

## Ευχαριστίες

Με την παρούσα διπλωματική εργασία ολοκληρώνεται ουσιαστικά ο κύκλος σπουδών μου στη Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Δημήτρη Λυρίδη για την δυνατότητα που μου πρόσφερε να ασχοληθώ με ένα θέμα που αποτελούσε αντικείμενο προσωπικού ενδιαφέροντος, καθώς και για τις συνολικότερες συμβουλές και καθοδήγηση που μου πρόσφερε σε όλη την πορεία εκπόνησης της διπλωματικής. Επίσης θέλω να τον ευχαριστήσω για τις γνώσεις που με βοήθησε να αποκομίσω και τις δεξιότητες που με καθοδήγησε ώστε να αναπτύξω, οι οποίες διευρύνουν σημαντικά το πεδίο και την εμπειρία μου σε αντιμετώπιση παρόμοιων προβλημάτων.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον κ. Ευάγγελο Πένγλη, Διευθυντή Ενέργειας Μεταφορών και Υποδομών της εταιρείας συμβούλων Kantor Management Consultants ΑΕ, για την άδεια του να αξιοποιήσω παρεμφερή μελέτη εκπονημένη για το Υπουργείο Ανάπτυξης σαν μια βάση για την Διπλωματική μου εργασία.

Επιπροσθέτως, θα ήθελα να ευχαριστήσω το πλήθος των ανθρώπων σε ΕΛΣΤΑΤ, Λιμεναρχεία, Ακτοπλοϊκές Εταιρείες που ενόχλησα κατά την εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας, καθώς άλλοι περισσότερο άλλοι λιγότερο προσέφεραν πολύτιμα στοιχεία για την διεκπαιρέωσή της.

Τέλος θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τους φίλους μου για την δύναμη ,την αντοχή και τα κίνητρα που μου έδωσαν κατά την διάρκεια των σπουδών μου.

## Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική πραγματεύεται το ζήτημα του Μεταφορικού Ισοδύναμου, μιας αρχής σύμφωνα με την οποία τα κόμιστρα των ακτοπλοϊκών μετακινήσεων πρέπει να εναρμονίζονται με το κόστος που καλείται να καταβάλει ένας επιβάτης για την κάλυψη της αντίστοιχης απόστασης στην στεριά.

Στόχος είναι ο υπολογισμός της τιμής του Μεταφορικού Ισοδύναμου για την ελληνική ακτοπλοΐα, και η διερεύνηση της πιθανότητας εφαρμογής του σε μία τυπική γραμμή του ακτοπλοϊκού δικτύου του Αιγαίου.

Αρχικά ορίστηκαν βασικές έννοιες όπως το ίδιο το Μεταφορικό Ισοδύναμο, το νησιωτικό περιβάλλον κτλ. Στη συνέχεια αποτιμήθηκαν τα βασικά συμπεράσματα από χώρες στις οποίες έχει γίνει ήδη μια προσπάθεια για ενσωμάτωση της αρχής στο τιμολογιακό σύστημα των θαλάσσιων συγκοινωνιών τους.

Εξετάστηκε το Ευρωπαϊκό και Εθνικό νομικό πλαίσιο που αφορά στην ακτοπλοΐα με γνώμονα ποιες διατάξεις έχουν έμμεση ή άμεση σχέση με τις προσπάθειες εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου από Κράτος-Μέλος.

Στη συνέχεια υπολογίσθηκαν οι σημερινές τιμές ναύλου ανά χιλιόμετρο στις συνδέσεις των νησιών του Αιγαίου, έγινε η επιλογή γραμμής προσέγγισης και εξετάστηκαν αναλυτικά στοιχεία για αυτήν.

Τέλος, επιχειρήθηκε μια ορθολογική προσέγγιση της τιμής του Μεταφορικού Ισοδύναμου στην ελληνική ακτοπλοΐα, και προσεγγίστηκε το κόστος εφαρμογής του καθώς και οι δυνατότητες επιβολής του στην γραμμή που αποτέλεσε το κέντρο της μελέτης.

## Abstract

This thesis addresses the issue of Road Tariff Equivalent, a principle according to which ferry rates should be in line with the cost paid by a passenger to cover the equivalent distance on land.

The aim is to calculate the price of Road Tariff Equivalent to Greek shipping, and the investigation of potential application in a typical line of the Aegean ferry network.

First we defined basic concepts such as transport itself Equivalent, insular environment etc. Then we evaluated the key findings from countries where there has already been an attempt to incorporate the principle in the pricing system of their maritime transportations.

We examined the European and national legal framework, which provisions have direct or indirect relationship with the efforts to implement the Road Tariff Equivalent by a member state.

Then we calculated the present value of fare per mile for the connections to the Aegean islands, and a typical route was chosen for the approach, and all of the relevant data was analysed .

Lastly, an efficient approximation of the value of Road Tariff Equivalent in Greek shipping was attempted, and we approached the costs of implementation and the enforcement capacity for the route was the center of the study.

## Περιεχόμενα

<b>1. Νησιωτικό περιβάλλον, Ιδιαιτερότητες, Προβλήματα.</b>	<b>7</b>
1.1 Ιστορική σημασία των νησιών για την Ελλάδα.	7
1.2 Νησιωτικό περιβάλλον	9
1.3 Πληθυσμός	12
1.4 Ο ρόλος της ακτοπλοΐας- Σύντομη ιστορική αναδρομή	14
<b>2. Το Μεταφορικό Ισοδύναμο</b>	<b>19</b>
2.1 Εφαρμογή του MI σε άλλες χώρες	22
2.1.1 Η περίπτωση της Νορβηγίας	22
2.1.2 Η περίπτωση της Κορσικής	26
2.1.3 Η περίπτωση της Σκωτίας	31
2.1.4 Η περίπτωση της Σουηδίας.	40
2.1.5 Η πρώτη απόπειρα εφαρμογής του MI στην Ελλάδα	43
2.2 Βασικά συμπεράσματα από την διεθνή εμπειρία εφαρμογής του MI	45
2.2.1 Η περίπτωση της Νορβηγίας	45
2.2.2 Η περίπτωση της Κορσικής	46
2.2.3 Η περίπτωση της Σκωτίας	47
2.3 Οι θέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Μεταφορικό Ισοδύναμο	51
2.4 Η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου στις θαλάσσιες συνδέσεις του Αιγαίου.	54
2.4.1 Μεταφορικό Ισοδύναμο και η αρχή της ίσης μεταχείρισης	54
2.4.2 Χρηματοδότηση εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου	57
2.5 Εθνικό και Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο αναφορικά με τις ακτοπλοϊκές μεταφορές	58
2.5.1 Καμποτάζ	59
2.5.2 Υπηρεσίες Δημοσίου Συμφέροντος	62

2.5.3 Εγχώρια Νομοθεσία	62
2.5.4 Διαδικασία Τακτικής Δρομολόγησης.	65
2.5.5 Ανακύρρηση Σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας	66
2.5.6 Ναύλοι και Κρατικές Ρυθμίσεις.	67
<b>3 Σημερινές τιμές Ναύλου/Χιλιόμετρο στην Ελληνική Ακτοπλοΐα</b>	<b>68</b>
3.1.1 Γραμμές Κρήτης	69
3.1.2 Γραμμές Δωδεκανήσου	72
3.1.3 Γραμμές Αργοσαρωνικού	76
3.1.4 Γραμμές Κυκλάδων.	78
3.1.5 Σύγκριση με Αδριατική.	83
3.2 Επιλογή Γραμμής	86
<b>4. Γενικά Στοιχεία για την γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ιος- Θήρα</b>	<b>88</b>
4.1 Επιβατική Κίνηση	89
4.2 Κίνηση Οχημάτων	95
4.3 Εναλλακτική πρόσβαση στα νησιά της γραμμής.	100
<b>5. Προσέγγιση της τιμής του MI στην Ελλάδα</b>	<b>103</b>
5.1.1 Κόμιστρα Επιβατών Χερσαίων Μέσων Μεταφοράς	103
5.1.2 Κόστος μετακίνησης οχημάτων Ιδιωτικής Χρήσης	107
5.2 Κατάστρωση των σεναρίων.	109
5.2.1 Σενάριο Α	111
5.2.2 Σενάριο Β	116
5.2.3 Σενάριο Γ	119
5.3 Διαμόρφωση Ναύλων ανάλογα με το Σενάριο	121
5.4 Τελική Επιλογή Σεναρίου	123
<b>6. Κόστος Εφαρμογής Μεταφορικού Ισοδύναμου</b>	<b>126</b>
6.1 Εξέταση διαφορετικών σεναρίων και επιλογή.	126
6.1.1 Συνολικά Έσοδα των Συμβατικών ΕΓ-ΟΓ της Γραμμής	131

6.1.2 Τα Συμβατικά ΕΓ/ΟΓ Πλοία της Γραμμής Π-Π-Ν-Ι-Θ	133
6.1.3 Κόστη Λειτουργίας Πλοίων.	136
6.2 Υπολογισμός Κόστους Εφαρμογής ΜΙ	140
6.2.1 Σενάριο Α	140
6.2.2 Σενάριο Β	141
6.3 Συμπεράσματα	144
<b>Βιβλιογραφία</b>	<b>147</b>

## Εισαγωγή – Ευαισθητοποίηση

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί στη διερεύνηση της πιθανότητας εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, με έμφαση στον προσδιορισμό του προτεινόμενου ναύλου όπως αυτός θα διαμορφώνεται με βάση το κόστος ανά επιβάτη και ανά όχημα στις χερσαίες (οδικές/σιδηροδρομικές) μετακινήσεις.

Η ευαισθητοποίηση του εκπονόντως προέκυψε από το ενδιαφέρον του για τον χώρο της ακτοπλοΐας, και λόγω της συχνής του τριβής με τα προβλήματα αυτής εξ' αιτίας της νησιωτικής του καταγωγής. Σημαντικό παράγοντα αποτέλεσε και η οικονομική κρίση που μαστιζει τη χώρα, καθώς τα εισητήρια διατηρούνται σε δυσθεώρητα ύψη σε σχέση, αφ' ενός με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και της σημαντικότητας των θαλασσίων μετακινήσεων ειδικά για τον νησιωτικό πληθυσμό, και αφ' ετέρου, σε σύγκριση με τις τιμές των ναύλων για αντίστοιχες αποστάσεις τόσο σε διεθνείς γραμμές, όσο και σε ακτοπλοϊκές γραμμές του εξωτερικού.

## 1 Νησιωτικό περιβάλλον, Ιδιαιτερότητες, Προβλήματα.

### 1.1 Ιστορική σημασία των νησιών για την Ελλάδα.

Η Ελλάδα ως γνωστόν διαθέτει δυσανάλογα μεγάλη ακτογραμμή αναλογικά με την έκταση της, και αυτό οφείλεται όχι μόνο στην ιδιαίτερη μορφολογία των ακτών του ηπειρωτικού κορμού της, αλλά και στα χιλιάδες νησιά, κατοικημένα και ακατοίκητα, και τις βραχονησίδες.





πλεονεκτήματα στον έλεγχο των θαλασσιών οδών της Ανατολικής και της Κεντρικής Μεσογείου. Η σημαντική τους θέση τα κατέστησε μήλον της Έριδος για τις ισχυρές δυνάμεις της εκάστοτε εποχής, δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι άλλαξαν περισσότερους κατακτητές από οποιοδήποτε άλλο μέρος της Ελλάδας. Πολλά νησιά απέκτησαν ξεχωριστή οικονομική σημασία, είτε λόγω των προϊόντων τους (πχ μαστίχα Χίου) είτε λόγω του ότι οι κάτοικοι τους από νωρίς στράφηκαν στο εμπόριο και στη ναυτιλία δημιουργώντας ισχυρές παραδόσεις στον εφοπλισμό (Άνδρος, Σπέτσες, Ύδρα, Χίος, Οινούσες, Κάσος κ)

Είναι λοιπόν προφανές ότι τα νησιά της Ελλάδος αποτελούν σημαντικότερο στοιχείο τόσο λόγω της πολιτικής και πολιτιστικής, όσο και της γεωστρατηγικής και οικονομικής τους αξίας.

Η ύπαρξη τόσων κατοικημένων νησιών προσδίδει στην Ελλάδα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα, με κυριότερο τον τουρισμό, μια από τις αποκαλούμενες “βαριές βιομηχανίες” της χώρας, όσο και για την πιθανότητα ανακύρξης της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης, ένα ζήτημα που καθίσταται ιδιαίτερα επίκαιρο καθώς φαίνεται να αναμένονται σημαντικές εξελίξεις στην έρευνα για εξεύρεση και εξόρυξη υδρογονανθράκων από τις Ελληνικές θάλασσες.

Όμως η διατήρηση των νησιωτικών πληθυσμών σε μια εποχή όπου η κινητικότητα είναι κανόνας, και που ο τουρισμός, κύρια πηγή εσόδων πια για τα νησιά διάγει περίοδο εξαιρετικής αβεβαιότητας λόγω τόσο της εγχώριας, όσο και της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αλλά και λόγω της ανάδειξης νέων ανταγωνιστών στην περιοχή (Αλβανία, Τουρκία, Κύπρος), συναπάγεται την ανάγκη για μια πολύ προσεκτική στρατηγική αναφορικά με τα ζητήματα που αφορούν τα νησιά. Βασικότερο όλων όπως είναι προφανές, αποτελεί η σύνδεση μεταξύ τους, αλλά κυρίως με τον ηπειρωτικό κορμό τόσο για τη μεταφορά επιβατών όσο και φορτίων, το ρόλο δηλαδή που επιτελεί η ακτοπλοΐα.

