	-
Sister ships	-



M/F Ariadne

Route	Piraeus - Chania
Building year	1996 / 2007
Building yard	Mitsubishi H.I., Japan (#1020)
Owner	Hellenic Seaways
Operator	Hellenic Seaways
Length	195,95 m
Breadth	27,0 m
Draft	6,7 m
GT	13.597 / ?
Machinery	2 * N.K.K-Pielstick 14PC4-2V
Speed	25 kn.
Number of passengers	350 / ?
Number of beds	350 / ?
Number of cars	77 / ?
Lanemetres	?
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Ferry Himuka (2006) Ferry Himuka (2005-2006) - Miyazaki Car Ferry Rainbow Bell (2002-2005) - Shuttle Highway Line Rainbow Bell (1996-2002) - Kyuetsu Ferry
Former owners	HMS Maritime (2006) Miyazaki Car Ferry (2005-2006) Kyuetsu Ferry Co (1996-2005)
Sister ships	New Golden Bridge V
Notes	-



M/F Nissos Chios

Route	Piraeus - Chios - Mytilene
Building year	2007
Building yard	Elefsis Shipyards, Greece (#702)
Owner	Hellas Flying Dolphins
Operator	Hellenic Seaways
Length	136,7 m
Breadth	21,0 m
Draft	5,2 m
GT	14.717
Machinery	4 * Wartsila 12V38
Speed	27 kn.
Number of passengers	1.800
Number of beds	240
Number of cars	420
Lanemetres	?
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	
Former owners	Strintzis Lines (-2004)
Sister ships	Nissos Mykonos
Notes	Interior - Nissos Chios



M/F Blue Star 2

Route	Piraeus - (Syros) - (Mykonos) - (Amorgos) - (Patmos) - (Leros) - Kos - Rhodes
Building year	2000
Building yard	Van der Giessen-de Noord, Netherlands (#978)
Owner	Strintzis Lines Shipping
Operator	Blue Star Ferries
Length	171,4 m
Breadth	25,7 m
Draft	6,45 m
GT	29.415
Machinery	4 * MAN B&W 8L58/64 + 3 * MAN B&W 6L28/32
Speed	28 kn.
Number of passengers	1.600
Number of beds	430
Number of cars	640
Lanemetres	1.780
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	
Former owners	-
Sister ships	Blue Star 1



M/F Milena

Building year	1970 1989
Building yard	Hayashikane Shipbuilding & Engineering Co., Japan (#1143)
Owner	Paros S.A.
Operator	GA Ferries
Length	117,46 m
Breadth	20,63 m
Draft	4,41 m
GT	5.961
Machinery	4 * Wartsila 6R32D
Speed	16,6 (Max: 19) kn.
Number of passengers	1.458
Number of beds	400
Number of cars	240
Lanemetres	490
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Ferry Gold (1970-1989) - K.K. Diamond Ferry
Former owners	K.K. Diamond Ferry (1970-1989)
Sister ships	Daliana



M/F Daliana

Route	Thessaloniki - Skiathos - Skopelos - Tinos - Mykonos - Paros - Naxos - Ios - Sikinos - Folegandros - Thira - Heraklion
Building year	1970 / 1989
Building yard	Hayashikane Shipbuilding & Engineering Co. Ltd, Japan (#1144)
Owner	Kefalonia S.A.
Operator	GA Ferries
Length	117,46 m
Breadth	20,65 m
Draft	4,41 m
GT	5.815
Machinery	4 * Man (1970-1989) 4 * Wärtsilä V8V22/30ATL (1989-)
Speed	16,5 (Max: 19) kn.
Number of passengers	1.577
Number of beds	300
Number of cars	240
Lanemetres	820
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Ferry Pearl (1970-1988) - ?
Former owners	Diamond Ferry (1970-1988)
Sister ships	Milena
Notes	-



M/F Dimitroula

Route	Piraeus - Cyclades - Dodekanissos
Building year	1978 / 1997
Building yard	Italcantieri S.p.A., Italy (#4346)
Owner	Sami S.A.
Operator	GA Ferries
Length	131,02 m
Breadth	20,07 m
Draft	5,6 m
GT	7.222
Machinery	2 * GMT A420
Speed	19 (Max: 23) kn.
Number of passengers	1.200
Number of beds	490
Number of cars	268
Lanemetres	400
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Verga (1978-1997) - Tirrenia di Navigazione
Former owners	"Tirrenia" di Navigazione S.p.A. (1978-1997)
Sister ships	Zhong Yuan
Notes	-



Agoudimos Lines



M/F Penelope

Route	Salonica - Skiathos - Tinos - Paros - Santorini - Iraklio / Salonica - Samos - Kos - Rodos / Rodos - Karpathos - Iraklio
Building year	1975 / 1980 / 1984
Building yard	Schichau-Unterweser, Bremerhaven, Germany (#2256)
Owner	Okeanos Naftiliaki Trading
Operator	Agoudimos Lines
Length	117,76 m / 133,46 m / 133,46 m
Breadth	20,27 m
Draft	5,81 m
GT	3.335 / 4.236 / 11.335
Machinery	2 * Stork Werkspoor 9TM410RR
Speed	18 kn.
Number of passengers	132 / 326 / 1.100
Number of beds	52
Number of cars	400
Lanemetres	855
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Penelope A (1999-2005) - Agoudimos Lines Rostock-Link (Kalundborg Link) (1999) - Mols-Linien Rostock-Link (1998-1999) - Amber Lines Rostock-Link (1997-1998) - Scandlines A/S (DK) Rostock-Link (1996-1997) - DSB Rederi Rostock-Link (1992-1996) - Europa Linien Travemünde-Link (1988-1992) - GT-Link Travemünde-Link I (1988) - GT Link Flavia (1982-1988) - Anco Ferries European Gateway (1975-1982) - Townsend Thoresen European Ferries European Express (1975)



NEL LINES



HSC Aeolos Kenteris II

Route	Piraeus - Syros - Tinos - Mykonos
Building year	2001
Building yard	Alsthom Leroux Naval, Lorient, France (#826)
Owner	Maritime Co. of Lesvos
Operator	NEL Lines
Length	103,0 m
Breadth	15,7 m
Draft	2,6 m
GT	5.364
Machinery	4 * Pielstick 20 PA6 B6 V STC
Speed	36 kn.
Number of passengers	777
Number of beds	0
Number of cars	190
Lanemetres	?
Port of registry	Mytilene
Flag	Greece
Former names	Aeolos Express II (2001-2007) - NEL Lines
Former owners	-
Sister ships	-
Notes	-

Atlas Maritime



M/F Mr Shoppy One (former Andreas II)

Route	Laid up / Oplagt
Building year	2001
Building yard	Panagiotakis Bros., Greece
Owner	Orvelin Group
Operator	-
Length	71,0 m
Breadth	15,0 m
Draft	3,0 m
GT	1.170
Machinery	Cummins Diesel 2399 kw
Speed	17 kn.
Number of passengers	1.000
Number of beds	0
Number of cars	90
Lanemetres	?
Port of registry	Strømstad
Flag	Sweden
Former names	Andreas II (2007) Andreas II (2005-2007) - Atlas Maritime Agios Andreas II (2000-2005) - ?
Former owners	Atlas V Shipping (2005-2007) ?
Sister ships	-

ΒΟΙΑΙ Α.Ν.Ε.

M/F Nissos Thira (former Nissos Cythera)



Building year	1975
Building yard	Hellenic Shipyards Co., Greece
Owner	Agia Marini
Operator	Agia Marini
Length	51,57 m
Breadth	9,2 m
Draft	3,05 m
GT	1.070
Machinery	MWM
Speed	17 kn.
Number of passengers	292
Number of beds	16
Number of cars	35
Lanemetres	?
Port of registry	Piraeus
Flag	Greece
Former names	Nissos Cythera (1998-2005) - Anemoessa (1991-1998) - Kea Express (1990-1991) - Anemoessa (1980-1990) - Skyros Shipping Katerina (1975-1980) -
Former owners	Naftikieteria (1991-) C. Vogiatzis (1990-1991) Skyros Shipping Corp (1980-1990)
Sister ships	-

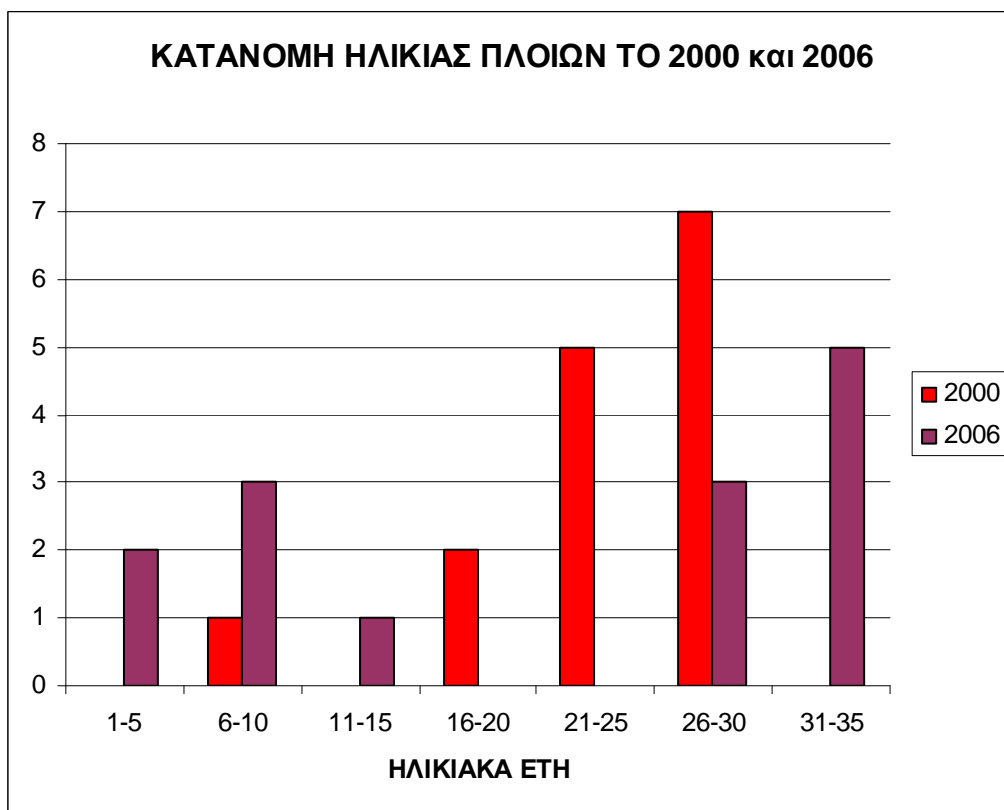
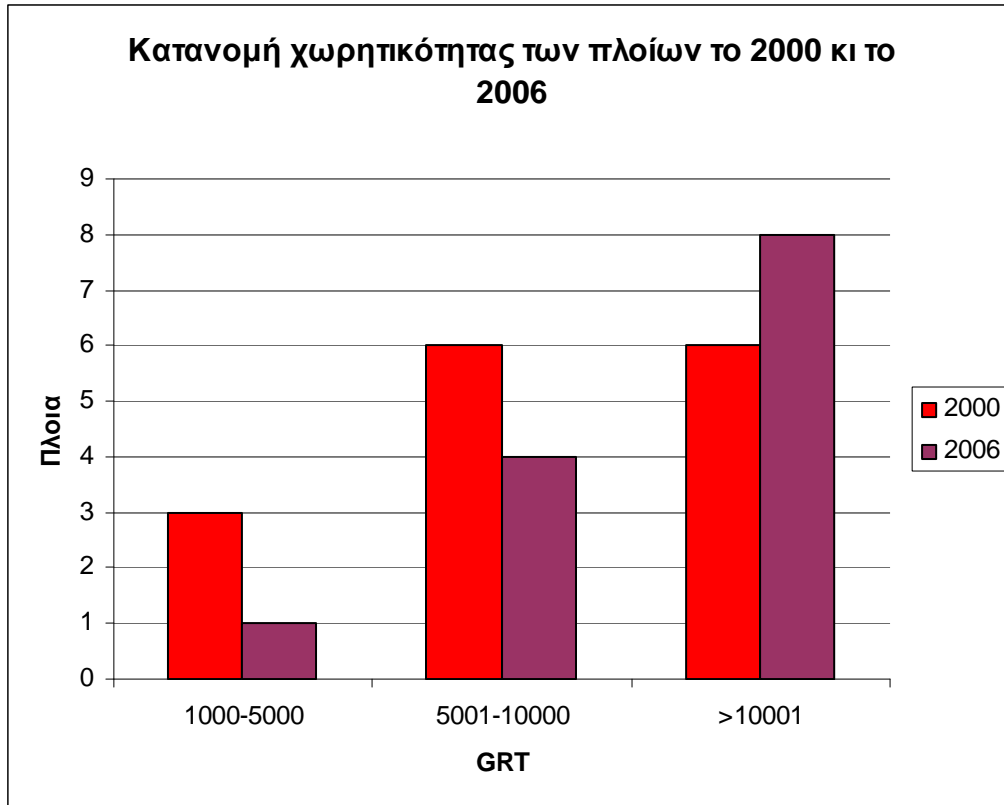
Δρομολόγια και πλοία στις γραμμές της Κρήτης το έτος 2000¹