## 1.2 Νησιωτικό περιβάλλον

Το νησιωτικό περιβάλλον έχει εγγενή χαρακτηριστικά που επηρεάζουν την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία των κατοίκων του. Θέματα μεγέθους, εξάρτησης από την

ενδοχώρα, και η απόσταση από αυτήν συνεπάγεται διαφορετικές συνέπειες, όπως επίσης τυχών ιστορικές ιδιομορφίες ή τα κατά καιρούς οικονομικά συστήματα, αλλά σε γενικές γραμμές είναι αποδεκτό ότι υπάρχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν το είδος της οικονομικής ανάπτυξης μιας τέτοιας περιοχής. Το νησιωτικό σύστημα έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά<sup>1</sup> «Ένα δεδομένο που θεωρείται γενικά αληθές είναι ότι τα νησιά είναι μικρότερα από ότι οι ηπειρωτικές περιοχές. Αν και αυτό φαίνεται να δηλώνει το προφανές, ωστόσο, οδηγεί σε ένα πολύ απλό πρώτο επίπεδο συλλογισμού. Λόγω του ενδημισμού στα νησιά, μικρό μέγεθος συνεπάγεται σπανιότητα. Ενώ αυτή η σπανιότητα εκδηλώνεται με διάφορους τρόπους, αυτό μετριέται κυρίως με την έλλειψη και η ανεπάρκεια των πόρων (πρώτες ύλες, υποδομές, ανθρώπινο δυναμικό, κλπ.). Προκειμένου να διαχειριστούν τη σπανιότητα αυτών των πόρων, οι νησιωτικές οικονομίες έχουν υιοθετήσει ένα συγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης. Αυτό βασίζεται στην ανάγκη πρόσβασης σε ένα σημαντικό δίκτυο ανταλλαγής με το εξωτερικό τους περιβάλλον. Από την αποικιοκρατία μέχρι τα εμπορικά ελλείμματα του σήμερα, το φαινόμενο αυτό είναι ένας σταθερός παράγοντας της οικονομικής ιστορίας όλων των νησιωτικών οικονομιών. Η σπανιότητα και η επιρροή του “εξωτερικού περιβάλλοντος” είναι παράγοντες που οδηγούν σε υψηλό βαθμό εξάρτησης, που οφείλεται σε μία εικονική μονής ροής εξαγωγική δραστηριότητα και ένα υψηλό επίπεδο εισαγωγών. Αυτή η εξάρτηση, η οποία οφείλεται στην αδυναμία της εγχώριας οικονομίας και τον κυρίαρχο ρόλο του εξωτερικού εμπορίου, επιδεινώνεται σημαντικά, εάν, επιπλέον, το νησί είναι απομακρυσμένο και βρίσκεται μακριά από τις αγορές».(Eurisles, 1998, regional disparities: statistical indicators linked to insularity and ultra-peripherality)

Η έκθεση «Περιφερειακοί δείκτες ανισότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση” εντοπίζει τρεις πηγές των ανισοτήτων που επηρεάζουν τη διαπεριφερειακή συνοχή στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- Οι διαφορές που συνδέονται με τις φυσικές συνθήκες και τα φυσικά χαρακτηριστικά των περιοχών
- Οι διαφορές που είναι ενδεικτικά μιας άνισης ανάπτυξης στις παραγωγικές δυνατότητες

- Οι διαφορές που αναδεικνύουν τις μεγάλες διαφορές στο εισόδημα και το βιοτικό επίπεδο από τη μια περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην άλλη.

Παρότι δεν αρνείται τη σημασία της δεύτερης και της τρίτης κατηγορίας, η πρώτη πηγή είναι με διαφορά προφανώς αυτό που είναι πρωταρχικής σημασίας για τα νησιά. Επιπλέον, ο συγκεκριμένος τύπος ανισότητας αναδύει το νησιωτικό χαρακτήρα ως ένα φαινόμενο το οποίο για τους περισσότερους σχετίζεται περισσότερο με κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα και το φαινόμενο της φυσικής ασυνέχειας. (Eurisles, (1998))

Παρ' όλα αυτά, νησιωτικές κοινότητες έχουν μια ιδιαίτερη κληρονομιά, και ένα τρόπο ζωής η αξία του οποίου είναι να αδύνατο να αποτιμηθεί. Η περιφερική θέση τους μπορεί να καθιστά δύσκολο να συμμετέχουν με ίσους όρους στην οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας, και που αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα εμπόδια για την εξασφάλιση της πλήρους συμμετοχής σε αυτήν, γεγονός που προκύπτει από τη θέση τους. (Malachy Walsh και Συνεργάτες, σε συνεργασία με Posford Haskoning, Raymond Burke Consulting, McCaig Watson και Seosamh Mac Donnacha).

Έχει παρατηρηθεί ότι, λόγω της γεωγραφικής τους απομόνωσης, της ανεπαρκούς μεταφορικής υποδομής και της μη τακτικής σύνδεσης, οι νησιωτικές κοινότητες έχουν μεγαλύτερη δυσκολία στο να ταξιδεύουν και πρέπει να καταβάλουν σχετικά υψηλότερο κόστος μεταφοράς απ' ό,τι για αντίστοιχες υπηρεσίες στην ξηρά, και αυτός θα είναι ο κύριος σκοπός της παρούσας εργασίας. Το επιθυμητό είναι βέβαια να εξασφαλίζεται ένα ελάχιστο κοινωνικά αποδεκτό επίπεδο μεταφορών για όλα τα νησιά, και ότι θα πρέπει να διασφαλίζεται η σύνδεση μεταξύ τους αλλά κυρίως με την ενδοχώρα για την εισαγωγή και διακίνηση βασικών και απαραίτητων προμηθειών, την συνέχιση της εμπορικής τους δραστηριότητας (εξαγωγές, τουρισμός κτλ), αλλά βεβαίως και ώστε να καθίσταται δυνατή η διαρκής πρόσβαση των κατοίκων τους στην ηπειρωτική χώρα για την κοινωνική τους ζωή, την απασχόληση και / ή εκπαιδευτικούς σκοπούς.

Κάπου εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι ορισμένα νησιά, κυρίως μικρά, και απομακρυσμένα από τον ηπειρωτικό κορμό, παρουσιάζουν τη λεγόμενη «διπλή νησιωτικότητα» καθώς εμφανίζουν μια σχέση εξάρτησης από κάποιο μεγάλο νησί στο οποίο βρίσκονται κοντά. Σε πολλές περιπτώσεις δεν έχουν άμεση τακτική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, τουλάχιστον όχι τακτική, και η πρόσβαση σε αυτά επιβατών,

οχημάτων φορτίων γίνεται μέσω ενός κοντινότερου νησιού που λειτουργεί ως «τοπικό κέντρο», από το οποίο εξαρτώνται πρακτικά πλήρως. (Προσπελασιμότητα στα Νησιά του Αιγαίου, Σπιλάνης Σπυριδωνίδης, Μισαηλίδης)

### 1.3 Πληθυσμός

Οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών αποτελούν περίπου το 15.3% του συνολικού πληθυσμού της χώρας (επίσημα στοιχεία Απογραφής 2011-ΕΛΣΤΑΤ). Από τα στοιχεία προκύπτει το ενδιαφέρον συμπέρασμα ότι οι αυξομειώσεις του πληθυσμού των νησιών ακολουθούν γενικά την τάση του γενικού πληθυσμού, με αυξημένο όμως μέτρο. Η ευαισθησία αυτή εξηγείται εν πολλοίς από την εξάρτηση της ευημερίας τους από την σχέση τους με την ηπειρωτική χώρα.

Στο κομμάτι που αφορά την παρούσα διπλωματική, θα μπορούσαμε να παρατηρήσουμε ότι οι πληθυσμιακή μεταβολή των νησιών ακολουθεί την διαδρομή της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, δηλ κατά την δεκαετία του 90 όπου η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών (σε σχέση πάντα με την εποχή και σε σύγκριση με ακτοπλοϊκές δομές του εξωτερικού για εκείνη την περίοδο) αλλά κυρίως η συχνότητα των δρομολογίων έδειξαν να κορυφώνονται εν αντιθέση με την πτωτική πορεία των επόμενων χρόνων. Το συμπέρασμα αυτό είναι βέβαια αρκετά αυθαίρετο. Πάντως, χωρίς να υπονοείται ότι η άνθιση της ακτοπλοΐας ήταν ο αποκλειστικός, ούτε καν κύριος λόγος γι' αυτήν την πληθυσμιακή αύξηση (και την κατοπινή μείωση), είναι γενικά αποδεκτό σύμφωνα με παρεμφερείς μελέτες του εξωτερικού (αύξηση πληθυσμού Visby τα τελευταία χρόνια, αναμενόμενη πληθυσμιακή αύξηση των νησιών της Σκωτίας μετά από την εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου) αλλά και γενικώς με βάση μελέτες που αφορούν το νησιωτικό περιβάλλον, ότι η ποιότητα και η συχνότητα των παρεχόμενων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχει άμεση και εμφανή επίδραση στον πληθυσμό των νησιωτικών περιοχών. Ένας προφανής λόγος είναι η διευκόλυνση της εμπορικής και γενικά οικονομικής δραστηριότητας, που «κρατάει» τους κατοίκους σε αυτές που σε διαφορετική περίπτωση θα επέλεγαν την εσωτερική μετανάστευση αφού μιλάμε για ένα περιβάλλον με γενικά χαμηλότερες ευκαιρίες ελιγμού στην αγορά εργασίας και γενικά εξεύρεσης εισοδήματος. Επιπλέον, με την βελτίωση σε ποιότητα και ποσότητα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υποβοηθάται σημαντικά και ο τουρισμός, μια εκ των κυριότερων (για τα περισσότερα νησιά της χώρας μας η σημαντικότερη) πηγή εισοδήματος και συνεπακόλουθα θέσεων εργασίας.

Η σχέση που φαίνεται να αποτυπώνεται μεταξύ ακτοπλοϊκής σύνδεσης και αυξομειώσεων στον πληθυσμό των νησιωτικών περιοχών, καθιστά απαραίτητη τη λήψη μέτρων για την συνεχή και βελτιωμένη σύνδεση των νησιών (και κυρίως των μη εμπορικών) με την ενδοχώρα, ώστε να μην προκύψουν προβλήματα εγκατάλειψης στο άμεσο μέλλον, ειδικά στη σημερινή εποχή που ο παράγοντας αυτός αναμένεται να αποτελέσει κριτήριο για την χάραξη της Ελληνικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ).

Αναλυτικά ο πληθυσμός των νησιωτικών περιοχών της χώρας σύμφωνα με τις επίσημες απογραφές της ΕΛΣΤΑΤ

<b>ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ</b>			
Επίσημα στοιχεία από τις απογραφές πληθυσμού της ΕΛΣΤΑΤ			
Χρονολογία απογραφής	1991	2001	2011
<b>1. Βόρειο Αιγαίο</b>	199,111	204,158	199,231
Νομός Λέσβου	105,071	108,294	103,698
Νομός Χίου	52,075	52,290	52,674
Νομός Σάμου	41,965	43,574	42,859
<b>2. Νότιο Αιγαίο</b>	257,481	301,745	308,975
Νομός Δωδεκανήσου	163,476	190,564	190,988
Νομός Κυκλάδων	94,005	111,181	117,987
<b>3. Ιόνιοι Νήσοι</b>	193,642	214,274	207,855
Νομός Κέρκυρας	107,548	113,479	104,371
Νομός Ζακύνθου	32,557	38,680	40,759
Νομός Κεφαλληνίας	32,426	39,579	39,032
Νομός Λευκάδος	21,111	22,536	23,693

<b>4. Παράκτια Νησιά</b>			
Νομός Πειραιά	52,593	66,867	74,651
Νομός Καβάλας (Θάσος)	13,527	13,758	13,077
Νομός Έβρου (Σαμοθράκη)	3,083	2,690	2,859
Νομός Μαγνησίας (Β. Σποράδες)	12,700	13,685	13,798
<b>5. Κρήτη</b>			
Νομός Χανίων	133,774	149,163	156,585
Νομός Ρεθύμνης	70,095	81,781	85,609
Νομός Ηρακλείου	264,486	294,312	305,490
Νομός Λασιθίου	70,949	75,903	75,381
<b>6. Εύβοια (περιλ. Σκύρος)</b>			
	208,408	217,278	210,815
Σύνολο	1.479.849	1.627.219	1,651,366
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.252.580	10.939.605	10,815,197

#### 1.4 Ο ρόλος της ακτοπλοΐας- Σύντομη ιστορική αναδρομή

Η ραχοκοκαλιά των θαλασσίων μεταφορών όσον αφορά την περίπτωση της Ελλάδας, δεν είναι άλλη από την Ακτοπλοΐα. Παραδοσιακά, το κύριο μεταφορικό έργο, από και προς τα νησιά μας εκτελείται από τον ακτοπλοϊκό στόλο, μια κατάσταση που διατηρείται ως και τις μέρες μας. Είναι αξιοπερίεργο ότι πλην ελαχίστων αγαθών (πχ καύσιμα, και για κάποια ανυδρα νησιά, νερό), ποτέ δεν αναπτυχθηκε ένα επαρκές αυτόνομο δίκτυο μεταφοράς αγαθών-οχημάτων, και προσπάθειες ένταξης στην εξίσωση οχημάτων Ro-Ro είχαν συνήθως βραχύβια επιτυχία μέχρι να εγκαταληφθούν, ακόμα και στις περιπτώσεις μεγάλων νησιών που θεωρητικά μπορούσαν να εξυπηρετηθούν αποτελεσματικά από την παράλληλη λειτουργία πλοίων αυτού του τύπου και κλασικών ακτοπλοϊκών. Το γεγονός αυτό έχει βέβαια την εξήγηση του, που δεν είναι άλλη από την 'αναγκαστική' παραμονή των δευτέρων στις γραμμές καθ'όλην

πρακτικά τη διάρκεια του έτους, με την χωρητικότητά τους να καλύπτει πλήρως το απαιτούμενο μεταφορικό έργο. Στην συγκεκριμένη στρέβλωση της 'ελληνικής περίπτωσης' θα αναφερθούμε διεξοδικότερα παρακάτω διότι τα επακόλουθα της είναι πολύ σημαντικότερα από όσο φαίνεται στον μη μυημένο.



Το Ναϊάς II και το Εξπρές Σαντορίνη, τυπικά ΕΓ-ΟΓ της δεκαετίας του 90

Η Ελληνική ακτοπλοΐα ακολούθησε την συνεχόμενη ανάπτυξη της χώρας κατά το δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Τόσο τα πλοία, όσο και οι παρεχόμενες υπηρεσίες παρουσίασαν αλματώδη βελτίωση, με αποτέλεσμα την δεκαετία του 80 τίποτα να μη θυμίζει τις εποχές που μικρά ποστάλια όργαναν το Αιγαίο, προσεγγίζοντας λιμάνια με ανύπαρκτες υποδομές όπου η απο-επιβίβαση γινόταν με λέμβους. Το αυξανόμενο μεταφορικό έργο κατέστησε αναγκαία, και το χρήμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα την περίοδο της αναπτυξης κατέστησε ευφικτή, την πλήρη αλλαγή της εικόνας της Ακτοπλοΐας, καθώς πια κυριαρχούσαν σύγχρονα ΕΓ-ΟΓ, είτε ναυπηγημένα στην Ελλάδα, είτε από ένα σημείο και μετά κυρίως αγορασμένα από χώρες της Βόρειας ως επί των πλείστων Ευρώπης. Η περίοδος των παχέων αγελάδων (και της σχετικής «ηρεμίας») κράτησε περίπου 20 χρόνια. Γύρω στα τέλη της δεκαετίας του 90 όμως, εν αναμονή των Ολυμπιακών Αγώνων (που είχαν δημιουργήσει προσδοκίες για τουριστική «εκρηξη») και της απελευθέρωσης της Ακτοπλοΐας με την επερχόμενη άρση του Καμποτάζ, οι μεγάλες, εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών εταιρείες άρχισαν να



παραγγέλνουν μαζικά νέα πλοία με σκοπό την ανανέωση των στόλων τους αλλά και την ενίσχυση της θέσης τους έναντι των ανταγωνιστών τους (οι επενδύσεις ξεπέρασαν τα τρία δις. €) 2 συμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε.Α.) .

Εν τω μεταξύ, οι παραδοσιακοί ακτοπλοίοι εφοπλιστές υπό την πίεση αυτών των κολοσσών άρχισαν σταδιακά να υποχωρούν, με τους περισσότερους να εξαφανίζονται μαζικά και οριστικά με την εξαγορά του συνόλου σχεδόν του στόλου του Αιγαίου (1999) απο τη θυγατρική των Μινωικών Γραμμών τότε, Minoan Flying Dolphins, η οποία με εξαίρεση ορισμένες γραμμές (Κρήτη, ΒΑ Αιγαίο) δημιούργησε μια κατάσταση που πρακτικά αντιστοιχούσε σε μονοπώλιο. Εν πάσει περιπτώσει, στην κούρσα της ακτοπλοΐας παρέμειναν μόνο οι μεγάλοι «παικτες» που μπορούσαν να αντλήσουν μεγάλα κεφάλαια απο το ΧΑΑ για να χρηματοδοτήσουν τα επενδυτικά τους πλάνα, τα οποία σύντομα αποδείχθησαν παρορμητικά και υπερφίαλα. Οι εταιρείες αυτές παρήγγελλαν πλοία συχνά χωρίς να έχουν κατασταλάξει σε ποιες γραμμές θα τα δρομολογήσουν (χαρακτηριστικά παραδείγματα η τριάδα των πλοίων που ναυπήγησε στα ναυπηγεία της SAMSUNG η Minoan, κάποια εκ των 6!!! Highspeed, το Αίολος Κεντέρης της ΝΕΛ, Αριάδνη και Νησος Ρόδος της Hellenic Seaways κ.α) με αποτέλεσμα πολλά από αυτά να περνούν όλο και αυξανόμενο χρόνο παροπλισμένα, να κυνηγούν εποχιακές ναυλώσεις, ακόμα και να δοκιμάζουν την τύχη τους σε γραμμές του εξωτερικού όπου δεν υπήρχε οργανωμένο δύκτιο πρακτόρων και πελατών (πχ η πειραματική λειτουργία της γραμμής Γένοβα-Τύνιδα απο το «περισσευούμενο» Προμηθέας των Μινωικών σε συνεργασία με την GNV του Aldo Grimaldi –γραμμή που παρεπιπτόντως καθιέρωσε ο δεύτερος όταν η Minoan Lines δοκίμαζε το ίδιο πλοίο σε άλλες πια γραμμές).





Ακόμα χειρότερα, φάνηκαν υπεραισιόδοξες στις προβλέψεις τους για συνέχιση της ανοδικής τάσης του μεταφερόμενου έργου, μια τάση που άρχισε να κάμπτεται πολύ σύντομα. Το χειρότερο όμως ήταν ότι επιδόθηκαν σε έναν άνευ προηγουμένου και στερούμενου κάθε λογικής μεταξύ τους ανταγωνισμό, αρνούμενες να συνεργαστούν (μέχρι προσφάτως που ήταν πλέον πολύ αργά) θέτοντας από μόνες τους τις βάσεις για την σημερινή εικόνα καταρρευσης που παρουσιάζουν. Η κούρσα των χωρητικότητων και των ταχυτήτων (καθώς ειδικά στην αγορά της Αδριατικής οι εταιρίες στράφηκαν σε τεράστια και υπερταχέα –και άρα δυσθεώρητων καταναλώσεων πλοία-) ακολουθήθηκε από τη μεγάλη πτώση των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χ.Α.Α., ιδίως μετά το ναυάγιο του «Εξπρές Σάμινα», που τους δημιούργησε πρόβλημα ρευστότητας και άρα οικονομική αδυναμία κυρίως για την εξυπηρέτηση των υπέρογκων δανειακών τους υποχρεώσεων, και κυρίως από τη μεγάλη αύξηση των τιμών του πετρελαίου λόγω των πολέμων σε πετρελαιοπαραγωγές χώρες, κάτι που ανέτρεψε την κατάσταση κερδοφορίας των εταιρειών και το πρόγραμμα επενδύσεών τους.



Το αποτέλεσμα σήμερα είναι οι κολοσσοί του πρόσφατου παρελθόντος να έχουν πωληθεί σε ξένα συμφέροντα (Minoan Lines στον όμιλο Grimaldi, Όμιλος Attica – Superfast και Blue Star- στην Αραβική Marfin Investments Group κτλ) να έχουν πουλήσει μέσα σε ελάχιστα χρόνια από την παραλαβή τους τα περισσότερα από τα νεότευκτα πλοία τους, να παλεύουν για την επιβίωση τους, και την ίδια ώρα τα περισσότερα νησιά να ατενίζουν για πρώτη φορά μετά από δεκαετίες την προοπτική να μείνουν οριστικά χωρίς πλοίο αν δεν υπάρχει κρατική επιχορήγηση. Εταιρίες που «κυνηγούν» τις επιδοτούμενες γραμμές (συνήθως με αμφιβόλου ποιότητας απαρχαιωμένα πλοία) μάλλον περιπλέκουν το τοπίο αντί να βοηθούν την κατάσταση. Στο πεδίο της Αδριατικής που κάποτε δεν διανοούταν να δοκιμάσει την τύχη της εταιρία μη ελληνικών συμφερόντων, κυριαρχούν πια Ιταλικοί όμιλοι, ενώ ακόμα και οι ελληνικές εταιρίες στρέφονται στην Ιταλική σημαία προκειμένου να επιβιώσουν αφού τους παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία καθώς και επιδότηση για την απασχόληση ιταλικών πληρωμάτων.

Η άρση του Καμποτάζ που τόσο φοβούνταν οι ελληνικές εταιρίες και από την οποία έσπευσαν να προφυλαχθούν εξυγχνονίζοντας τον στόλο τους, δεν επέφερε καμία αλλαγή τελικά αφού κανένας ξένος επενδυτής δεν ήθελε να επενδύσει σε μία αγορά υπερκορεσμένη και με ένα κράτος ρυθμιστή (ακόμα και ο νόμος της «απελευθέρωσης»

ν.2932/2001 περιελάμβανε περιοριστικές διατάξεις όπως κρατήσεις σε ναύλους, σύνθεση πληρώματος, ελληνομάθεια, 10μηνη υπηρεσία κ.α.) που παρεμβαίνει διαρκώς περιπλέκοντας τα δεδομένα της αγοράς και μη επιτρέποντας την αυτορύθμιση της –υποτίθεται προς όφελος των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών και γενικά των επιβατών- καταλήγει να διαλύει κάθε ελπίδα για αναστροφή του κλίματος.

## 2. Το Μεταφορικό Ισοδύναμο

Η αρχή του Μεταφορικού Ισοδύναμου είναι μια αυθαίρετη θεωρία, περισσότερο θα μπορούσαμε να πούμε, ένας «στόχος» που απαντά σε κοινωνικές ανάγκες για την επίλυση των προβλημάτων που όπως είδαμε παραπάνω ταλανίζουν τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών. Βασίστηκε στην λογική ότι οι κάτοικοι των νησιών βρίσκονται de facto σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους κατοίκους των ηπειρωτικών περιοχών καθώς όχι μόνο δεν έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται κατά βούληση αλλά εξαρτώνται από την πυκνότητα και την ποιότητα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης, αλλά καλούνται να πληρώσουν και αυξημένο κόμιστρο, για αυτές τις, προβληματικές συχνά, υπηρεσίες.

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο λοιπόν συνιστά την αρχή σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες των ακτοπλοϊκών μεταφορών από και προς τα νησιά καλούνται να πληρώσουν κόμιστρα ισόποσα με τα αντίστοιχα τα οποία χρεώνονται για τη χρήση άλλων μέσων μεταφοράς (οδικές/ σιδηροδρομικές μεταφορές) για τη μετακίνησή τους σε ανάλογες αποστάσεις. Συνεπώς το μεταφορικό ισοδύναμο στοχεύει στην κατά το δυνατόν εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτή των χερσαίων μεταφορών για την απολαβή ανάλογης προσφερόμενης υπηρεσίας ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται, σε ότι αφορά στη συχνότητα, στο κόστος, στο χρόνο μετακίνησης, στην απόσταση που θα διανύσει, καθώς και στην παρεχόμενη ποιότητα.

Η θεωρία περί του Μεταφορικού Ισοδυναμίου αναπτύχθηκε από τον Pedersen (1974) και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στο τιμολογιακό σύστημα της Νορβηγίας. Η λογική για την εφαρμογή του ήταν ότι οι πολίτες της χώρας, με την πληρωμή των φόρων προσφέρουν τη δυνατότητα στην Πολιτεία να κατασκευάζει και να συντηρεί τους

δρόμους και τις γέφυρες. Οι δρόμοι και οι γέφυρες συνδέουν περιοχές και πόλεις σε όλη την ενδοχώρα, εκτός των νησιωτικών περιοχών. Οι νησιώτες λοιπόν, οι οποίοι όπως όλοι οι πολίτες πληρώνουν φόρους, παρόλα αυτά δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτό το δίκτυο των δρόμων και λεωφόρων που έχουν κατασκευαστεί χωρίς πρώτα να μην πληρώσουν ένα σημαντικό επιπλέον τίμημα (ναύλο) για τη μεταφορά τους με το πλοίο. Τα επιβατηγά και τα οχηματαγωγά πλοία λειτουργούν ως δρόμοι μεταξύ των νησιωτικών περιοχών και της ενδοχώρας. Κατά τον τρόπο αυτό, το κόστος για τον επιβάτη/ ΙΧ όχημα/ εμπορικό όχημα μιας διαδρομής μέσω της ακτοπλοϊκής σύνδεσης θα πρέπει να συνδεθεί με το αντίστοιχο οδικό κόστος για την ίδια απόσταση στο χερσαίο δίκτυο.

Η αρχή του ΜΙ έχει βρει περιορισμένες εφαρμογές τόσο στην Ευρώπη όσο και διεθνώς. Τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν έχουν κάποιο ορισμένο και ομογενοποιημένο τρόπο με τον οποίο καθορίζονται τα ακτοπλοϊκά κόμιστρα, ενώ δεν έχει καταγραφεί κάποια συγκεκριμένη τάση για το πώς καθορίζονται οι ναύλοι ιστορικά. Κατά κανόνα η τιμολογιακή πολιτική, όπου δεν εμφανίζεται (κατ' επιλογήν ή επειδή δεν μπορεί να σταθεί) η ελεύθερη αγορά αντικατοπτρίζει γενικότερους κυβερνητικούς στόχους που έχουν σχέση με την διατήρηση-ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, του εμπορίου, την προώθηση του τουρισμού, ή ακόμα (χαρακτηριστική περίπτωση η πατρίδα μας) την διατήρηση της ευαίσθητης πληθυσμιακής πυκνότητας σε κατά κανόνα μικρότερα και πιο απομακρυσμένα από τον ηπειρωτικό κορμό νησιά.

Ο σημαντικότερος λόγος όμως για τον οποίο η αρχή του ΜΙ δεν έχει έναν συγκεκριμένο ορισμό, μορφή, και τρόπο εφαρμογής, είναι ότι η κάθε χώρα έχει συχνά εντελώς διαφορετικό πρόβλημα να επιλύσει. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της Νορβηγίας, κατά κανόνα έχουμε να κάνουμε με άμεσα συγκρίσιμες εναλλακτικές διαδρομές (ακτοπλοϊκή μεταφορά ανάμεσα στις όχθες των χιλιάδων φιορδ που χαρακτηρίζουν την ακτογραμμή τους ή οδική παράκαμψη τους, πορθμιακή σύνδεση με μικρά νησιά κοντά στην στεριά ή χρήση των άμεσα ανταγωνιστικών γεφυρών που συχνά υπάρχουν), ενώ στις περιπτώσεις της Σουηδίας και της Γαλλίας έχουμε ελάχιστα αλλά μεγάλα νησιά στα οποία κατοικούν σημαντικοί πληθυσμοί, τα οποία όμως όντας μακριά από την ενδοχώρα δεν παρουσιάζουν εναλλακτικές επιλογές προσέγγισης. Οι κάτοικοι αυτών των νησιών εξαρτώνται αποκλειστικά από την πυκνότητα και την ποιότητα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης, οπότε το κράτος οφείλει να παρεμβαίνει ώστε

τουλάχιστον να μην την πληρώνουν αναλογικά ακριβότερα από την οδική μετακίνηση των κατοίκων των ηπειρωτικών περιοχών, που σημειωτέον, έχουν το πλεονέκτημα ότι μπορούν να μετακινηθούν όποια στιγμή το θελήσουν.