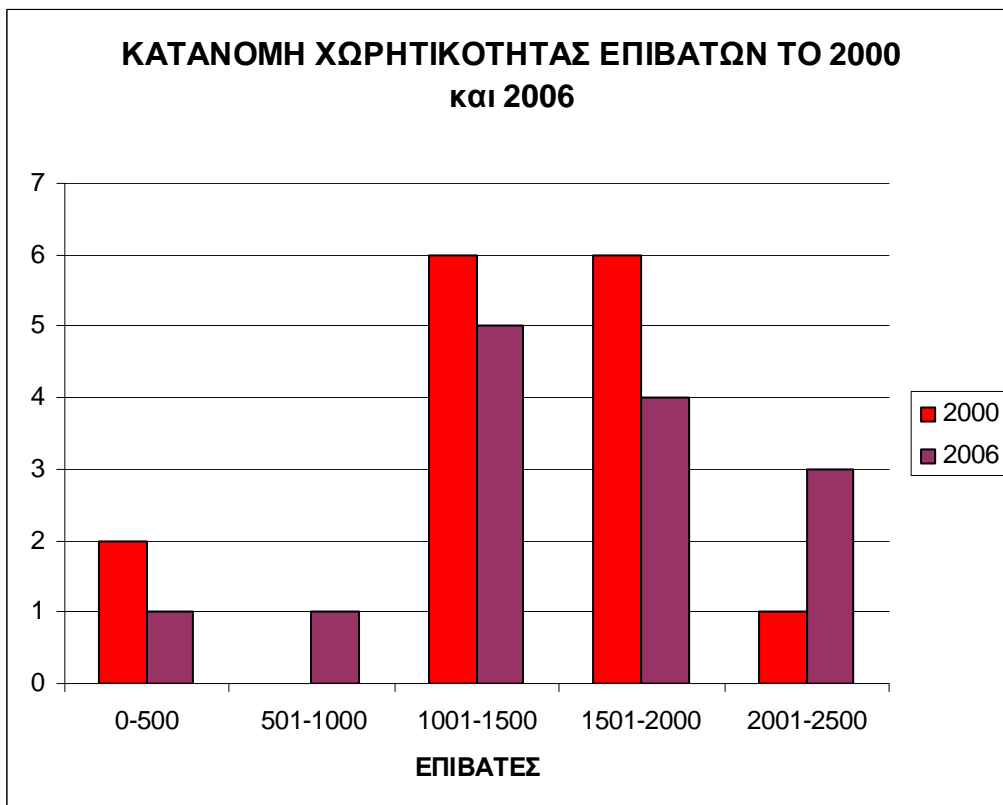
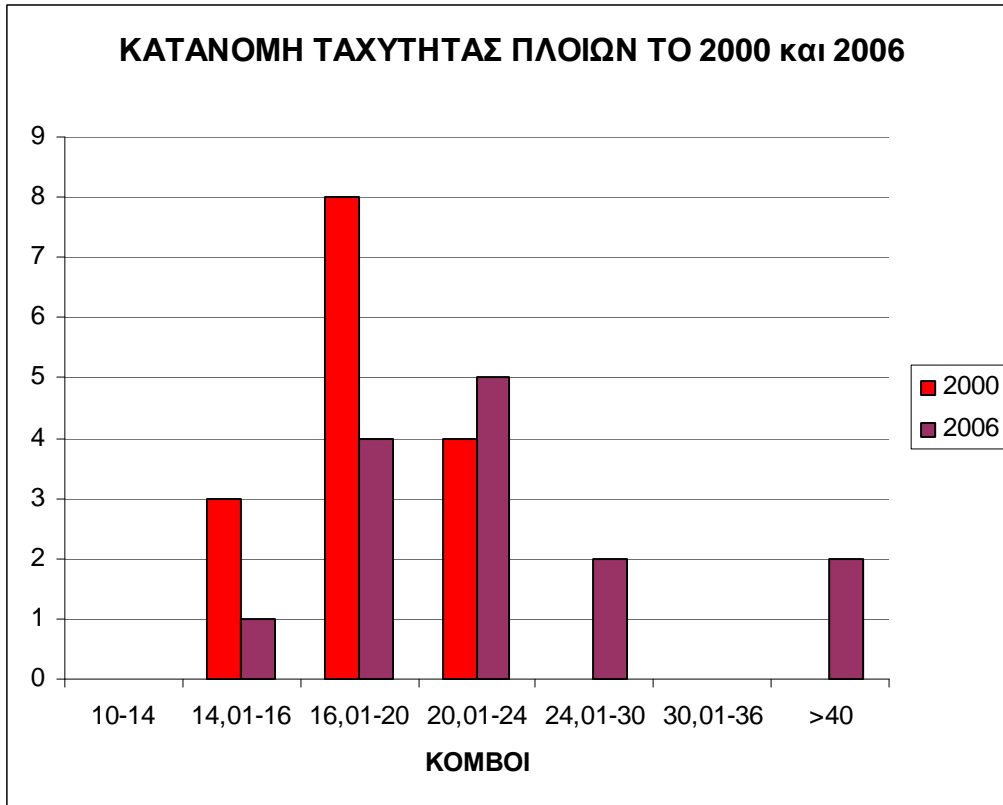
ΕΤΑΙΡΙΑ	ΠΛΟΙΟ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚ.	ΗΛΙΚΙΑ 2000	ΤΑΧΥΤΗΤΑ (kn)	GRT	L(m)	B(m)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ θέρους	ΕΠΙΒΑΤΕΣ χειμώνα	ΟΧΗΜΑΤΑ
MINOAN LINES	N.ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ	Πειραιάς-Ηράκλειο	1972	28	18,7	10164	155,3	22,8	1800	761	500
	ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ	Πειραιάς-Ηράκλειο	1972	28	18,7	10164	155,3	22,8	1800	761	500
	ΑΓ.ΓΑΛΗΝΗ	Πειραιάς-Ηράκλειο	1973	27	16	3440	128,3	20,5	12	12	500
ΑΝΕΚ	ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	Ηράκλειο-Θεσ/νίκη	1972	28	19	9562	140,9	22,38	1501	778	350
	ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Πειραιάς-Ηράκλειο	1992	8	22	38261	175,4	28,5	2423	1832	1.100
	ΡΕΘΥΜΝΟΝ	Πειραιάς-Ηράκλειο	1971	29	17	7291	129,7	22,6	1429	967	350
	ΑΠΤΕΡΑ	Πειραιάς-Ηράκλειο	1973	27	21	8897	140,9	22,38	1569	840	500
	ΛΑΤΩ	Πειραιάς-Χανιά	1975	25	22	15404	188,4	23,98	1790	1093	850
ΑΝΕΚ/PANE	ΛΙΣΣΟΣ	Πειραιάς-Χανιά	1972	28	19	13881	162	26,47	1835	1051	600
	ΠΡΕΒΕΛΗ	Πειραιάς-Ρέθυμνο	1980	20	18	9851	142,5	23,5	1500	809	450
	ΑΡΚΑΔΙ	Πειραιάς-Ρέθυμνο	1983	17	16	6809	123,1	20,01	1275	632	320
ΛΑΝΕ	ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ	Πειραιάς-Μήλος-Αγ.Νικόλαος-Κάσος-Κάρπαθο	1975	25	15	6387	128,7	19,81	1099	763	260
	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ	Πειραιάς-Μήλος-Αγ.Νικόλαος-Κάσος-Κάρπαθο	1975	25	22	12891	137	22	1300		400
ΑΝΕΝ	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ	Καλαμάτα/Γύθειο-Κύθηρα-Καστέλι	1975	25	18	3484	96,57	18,01	1159	468	230
ΒΟΙΑΙ Α.Ν.Ε.	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	Νεάπολη Βοίων-Κυθήρων-Αντικυθήρων-Καστελίου/Κισσάμου	1975	25	17	1070	51,57	9,2	292	167	35