Παρακάτω θα παρουσιαστούν οι περιπτώσεις όπου το ΜΙ εφαρμόζεται ή εφαρμόστηκε στο παρελθόν στον Ευρωπαϊκό χώρο. Σημειώνεται ότι λόγω της ιδιαιτερότητας του προβλήματος που αντιμετώπιζε η κάθε χώρα, οι εφαρμογές της αρχής διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους. Ακόμα, ελάχιστη προσπάθεια έχει γίνει στο παρελθόν το συγκεκριμένο ζήτημα να προσεγγιστεί επιστημονικά, ίσως ακριβώς και επειδή τα διάφορα πιθανά πεδία εφαρμογής παρουσιάζουν μηδαμινές ομοιότητες, δεν έχει νόημα ή δεν είναι εφικτή μία τέτοια προσέγγιση. Εξάλλου, η έμπρακτη συμμετοχή του Κράτους και της ΕΕ σε ορισμένες περιπτώσεις, αποτελούν αστάθμητο παράγοντα σε μια τέτοια πιθανή ιδεατή εξίσωση. Ένα Κράτος ανάλογα με το μέγεθος του προβλήματος μπορεί από το να ρυθμίζει απλά την αγορά, να επιδοτεί τα απολύτως απαραίτητα για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των συνδέσεων, μέχρι και να συμμετέχει σε μεγαλύτερο βαθμό αν ενδιαφέρεται έντονα να βοηθήσει τις προβληματικές περιοχές, καθιστώντας τες ελκυστικότερο προορισμό.



## 2.1 Εφαρμογή του ΜΙ σε άλλες χώρες

### 2.1.1 Η περίπτωση της Νορβηγίας



Χάρτης της Νορβηγίας όπου είναι εμφανής ο μεγάλος αριθμός κατοικημένων φιορδ

Η Νορβηγία έχει πληθυσμό περίπου 4.920.000 κατοίκους και καλύπτει συνολική επιφάνεια 385,252 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Η ακτογραμμή της είναι περίπου 91,000 χλμ. ενώ διαθέτει χιλιάδες νησιά και εκατοντάδες χαρακτηριστικούς κόλπους τα γνωστά fjord. Το νορβηγικό τοπίο είναι σε γενικές γραμμές ορεινό. ενώ το βασικό χαρακτηριστικό της εκτεταμένης ακτογραμμής (με μήκος 21.925 χιλιόμετρα) είναι τα fjord και τα πολλά μικρά ή μεγαλύτερα νησιά. Τα fjord είναι κόλποι με απότομες ακτές, που εισέρχονται στη στεριά σε βάθος, συνήθως, μερικών δεκάδων χιλιομέτρων. Οι διαμορφώσεις αυτές είναι προϊόν διάβρωσης του εδάφους από παγετώνες προηγούμενων Γεωλογικών περιόδων. Το μεγαλύτερο μέρος των ακτοπλοϊκών συνδέσεων τοποθετείται στις ακτές ανάμεσα στις πόλεις Stavanger και Trondheim. Το 80% του πληθυσμού της χώρας ζει σε απόσταση μικρότερη των 10 χλμ. από τις ακτές, οπότε όπως είναι προφανές, η ανάγκη για αποτελεσματικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων είναι πρωταρχικής σημασίας.

Λόγω της ιδιομορφίας του εδάφους και της ακτογραμμής της χώρας, το οδικό δίκτυο αποτελείται από πλήθος γεφυρών, χερσαίων και υποθαλάσσιων σιράγγων και ακτοπλοϊκών συνδέσεων, κυρίως πορθμειακού τύπου. Συνολικά το δίκτυο και όλες οι συνδέσεις του, συμπεριλαμβανομένων των ακτοπλοϊκών, υπόκεινται στη δικαιοδοσία της υπηρεσίας Διαχείρισης Δημοσίων Οδών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το 2006 μεταφέρθηκαν από τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας 39 εκατ. επιβάτες και 18 εκατ. οχήματα. Το εθνικό σύστημα ακτοπλοϊκών συνδέσεων αποτελείται από 124 διαδρομές οι οποίες διαφοροποιούνται σημαντικά ως προς την διανυόμενη απόσταση από 0,5 χλμ. έως 112 χλμ. Όπως σημειώσαμε πλήθος εξ αυτών, αφορά πορθμειακές συνδέσεις μεταξύ όχθων fjord όπου όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό η οδική εναλλακτική είναι άμεσα ανταγωνιστική. Δραστηριοποιούνται συνολικά 18 ακτοπλοϊκές εταιρίες, με 160 πλοία συνολικής χωρητικότητας 9,000 Μονάδων Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ), από τις οποίες μόνο 3 δεν είναι ιδιωτικές.



Τυπικό Νορβηγικό φιόρντ

Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στην Νορβηγία μπορούν να υπαχθούν σε τρεις διακριτές κατηγορίες. Υπάρχουν φυσικά δρομολογια μεγάλων αποστάσεων (για την εξυπηρέτηση επιβατών, οχημάτων, εμπορευμάτων) με χαρακτηριστική την επιδοτούμενη γραμμή που καλύπτει το σύνολο της νορβηγικής ακτογραμμής βορειότερα του BergenFjord. Δεύτερη κατηγορία είναι οι συνδέσεις με επιβατηγά ταχύπλοα (εξυπηρετούν επιβάτες και ελαφρά εμπορεύματα, όχι όμως και οχήματα), και τρίτη και σημαντικότερη οι

πορθμειακές συνδέσεις με πλοία ανοιχτού, ημίκλειστου, σπανιότερα κλειστού τύπου, που εξυπηρετούν νησιά που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από την ακτή αλλά συνήθως δε συνδέονται μέσω γέφυρας με το εθνικό οδικό δίκτυο, ή όπως αναφέραμε παραπάνω τις απέναντι όχθες fjord όπου η παράκαμψη τους μπορεί να είναι τόσο χρονοβόρα ώστε πιθανόν να αξίζει η καταβολή του κομίστρου για ακτοπλοϊκή μεταφορά.

Ένας από τους βασικούς στόχους της εθνικής πολιτικής της Νορβηγίας αφορά στη διατήρηση των πληθυσμιακών επιπέδων στις απομακρυσμένες περιοχές της χώρας. Προς αυτή την κατεύθυνση προωθούνται πολιτικές οι οποίες ενθαρρύνουν την οικονομική ανάπτυξη και παροχή ικανοποιητικών κοινωνικών υπηρεσιών. Σε αυτό το πλαίσιο, η παροχή οικονομικά προσιτών ακτοπλοϊκών συνδέσεων θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι αυτής της πολιτικής. Με βάση οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους για τις εκάστοτε περιοχές, το Κράτος παρεμβαίνει και καθορίζει τις τιμές επιβάλλοντας έναν προσεκτικά μελετημένο για την περίπτωση αυτή αλγόριθμο. Μέχρι προσφάτως η χρέωση για τη μεταφορά αυτοκινήτων με Ε/Γ-Ο/Γ βασιζόταν σε μια φόρμουλα όπου η τιμή του εισιτηρίου καθοριζόταν σε συνάρτηση με το κόστος οδήγησης ενός συγκεκριμένου οχήματος και με το μέγεθος του οχήματος



Τυπικό ΕΓ/ΟΓ που εξυπηρετεί πλόες μικρών αποστάσεων στην ακτοπλοΐα της Νορβηγίας



Αυτή η φόρμουλα έχει πλέον προσαρμοστεί και η διαμόρφωση της τιμολογιακής δομής σε εθνικό επίπεδο αποτελείται από τρία στοιχεία. Πρώτον, το συνολικό μήκος της θαλάσσιας σύνδεσης (απόσταση που διανύθηκε από το Ε/Γ-Ο/Γ), δεύτερον το μήκος του οχήματος, τρίτον και σημαντικότερο, το κόστος της εναλλακτικής οδικής διαδρομής που θα έπρεπε να διανύσουν τα οχήματα εάν δεν υπήρχε ακτοπλοϊκή σύνδεση (εάν αυτό είναι εφικτό). Η κύρια διαφορά ανάμεσα στην αρχική φόρμουλα και στη νέα προσέγγιση έγκειται κυρίως σε αυτό το τρίτο σημείο. Στη διαμόρφωση του επιπέδου του κόμιστρου δεν λαμβάνεται υπόψη μόνο το μήκος της σύνδεσης και το μήκος του οχήματος αλλά και το κόστος της εναλλακτικής οδικής διαδρομής που θα έπρεπε να διανύσουν τα οχήματα εάν δεν υπήρχε ακτοπλοϊκή σύνδεση. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μη μιλάμε πια για απλά κάποιες κατευθυντήριες εντολές που έθετε το κράτος για την κοστολόγηση των ναύλων, αλλά για εφαρμογή του βασικού κορμού της ιδέας του μεταφορικού ισοδύναμου. Τα κόμιστρα δεν θα πρέπει υπερβαίνουν το αντίστοιχο οδικό κόστος για την κάλυψη της ίδιας απόστασης (στη βάση της διανυόμενης απόστασης γύρω από το fjord).

Οι τοπικές αρχές έχουν τη δυνατότητα να αυξήσουν την τιμή των εισιτηρίων στις περιπτώσεις αύξησης της προσφοράς (χρόνος λειτουργίας και/ ή συχνότητα) ή μετά την αλλαγή του σχεδιασμού των σκαφών (πρόσφατα είχαμε την εισαγωγή και των πρώτων πρωτοποριακών πορθμείων με κίνηση LNG), η οποία στις περισσότερες των περιπτώσεων απαιτείται για την εξυπηρέτηση τουριστικών αναγκών. Με δεδομένο πως το ύψος των κομίστρων βασίζεται στην διανυόμενη απόσταση, στο μήκος της εναλλακτικής οδικής διαδρομής και στο μήκος των οχημάτων, και όχι στο λειτουργικό κόστος των Ε/Γ-Ο/Γ, στις περισσότερες περιπτώσεις τα έσοδα από τα κόμιστρα δεν καλύπτουν το κόστος λειτουργίας και συνεπώς η επιδότηση είναι απαραίτητη. Η Κυβέρνηση συχνά αναθεωρεί τα επίπεδα των ναύλων, οι αυξήσεις των οποίων δε σχετίζονται με τον πληθωρισμό αλλά από τις επιλογές του Κοινοβουλίου με βάση τους κοινωνικούς και οικονομικούς στόχους, συχνά δε εφαρμόζεται και πάγωμα των αυξήσεων. Οι αυξήσεις υπολογίζονται ως ποσοστιαία αύξηση επί της μίας σταθερής τιμής που δίνει ο προσεκτικά κατασκευασμένος αλγόριθμος ο οποίος και μένει αναλώσιμος. Εκπτώσεις, και μάλιστα σε σημαντικό ποσοστό, παρέχονται σε μόνιμους κατοίκους προβληματικών ή απομακρυσμένων περιοχών, ή με την αγορά ειδικής

εκπτωτικής κάρτας πολλαπλών διαδρομών. Να σημειώσουμε τέλος ότι σχεδόν όλες οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις βγαίνουν σε διαγωνισμούς στα πλαίσια ενός γεωγραφικού «πακέτου» και τις λειτουργούν ιδιωτικές εταιρείες.

Μέχρι πρόσφατα η εφαρμογή της αρχής του MI στην Νορβηγία ήταν και η πρώτη σοβαρή προσπάθεια που είχε γίνει διεθνώς. Η σημαντική ιδιαιτερότητα εγκείται στο γεγονός ότι σε πλείστες περιπτώσεις, και εν αντιθέση με όλες τις άλλες χώρες που έχει γίνει προσπάθεια εισαγωγής του MI, υπάρχει απτή σύγκριση χερσαίας εναλλακτικής διαδρομής, με αποτέλεσμα αυτές οι «αντικειμενικές» τιμές που προκύπτουν να αποτελούν οδηγό για την κατάστρωση της τιμολογιακής πολιτικής για τους προορισμούς που δεν παρουσιάζουν δυνατότητα οδικής σύνδεσης.

### 2.1.2 Η περίπτωση της Κορσικής

Το 1976 εισήχθη για πρώτη φορά η αρχή της Εδαφικής Συνέχειας σε σχέση με την πολιτική που διέπει τις μεταφορικές συνδέσεις μεταξύ Κορσικής και της ηπειρωτικής Γαλλίας. Βασίστηκε στη θεωρητική έννοια της απάλειψης της θαλάσσιας απόστασης, ορίζοντας στις σχετικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις τα ίδια χαρακτηριστικά ως προς τη συχνότητα των υπηρεσιών και την τιμολογιακή πολιτική με τα ισχύοντα του Οργανισμού Γαλλικών Σιδηροδρόμων (SNCF) στη βάση συγκρίσιμων διανυόμενων αποστάσεων. Με βάση η αρχή της Εδαφικής Συνέχειας (Principle of Territorial Continuity), επιδοτούνται από το κράτος οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής. Σκοπός αυτής της Αρχής είναι η προσπάθεια παροχής πρόσβασης μεταξύ διαφορετικών περιοχών της γαλλικής επικράτειας, στο βαθμό του εφικτού, συμπεριλαμβάνοντας το μετριασμό των επιπτώσεων που επιφέρουν φυσικά εμπόδια (ο νησιωτικός χαρακτήρας στην περίπτωση της Κορσικής). Η Κορσική αποτελεί το μεγαλύτερο νησί της Γαλλίας με έκταση 8,680 τετραγωνικά χιλιόμετρα, το οποίο βρίσκεται νοτιοανατολικά της Γαλλίας, δυτικά της Ιταλίας και βόρεια της Σαρδηνίας. Το νησί απέχει 90 χιλιόμετρα από την Τοσκάνη της Ιταλίας και 170 χιλιόμετρα από το Κυανή Ακτή της Γαλλίας. Το στενό του Bonifacio χωρίζει την Κορσική από το νησί της Σαρδηνίας με την ελάχιστη απόσταση να είναι 11 χιλιόμετρα. Έχει πληθυσμό περίπου 300,000 κατοίκους και αποτελεί τουριστικό προορισμό.