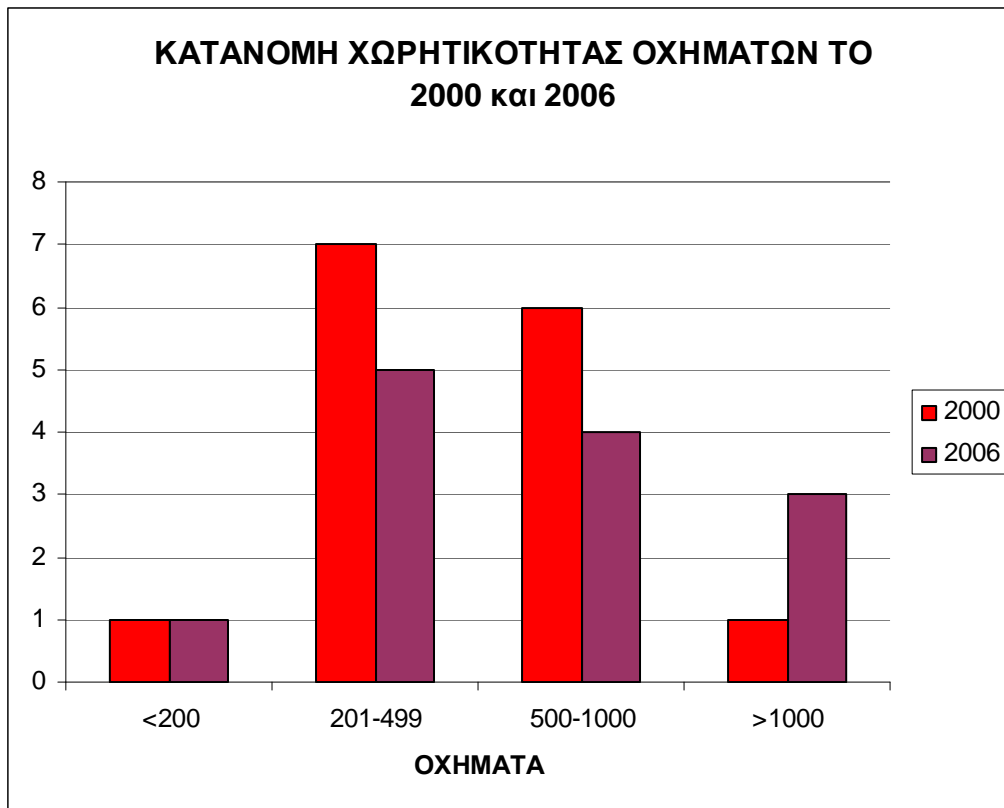
¹ Πηγή ΣΕΘΑΜ

Δρομολόγια και πλοία στις γραμμές της Κρήτης το έτος 2006

ΕΤΑΙΡΙΑ	ΠΛΟΙΟ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚ.	ΗΛΙΚΙΑ 2006	ΤΑΧΥΤΗΤΑ (kn)	GRT	L(m)	B(m)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ θερους	ΕΠΙΒΑΤΕΣ χειμωνα	ΟΧΗΜΑΤΑ
ΜΙΝΟΑΝ LINES	ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ	Πειραιάς-Ηράκλειο	2001	5	29,5	37482	214	26,4	2.200		600
	ΚΝΩΣΣΟΣ ΠΑΛΑΣ	Πειραιάς-Ηράκλειο	2000	6	29,5	37482	214	26,4	2200		600
ΑΝΕΚ	ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Πειραιάς-Ηράκλειο	1992	14	22	38261	175,4	28,5	2423	1832	1100
	ΚΡΗΤΗ 1	Πειραιάς-Ηράκλειο	1979	27	23	27239	191,8	29,44	1.600		1200
	ΚΡΗΤΗ 2	Πειραιάς-Ηράκλειο	1979	27	23	27239	191,8	29,44	1600		1200
	ΛΑΤΩ	Πειραιάς-Χανιά	1975	31	22	15404	188,4	23,98	1790	1093	850
	ΛΙΣΣΟΣ	Πειραιάς-Χανιά	1972	34	19	13881	162	26,47	1835	1051	600
	ΠΡΕΒΕΛΗ	Πειραιάς-Ρέθυμνο	1980	26	18	9851	142,5	23,5	1500	809	450
ΛΑΝΕ	ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ	Πειραιάς-Μήλος-Αγ.Νικόλαος-Κάσος-Κάρπαθο	1975	31	15	6387	128,7	19,81	1099	763	260
	ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ	Πειραιάς-Μήλος-Αγ.Νικόλαος-Κάσος-Κάρπαθο	1975	31	22	12891	137	22	1300		400
ΑΝΕΝ	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ	Καλαμάτα/Γύθειο-Κύθηρα-Καστέλι	1975	31	18	3484	96,57	18,01	1159	468	230
HSW	FLYING CAT 4	Ηράκλειο-Κυκλάδες	1999	7	40		55,07	13	440		0
	HIGHSPEED 4	Πειραιάς-Χανιά	2000	6	40,5	6333	92,6	24	1.050		188
ATLAS	ANDREAS II	Καλαμάτα/Γύθειο-Κύθηρα-Καστέλι	2001	5	17	1170	71	15	1.000		90







Συγκριτικός πίνακας για τα πλοία στις γραμμές της Κρήτης

	2000	2006
Μέση ηλικία	24,33	20,1
Μέση ταχύτητα (kn)	18,6	24,2
Συνολο επιβατων	20784	21196
Συνολο οχηματων	10934	7768
Συνολο GRT	157557	237104

Συμπεράσματα

- Αναφορικά με την συνολική χωρητικότητα των πλοίων που κινήθηκαν στις γραμμές της Κρήτης τα δύο έτη σύγκρισης, παρατηρούμε ότι αυξήθηκε σημαντικά παρά την μείωση των πλοίων το 2006 έναντι του 2000. Αυτό οφείλεται στην απόσυρση από πλευράς μινωικών γραμμών των δύο πλοίων που εξυπηρετούσαν την γραμμή Πειραιάς-Ηράκλειο και την αντικατάστασή τους με μεγαλύτερα νεότευκτα (Κνωσός Παλλάς – Φαιστός Παλλάς). Και η ANEK προσέθεσε νέα πλοία στη γραμμή (Κρήτη 1&2) αντικαθιστώντας τα μικρότερα και γηραιότερα 'Ρέθυμνο' και 'Άπτερα'. Τα εν λόγω πλοία δεν είναι όμως νεότευκτα. Στο γράφημα φαίνεται ότι το 2006 υπάρχει ένα μόνο μικρό πλοίο στη γραμμή (<5000 κόρους), ενώ την αριθμητική υπεροχή την έχουν πλέον τα μεγαλύτερα πλοία (>10000 κόρους) .
- Σχετικά με την ηλικία, το 2006 ο μέσος όρος του στόλου μειώθηκε κατά μισό έτος περίπου (από 24,33 έτη το 2000 σε 20,1 το 2006). Όπως φαίνεται η ηλικιακή κατανομή των σκαφών κινείται το 2006 από 1-15 έτη και 31-35, σε αντίθεση με το 2000 όπου τα περισσότερα σκάφη ήταν μεταξύ 16-30 ετών. Ο στόλος ανανεώθηκε σε ένα βαθμό, αλλά παραμένει σε ένα σημαντικό ποσοστό του αρκετά γερασμένος. Σε περίπτωση που ίσχυε το όριο ηλικίας της 35ετίας, τότε το 2007 θα έπρεπε να αποσυρθεί ένα πλοίο (Λισσός) και το 2010 άλλα 4 πλοία. Σε περίπτωση που ίσχυε το αυστηρότερο όριο της 30ετίας μέχρι το 2008, τότε το Λισσός θα αποσύρονταν το 2007, το 2008 θα αποσύρονταν 4 πλοία και στα επόμενα δύο χρόνια άλλα 3. Ο στόλος θα αποδεκατιζόταν μέχρι το 2010. Όλα τα εν λόγω πλοία ανήκουν στην ANEK και στις συγχωνευμένες με αυτήν ΛANE και ΡΑΘΕ.
- Στους μεταφερόμενους επιβάτες, έχουμε αύξηση της χωρητικότητας σε σχέση με το 2000, καθώς προστέθηκαν πλοία που έχουν την δυνατότητα μεταφοράς μόνο επιβατών αλλά μειώθηκαν περισσότερο τα μεσαίου μεγέθους σκάφη.
- Σημαντική διαφορά σημειώνεται στην μέση ταχύτητα του στόλου, που από 18,6 το 2000 αυξήθηκε σε 24,2 το 2006, αύξηση κατά 33%. Ο χρόνος του ταξιδιού προς τους προορισμούς της Κρήτης μειώνεται σημαντικά, ακόμη και κάτω του μισού των προηγούμενων ετών, με την είσοδο των Highspeed στην γραμμή. Τυπική διάρκεια ταξιδιού από Πειραιά προς Ηράκλειο με το Φαιστός Παλλάς είναι 6 ώρες, με τα πλοία της ANEK 9 ώρες, ενώ για την διαδρομή Πειραιάς – Χανιά το Highspeed χρειάζεται μόλις 4 ώρες και 45 λεπτά.
- Το 2007 προστέθηκαν και νέα πλοία στην γραμμή. Η HSW δρομολόγησε αρχικά το νεότευκτο ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ και μετέπειτα το νεοαποκτηθέν ΑΡΙΑΔΝΗ, ηλικίας 10ετών. Επίσης η NEL εκτέλεσε δρομολόγια προς Ρέθυμνο τους καλοκαιρινούς μήνες με το ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

‘Το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα’

Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται η καταγραφή του Ελληνικού θεσμικού πλαισίου αναφορικά με την ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια. Η έννοια της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα έχει ταυτιστεί τις τελευταίες δεκαετίες με τον όρο cabotage. Ως cabotage ορίζεται το δικαίωμα ενός κράτους να κατέχει την αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Σ’ αυτές τις δραστηριότητες εμπεριέχεται η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της ίδιας χώρας. Σύμφωνα με τα άρθρα 165 και 166 του ΚΔΝΔ που ίσχυε την δεκαετία του 90 ο περιορισμός του cabotage στην Ελλάδα εκτίνεται και στα κρουαζιερόπλοια που εκτελούν ταξίδια και σε αλλοδαπά λιμάνια εφόσον η αρχή ή ο τελικός προορισμός του πλοίου είναι ένα ελληνικό λιμάνι. Τα δε κρουαζιερόπλοια υπό ξένη σημαία μπορούν μόνο να πραγματοποιήσουν ενδιάμεσους σταθμούς σε Ελληνικούς λιμένες. Η προσέγγιση σε ελληνικό λιμάνι πλοίου με ξένη σημαία βασικά δεν απαγορεύεται, ενώ η παραλαβή επιβατών απαγορεύεται. Κάθε κράτος μέσα από την εθνική νομοθεσία διατυπώνει το βαθμό και την έκταση της χρήσης του προνομίου αυτού.

10,1 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης το θέμα της ακτοπλοΐας άρχισε να εξετάζεται στα τέλη της δεκαετίας του ’80 όταν με τον κανονισμό 4055/86, υιοθετήθηκε η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών καθώς και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών. Ο κανονισμός αυτός όμως εξαιρεί την παροχή υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων ενός κράτους μέλους (cabotage). Το ακτοπλοϊκό ζήτημα όμως δεν επιλύθηκε τότε και αποδείχθηκε ανυπέμβλητο εμπόδιο για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης υποστήριξαν την κατάργηση του cabotage ενώ τα κράτη της Μεσογείου υπερασπίστηκαν την προστατευτική πολιτική, που ίσχυε μέχρι τότε για την ακτοπλοΐα. Η αδυναμία γεφύρωσης του χάσματος, μεταξύ των υπέρμαχων και πολέμιων του cabotage είχε ως αποτέλεσμα το θέμα να αναβληθεί.

Το θέμα ξανασυζητήθηκε στα πλαίσια των μέτρων της Επιτροπής για την ενίσχυση της κοινοτικής ναυτιλίας το 1989. Η πρόταση της Επιτροπής, η οποία σκόπευε στην ενίσχυση της κοινοτικής ανταγωνιστικότητας μέσω της καθιέρωσης ενός παράλληλου κοινοτικού νηολογίου στηρίχθηκε και στη θέσπιση μέτρων για τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρούσε ως πρώτο σημαντικό βήμα την άρση στο cabotage.

Οι προτάσεις της Επιτροπής τον Αύγουστο του 1990 δεν έτυχαν ιδιαίτερα θετικής αποδοχής. Από την Ελληνική πλευρά δεν υπήρξε αποδοχή των όρων για την κατάργηση του cabotage. Πολλά κράτη υποστήριξαν ότι δεν έπρεπε να υπάρξει αναγκαία σύνδεση της άρσης των περιορισμών με την ίδρυση του κοινοτικού νηολογίου. Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν τελικά να μην υπάρξει

εξέλιξη όσον αφορά το θέμα της άρσης του προνομίου, τουλάχιστον μέχρι το 1992 όπου τελικά η πρόταση εγκρίθηκε ως κανονισμός.

Η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής ένωσης θεωρήθηκε αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων.

Έχοντας την παραπάνω αρχή ως γνώμονα, στις 12 Ιουνίου 1992 (3577/92), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ. Σύμφωνα με τον κανονισμό 44 αυτό από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόστηκε η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο βέβαια ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος. Ο όρος αυτός τέθηκε σε εφαρμογή από 1η Ιανουαρίου 1996.

Ως θαλάσσιες ενδομεταφορές θεωρούνται από την Ευρωπαϊκή ένωση οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα: θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά, 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.

Επίσης ορίζεται η έννοια της “σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας”, η οποία συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας, υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκειμένες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις.

Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650GT. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

Η ολοκλήρωση αυτής της ελευθερίας αυτής θα έπρεπε να γίνει σταδιακά και όχι κατ’ ανάγκη ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της

Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης. Με αυτόν τον γνώμονα δόθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση καταληκτικές ημερομηνίες για τις θαλάσσιες υπηρεσίες ήτοι :

Α)Κρουαζιέρες 1/1/1995

Β)Μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό) 1/1/1997

Γ)Τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων 1/1/1999.(για την Ελλάδα ο περιορισμός αφορούσε την απελευθέρωση στην ηπειρωτική χώρα πχ Πελοπόννησο.)

Από τις παραπάνω ημερομηνίες εξαιρέθηκαν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ελλάδα για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, με επί πλέον παράταση έως την 1η Ιανουαρίου 2004.

Με βάση τα δεδομένα του νέου κανονισμού που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση, το ελληνικό κράτος είχε διορίσει παραπάνω από 10 χρόνια προκειμένου να εναρμονιστεί με την νέα τάξη πραγμάτων που επέβαλε η Ευρώπη στα κράτη μέλη της αναφορικά με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Ωστόσο η αντίδραση των ελληνικών κυβερνήσεων όλα αυτά τα έτη ήταν μηδαμινή έως ανύπαρκτη. Χρειάστηκε να περάσουν σχεδόν 9 χρόνια για να φτάσουμε στο έτος 2001 όπου και ψηφίστηκε ο νέος νόμος 2932 περί «Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές» και να επιφέρει κάποιες αλλαγές, χωρίς όμως πάλι να ικανοποιούνται πλήρως οι όροι της Ευρωπαϊκής ένωσης. Διορθωτικές αλλαγές έγιναν το 2005-2006 κατόπιν πίεσης των ακτοπλόων και της κοινότητας.

Στα εδάφια που ακολουθούν παρατίθεται οι βασικοί άξονες του ελληνικού θεσμικού πλαισίου που ίσχυε πριν το 2002, οι αλλαγές που επέφερε ο νέος νόμος 2932/2001, και οι επί μέρους τροποποιήσεις από πλευράς κυβέρνησης τα επόμενα χρόνια εφαρμογής του νόμου.

10,2 Το Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα μέχρι το 2002

Τα βασικά άρθρα της Ελληνικής νομοθεσίας που οριοθετούσαν την ακτοπλοΐα μέχρι το 2002 και την ψήφιση του νόμου 2932/2001 είναι τα εξής :

- Η ακτοπλοΐα ορίζεται ως η «περί τας ακτάς της χώρας ναυτιλία » και διαχωρίζεται σε εσωτερική και εξωτερική. Η εσωτερική αφορά την «μεταξύ των Ελληνικών λιμένων διεξαγόμενη », και η εξωτερική την «μεταξύ των λιμένων διαφόρων χωρών, συνήθως γειτονικών, διεξαγόμενη ».
- Η εσωτερική ακτοπλοΐα αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα των πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία και είναι εγγεγραμμένα στα Ελληνικά νηολόγια.
- Για να μπορεί ένα πλοίο να εγγραφεί στα Ελληνικά νηολόγια ως Ε/Γ, πρέπει έχει ηλικία όχι μεγαλύτερη των 20 ετών από τις 31/12 του έτους καθέλκυσης ως την ημέρα αίτησης εγγραφής του.
- Επιβατηγό πλοίο(Ε/Γ) ορίζεται το πλοίο που μετασκευάσθηκε ή ναυπηγήθηκε για να μεταφέρει τουλάχιστο 12 επιβάτες,
- Οχηματαγωγό πλοίο(Ο/Γ) ορίζεται το πλοίο που μετασκευάσθηκε ή ναυπηγήθηκε για να μεταφέρει οχήματα αυτοκίνητα.
- Επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο (Ε/Γ-Ο/Γ) ορίζεται το Ο/Γ πλοίο που μεταφέρει τουλάχιστο 12 επιβάτες.
- Τα δρομολογημένα ακτοπλοϊκά Ε/Γ απομακρύνονται υποχρεωτικά αφότου συμπληρώσουν το 35 έτος από τις 31/12 του έτους καθέλκυσης (κάτι που δεν ισχύει στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στην γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας).
- Το δίκτυο αποτελείται από τις δρομολογιακές γραμμές που χωρίζονται σε :
 - Κύριες :οι γραμμές με αφετηρία τον Πειραιά, που συνδέουν τουλάχιστον δύο λιμάνια τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικούς νομούς.
 - Δευτερεύουσες :οι γραμμές με αφετηρία άλλα λιμάνια εκτός του Πειραιά, που συνδέουν τουλάχιστον δύο λιμάνια τα οποία βρίσκονται σε διαφορετικούς νομούς.
 - Τοπικές :οι γραμμές που συνδέουν τουλάχιστον δύο λιμάνια τα οποία βρίσκονται στον ίδιο νομό ή σε διαφορετικούς νομούς αν η απόσταση είναι μικρότερη των 3 ναυτικών μιλίων.
- Διάκριση των δρομολογιακών περιόδων: στην χειμερινή (1/11-31/10), στη θερινή (1/4-31/10) και στην εναύσια που περιλαμβάνει τη χειμερινή και την επόμενη θερινή .
- Η αρμοδιότητα για την δρομολόγηση πλοίων στις γραμμές δίνεται στο ΥΕΝ. Ο Υπουργός καθορίζει τα στοιχεία των γραμμών προτού οι πλοιοκτήτες υποβάλουν τις αιτήσεις τους για τις γραμμές. Στις τοπικές γραμμές υπάρχει αρμοδιότητα στην τοπική αρχή.
- Η έγκριση των δρομολογίων γίνεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία της κίνησης επιβατών και των εμπορευμάτων, την απόσταση που καλύπτει η γραμμή αναφορικά με το είδος που θα μεταφερθεί και την ανάγκη μεταφοράς του, τα προσόντα και χαρακτηριστικά του πλοίου όπως ταχύτητα, μεταφορική ικανότητα, ηλικία κλπ για την εκάστοτε γραμμή.

- Σε περίπτωση υπεράριθμων αιτήσεων για μια γραμμή τότε προηγείται το πλοίο με τα περισσότερα προσόντα, το πλοίο που ναυπηγήθηκε ή μετασκευάστηκε εκτενώς στην Ελλάδα, κι εκείνο που εξετέλεσε δρομολόγια στην χειμερινή περίοδο στη γραμμή.
- Ο εκάστοτε Υπουργός έχει πλήρη αρμοδιότητα στο να αλλάξει τις μέρες και ώρες των δρομολογίων, την σειρά και τον αριθμό των λιμανιών που προσεγγίζονται.
- Σε περίπτωση έγκρισης της αίτησης του πλοιοκτήτη για μια γραμμή, τότε ο τελευταίος δεν μπορεί να την αποποιηθεί ακόμη κι αν ο Υπουργός τροποποιήσει των αριθμό των λιμανιών (μέχρι 2) ή με την νέα τροποποίηση μεταβληθεί η δρομολογιακή απόσταση χωρίς όμως η τροποποίηση να υπερβαίνει το ένα δέκατο της αρχικής υπό αίτηση γραμμής.
- Τα εγκεκριμένα δρομολόγια διακόπτονται μόνο για α) την ετήσια επιθεώρηση και για διάστημα 60 ημερών κατόπιν άδειας του Υπουργού, β) για λόγους ανωτέρας βίας όπως έκτακτης επιθεώρησης, ή δυσμενών καιρικών συνθηκών, γ) για επισκευή – μετασκευή των κυρίων μηχανών με δυνατότητα παράτασης 30 ημερών.
- Ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης πρέπει να υποβάλει έγγραφη δήλωση στο ΥΕΝ αναφορικά με την δρομολογιακή γραμμή τουλάχιστον 30 ημέρες πριν την εκδήλωση των δρομολογίων, δηλώνοντας παράλληλα υπεύθυνα την καταλληλότητα του πλοίου του για το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Το Υπουργείο καθορίζει και το αντίστοιχο πρόστιμο σε περίπτωση μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών.
- Τόσο για τις κύριες όσο και για τις δευτερεύουσες γραμμές ο καθορισμός των ναύλων γίνεται από το ΥΕΝ, ενώ στις τοπικές από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές, αλλά και πάλι κατόπιν εγκρίσεως του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τα παραπάνω σημεία αποτελούν τα βασικά χαρακτηριστικά του νομοθετικού πλαισίου της ελληνικής ακτοπλοΐας πριν από την ψήφιση του νόμου 2932. Όλοι οι παραπάνω κανονισμοί είναι αποτέλεσμα νομοθετικών ρυθμίσεων, προεδρικών διαταγμάτων, Υπουργικών αποφάσεων και εγκυκλίων, ακόμη και βασιλικών διαταγμάτων που χρονολογούνται από το 1932.

Μπορεί κανείς εύκολα να διαπιστώσει ότι όλοι οι παραπάνω κανονισμοί διαφέρουν κατά πολύ από τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως περιγράφηκαν στο προηγούμενο εδάφιο, αναφορικά με τον κοινοτικό κανονισμό το 1992 περί ελεύθερης αγοράς και ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Αντίθετα η μέχρι το 2002 ισχύουσα νομοθεσία καθιστά ως κύριο υπεύθυνο λήψης αποφάσεων και καθορισμού των τεκτονόμενων στην ακτοπλοΐα τον εκάστοτε Υπουργό, μιας και στο πρόσωπο του συγκεντρώνεται η κύρια ευθνή καταρτισμού των βασικών παραμέτρων των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών όπως οι ναύλοι και τα δρομολόγια. Αυτό βέβαια δεν σχετίζεται σε καμία περίπτωση με την οδηγία για ελεύθερη οικονομία και ανταγωνισμό.

Ο προσδιορισμός των ακτοπλοϊκών γραμμών, η εταιρία που θα εξυπηρετήσει κάθε γραμμή, οι τιμές, τα δρομολόγια και η περίοδος λειτουργίας των γραμμών

καθώς και θέματα που αφορούν την στελέχωση και διαρρύθμιση του πλοίου καθορίζονται από το ΥΕΝ, χωρίς να είναι δυνατή η παρέμβαση του ανταγωνισμού. Το ΥΕΝ ήταν υπεύθυνο για την έκδοση αδειών σκοπιμότητας με την Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) σε συμβουλευτικό ρόλο.

Δίνονταν η δυνατότητα στις εταιρίες να εκμεταλλεύονται μονοπωλιακά βιώσιμες και κερδοφόρες γραμμές αναλαμβάνοντας παράλληλα την υποχρέωση να εκτελούν δημόσια υπηρεσία σε άγονες γραμμές. Αυτό αφενός μεν δεν προβλέπει αντικειμενικότητα στην όλη διαδικασία επιλογής συμβάλλοντας παράλληλα στην μείωση του υγιούς ανταγωνισμού, και αφετέρου δημιουργούσε ένα καθεστώς χρηματισμού των άγονων γραμμών από τους επιβάτες των βιώσιμων γραμμών μιας και ο επιβάτης που ήθελε να ταξιδέψει σε κάποιο κεντρικό προορισμό έπρεπε να μεταβεί και σε λιμένα άγονης γραμμής.

Η υφιστάμενη μέχρι το 2002 νομοθεσία εκτός από την θεωρητικά εύρυθμη και αποδοτική ρύθμιση σε θέματα ακτοπλοϊκών μεταφορών διέβλεπε και στην εξυπηρέτηση στόχων γενικής πολιτικής.

Παρείχε ένα είδος προστασίας στις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις μιας και δεν ήταν δυνατή η δραστηριοποίηση ξένων επιχειρήσεων στις εγχώριες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, με βασική ασπίδα σε αυτό, το θέμα της σημαίας. Παράλληλα προβλεπότανε και προνομιακή φορολογική μεταχείριση. Επίσης απέβλεπε στην προστασία και των Ελλήνων ναυτικών μιας και μόνο αυτοί είχαν το δικαίωμα απασχόλησης στα πλοία της ακτοπλοΐας, ενώ καθορίζονταν ακόμη και ο αριθμός των μελών του ξενοδοχειακού πληρώματος συναρτήσει του τονάζ του σκάφους.

Επίσης η έννοια της κοινωνικής πολιτικής μέσω των ακτοπλοϊκών μετακινήσεων των επιβατών ήταν εμφανής με τον καθορισμό από το ΥΕΝ εκπτώτικων εισιτηρίων σε διάφορες κατηγορίες πολιτών όπως βουλευτές και τα αυτοκίνητά τους, πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, φοιτητές, στρατιωτικοί, προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, συνταξιούχοι του Εμπορικού Ναυτικού κλπ.