**Corse Méditerranée**) προέκυψε από από εξαγορά της προϋπάρχουσας παραδοσιακής εταιρείας CGTM από το Γαλλικό Δημόσιο, με τη διαχείριση να περνάει κατά 75% στην CGM, και κατά 25% από την SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) την κρατική εταιρεία σιδηροδρόμων, που έδωσε και το όνομα. Η SNCM Ferryterranee παρέμεινε υπό κρατικό έλεγχο μέχρι το 2005.

Ο καθορισμός των κομίστρων προέκυπτε από την απλή αντιστοίχιση των κομίστρων που χρέωνε ο SNCF για επιβάτες, συνοδευόμενα οχήματα και εμπορεύματα σε παλέτες. Ως προς τα εμπορικά οχήματα καθορίστηκε κόμιστρο 50% χαμηλότερο από το προηγούμενο που ίσχυε με αποτέλεσμα να ευνοηθεί η διακίνηση μέσω εμπορικών οχημάτων (Roll-on Roll-off) σε αντιδιαστολή με τους άλλους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων, όπως παλέτες και εμπορευματοκιβώτια, των οποίων η ανταγωνιστικότητα μειώθηκε.



To Danielle Casanova της SNCM

Κεντρικό ρόλο σε αυτό το σύστημα έπαιζε ο SNCF, ο οποίος είχε αναλάβει τη διαχείριση και οργάνωση των

κεφαλαίων για την εφαρμογή της αρχής της Εδαφικής Συνέχειας και τα οποία και διοχέτευε στις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Επιπρόσθετα είχε καίρια θέση και ως πάροχος σχετικών υπηρεσιών - έκδοση εισιτηρίων και ως διαμεταφορέας, ενώ ήταν και μέτοχος στην εταιρεία SNCM με ποσοστό 25%. Ο καθορισμός των χαρακτηριστικών των συνδέσεων, όπως οι διαδρομές, η συχνότητα τους, οι ημέρες λειτουργίας, τα κόμιστρα κτλ. γινόταν σε συνεργασία με μια συμβουλευτική επιτροπή η οποία απαρτιζόταν από περιφερειακούς αντιπροσώπους και επαγγελματίες της Κορσικής, η οποία μεταξύ άλλων παρείχε και διαιτητικό ρόλο στη διευθέτηση σχετικών θεμάτων που προέκυπταν από τους λιμένες της Κορσικής.

Αναφορικά, με τη μεταφορά επιβατών η συστηματική αντιστοίχιση των χαρακτηριστικών των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με αυτών των σιδηροδρόμων επέφερε σημαντικά αρνητικά αποτελέσματα λόγω της έλλειψης άνεσης των παρεχόμενων εγκαταστάσεων (παράδειγμα, καμπίνες επιβατών οι οποίες σχεδιάστηκαν στη βάση των σιδηροδρομικών κλιναμαξών και έλλειψη καμπίνων εξοπλισμένων με τουαλέτες) σε συνδυασμό με τη χρέωση ναύλων σε απαγορευτικά επίπεδα. Ως αποτέλεσμα μεγάλο μέρος της επιβατικής κίνησης προτίμησε να εγκαταλείψει τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις και να στραφεί προς τις αεροπορικές συνδέσεις, οι οποίες από το 1979 και ύστερα, επίσης επωφελήθηκαν από παροχές που σχετίζονταν με την αρχή της Εδαφικής Συνέχειας.

Το Σιδηροδρομικό Μεταφορικό Ισοδύναμο, όπως θα μπορούσε να ονομαστεί η τιμολογιακή πολιτική που βασιζόταν στη χιλιομετρική χρέωση αντίστοιχη με αυτή των σιδηροδρομικών μεταφορών σταδιακά εγκαταλείφθηκε τελείως.

Κατόπιν, οι υπηρεσίες των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προς τους επιβάτες αναβαθμίστηκαν λαμβάνοντας υπόψη θέματα άνεσης για τις καμπίνες (τα κόμιστρα για τις οποίες μειώθηκαν κατά 50%) και τα εστιατόρια. Αναφορικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων μετά την εγκατάλειψη του Σιδηροδρομικού Ισοδύναμου, τα εμπορευματικά κόμιστρα απλουστεύτηκαν εμπεριέχοντας άμεση αποζημίωση προς τον παραγωγό (στη γραμμή της Μασσαλίας), που φτάνει έως και 80% έκπτωση για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων (ακόμα και έως 90% έκπτωση για βιομηχανικά προϊόντα και προϊόντα μεταποίησης τροφίμων).

Η αρχή της Εδαφικής Συνέχειας για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις πλέον εφαρμόζεται στη βάση συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών (δύο κατηγορίες: βασικές και συμπληρωματικές υπηρεσίες) που καθορίζουν τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών (συχνότητα, χωρητικότητα, τύπος πλοίων, προορισμοί) και λαμβάνουν επιδότηση από το κράτος ανά είδος υπηρεσίας. Αυτές οι συμβάσεις αφορούν στις συνδέσεις των λιμένων της Κορσικής με τη Μασσαλία. Αξίζει επίσης να σημειωθεί πως μια άλλη μορφή επιδότησης προς τις συνδέσεις της Κορσικής με την ηπειρωτική χώρα αποτελεί ο μηδενικός φόρος προστιθέμενης αξίας στα κόμιστρα.

Επιπρόσθετα, από το 2002 υλοποιείται και το σύστημα κοινωνικής παροχής για επιβάτες, το οποίο καλύπτει έως και το 65% της συνολικής επιβατικής κίνησης με

επιδότηση από 15 έως 20 ευρώ για κάθε δικαιούχο επιβάτη.

Οι βασικές κατηγορίες επιβατών που δικαιούνται μειωμένα κόμιστρα στο σύστημα κοινωνικής παροχής για επιβάτες, είναι οι μόνιμοι κάτοικοι, νέοι κάτω των 25, φοιτητές, άτομα άνω των 60 ετών, οικογένεις με τουλάχιστον ένα ανήλικο κα.

Το ποσό αυτό για κάθε δικαιούχο επιβάτη αυτοχρηματοδοτείται από την ναυτιλιακή εταιρεία και επιστρέφεται αργότερα από το κράτος στην εταιρεία. Το σύστημα αυτό ωφελεί άμεσα τους επιβάτες και όχι τις ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ παρέχοντας το ίδιο ποσό επιδότησης ανεξάρτητα από την ναυτιλιακή εταιρεία που πραγματοποιεί το δρομολόγιο διασφαλίζεται η ουδετερότητα του συστήματος και η μη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Αυτό το σύστημα εφαρμόζεται στις συνδέσεις των λιμένων της Κορσικής με τη Νίκαια και την Τουλόν και έχει αποδειχτεί ιδιαίτερος επιτυχημένο. Συγκρίνοντας τα στοιχεία κίνησης από το 2002 έως το 2009, η επιβατική κίνηση Κορσικής-Μασσαλίας έχει παραμείνει σταθερή στα επίπεδα των 900.000 επιβατών ετησίως ενώ η επιβατική κίνηση Κορσικής-Νίκαιας και Κορσικής-Τουλόν, υπό το σύστημα κοινωνικής παροχής για επιβάτες έχει οδηγήσει σε αύξηση της επιβατικής κίνησης από τα 1,4 εκατ. επιβάτες το 2002 στα 2,1 εκατ. επιβάτες το 2009 (πηγή: Παρατηρητήριο Μεταφορών της Κορσικής). Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί πως η κρατική επιδότηση είναι σημαντικά μειωμένη σε σχέση με τις συμβάσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών (για παράδειγμα από τα 93 ευρώ ανά επιβάτη το 2004 για την παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών στα 15-20 ευρώ υπό το σύστημα κοινωνικής παροχής).

Το μοντέλο MI που εφήρμοσε η Γαλλία ήταν πολύ απλό στην σκέψη και κατά το δυνατόν αντικειμενικό, εφαρμόστηκε όμως από έναν οργανισμό ο οποίος ακολούθησε μια αρτισκληρωτική προσέγγιση μη μπορώντας να κατανοήσει ότι οι ανάγκες ενός επιβάτη σε ένα θαλάσσιο ταξίδι είναι διαφορετικές από αυτές ενός επιβάτη τραίνου. Το αποτέλεσμα ήταν η προσπάθεια αυτή να αποτύχει. Στις μέρες μας, ενώ η παρέμβαση του Γαλλικού Δημοσίου χαρακτηρίζεται πια ως επιτυχημένη, ελάχιστα υπακούει στην ιδέα του MI, καθώς φαίνεται να ακολουθεί την λογική της απλής και άμεσης επιδότησης του επιβατικού ναύλου ώστε να επιτευχθεί ο αντικειμενικός σκοπός της προσιτότητας αυτού, και όχι η το δυνατόν διερεύνηση της αντικειμενικότερης τιμής. Όπως όμως είδαμε και παραπάνω, στην πραγματικότητα οι



στόχοι κάθε χώρας είναι ο πραγματικός οδηγός κατάστρωσης της τιμολογιακής πολιτικής στην ακτοπλοΐα, και όχι μια οποιαδήποτε αρχή, πόσο μάλλον όταν ακόμη παραμένει σχετικά αόριστη.

### 2.1.3 Η περίπτωση της Σκωτίας

Η περίπτωση της Σκωτίας είναι η πιο πρόσφατη εφαρμογή της μεθόδου, και έχει βασιστεί στην πληρέστερη αναλογικά μελέτη που έχει εκπονηθεί στο αντικείμενο.

Η Σκωτία έχει συνολικά 790 νησιά εκ των οποίων μόνο 95 περίπου κατοικούνται, εξυπηρετούνται δε ακτοπλοϊκά από τριών ειδών παρόχους ακτοπλοϊκών συνδέσεων. Η συντριπτική πλειοψηφία αυτών επιδοτείται από το κράτος, ορισμένες υπηρεσίες λαμβάνουν υποστήριξη από τοπικές αρχές, ενώ ένα μικρό μέρος μόνο των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών παρέχεται από τον ιδιωτικό τομέα χωρίς να λαμβάνει καμία επιδότηση.

Οι δύο κύριες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο είναι οι Caledonian MacBrayne (CalMac) και North Link. Η πρώτη αποτελεί ιδιωτικού δικαίου εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το κράτος, ενώ η δεύτερη είναι θυγατρική της πρώτης σε συνιδιοκτησία με την Τράπεζα της Σκωτίας.



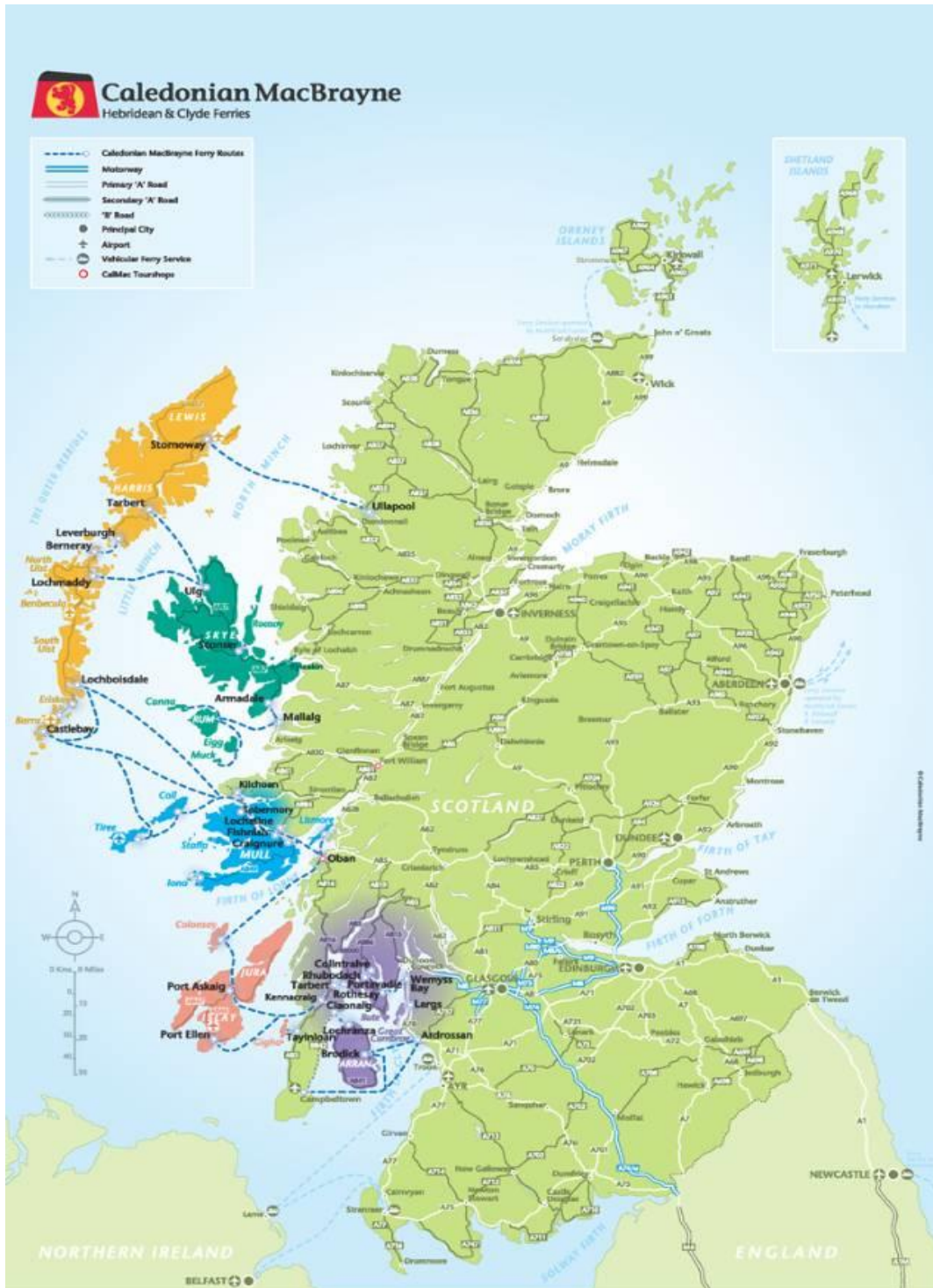
Το κράτος καθορίζει τα επίπεδα των κομίστρων για τη μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, ενώ οι επιδοτήσεις δίνονται μηνιαία στη βάση των παρεχομένων υπηρεσιών, καλύπτοντας τις ζημίες που προκύπτουν από τη διαφορά κόστους και εσόδων, ανεξάρτητα από τη ζήτηση των υπηρεσιών.