Επιπλέον προβλέπονταν σημαντικές εισφορές στα ναύλα των ακτοπλοϊκών μεταφορών με σκοπό την κάλυψη κυρίως οικονομικών αναγκών και ελλειμμάτων δημοσίων ταμείων, φορέων και σωματείων όπως το 6,5% επί της τιμής του εισιτηρίου κάθε επιβάτη με σκοπό την χρηματοδότηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για την πληρωμή των συντάξεων στους ναυτικούς. Όλες αυτές οι εισφορές λειτουργούσαν και λειτουργούν εις βάρος της βιωσιμότητας κάποιων ακτοπλοϊκών γραμμών, ενώ παράλληλα δίνουν την εσφαλμένη εικόνα στους πολίτες ότι τα χρήματα που ξοδεύουν για την βασική υπηρεσία που είναι η μετακίνηση, κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα.

Τέλος στο θέμα των λιμενικών υποδομών υπήρχαν σημαντικά προβλήματα που δεν κατάφεραν να αντιμετωπιστούν. Ενδεικτικά είναι η άσχημη και ξεπερασμένη από πλευράς απαιτήσεων των νέων πλοίων, κατάσταση των λιμένων που καθιστά δύσκολη την εκτέλεση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών (ανεπαρκείς θέσεις πρυμνοδέτησης, μικρά βάθου, δυσκολία στην πρόσβαση στις κακοκαιρίες

κλπ), αλλά και θέματα που έχουν να κάνουν με την γενική οργάνωση των λιμενικών υποδομών, όπως κυκλοφοριακό πρόβλημα πέριξ των λιμένων, θέσεις στάθμευσης, διασύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς, καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις – αφίξεις ιδιαίτερα την περίοδο αιχμής κλπ.

Εκτός από τα παραπάνω προβλήματα που περιγράφηκαν, έγιναν από πλευράς πολιτείας κάποιες θετικές παρεμβάσεις τα τελευταία χρόνια μέχρι το 2002 προς την βελτίωση της κατάστασης στο ακτοπλοϊκό πρόβλημα. Αυτές αφορούσαν :

A) Την απαίτηση της ύπαρξης συστήματος on-line κρατήσεων εισιτηρίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες προκειμένου να πάρουν άδεια σκοπιμότητας (έτος 1996). Με τον τρόπο αυτό κατέστη δυνατή η έκδοση εισιτηρίου για τους ταξιδιώτες από οποιοδήποτε σημείο ανεξάρτητα του προορισμού τους. Έτσι ο ταξιδιώτης πχ από Πειραιά μπορούσε να εκδώσει εκτός από το εισιτήριο μετάβασης σε ένα προορισμό, και το εισιτήριο της επιστροφής, ή εισιτήριο για κάποιο άλλο δρομολόγιο που δεν αφορούσε τον Πειραιά. Παράλληλα δόθηκε στις αρμόδιες αρχές η δυνατότητα καταγραφής του ακριβή αριθμού μεταφερόμενων επιβατών και οχημάτων σε κάθε πλοίο, ελέγχοντας και περιορίζοντας σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα με τους υπεράριθμους που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια.

B) Περιορίστηκαν οι όροι που έθετε το ΥΕΝ για την έκδοση αδειών σκοπιμότητας σε σκάφη νέας τεχνολογίας ευνοώντας έτσι την δρομολόγησή τους.

Γ) Μειώθηκε το όριο ηλικίας των νέων πλοίων που θα εισέρχονταν στην ακτοπλοϊκή αγορά από τα 20 στα 10 έτη.

Όλα τα προαναφερθέντα προβλήματα, κακώς κείμενα και ασυμβατότητες της Ελληνικής νομοθεσίας στο ακτοπλοϊκό ζήτημα σε σχέση με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής ένωσης περί ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, το ελληνικό κράτος έπρεπε να τα επιλύσει μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 1 Ιανουαρίου 2004.

Η απάντηση του Ελληνικού κράτους ήρθε αφ ενός μεν αργοπορημένα σε σχέση με την αρχική ειδοποίηση της Κοινότητας το 1992, αφ ετέρου νωρίτερα απ' ότι θα περίμενε κανείς για τα Ελληνικά δεδομένα, με την κατάθεση και ψήφιση του νόμου 2932 το 2001 για τα ακτοπλοϊκά, και την έναρξη της ισχύς του από την 1 Νοεμβρίου του 2003, νωρίτερα δηλαδή από την καταληκτική ημερομηνία που είχε επιβάλει η Ε.Ε.

Βασικός άξονας του νομοθετήματος ήταν η κατάργηση του cabotage και η σύγκλιση με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Από την μεριά της η Κοινότητα δεν αναγνώρισε ποτέ επίσημα αυτή την πρόωρη άρση, ενώ ακόμη και μέχρι σήμερα ουδείς ξένος πλοιοκτήτης ή ναυτιλιακή με ξένα σημαία δεν δραστηριοποιήθηκε σοβαρά στον χώρο της Ελληνικής ακτοπλοΐας.

Ο νόμος αυτός δημιούργησε αρκετές αρνητικές αντιδράσεις από την έναρξη της ισχύς του, ιδιαίτερα από την πλευρά των ακτοπλοίων, ενώ κατά κοινή ομολογία τα πρώτα έτη εφαρμογής του δεν κατάφερε να εξυπηρετήσει τους αρχικούς σκοπούς εφαρμογής του, ήτοι την σύγκλιση με την Ευρωπαϊκή οδηγία για ελεύθερη οικονομία.

10.3 Ο νόμος 2932/2001 περί «Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές»

Τα βασικά άρθρα του νομοσχεδίου που αφορά την ακτοπλοΐα περιγραφικά¹ είναι τα ακόλουθα :

Άρθρο Πρώτο

Θαλάσσιες μεταφορές από ή προς λιμένες νησιών

Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας είναι πλέον γεγονός. Πλοία με ξένες σημαίες θα μπορούν να κινούνται στο Αιγαίο, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες βαπτίζονται ελεύθερες.

Ως πλοία καθορίζονται τα *επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων*. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται διαχωρισμός με βάση τον τύπο τους, την παρεχόμενη υπηρεσία, τον τρόπο δρομολόγησης τους.

Επίσης ο νόμος καθορίζει και την έννοια του πλοιοκτήτη με βάση τον κοινοτικό κανονισμό 3577/92. Πλοιοκτήτες θεωρούνται εκείνοι που έχουν την εθνικότητα κράτους μέλους της Ένωσης και έχουν εγκατασταθεί σε κράτος μέλος ασκώντας ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι ναυτιλιακές εταιρίες με έδρα κράτος μέλος, εκείνοι που έχουν εγκατασταθεί σε χώρα εκτός κοινότητας αλλά έχουν εθνικότητα χώρας της κοινότητας, και τέλος οι ναυτιλιακές που έχουν συσταθεί εκτός κοινότητας, ελέγχονται από πρόσωπα που έχουν εθνικότητα χώρας της κοινότητας, και τα πλοία τους φέρουν την σημαία χώρας της ένωσης.

Τέλος ορίζει ένα νέο όργανο, το ΣΑΣ (Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) ως γνωμοδότη του εκάστοτε ΥΕΝ, ο οποίος έχει την δυνατότητα να επιτρέψει την δρομολόγηση πλοίων με ξένη σημαία εάν τα ορισθέντα δεν επαρκούν. Η παρούσα διάταξη χρησιμοποιήθηκε αργότερα ως μέτρο πίεσης του Υπουργού έναντι των ακτοπλοίων.

Άρθρο Δεύτερο

Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι

Στις τρεις πρώτες παραγράφους επιβεβαιώνεται ότι η παροχή υπηρεσιών θαλασσιών ενδομεταφορών εξακολουθεί να τελεί υπό την εποπτεία του κράτους, και μάλιστα δύο Υπουργών, Ναυτιλίας και Αιγαίου. Οι προαναφερθέντες, μαζί οργανισμούς λιμένων και την τοπική αυτοδιοίκηση Α και Β βαθμού ορίζονται υπεύθυνοι για την εξασφάλιση ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού.

Στο άρθρο 4 αναφέρεται ότι ο καθορισμός του δικτύου γίνεται κάθε 31/10 του έτους με απόφαση του ΥΕΝ και ΣΑΣ, ενώ γίνεται και διάκριση των δρομολογιακών γραμμών ανάλογα με την σημασία τους. Θετική εξέλιξη αποτελεί η εισαγωγή κινητικότητας των πλοίων από την μία κατηγορία γραμμών στην άλλη καθώς δεν θα ανήκουν στις γραμμές μιας κατηγορίας αποκλειστικά (παρ. 5).

Ένα από τα αρνητικά σημεία του νόμου υπεισέρχεται σε ισχύ με την παράγραφο 6 περί απόφασης του ΥΕΝ και ΣΑΣ για επιβολή στους πλοιοκτήτες

¹ Το πλήρες και ακριβές κείμενο του νόμου παρατίθεται στο Παράρτημα

υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, επιβάλλοντας έτσι τις άγονες γραμμές και περιορίζοντας την απελευθέρωση με το πρόσχημα του δημοσίου συμφέροντος. Με αυτόν τον τρόπο εξακολουθεί να γίνεται μη αποδοτική η επένδυση σε νέα πλοία μεγάλου μεγέθους ή νέα τεχνολογίας τα οποία θα πρέπει να κινούνται εκτός από τις γόνιμες και στις άγονες γραμμές.

Τέλος στην παράγραφο 7 επιβάλλεται το πιστοποιητικό ελληνομάθειας για τους αλλοδαπούς ναυτικούς της ακτοπλοΐας.

Άρθρο Τρίτο

Τακτική δρομολόγηση - Προϋποθέσεις

Η διάρκεια της δρομολόγησης ορίζεται σε 12 μήνες με έναρξη από την 1/11 του έτους και καλείται τακτική. Σχετικά με τις προϋποθέσεις, αναφέρεται η συμμόρφωση του πλοίου με τις προϋποθέσεις της ΕΕ για ενδομεταφορές, τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα πχ κλάση κλπ, απαίτηση των νόμων ασφάλειας, υγιεινής, ενδιαίτησης και δυνατότητες του σκάφους αναφορικά με τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές.

Επίσης μειώνεται σταδιακά το όριο ηλικίας στα 30 έτη από την 31/12/2008. Στην ίδια παράγραφο περιγράφεται κι ένας μακρύς κατάλογος με προϋποθέσεις που πρέπει να τηρεί ο πλοιοκτήτης για την τακτική δρομολόγηση. Αφορούν τον ποινικό νόμο, το αστικό δίκαιο, το ασφαλιστικό δίκαιο, το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης κ.α, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο τον γραφειοκρατικό έλεγχο.

Τέλος παρέχεται στον πλοιοκτήτη η δυνατότητα αντικατάσταση ενός πλοίου υπό προϋποθέσεις στην διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου.

Άρθρο Τέταρτο

Διαδικασία τακτικής δρομολόγησης

Στα πρώτα 2 άρθρα, ο νόμος μιλάει για δίκτυο το οποίο όμως δεν καθορίζεται από τους ακτοπλοΐους. Πιο σημαντικό όμως είναι ότι η ανώτατη τιμή για την οικονομική θέση και την μεταφορά οχημάτων υποβάλλονται στο ΥΕΝ.

Στο άρθρο 4 γίνεται λόγος για δυνατότητα από τον Νόμο τροποποίησης των δρομολογίων για λόγους ασφαλείας, και τάξης του πλοίου και του λιμένα ,παραπέμποντας έτσι στην διατήρηση της πρακτικής απαγόρευσης απόπλου λόγω καιρικών συνθηκών. Επίσης ο χρόνος ακινησίας του σκάφους, καθώς και η συχνότητα των δρομολογίων ελέγχεται από το κράτος.