Το 2008, η Κυβέρνηση της Σκωτίας χρηματοδότησε μελέτη και πιλοτικό πρόγραμμα εφαρμογής του Οδικού Μεταφορικού Ισοδυναμίου (MI) στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της, το οποίο βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Ανάδοχος του προγράμματος είναι η Harclow Group Limited. Αντικείμενο του έργου ήταν η εξέταση της δυνατότητας εισαγωγής ενός συστήματος τιμολόγησης στη βάση της αρχής του μεταφορικού ισοδύναμου (σε αντιστοιχία με το ανάλογο κόστος των οδικών μεταφορών για την ίδια χιλιομετρική απόσταση) για επιβάτες, αυτοκίνητα και οχήματα εμπορευματικών μεταφορών που ταξιδεύουν σε γραμμές Ε/Γ-Ο/Γ στη Σκωτία, και οι οποίες είναι επιδοτούμενες από το κράτος.

Ο σχεδιασμός αυτής της πολιτικής αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ίσης μεταχείρισης προς τις νησιωτικές κοινότητες αναφορικά με το μεταφορικό κόστος που καλούνται να πληρώνουν για τις μετακινήσεις τους, το οποίο θα πρέπει να είναι ανάλογο με το τίμημα που καταβάλουν αντίστοιχου μεγέθους κοινότητες της ηπειρωτικής χώρας. Συνεπώς στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του οικονομικού μειονεκτήματος που επιβαρύνει τις απομακρυσμένες νησιωτικές κοινότητες έτσι ώστε με τη σειρά τους να συμβάλλουν περισσότερο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Οι Δυτικές Νήσοι επιλέχθηκαν ως οι πιλοτικές συνδέσεις με την ηπειρωτική Σκωτία στις οποίες εφαρμόστηκε πιλοτικά το MI λόγω του ότι ο πληθυσμός των νησιών αυτών ιστορικά εμφανίζει μειωτικές τάσεις, ενώ παράλληλα χαρακτηρίζονται από ισχνότερη οικονομική επίδοση και πιο εύθραυστη οικονομία γενικότερα σε σύγκριση με άλλες περιοχές της Σκωτίας, αλλά και με τη χώρα συνολικά. Ο ακτοπλοϊκός χάρτης των νήσων της Σκωτίας περιλαμβάνει πλήθος γραμμών διαφόρων τύπων, με τις αντίστοιχες αποστάσεις να κυμαίνονται από 0,62 έως 220,65 μίλια. Οι πιλοτικές συνδέσεις, όπου εφαρμόστηκε το MI παρουσιάζονται με διακεκομμένες γραμμές σε έντονο μπλε χρώμα.





Ο Ακτοπλοϊκός Χάρτης των Δυτικών Νήσων της Σκωτίας

Πηγή: Caledonian MacBrayne

Συγκεκριμένα, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις που επιλέχθηκαν για τις πιλοτικές δοκιμές εφαρμογής του MI ήταν: η σύνδεση Stornoway - Ullarool, η τριγωνική διαδρομή μεταξύ Uig on Skye, Tarbert on Harris και Lochmaddy στο North Uist, και οι διαδρομές που συνδέουν τις νήσους Oban, South Uist, Coll, Barra και Tiree.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την εισαγωγή του MI και την αναπροσαρμογή του τιμολογιακού συστήματος ήταν ο προσδιορισμός μια μέσης τιμής λειτουργικού κόστους ανά χιλιόμετρο για Ι.Χ., εμπορικά οχήματα και επιβάτες στη βάση των χερσαία μέσων μεταφοράς.

Ο τρόπος καθορισμού μια μέσης τιμής λειτουργικού κόστους ανά χιλιόμετρο ποικίλλει ανάλογα με τα στοιχεία που συμπεριλαμβάνονται στον υπολογισμό του (π.χ. πάγια κόστη, όπως ασφάλεια, κόστος απόκτησης αυτοκινήτου, τέλη κυκλοφορίας κτλ. και μεταβλητά κόστη, όπως συντήρηση, καύσιμα, λάστιχα κτλ.) καθώς επίσης και με το είδος και μέγεθος του αυτοκινήτου και την ετήσια χιλιομετρική απόσταση που διένυσε.

Κατόπιν εξέτασης διαφόρων σχετικών πηγών (με τη κάθε πηγή να χρησιμοποιεί ελαφρά διαφορετικές μεθόδους υπολογισμού και να δίνει διαφορετικές τιμές) αλλά λαμβάνοντας υπόψη και τις ιδιαιτερότητες της οδικής μετακίνησης στη Σκωτία, το συμπέρασμα της ανάλυσης ήταν πως το κόστος ανά χιλιόμετρο για ένα μέσο τύπο αυτοκινήτου στη Σκωτία κυμαίνεται μεταξύ 0.3 και 0.53 λεπτά ανά χιλιόμετρο.

Επιπλέον, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, για τα εμπορικά οχήματα το κόστος ανά χιλιόμετρο για ένα «τυπικό» όχημα ανέρχεται στο 1.21 ευρώ. Λαμβάνοντας υπόψη την άμεση συσχέτιση μεταξύ του μήκους/ βάρους του οχήματος και το χιλιομετρικό κόστος λειτουργίας του οχήματος αποφασίστηκε πως το νέο κόμιστρο υπό διαμόρφωση στα πλαίσια του MI για τα εμπορικά οχήματα θα υπολογιζόταν ως ποσοστό ανά μέτρο μήκους και ανά χιλιόμετρο.

Για την κατηγορία των επιβατών, ως αντιστοιχία εξετάστηκαν οι ναύλοι που χρεώνονται στα υπεραστικά λεωφορεία και στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Σκωτίας και ο μέσος όρος ανήλθε 0,15 λεπτά ανά χιλιόμετρο.

Τελικώς αποφασίστηκε πως ο συνδυασμός ενός συστήματος κομίστρων στη βάση του ΜΙ με μια πάγια χρέωση ήταν η βέλτιστη λύση. Με τον τρόπο αυτό σε μια πάγια ή κύρια τιμή για κάθε ναύλο προστίθεται η χιλιομετρική χρέωση για την διανυόμενη απόσταση κάθε ακτοπλοϊκής σύνδεσης ανά κατηγορία επιβιβαζόμενου (επιβάτης, αυτοκίνητο, εμπορικό όχημα) έτσι ώστε να διαμορφωθεί η τελική τιμή του κομίστρου. Η επιλογή του να συμπεριληφθεί μια πάγια τιμή ανά ναύλο, ως μέρος του τελικού κομίστρου, έγινε λαμβάνοντας υπόψη πρωτίστως υφιστάμενους δημοσιονομικούς περιορισμούς και θέματα προσιτότητας που σχετίζονται με τις αναμενόμενες απώλειες εσόδων και δευτερευόντως στοιχεία πάγιων κοστών που σχετίζονται με κάθε διαδρομή (π.χ. κόστος συντήρησης λιμενικών υποδομών στο τόπο προέλευσης/ προορισμού, κόστος συντήρησης πλοίων, κλπ.) και τις διαφέρουσες αποστάσεις των διαδρομών που εντάσσονται στο δίκτυο ακτοπλοϊκών συνδέσεων.

Αφού εξετάστηκαν διάφορα σενάρια συνδυασμών των παγίων και ΜΙ κομίστρων, η ανάλυση κατέληξε στις προτεινόμενες τιμές για τις τρεις κατηγορίες χρεώσεων όπως φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

	Επιβάτες (€)	Αυτοκίνητα (€)	Εμπορικά οχήματα/ Λεωφορεία (€)
<b>Κόμιστρο ΜΙ ανά χιλιόμετρο</b>	<b>0.08</b>	<b>0.45</b>	<b>0.14 ανά μέτρο</b>
<b>Πάγιο κόμιστρο ανά διαδρομή</b>	<b>2.40</b>	<b>6.01</b>	<b>24.04</b>

ΠΗΓΗ: Assessment of the Impacts of the Road Equivalent Tariff Pilot, Draft Final Report, March 2011

Την άνοιξη του 2012 ολοκληρώθηκαν οι σχετικές πιλοτικές δοκιμές στις Δυτικές

Νήσους.

Το κόστος της πλοτικής εισαγωγής εκτιμήθηκε σε περίπου 24 εκατ. ευρώ για το τριετές διάστημα εφαρμογής της.

Η πλοτική εισαγωγή της αρχής του Οδικού Μεταφορικού Ισοδύναμου (MI) οδήγησε σε αξιοσημείωτη μείωση των κομίστρων στις διαδρομές προς τις νήσους Εβρίδες, έως και στο μισό της αξίας τους σε ορισμένες περιπτώσεις. Σημειώνεται βέβαια πως η Κυβέρνηση της Σκωτίας είχε εξαρχής δεσμευτεί πως σε κανένα κόμιστρο επιδοτούμενης ακτοπλοϊκής υπηρεσίας δεν θα σημειωνόταν αύξηση υπό το νέο τιμολογιακό σύστημα. Από την άλλη, σε όποια μεμονωμένη περίπτωση το νέο σύστημα προέβλεπε αύξηση αντί για μείωση στο επίπεδο των κομίστρων, τότε το παλαιότερο χαμηλότερο κόμιστρο εξακολούθησε να ισχύει.

Αναλυτικότερα, οι μειώσεις των κομίστρων κυμάνθηκαν από 14,3% για μεταφορά αυτοκινήτου μιας διαδρομής στη σύνδεση Oban– Castlebay/Lochboisdale έως και 53% για τη μεταφορά εμπορικού οχήματος στη σύνδεση Uig –Tarbert/Lochmaddy. Ο μέσος όρος μείωσης των κομίστρων για τους επιβάτες και τα αυτοκίνητα ήταν της τάξης του 40% και 36% αντίστοιχα. Αξίζει να σημειωθεί πως με την εισαγωγή των νέων κομίστρων στη βάση του MI, όλες οι προηγούμενες εκπτώσεις ή προσφορές, όπως εκπτώσεις για νησιώτες κατά τις περιόδους μη-αιχμής και εισιτήρια πολλαπλών διαδρομών για συχνούς ταξιδιώτες, έπαψαν να ισχύουν. Ωστόσο, συνέχισε να ισχύει το εθνικό σχέδιο παροχής μειωμένων κομίστρων για τις μετακινήσεις σύμφωνα με το οποίο ηλικιωμένοι, άτομα με ειδικές ανάγκες και νεαρά άτομα ηλικίας μεταξύ 16-18 χρονών δικαιούνται σε ετήσια βάση μειωμένα κόμιστρα σε συνολικά έως και 2 διαδρομές μετ' επιστροφής στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών αλλά μόνο ως πεζοί επιβάτες.

Σύμφωνα με τις αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν, λόγω της εφαρμογής του MI σημειώθηκε αύξηση περίπου 12% στην επιβατική κίνηση κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής του πιλότου και περαιτέρω αύξηση 5% κατά το δεύτερο χρόνο (συνολική αύξηση 17%). Αυτή η αύξηση εμπερικλείει όχι μόνο τους επισκέπτες των νησιών αλλά και την αυξημένη χρήση των συνδέσεων από και προς την ηπειρωτική χώρα από τους κατοίκους των νησιών σε ποσοστό 22%. Κατά την καλοκαιρινή περίοδο, το ποσοστό των επισκεπτών αποτελούσε το 70% της επιβατικής κίνησης και οι κάτοικοι των νησιών το υπόλοιπο 30%. Κατά τη χειμερινή περίοδο, άλλαζε ο συσχετισμός της επιβατικής

κίνησης με τους κάτοικους των νησιών να αποτελούν το 60% της επιβατικής κίνησης και τους επισκέπτες το υπόλοιπο 40%.

Η αύξηση της κίνησης των αυτοκινήτων ήταν της τάξης του 50% υποδηλώνοντας πως οι χρήστες/ οδηγοί αυτοκινήτων ανταποκρίνονται σε μεγαλύτερο βαθμό σε αλλαγές στην τιμολογιακή πολιτική σε σχέση με τους πεζούς επιβάτες, το οποίο μπορεί να δικαιολογηθεί λόγω του χαμηλότερου συνολικά κόστους που θα πρέπει να καταβάλλουν για τη μεταφορά τους και των αυτοκινήτων τους. Όσον αφορά στα εμπορικά οχήματα η αύξηση που σημειώθηκε ήταν της τάξης του 8% κατά τη διάρκεια των δύο ετών εφαρμογής του πιλότου. Συνεπώς η μεγαλύτερη αύξηση ανάμεσα στις τρεις κατηγορίες επιβίβασης (επιβάτες, αυτοκίνητα, εμπορικά οχήματα) σημειώθηκε στη μεταφορά αυτοκινήτων, η οποία με τη σειρά της συνετέλεσε και στην συνολική αύξηση των επιβατών που σημειώθηκε.