Οι υπόλοιπες παράγραφοι του άρθρου κάνουν κυρίως λόγω για την πρυμνοδέτηση των πλοίων στους λιμένες, αναφορικά με την ώρα αναχώρησης και την διαδικασία λήψης των σχετικών αποφάσεων.

Άρθρο Πέμπτο

Παράβολο – Εγγύηση

Στο άρθρο αυτό γίνεται λόγος για το παράβολο κατάθεσης, με την υποβολή της δήλωσης για δρομολόγηση πλοίου, καθώς και την εγγυητική επιστολή που προσβλέπει στην καλή και ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων. Τον πρώτο λόγω στον καθορισμό των παραπάνω έχει και πάλι ο ΥΕΝ.

Άρθρο Έκτο

Εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων

Αναφέρεται στην υποχρεωτική τήρηση των ανακοινωθέντων δρομολογίων και στην νόμιμη διακοπή τους. Η διάρκεια και οι αιτίες είναι παρόμοια με τα προηγούμενα χρόνια και αφορά την προγραμματισμένη επιθεώρηση (διάρκεια διακοπής μέχρι 2 μήνες) , μετασκευές και επισκευές μηχανών (επιπρόσθετες 30 ημέρες αν είναι δυνατόν σε σχέση με τις ανάγκες του δρομολογίου), και ανωτέρα βία, έκτακτη επιθεώρηση κλπ χωρίς καθορισμό χρόνου.

Ειδικότερα για τα υδροπτέρυγα, ταχύπλοα πλοία, και πλοία γραμμών μικρών αποστάσεων με εποχιακή κίνηση, η διάρκεια διακοπής μπορεί να είναι μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη πάλι κατόπιν απόφασης του ΥΕΝ και γνωμοδότησης του ΣΑΣ.

Άρθρο Έβδομο

Έκτακτη δρομολόγηση

Με το άρθρο 7 ο Υπουργός μπορεί να αποφασίσει για έκτακτες ή επείγουσες προσεγγίσεις για επείγοντες κοινωνικούς λόγους. Οι λόγοι δεν καθορίζονται σαφώς. Η ενίσχυση της κρατικής παρέμβασης είναι και εδώ εμφανής.

Άρθρο Όγδοο

Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

Σύμφωνα με το άρθρο 1 εάν μέχρι τις 31/1 του εκάστοτε έτους, δεν υποβληθούν δηλώσεις δρομολόγησης ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται σε απαιτήσεις που αφορούν την ποιότητα, την τακτικότητα, την πλήρη εξυπηρέτηση της κίνησης κλπ, τότε ο Υπουργός μπορεί να συνάψει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας με διάρκεια 3-5 έτη αποκλειστικά για συγκεκριμένη γραμμή. Το περιθώριο εκδήλωσης ενδιαφέροντος για του πλοιοκτήτες είναι μέχρι τις 30/4, και σε περίπτωση που δεν υποβληθούν προτάσεις ή οι υποβαλλόμενες δεν ικανοποιούν τις ανάγκες, τότε προκηρύσσεται μειοδοτικός διαγωνισμός για την σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με διάρκεια ένα έτος.

Άρθρο Ένατο

Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Με το άρθρο αυτό ιδρύεται το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) που είναι ένα 20μελές γνωμοδοτικό όργανο με συμβουλευτικό χαρακτήρα που δεν δεσμεύει τον εκάστοτε Υπουργό. Επίσης καταργείται το ΓΕΑΣ (Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) του οποίου ο ρόλος τα προηγούμενα χρόνια είχε σχολιαστεί αρνητικά (πχ απόρριψη αίτησης BSF και SURERFAST για τις γραμμές της Κρήτης).

Λοιπά Άρθρα

Τα υπόλοιπα άρθρα του νόμου αναφέρονται κυρίως στην ίδρυση, σύνθεση και αρμοδιότητες της νεοσύστατης ΡΑΘΕ (Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών) η οποία έχει ως σκοπό τον έλεγχο της αγοράς και την τήρηση

των αρχών του υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού, το ΣΑΣ και την ίδρυση γραμματείας στο ΥΕΝ σχετικά με τους λιμένες και τη λιμενική πολιτική. Σημειωτέον ότι η ΡΑΘΕ καταργήθηκε από το 2004 και οι αρμοδιότητες της περιήλθαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

10,4 Η εφαρμογή του εν λόγω νόμου και οι αντιδράσεις μέχρι το 2005

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σκοπός της εφαρμογής του νόμου 2932 ήταν η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τον κανονισμό 3577/92 της Κοινότητας περί εξασφάλισης υγιούς ανταγωνισμού στις ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Στο πλαίσιο αυτό, ο νόμος κινείται προς την σωστή κατεύθυνση μιας και οι αλλαγές που επιφέρει όντως φιλελεθεροποιούν την κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα :

- Η κατάργηση του cabotage δίνει την δυνατότητα σε άλλους του πλοιοκτήτες ή ναυτιλιακές της Ευρωπαϊκής ένωσης να δραστηριοποιηθούν στην ελληνική ακτοπλοΐα, χωρίς πλέον το εμπόδιο της σημαίας.
 - Η κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας στην ανάθεση των γραμμών που υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια και δημιουργούσε ένα κλίμα πιθανών υπόγειων διαδικασιών δείχνει να εξαλείφεται.
 - Η υποβολή δηλώσεων ελεύθερης δρομολόγησης
 - Ο μειοδοτικός διαγωνισμός για τις γραμμές που δεν υπάρχει αρχικό ενδιαφέρον.
 - Η ίδρυση της ΡΑΘΕ, του ΣΑΣ και της γραμματείας του ΥΕΝ για τους λιμένες.
- Όλα τα παραπάνω σίγουρα καταγράφονται στις θετικές αλλαγές του νόμου 2932.

Το μεγάλο μειονέκτημα όμως είναι η διατήρηση, στον μεγαλύτερο βαθμό που αυτό ήταν δυνατόν με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του κρατικού παρεμβατισμού στο ακτοπλοϊκό σύστημα. Θα μπορούσε δηλαδή να ισχυρισθεί κάποιος ότι ο νόμος έγινε μόνο 'για τα μάτια' της Κοινότητας και προκειμένου να αποφευχθεί η παραπομπή της χώρας στα Ευρωπαϊκά δικαστήρια και η ανάλογη επιβολή κυρώσεων, παρά για να επιφέρει μια ριζοσπαστική αλλαγή στην ήδη προβληματική ελληνική ακτοπλοΐα.

Η παρέμβαση του κράτους είναι βάση του νόμου έντονα διαφαινόμενη στα ακόλουθα σημεία :

- Ο εκάστοτε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θεσπίζει ένα γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών κατοχυρώνοντας ένα ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης αναφορικά με τις γραμμές και την συχνότητα των προσεγγίσεων.
- Στις λεγόμενες τακτικές γραμμές όπου υπάρχει ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ο ρόλος του ΥΕΝ είναι άκρως καθοριστικός μιας και καθορίζει την συχνότητα των δρομολογίων, τη διάρκεια της δρομολόγησης (ελάχιστο 10 μήνες), τους ναύλους της οικονομικής θέσης και των οχημάτων, τον προσδιορισμό του αριθμού των ναυτικών, με την παράλληλη επιβολή πιστοποιητικού ελληνομάθειας για τους αλλοδαπούς.
- Το ΥΕΝ έχει την δυνατότητα ανά πάσα στιγμή να τροποποιήσει τα δρομολόγια για επείγουσες καταστάσεις όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται.

- Επίσης διατηρήθηκαν και παλαιότεροι κανονισμοί αναφορικά με την ενδιαίτηση των πλοίων την οποία επέβαλε το ΥΕΝ.
- Διατηρήθηκε και μάλιστα μειώθηκε το όριο ηλικίας στα 30 έτη.
- Διατηρήθηκε η γραφειοκρατία σχετικά με την υποβολή δικαιολογητικών για την δρομολόγηση από τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν τροχοπέδη στην πορεία προς την ανάπτυξη ενός υγιούς οικονομικά καθεστώτος στις θαλάσσιες ενδομεταφορές που θα βελτίωνε τις παρεχόμενες υπηρεσίες στους επιβάτες.

Οι παραπάνω κανονισμοί σίγουρα δεν βοηθούν στην προσέλκυση των επιχειρηματιών από το εξωτερικό, να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα. Ο καθορισμός του αριθμού των απασχολούμενων ναυτικών, που είναι μεγαλύτερος απ' ότι ισχύει στο εξωτερικό τους υποχρεώνει να προχωρήσουν σε απόλυση πληρωμάτων, ενώ η απαίτηση για ελληνομάθεια τους οδηγεί στην κατεύθυνση πρόσληψης ελληνικών πληρωμάτων στα πλοία που σκοπεύουν να δρομολογήσουν στην ελληνικά ακτοπλοΐα.

Επιπρόσθετα η υποχρέωση για τουλάχιστον δεκάμηνη λειτουργία των πλοίων σημαίνει ότι πρέπει να καλυφθεί και το κόστος του πληρώματος για σχεδόν ένα έτος, άσχετα με το εάν οι απαιτήσεις της διακίνησης και κατά συνέπεια η κερδοφορία των εταιριών, δεν το επιβάλουν.

Η διατήρηση του ορίου ηλικίας, και η σταδιακή μείωση που θέσπιζε ο νόμος στα 30 έτη από το 2008, οδήγησαν στην συρρίκνωση του ακτοπλοϊκού στόλου. Για τις γραμμές της Κρήτης όπως φάνηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο μέχρι το 2008 θα έπρεπε να αποσυρθούν 5 πλοία και μέχρι το 2010 άλλα 3. Από αντίστοιχες μελέτες προκύπτει ότι μέχρι το τέλος του 2008 έπρεπε να αποσυρθεί το 30% του στόλου της ακτοπλοΐας. Από το 2001-2005 αποσύρθηκαν 17 συμβατικά πλοία χωρίς να αντικατασταθούν, με αποτέλεσμα να υπάρχει πρόβλημα στα δρομολόγια ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Άλλος ένας ανασταλτικός παράγοντας δευτερεύουσας σημασίας στην ξένη επιχειρηματικότητα, είναι και οι πολλές γραφειοκρατικές διαδικασίες που απαιτούνται με την καθιέρωση το νέου νόμου, όπως ασφάλιστρα για καθυστέρηση μεταφοράς, υλικών ζημιών κλπ.

Η εφαρμογή των μειοδοτικών διαγωνισμών στην επιχορήγηση των μη βιώσιμων – άγονων γραμμών, σίγουρα συγκαταλέγεται στα θετικά του νόμου μιας και εξαλείφεται το φαινόμενο της διάθεσης των κερδοφόρων γραμμών ως πακέτο με τις άγονες γραμμές, που ίσχυε τα προηγούμενα χρόνια. Από την άλλη ο αριθμός των άγονων γραμμών τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε κατά πολύ, με αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση των κονδυλίων του Κρατικού προϋπολογισμού για την κάλυψη των επιχορηγήσεων. Αυτό οδήγησε το κράτος στην εφαρμογή της σταυροειδούς επιδότησης από τους επιβάτες των γόνιμων γραμμών με την επιβολή του επίναυλου σε ποσοστό 3% στα ναύλα που καταβάλουν οι επιβάτες στις υπόλοιπες διαδρομές. Το τελευταίο αποτελεί οικονομικό παράδοξο.