Οι διαμεταφορείς ευνοήθηκαν από τη μείωση του κόστους μεταφοράς που υπολογίστηκε να είναι της τάξης του 50%. Βέβαια, συνυπολογίζοντας το συνολικό μεταφορικό κόστος το οποίο διέφερε αρκετά ανάλογα με το σημείο προέλευσης/ προορισμού στην ενδοχώρα, τον τύπο του εμπορικού οχήματος και το είδος των διακινούμενων προϊόντων, ο μέσος όρος της μείωσης του συνολικού κόστους μεταφοράς ήταν στα επίπεδα του 10%. Ωστόσο, από το δείγμα των ερωτηθέντων επιχειρήσεων, μόνο το 7% δήλωσε πως η μείωση του κόστους μεταφοράς αντικατοπτρίστηκε και σε μειωμένες τιμές των προϊόντων τους, κυρίως λόγω του μικρού ποσοστού της ως προς το συνολικό κόστος μεταφοράς και το ακόμη μικρότερο ποσοστό που αναλογεί σε κάθε επιμέρους μεταφερθέν προϊόν ως τεμάχιο π.χ. όταν διαιρεθεί αναλογικά στο σύνολο των προϊόντων που μεταφέρονται και συμπεριλαμβάνονται σε ένα δεδομένο φορτίο.

Η τουριστική κίνηση επίσης σημείωσε αύξηση με την άφιξη επιπλέον 30,000 επισκεπτών στα νησιά, επιμηκύνοντας ελαφρά την τουριστική περίοδο και αποφέροντας επιπρόσθετα οικονομικά οφέλη στην τοπική οικονομία των νησιών. Ως προς τις επιπτώσεις της εφαρμογής του ΜΙ στην αγορά εργασίας στις τοπικές νησιωτικές κοινότητες δεν σημειώθηκε κάποια αξιόλογη μεταβολή.

Ωστόσο πέρα από τις θετικές επιπτώσεις της αύξησης της κίνησης επιβατών, αυτοκινήτων και εμπορικών οχημάτων, πρέπει να αναφερθεί πως η εφαρμογή του

νέου συστήματος μειωμένων κομίστρων επέφερε μεγαλύτερες πιέσεις στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις, στις υποδομές και στην τοπική κοινότητα και οικονομία γενικότερα λόγω της αυξημένης ζήτησης ειδικά κατά την ετήσια περίοδο της τουριστικής αιχμής, δηλαδή κατά τους μήνες του Ιουλίου και Αυγούστου. Αναφέρθηκαν περιπτώσεις όπου η δυνατότητα κράτηση θέσης/ χώρου στο προτιμώμενο δρομολόγιο από πλευράς επιβατών και επιχειρήσεων κατέστη κατά πολύ δυσκολότερη. Επίσης εκδηλώθηκε η ανησυχία για πιθανό μελλοντικό κορεσμό των υφιστάμενων οδικών υποδομών κάποιων νησιών σε σχέση με τον αυξανόμενο αριθμό επιβατών που διαλέγουν να τα επισκεφτούν με τα αυτοκίνητα τους.

Το κύριο αποτέλεσμα της οικονομικής ανάλυσης της πιλοτικής εφαρμογής του MI ήταν πως, εξαιρουμένων των ταξιδιών για λόγους τουρισμού ή αναψυχής, η ζήτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων είναι σχετικά ανελαστική και ενώ η ζήτηση αυξήθηκε δεν ήταν ικανή να καλύψει τη μείωση που σημειώθηκε σε κάθε κόμιστρο. Συνεπώς, η διατήρηση των κομίστρων στη βάση του MI θα έχει ως αποτέλεσμα τη μακροπρόθεσμη αύξηση της επιχορήγησης προς τις εταιρείες παροχής των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Η επέκταση της εφαρμογής του MI και σε άλλες συνδέσεις θα αποφέρει παρόμοια αποτελέσματα που θα χαρακτηρίζονται από έλλειμμα στα έσοδα και αυξήσεις στα επίπεδα των απαιτούμενων επιδοτήσεων.

Διαπιστώθηκε πως για κάποιες διαδρομές και κατηγορίες χρεώσεων τα υφιστάμενα κόμιστρα ήταν στα ίδια ή χαμηλότερα επίπεδα των προτεινόμενων κομίστρων στη βάση του MI. Εάν αποκλειστούν αυτές οι περιπτώσεις, η επέκταση του MI σε όλο το δίκτυο των ακτοπλοϊκών συνδέσεων αναμένεται να διευρύνει το έλλειμμα των εσόδων περαιτέρω το οποίο υπολογίζεται να πλησιάσει τα 17 εκατ. ευρώ, θεωρώντας πως υπάρχει η απαιτούμενη δυνατότητα και χωρητικότητα για την παροχή επιπρόσθετου αριθμού δρομολογίων που δύναται να προκύψουν. Αυτή η εκτίμηση θα ήταν μικρότερου μεγέθους εάν η εφαρμογή του MI εκτελούνταν σε όλες τις περιπτώσεις συνδέσεων, ακόμα και σε αυτές όπου θα ήταν απαραίτητη μια αύξηση στα υφιστάμενα κόμιστρα.

Κάποιες υφιστάμενες ακτοπλοϊκές γραμμές δεν έχουν τη δυνατότητα απορρόφησης της αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης και στη χειρότερη περίπτωση, όπου η εισαγωγή του νέου συστήματος κομίστρων δεν συνδυαστεί με τρόπους εξυπηρέτησης αυτής της αυξημένης ζήτησης, εκτιμάται πως οι ζημίες στα έσοδα θα φτάσουν περίπου



τα 25. εκατ. ευρώ ετησίως. Από την άλλη, θα πρέπει να συνυπολογιστεί η πιθανή επιβάρυνση από τα επιπρόσθετα κόστη που εμπεριέχονται σε κινήσεις αύξησης της χωρητικότητας για την εξυπηρέτηση της αυξανόμενης ζήτησης.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως το MI αποτελεί μια ομοιόμορφη τιμολογιακή δομή όπου όλοι οι επιβάτες αντιμετωπίζονται το ίδιο ανεξάρτητα από την επιμέρους ανάγκη για μεταφορά του εκάστοτε επιβάτη. Καθ' αυτόν τον τρόπο δε λαμβάνεται υπόψη η δυνατότητα διαφορετικών χρεώσεων ανάλογα με το σκοπό μετακίνησης. Για παράδειγμα, κάποιος επιβάτης μπορεί να χρησιμοποιούν τη γραμμή περιστασιακά και διαθέτουν ευελιξία ως προς την ημερομηνία του δρομολογίου, ενώ άλλοι οι οποίοι είναι συχνοί χρήστες, δύναται να έχουν μεγαλύτερες απαιτήσεις και συνάμα να είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλότερο κόμιστρο για την κάλυψη αυτών των απαιτήσεων. Μια ομοιόμορφη τιμολογιακή δομή δεν επιτρέπει στον πάροχο των ακτοπλοϊκών συνδέσεων τη δυνατότητα διάκρισης μεταξύ των διαφορετικών αναγκών για μετακίνηση, κάτι το οποίο δεν συνάδει με τον τρόπο καθορισμού των κομίστρων στα περισσότερα συστήματα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των δικτύων παροχής δημοσίων συγκοινωνιών.

#### Μελλοντικός σχεδιασμός

Πρόθεση της κυβέρνησης της Σκωτίας είναι η σταδιακή επέκταση του MI στα πλαίσια του σχεδιασμού για τη μείωση των κομίστρων και στις υπόλοιπες ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νήσων με την ηπειρωτική χώρα.

Με την ολοκλήρωση πια της πιλοτικής εφαρμογής αναμένεται να μονιμοποιηθεί η νέα τιμολογιακή πολιτική για τη μεταφορά επιβατών, αυτοκινήτων και μικρού μεγέθους εμπορικών οχημάτων (μήκους έως 6 μέτρα) και λεωφορείων, στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της περιοχής όπου υλοποιήθηκε το πιλοτικό σχέδιο. Όσον αφορά στα μεγαλύτερα εμπορικά οχήματα έχει αποφασισθεί να αντικατασταθεί το MI από ένα βελτιωμένο εκπτωτικό σχέδιο στη βάση του συστήματος κομίστρων που ίσχυαν πριν την εφαρμογή του.

Επίσης προβλέπεται η επέκταση του MI στις διαδρομές των Sounds of Barra και Harris για τη μεταφορά επιβατών, αυτοκινήτων και μικρού μεγέθους εμπορικών οχημάτων και λεωφορείων. Με το τέλος του χρόνου αναμένεται η επέκταση του MI για την

κάλυψη των ακτοπλοϊκών συνδέσεων για τις νήσους Colonsay, Islay and Gigha.

Νέο πιλοτικό έργο εφαρμογής του ΜΙ που θα καλύπτει τη μεταφορά επιβατών, αυτοκινήτων και μικρού μεγέθους εμπορικών οχημάτων και λεωφορείων αναμένεται να ξεκινήσει τον Οκτώβριο του 2014 και για τη νήσο Arran. Επιπρόσθετα, είναι πρόθεση της κυβέρνησης να προτείνει την εφαρμογή εκπαιδευτικού συστήματος κομίστρων στο επίπεδο του 25% για την εμπορευματική κίνηση στις συνδέσεις μεταξύ των νήσων.

Στην περίπτωση όπου το σύστημα κομίστρων του ΜΙ εισαχθεί σε μια διαδρομή η οποία εξυπηρετείται ταυτόχρονα και από ιδιωτική εταιρεία παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, τότε και αυτή η εταιρεία θα δικαιούται να λαμβάνει κρατική επιχορήγηση έτσι ώστε να θέσει τα κόμιστρα που χρεώνει στη βάση του ΜΙ.

Τέλος, αναμένεται πως η δομή κομίστρων στη βάση του ΜΙ θα αναθεωρείται ανά έτος σε συνάρτηση με το γενικό κόστος μεταφοράς. Οι ακριβείς μελλοντικές τιμές των κομίστρων στη βάση του ΜΙ καθώς και η φόρμουλα προσδιορισμού τους, όπως καθορίστηκε στη σχετική μελέτη που εκπονήθηκε το 2008, είναι επίσης υπό αναθεώρηση.

#### **2.1.4 Η περίπτωση της Σουηδίας.**

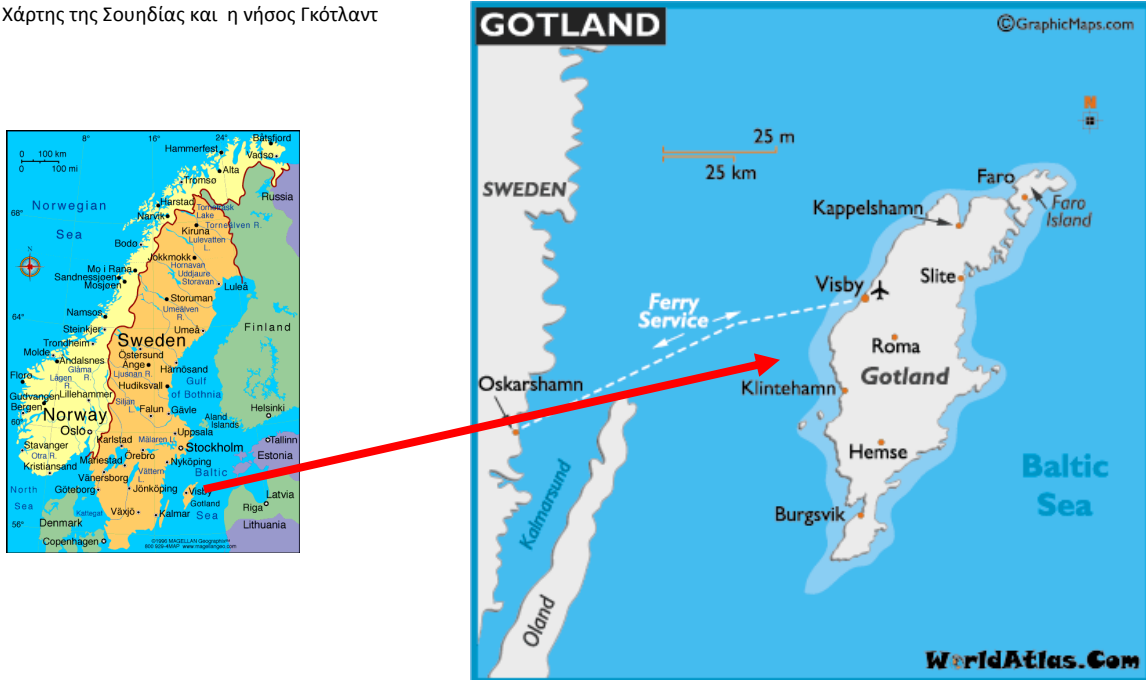
Η Σουηδία εφήρμοσε κατά την προηγούμενη δεκαετία μια στρατηγική παρόμοια με την πολιτική της εδαφικής συνέχειας της σύνδεσης Γαλλίας-Κορσικής. Αυτό μοιάζει λογικό καθώς το ζήτημα που η Σκανδιναβική χώρα αντιμετωπίζει προσομοιάζει σε μεγάλο βαθμό το Γαλλικό πρόβλημα. Η Σουηδία έχει πλήθος κατοικημένων νησιών με σημαντικούς πληθυσμούς όπως το Varmdo στο Αρχιπέλαγος της Στοκχόλμης (48.000 κάτοικοι) ή το Hisingen (125.000 κάτοικοι) ανοιχτά του Γκέτεμποργκ. Τα δύο αυτά νησιά όπως και τα περισσότερα κατοικημένα όμως, βρίσκονται σε πάρα πολύ μικρή απόσταση από την ακτογραμμή με αποτέλεσμα να εξυπηρετούνται με γέφυρες, σε κάποιες περιπτώσεις ιδιαίτερα μικρού μήκους. Αντιθέτως, το μεγαλύτερο νησί της χώρας, το Gotland, με πληθυσμό 57.000 κατοίκων περίπου, βρίσκεται σε απόσταση 113 νμ από την πρωτεύουσα. Να σημειώσουμε τέλος ότι τα ακόμα πιο απομακρυσμένα νησιά Oland βρίσκονται υπό καθεστώς σχετικής αυτονομίας καθώς παραδοσιακά



Μεταφορικό Ισοδύναμο στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής στην Γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Θήρα

διεκδικούνται τόσο από την Σουηδία (στην οποία γενικά τα κατοχειρώνει η διεθνής κοινότητα) όσο και από την Φινλανδία, με αποτέλεσμα οι πλώες που εξυπηρετούν τα νησιά αυτά να θεωρούνται διεθνείς (τα νησιά «αποζημιώνονται» με την ιδιαίτερα χαμηλή φορολογία που τα καθιστά αυτό που ονομάζεται «φορολογικός» παράδεισος)

Χάρτης της Σουηδίας και η νήσος Γκότλαντ



Στη νήσο Γκότλαντ παραδοσιακά δραστηριοποιείται η εταιρεία Rederi AB Gotland (υπό την εμπορική επωνυμία “Destination Gotland”). Η στρατηγική επιλογή της Σουηδίας ήταν να ενσωματώσει στο ταμείο το οποίο διαχειρίζεται τα χρήματα που προκύπτουν από φορολογία, δόδια, κτλ, και χρησιμοποιούνται για την συντήρηση και βελτιώση του οδικού δικτύου της χώρας (Σουηδική Εθνική Υπηρεσία Δημόσιων Μεταφορών Rikstrafiken), τις απαιτήσεις για επιδότηση των ακτοπλοϊκών εισητηρίων, ενώ πόροι διατέθηκαν για την κατασκευή των σύγχρονων Ro-Pax Visby και Gotland που με το σημαντικά αυξημένο τους μέγεθος και με της βελτιωμένες υπηρεσίες που παρείχαν, αναβάθμισαν σημαντικά την γραμμή, αυξάνοντας σε μεγάλο βαθμό το μεταφορικό έργο.