Από την άλλη μεριά, οι άμεσα ενδιαφερόμενοι Έλληνες ακτοπλόοι, αρχικά αιφνιδιαστήκαν από την πρόωγη απελευθέρωση που επέβαλε το Υπουργείο (2 χρόνια νωρίτερα από το αναμενόμενο). Οι πάγιες θέσεις τους ήταν η θετική έκφραση στην απελευθέρωση, αλλά αυτή να είναι πλήρης και χωρίς κρατική παρέμβαση. Θεωρούν ότι ο ρόλος του κράτους θα πρέπει να είναι ρυθμιστικός και ελεγκτικός. Υποστήριξαν ότι με το νέο καθεστώς θα εκλείψουν οι λόγοι δρομολόγησης στις άγονες γραμμές, καθώς όλες οι εταιρίες θα ζητούν την δρομολόγηση των πλοίων τους στις γραμμές που έχουν κερδοφόρο αποτέλεσμα , ενώ το μόνο κίνητρο για τις άγονες θα είναι η υψηλή κρατική επιδότηση που θα καλύπτει τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου.

Τα τελευταία 5 χρόνια η έντονη αντιπαράθεση τους με την κυβέρνηση, οδήγησε ακόμη και σε δικαστικές προσφυγές κατά συγκεκριμένων διατάξεων του νόμου 2932 με βασικές αιτίες τα ακόλουθα :

A) Μείωση του ορίου ηλικίας στα 30 έτη. Υποστηρίζουν ότι ο οικονομικός προγραμματισμός για τα πλοία τους που βασιζόταν στην 35ετία ανατρέπεται, ενώ παράλληλα τα ποσά που δαπάνησαν για την τροποποίηση των πλοίων τους και την προσαρμογή τους στους νέους κανονισμούς της κοινότητας το 1998 (eugosolas) δεν πρόκειται να αποσβεσθούν μιας και η 'ακτοπλοϊκή ζωή' των πλοίων τους μειώνεται κατά 5 έτη.

B) Ζητούν απελευθέρωση και στα ναύλα της οικονομικής θέσης καθώς και των οχημάτων . Οι αυξήσεις που ζητούσαν το 2004 ήταν τις τάξης του 10%.Μετά από έντονους διαξιφισμούς με την κυβέρνηση προσδιορίστηκαν στο 3,5%.

Γ) Διαφωνούν με την υποχρέωση για 10μηνη λειτουργία των πλοίων τους στις γραμμές, καθώς υπάρχει έντονη εποχικότητα στην διακίνηση και τους χειμερινούς μήνες το μεταφορικό έργο είναι μηδαμινό.

Δ) Διαφωνούν με την επιβολή σύνθεσης πληρώματος με την δικαιολογία ότι αποτελεί άμεση κρατική παρέμβαση, και δεν συναντάτε σε καμία χώρα της Ένωσης.

E) Αντίστοιχος με το παραπάνω είναι κι ο ισχυρισμός τους ενάντια στην επιβολή από τον νέο νόμο υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης.

Στ) Αντιδράσεις υπήρχαν και για την εφαρμογή μειωμένων ναύλων σε συγκεκριμένες κατηγορίες πολιτών.

Z) Διαμάχη υπήρξε το 2005 αναφορικά με το θέμα της άρσης του απαγορευτικού απόπλου λόγω καιρού, θεωρώντας οι ακτοπλόοι ότι τα δελτία της μετεωρολογικής υπηρεσίας δεν αποτυπώνουν επακριβώς την κατάσταση της θάλασσας στην περιοχή των δρομολογίων και ότι δεν είναι δυνατόν να ισχύουν οι ίδιοι κανόνες για όλα τα πλοία ανεξάρτητα του μεγέθους του και των βασικών χαρακτηριστικών τους

Η Ευρωπαϊκή Ένωση από την πλευρά της δεν έμεινε αμέτοχη στις εξελίξεις που επέφερε το νέο νομοσχέδιο στα ελληνικά ακτοπλοϊκά δεδομένα. Το θεώρησε ως μη συμβατό με τις αρχές του κανονισμού του 1992 και έδωσε διορία στην ελληνική κυβέρνηση να προσαρμόσει την νομοθεσία της.

Οι επιστημάνσεις της αφορούσαν κυρίως :

-το θέμα υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, το οποίο θα έπρεπε να εφαρμόζεται μόνος σε μεμονωμένες περιπτώσεις για την εξασφάλιση παροχής επαρκών υπηρεσιών, και όχι κανονιστικά όπως προέβλεπε ο νόμος 2392 για σχεδόν όλες τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις.

- τα διαδικαστικά (γραφειοκρατία) για την δήλωση δρομολόγησης ιδιαίτερα στις ελεύθερες γραμμές.

- τις απαιτήσεις περί σύνθεσης πληρώματος και πιστοποιητικού ελληνομάθειας.

- την επιβολή ανώτατης τιμής για τους ναύλους της οικονομικής θέσης και των οχημάτων

- το όριο ηλικίας

- τις εγγυήσεις και τα πρόστιμα στις ελεύθερες γραμμές, καθώς αυτά θα έπρεπε να ισχύουν μόνο στις γραμμές όπου έχει επιβληθεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.

10.5 Οι αλλαγές από τα μέσα του 2005 μέχρι σήμερα

Κάτω από τις διπλές πιέσεις τόσο από την Ευρωπαϊκή κοινότητα, όσο και από τους ακτοπλόους, και δεδομένης της κακής εικόνας στα ακτοπλοϊκά δρομολόγια στις περιόδους αιχμής, η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε στις πρώτες ουσιαστικές τροποποιήσεις του νόμου 2932 σχεδόν 3 ½ χρόνια μετά την εφαρμογή του.

- Τον Μάιο του 2005 με υπουργική απόφαση καταργείται η ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και οχημάτων για ορισμένους λιμένες αφετηρίας και προς συγκεκριμένες κατευθύνσεις των αντίστοιχων δρομολογίων . Τα λιμάνια ήταν του Λαυρίου (εκτός των δρομολογίων της Κέας) , της Ραφήνας (με την βασική γραμμή Άνδρου – Τήνου – Μυκόνου μόνο στην περίπτωση επαρκούς ανταγωνισμού), της Ελευσίνας και της Πάτρας μόνο προς Κέρκυρα. Της απόφασης αυτής προηγήθηκε ειδοποίηση της Κοινότητας στην Ελλάδα περί μη εναρμονισμού στις διατάξεις αλλά και δικαίωση κάποιων εκ των αιτημάτων των ακτοπλόων από το ευρωπαϊκό δικαστήριο.

- Ένα χρόνο αργότερα, τον Μάιο του 2006 ακολουθεί και η απελευθέρωση των ναύλων της οικονομικής θέσης και των οχημάτων και για το λιμάνι του Πειραιά, με την προϋπόθεση ότι ο λιμένας προορισμού θα εξυπηρετείται τουλάχιστον από δύο πλοία ανεξάρτητων μεταξύ τους οικονομικά εταιριών, και θα διακινεί ετησίως με βάση τα τελευταία στατιστικά στοιχεία παραπάνω από 150000 επιβάτες (αποβίβαση και επιβίβαση), ή θα διακινεί παραπάνω από 300000 επιβάτες ετησίως. Τα λιμάνια της Κρήτης που εξυπηρετούν την δεύτερη προϋπόθεση είναι το Ηράκλειο και τα Χανιά.

- Τον Ιούλιο του 2006 με το ΠΔ 124/6.7.06 καταργήθηκε τελικά και στην Ελλάδα το πολυσυζητημένο όριο ηλικίας. Τα πλοία που ταξιδεύουν στο ακτοπλοϊκό δίκτυο θα πρέπει να εφαρμόσουν την Συνθήκη της Στοκχόλμης μέχρι την ημερομηνία που έπρεπε να αποσυρθούν.

Να αναφέρουμε ότι η Συνθήκη της Στοκχόλμης, υπεγράφη το 1996 μετά την βύθιση του πλοίου ESTONIA στην Βαλτική τον Σεπτέμβριο του 1994. Αναφέρεται σε ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, και ειδικότερα μετά από εισροή υδάτων, με ανάλογες οδηγίες για την υποδιαίρεση. Αρχικά ίσχυσε για τις Βόρειες θάλασσες, αλλά αργότερα επεκτάθηκε σε όλες τις θαλάσσιες ενδομεταφορές των κρατών της Κοινότητας. Προβλέπει ότι όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά κατηγορίας A και B που έχουν ναυπηγηθεί πριν την 1/10/2004, πρέπει να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 2003/25/EK το αργότερα μέχρι 1/10/2010, ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία κατά την οποία θα φτάσουν την ηλικία των 30 ετών. Ανώτατο όριο θέτει την 1/10/2015.

- Στην διάρκεια του 2006 το YEN κατάργησε αρκετές από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες σχετικά με την δρομολόγηση των πλοίων, τον καθορισμό αυστηρού δικτύου δρομολογίων, την αποδοχή δηλώσεων δρομολογίων και κατά την διάρκεια του έτους εκτός των αρχικών χρονικών ορίων.

- Θέσπισε την δωρεάν ακτοπλοϊκή μεταφορά των κατοίκων και των προστατευμένων μελών των οικογενειών τους σε νησιά με πληθυσμό κάτω των 1000 μόνιμων κατοίκων.
- Θέσπισε την δωδεκαετή ανάθεση εκμετάλλευσης μη βιώσιμων γραμμών από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, δίνοντας τους έτσι την δυνατότητα να προγραμματίσουν καλύτερα τις επενδύσεις τους.

10,6 Συμπεράσματα

Με βάση τα προαναφερθέντα, παρατηρούμε ότι τα τελευταία χρόνια έγιναν σημαντικές προσπάθειες για την βελτίωση της κατάστασης στον ακτοπλοϊκό τομέα. Βασικό ρόλο έπαιξε η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις οδηγίες της για την δημιουργία από πλευράς της ελληνικής νομοθεσίας, των απαραίτητων συνθηκών ανάπτυξης υγιούς ανταγωνισμού, και με το σκεπτικό ότι οι κανόνες της αγοράς θα ωθήσουν την βελτίωση των παρερχομένων υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών προς όφελος του επιβάτη. Το επιθυμητό αποτέλεσμα θα ήταν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές εκτός από ασφάλεια να διέπονται και από μεγαλύτερη ποιότητα.

Στο παραπάνω πλαίσιο η ελληνική κυβέρνηση έκανε ένα πρώτο βήμα με τον νόμο 2932, ο οποίος είχε θετικά σημεία όπως περιγράφηκαν παραπάνω, αλλά διατήρησε την κρατική παρέμβαση εκμεταλλευόμενος εν μέρει τα περιθώρια που έδινε η κοινοτική οδηγία. Το τελευταίο δείχνει ότι η βασική φιλοσοφία δεν άλλαξε όσο χρειαζόταν.

Η παρέμβαση του κράτους είναι απαραίτητη σε έναν βαθμό διότι οφείλει να εξασφαλίσει:

- α) Την περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου και ιδιαίτερα ορισμένων άγονων και απομακρυσμένων περιοχών.
- β) Την άσκηση κοινωνικής πολιτικής με στόχο τη διατήρηση της απασχόλησης που συνδέεται με την ακτοπλοΐα.
- γ) Τη βελτίωση της επικοινωνίας με τον πληθυσμό των νησιών ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες και τις άγονες γραμμές με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου.

Για να επιτευχθούν όμως τα παραπάνω στην σημερινή εποχή της ανοιχτής αγοράς και του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού δεν είναι απαραίτητος ο αυστηρός καθορισμός των όρων που θα διέπουν την ακτοπλοϊκή αγορά, όσο η διαφύλαξη των προϋποθέσεων εκείνων που θα οδηγήσουν την ακτοπλοϊκή αγορά στο επιθυμητό επίπεδο.

Ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου δικτύου θαλάσσιων μεταφορών στον Ελλαδικό χώρο είναι εξαιρετικά δύσκολος εξαιτίας της γεωγραφικής ιδιαιτερότητας που παρουσιάζει. Τα ελληνικά νησιά είναι σκορπισμένα σε όλα τα μήκη και πλάτη του Αιγαίου πελάγους. Η συγκέντρωση του πληθυσμού στα μεγάλα αστικά κέντρα επιβάλλει εκτός από την μεταξύ των νήσων διασύνδεση, απαραίτητη για την τουριστική ανάπτυξη, και την σύνδεση τους με τις μεγάλες πόλεις προκειμένου να εξασφαλιστεί και η διακίνηση των αγαθών εκτός των επιβατών.

Οι άγονες γραμμές για τις οποίες είναι φυσιολογικό να μην ενδιαφέρονται οι ακτοπλοΐοι λόγω πολύ χαμηλού κέρδους, πρέπει να επιδοτούνται από τον κρατικό προϋπολογισμό κι όχι μέσω των επιβατών των βιώσιμων γραμμών, δημιουργώντας έτσι την λαθεμένη εικόνα σχετικά με το κόστος των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Η μέχρι πρόσφατα ισχύουσα διάταξη περί του ορίου ηλικίας θα αποδεκάτιζε τον στόλο, με αποτέλεσμα τα μεγαλύτερα σε ηλικία σκάφη που εξυπηρετούν συνήθως τις άγονες γραμμές να αποσύρονταν. Τα κίνητρα που δίνει μέχρι σήμερα το κράτος σίγουρα δεν προσελκύουν τους ακτοπλόους για επενδύσεις σε αυτές τις γραμμές, πόσο περισσότερο για νέες επενδύσεις. Συνεπώς είναι προτιμότερο να γίνεται η διασύνδεση αυτών των νησιών με παλαιότερα πλοία, τα οποία όμως θα πληρούν τις προϋποθέσεις ασφαλείας και αξιοπλοΐας, κι αν υπάρχει χαμηλότερη ποιότητα, παρά να μην γίνεται καθόλου. Θα πρέπει βέβαια να εξεταστεί εκτενέστερα για τις γραμμές αυτές και η χρήση υδροπλάνων ή πλοίων τύπου WIG (φαινόμενου επίδρασης επιφανείας) τα οποία δεν απαιτούν επιπρόσθετες λιμενικές υποδομές και έχουν μικρότερο λειτουργικό κόστος σε σχέση με τα συμβατικά.

Με τον νόμο 2932 κι ιδιαίτερα με τις τροποποιήσεις των δύο τελευταίων χρόνων έγιναν βήματα προς τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής ακτοπλοΐας. Παρόλα αυτά παραμένουν αρκετά θέματα προς επίλυση τα επόμενα χρόνια. Τα βασικότερα εξ αυτών είναι :

- Η μείωση της παρέμβασης του κράτους. Στην σύγχρονη εποχή, ο υγιής ανταγωνισμός δύναται να λύσει αποτελεσματικότερα τέτοιου είδους προβλήματα. Ο ρόλος του κράτους είναι να εξασφαλίσει όλες εκείνες τις συνθήκες που εξασφαλίζουν την σωστή λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού.
- Η προσπάθεια προστασίας του κράτους στους Έλληνες ναυτικούς λειτουργεί μονοπωλιακά, παρά προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και της προσέλκυσης ξένων επιχειρηματιών. Παραμένει το πρόβλημα της ελληνομάθειας για τα πληρώματα των ξένων ακτοπλοϊκών εταιριών.
- Η κατάργηση των επιβαρύνσεων στα ναύλα που δημιουργούν την εικόνα υπερβολικής οικονομικής επιβάρυνσης τόσο στο εσωτερικό όσο και εκτός Ελλάδος.(επίναυλος 3% για μη βιώσιμες γραμμές, εισφορές NAT, λεμβούχων κλπ.) Ο ελεύθερος ανταγωνισμός θα καθορίσει τα ναύλα συναρτήσει των παρεχόμενων υπηρεσιών στους επιβάτες όπως ταχύτητα, ακρίβεια στα δρομολόγια κλπ.
- Ο καθορισμός του χρόνου λειτουργίας των πλοίων στις γραμμές, που δεν δίνει την δυνατότητα περιορισμού των δρομολογίων κατά τις εποχές που υπάρχει μειωμένη ζήτηση, καθιστώντας ασύμφορη την λειτουργία των πλοίων κατά την περίοδο αυτή. Η ζήτηση για μεταφορές στην ακτοπλοΐα όπως φάνηκε από τα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης είναι εποχιακή, με αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου να υπάρχει αυξημένη ζήτηση, που συχνά δεν καλύπτεται από την υπάρχουσα προσφορά πλοίων και δρομολογίων ενώ τους χειμερινούς μήνες ο τομέας υποαπασχολείται, με σημαντικά χαμηλό μεταφορικό έργο
- Η διάθεση μεγαλύτερων κονδυλίων του κρατικού προϋπολογισμού για την χρηματοδότηση των άγονων γραμμών.
- Η τιμολόγηση των λιμένων και γενικά το θέμα των λιμενικών υποδομών προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχομένων προς τους επιβάτες υπηρεσιών.

- Η γήρανση του στόλου. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε αυτόν τον τομέα διαφαίνεται πρόοδος από πλευράς εταιριών τα τελευταία χρόνια.
- Η θέσπιση καθεστώτος όπου θα ωθήσει τις υπάρχουσες ελληνικές εταιρίες σε μεγαλύτερες επενδύσεις στον χώρο της ακτοπλοΐας (όπως πχ η είσοδος τους στο χρηματιστήριο), και παράλληλα θα προσελκύσει ξένους επιχειρηματίες στην ελληνική ακτοπλοΐα. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα τελευταία χρόνια ελάχιστα πλοία (πχ Speed runner 1) με ξένη σημαία δραστηριοποιήθηκαν ή δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο.
- Τέλος η υιοθέτηση ενός διαφορετικού δικτύου, όπως το ακτινωτό που έχει προταθεί κατά καιρούς, ενδεχομένως να αποτελεί μια καλύτερη μορφή ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης για τον μεγάλο αριθμό νησιωτικών περιοχών που έχει η Ελλάδα.

Βιβλιογραφία - Πηγές

Κατά την διάρκεια εκπόνησης της μελέτης χρησιμοποιήθηκε πλήθος πηγών ενημέρωσης, βελτίωση της γνώσης και της πληροφόρησης. Παρακάτω παρατίθενται οι βασικότερες εξ αυτών,

Βιβλιογραφία

- «Ελληνική ακτοπλοΐα : Κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες» Ανάδοχος ΕΜΠ. Επιστημονικός υπεύθυνος Χ.Ν.Ψαραύτης. Αθήνα Δεκέμβριος 1993.
- «Ελληνική ακτοπλοΐα και Cabotage» Ίδρυμα Ευγενίδου. Χ.Ν.Ψαραύτης Μάρτιος 2007.
- Πακέτο σημειώσεων Ι, ΙΙ μαθήματος «Οικονομικής Θαλασσίων μεταφορών ΙΙ». Χ.Ν.Ψαραύτης, Απρίλιος 2001.
- Πακέτο σημειώσεων μαθήματος «Οικονομικής Θαλασσίων μεταφορών Ι». Χ.Ν.Ψαραύτης, Αθήνα 2005.
- « Σημειώσεις λογιστικής και τεχνικής ανάλυσης» Ο.Σχινάς, Δ.Λυρίδης. Αθήνα 2002.
- «Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων» Α.Γουλιέλμος, Ε.Σαμπράκος. Αθήνα 2002.
- « Ανάλυση χρονολογικών σειρών» Π.Θ.Τζωρτζόπουλου, Εκδόσεις Σμπίλιας, Αθήνα 1989.
- «Βασικές αρχές της χρηματοοικονομικής διαχείρισης και πολιτικής» J Fred Weston, Eugene F Brigham. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1986.
- «Χρηματοοικονομική διοίκηση και χρηματιστηριακές αγορές» Γ.Α.Καραθανάση, εκδόσεις Μπένου, Αθήνα 2002.
- «Χρηματοοικονομική αξιολόγηση επενδυτικών σχεδίων» Δ.Καλιαμπάκος, Δ Δαμίγος ΕΜΠ, Αθήνα 2004.
- «Παίγνιο επιχειρήσεων και επιχειρηματικά σχέδια» Κ.Κηρυτόπουλος
- «Αξιολόγηση επενδύσεων» Ν.Σακκάς, ΛΕΙ Κρήτης, 2002
- «Long term developments in shipbuilding» Clarkson research services Sept.2006
- Μελέτη Σ.Ε.Θ.Α.Μ : Περιγραφή και ανάλυση λιμενικής υποδομής.

- Διπλωματική εργασία «Ακτοπλοϊκό σύστημα κίνησης Ελλάδας-Επτανήσων-Ιταλίας» Α.Ψαρρός, Αθήνα 1997.
- «Βασικές έννοιες στην μελέτη μεταφορικών συστημάτων» Π.Ζαχαριουδάκης.
- Εργασία με θέμα «Μελέτη σκοπιμότητας» στο μάθημα «Οικονομική Θαλασσίων μεταφορών ΙΙ» Σ.Γαβράς, Α.Μυλωνάς, Π.Μήτρου, Αθήνα 2003.
- Μελέτη ΧΤΡC για λογαριασμό της ALPHA BANK «Ελληνική ακτοπλοΐα 2006: ώρα τομών σε ξεκάθαρη βάση», Νοέμβριος 2006.
- «Ανασκόπηση 2002-προοπτικές 2003» άρθρο στα «Ναυτικά χρονικά» Χ.Ν.Ψαραύτης, Ιανουάριος 2003.
- «Ακτοπλοΐα: Μερικά πεζά προβλήματα» άρθρο στα «Ναυτικά χρονικά» Χ.Ν.Ψαραύτης, Ιανουάριος 2003.
- «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας ώρα μηδέν» άρθρο στα «Ναυτικά χρονικά» Χ.Ν.Ψαραύτης, Νοέμβριος 2002.
- «Το 2004 στην άκρη του τούνελ (I,II)» άρθρο στον «Οικονομικό ταχυδρόμο» Χ.Ν.Ψαραύτης, Νοέμβριος 1994.
- Πλήθος αρθογραφίας από ναυτιλιακά έντυπα.

Πηγές

- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος.
- Hellenic Lloyds (Class Direct Live)
- ABS

Διαδικτυακές πηγές

- <http://www.naftemporiki.gr/>
- <http://www.portheraclion.gr/>
- <http://www.olth.gr/>
- <http://www.efoplistis.gr/>
- <http://www.anek.gr>
- <http://www.bluestarferries.gr>
- <http://www.minoan.gr>
- <http://www.hsw.gr>
- <http://www.nel.gr>
- <http://www.anen.gr>
- <http://www.lane.gr>
- <http://www.gaferries.gr/>
- <http://www.yen.gr>

- <http://express.gr/>
- [http:// www.manbw.com](http://www.manbw.com)
- [http:// www.wartsila.com](http://www.wartsila.com)
- <http://www.imerisia.gr/>
- <http://www.kerdos.gr/>
- <http://www.naftikachronika.gr/>
- <http://www.elafonissos.gr/el/timetables.php>
- <http://www.shipfriends.gr/>
- <http://forum.nautilia.gr/>
- <http://ellinikiaktoploia.blogspot.com/>
- <http://transoil-holdings.com/>
- <http://e-ships.net/ships.htm>
- <http://www.statistics.gr/>
- <http://e-ships.net/dist.htm>
- <http://www.ferry-site.dk>
- <http://www.mediashipping.gr>
- <http://www.ferries.gr/>
- <http://www.portnews.gr>
- <http://www.marineews.gr>
- http://www.bunkerworld.com/technical/tech_grades.htm
- <http://shipping.sh.funpic.de>
- <http://www.distances.com/>
- <http://www.gtp.gr/>
- http://dstef.club.fr/dstef/Compagnies_ferries/compagnies_ferrieseng.htm
- <http://www.crete.tournet.gr/MainHarbour.jsp>