Η ένταξη χερσαίων και θαλάσσιων συγκοινωνιών σε κοινό ταμείο κατέδειξε την πρόθεση της Σουηδίας να εφαρμόσει το MI ισοδύναμο στην πράξη, θεωρώντας την ακτοπλοϊκή σύνδεση Στοκχόλμης-Γκότλαντ απόλυτα ισοδύναμη με το θεωρητικό ενδεχόμενο της ύπαρξης χερσαίου δρόμου που να ενώνει τους δύο προορισμούς. Στην θαλάσσια αυτή πραγματική διαδρομή, ο επιβάτης και το όχημα, δεν θα έπρεπε να πληρώνουν ποσό μεγαλύτερο απ' ότι θα ξόδευαν καλύπτοντας την ίδια απόσταση με χερσαία μέσα. Η σουηδική κυβέρνηση έχει αναπτύξει ειδικά μέτρα στήριξης για το νησί με στόχο της διασφάλισης μιας προσιτής τιμής για όλους τους τύπους μεταφορών.

Οι κρατικές επιδοτήσεις για την επιβατική κίνηση του Gotland έχουν αυξηθεί σημαντικά από περίπου 3,1 εκατ. ευρώ / έτος στα μέσα της δεκαετίας του 1980 στο επίπεδο των περίπου 46.400.000€ / έτος 2009. Η αποζημίωση που παρέχει η Rikstrafiken για τη συνολική διάρκεια της τρέχουσας σύμβασης (2009-2015) είναι € 290 εκατομμύρια για δύο διαδρομές Gotland του (από Στοκχόλμη και Οσκαρσχαμν). Τα έσοδα από τις υπηρεσίες πορθμείων κατά το 2005 ήταν περίπου € 79.800.000, διαιρούμενο 53% για τα έσοδα των εισιτηρίων των επιβατών, 9% για τις εμπορευματικές μεταφορές προχωρά κυκλοφορίας και 38% για την αποζημίωση της Rikstrafiken (φόροι στο κοινό ταμείο, αυξημένοι λόγω της δοθείσας επιδότησης για τα δύο νεότευκτα).



To Visby

Δυστυχώς, η εξαιρετική αυτή προσέγγιση του MI αμαυρώθηκε από σκάνδαλα διαπλοκής που είχαν σχέση με τις κρατικές επιχορηγήσεις προς την εταιρεία, οι οποίες

χαρακτηρίστηκαν από αδιαφανείς διαδικασίες, καθώς και υπόνοιες για υπεξαίρεση από στελέχη της Rederi AB Gotland.

Για τον παραπάνω λόγο, καθώς και λόγω του αυξημένου κόστους, η Σουηδική Κυβέρνηση βρίσκεται σε στάδιο επαναθεώρησης της επιδότησης στις γραμμές του Γκότλαντ. Αξίζει να σημειωθεί ότι η επιδότηση ενός και μόνο προορισμού, αντλούσε ποσά μεγαλύτερα από το μισό της συνολικής ελληνικής επιδότησης (που μάλιστα στη δική μας περίπτωση δεν αφορά αντίστοιχο νησί, αλλά τις λεγόμενες «άγονες» γραμμές), που καλύπτει πάνω από 80 διαφορετικά δρομολόγια.

### **2.1.5 Η πρώτη απόπειρα εφαρμογής του MI στην Ελλάδα**

Από το 2000 το (SES Catamaran) Tilos Sea Star εκτελεί το δρομολόγιο Τήλος – Ρόδος με 8 δρομολόγια ανά εβδομάδα (εκτός της χειμερινής περιόδου) υπό την ιδιοκτησία και διαχείριση του Δήμου Τήλου, κατόπιν προσπαθειών του εμνευσμένου αείμνηστου Δημάρχου Τήλου, Τάσου Αλιφέρη. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την πολυετή θητεία του, οι προσπάθειες του για αναμόρφωση του νησιού είχαν σαν αποτέλεσμα τον διπλασιασμό του πληθυσμού της Τήλου, καθώς και της τουριστικής κίνησης.

Αρχικά η τιμή του επιβατικού εισιτηρίου ήταν μηδενική για τους μόνιμους κατοίκους ενώ για τους επισκέπτες ήταν στα €14 – το καλοκαίρι του 2011 το Δημοτικό Συμβούλιο ήρε το μηδενικό εισιτήριο και προσδιόρισε την τιμή ενιαίου εισιτηρίου υπολογιζόμενο σύμφωνα με το μεταφορικό ισοδύναμο .

Κατά τη δρομολογιακή περίοδο 2009-2010, με το Tilos Sea Star μετακινήθηκαν 14,090 επιβάτες.



Το Tilos Sea Star

Η τιμή του ΜΙ που χρησιμοποιήθηκε ήταν στο 0.08 ευρώ/χιλιόμετρο, που μεταφράστηκε σε 8 ευρώ ενιαίο ναύλο για τα 91χμ του δρομολογίου Τήλος-Ρόδος. Το surface effect catamaran Tilos Sea Star μετέφερε προφανώς αποκλειστικά επιβάτες.



## 2.2 Βασικά συμπεράσματα από την διεθνή εμπειρία εφαρμογής του MI

Με στόχο τη διερεύνηση εφαρμογής της αρχής του MI στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα εσωτερικών θαλασσιών μεταφορών, σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η συνοπτική περιγραφή των κύριων συμπερασμάτων που εξάγονται από την εξέταση των τριών παραπάνω περιπτώσεων εφαρμογής του MI σε συστήματα εθνικών ακτοπλοϊκών μεταφορών χωρών της Ευρώπης, οι οποίες θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως βέλτιστες πρακτικές και/ ή κατά περίπτωση ως παραδείγματα προς αποφυγή.

Υπό το σκεπτικό αυτό παρατίθενται στη συνέχεια τόσο οι κύριες διαφορές και ιδιαιτερότητες του κάθε εξεταζόμενου συστήματος συγκριτικά με το αντίστοιχο περιβάλλον των θαλάσσιων συνδέσεων του Ιονίου, όσο και τα κύρια αποτελέσματα, τυχόν προβλήματα και πιθανοί τρόποι επίλυσης τους σε ότι αφορά στην εφαρμογή της αρχής του MI σε αυτά. Με τον τρόπο αυτό, κρίσιμες διαπιστώσεις που θα προκύψουν εκτιμάται ότι θα αποτελέσουν σημαντικές πληροφορίες εισροής στη διαδικασία σχεδιασμού της αντίστοιχης πολιτικής στον ελληνικό χώρο και ειδικότερα στις θαλάσσιες συνδέσεις του Ιονίου.

### 2.2.1 Η περίπτωση της Νορβηγίας

Σε ότι αφορά στην περίπτωση της Νορβηγίας, θα πρέπει καταρχάς να σημειωθεί πως οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας αυτής χαρακτηρίζονται στην πλειοψηφία τους από κατά πολύ μικρότερα μήκη σε σχέση με τα αντίστοιχα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων στην Ελλάδα γενικότερα αλλά και σε σχέση με τις περισσότερες των συνδέσεων στο Αιγαίο, καθώς αντανακλούν ουσιαστικά την τοπογραφία και γεωμορφολογία της χώρας (πολύ μεγάλος αριθμός φιόρδ και μεγάλο πλήθος μικρών νησιών με πορθμειακές συνδέσεις με την ηπειρωτική χώρα). Για το λόγο αυτό άλλωστε ενσωματώθηκε στην νέα φόρμουλα υπολογισμού του MI το κόστος της εναλλακτικής οδικής διαδρομής που συχνά υπάρχει, δηλαδή η προσέγγιση νησιών με γέφυρες, ή η παράκαμψη των fjord οδικά. Επιπλέον, μια σημαντική διαφορά σε σχέση με την ελληνική περίπτωση είναι ότι όχι μόνο οι περισσότερες ακτοπλοϊκές συνδέσεις αφορούν κοντινές αποστάσεις, αλλά σπανίως περιλαμβάνουν διασύνδεση νησιών μεταξύ τους (κύριος στόχος είναι η

σύνδεσή τους με την ηπειρωτική χώρα)

Ένα άλλο στοιχείο που διαφοροποιεί σημαντικά την περίπτωση της Νορβηγίας από αυτή της Ελλάδας, σχετίζεται με τα χαρακτηριστικά της ζήτησης. Τα νησιά της Νορβηγίας δεν αποτελούν τουριστικούς προορισμούς, τουλάχιστον σε βαθμό που να μπορεί να συγκριθεί με τα ελληνικά νησιά γενικότερα. Συνεπώς οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα έντονης εποχικότητας της ζήτησης αφού κατά βάση αποτελούν υπηρεσίες ζωτικής σημασίας (lifeline services) προς τους κατοίκους των νησιών αυτών και η προσφορά των υπηρεσιών για τις συνδέσεις αυτές δύναται να προγραμματίζεται ανάλογα.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω διαπιστώσεων, μπορεί κανείς να ισχυριστεί πως το σύστημα των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Νορβηγίας δεν μπορεί να είναι συγκρίσιμο με το αντίστοιχο ελληνικό και ειδικότερα με αυτό του Αιγαίου. Αντίθετα εκτιμάται και μπορεί να αξιοποιηθεί το γενικότερο σκεπτικό πίσω από την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδυναμίου που υιοθετήθηκε όπως και ο τρόπος υπολογισμού των ναύλων, καθώς αυτά αποτέλεσαν την κύρια βάση και επιρροή για την πρόσφατη ανάπτυξη του ΜΙ στη Σκωτία, μια πιο σύνθετη περίπτωση που σαφώς παρουσιάζει μεγαλύτερο ενδιαφέρον για το σκοπό της παρούσας μελέτης, λόγω της σαφούς παραπάνω ομοιότητας με το ελληνικό πρόβλημα.

### **2.2.2 Η περίπτωση της Κορσικής**

Η περίπτωση της Κορσικής, παρότι αποτελεί την μοναδική περίπτωση που το ΜΙ είχε βρει μια κάποιου τύπου εφαρμογή σε νησί της Μεσογείου, παρουσιάζει μερικές ιδιαιτερότητες που δύσκολα μπορούν να το καταστήσουν παράδειγμα για την ελληνική περίπτωση. Αφενός, βασίστηκε όπως είπαμε στην προσέγγιση της τιμής του ΜΙ μέσω των σιδηροδρομικών κομίστρων, αφού στην πραγματικότητα καταστρώθηκε ένα Σιδηροδρομικό και όχι ένα Οδικό Μεταφορικό Ισοδύναμο. Η προσέγγιση αυτή είχε κάποιο νόημα καθώς στην Κορσική υπάρχει ένα σημαντικό σιδηροδρομικό δίκτυο, οπότε υπό αυτή την έννοια δεν είναι εντελώς παράλογη η επιλογή της «σιδηροδρομικής συνέχειας» κατά τα πρότυπα των χωρών της Βαλτικής όπου μάλιστα



έδρασαν πλοία στα οποία μεταφορτωνόταν το ίδιο το τρένο και συνέχιζε τη διαδρομή του από το λιμάνι προορισμού. Η διαφορά όμως εγκειται στο γεγονός ότι στις περιπτώσεις αυτές το θαλάσσιο τμήμα αποτελούσε σημαντικά μικρότερο αναλογικά τμήμα του συνολικού ταξιδιού. Η αρκετές ώρες που οι επιβάτες των πλοίων προς Κορσική θα περνούσαν σε αυτά, επίτασαν εντελώς άλλου τύπου πλοία, για τα οποία δεν υπήρξε μακροπρόθεσμα η πρόβλεψη και ο σχεδιασμός.

Αυτός ο λάθος σχεδιασμός, οργάνωση και διαχείριση των παρεχόμενων από τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις υπηρεσιών προς τους επιβάτες (λανθασμένη αντιστοιχία ως προς υπηρεσίες που παρείχαν οι σιδηρόδρομοι), η μη πρόβλεψη διαδικασίας προσαρμογής και επανασχεδιασμού του συστήματος λαμβάνοντας υπόψη τόσο αλλαγές που συντελούνταν στην ευρύτερη αγορά παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών όσο και νέες ανάγκες/ απαιτήσεις που προέκυπταν καθώς και ο μη ορθολογικός τρόπος σχεδιασμού και εφαρμογής της πολιτικής κατέστησε το σύστημα μη- ευέλικτο και ανελαστικό με αποτέλεσμα τη σταδιακή αποτυχία και εγκατάλειψη του.

Επιπλέον, η έντονη εμπλοκή του Οργανισμού Γαλλικών Σιδηροδρόμων στο όλο εγχείρημα σε διάφορα καίρια πόστα του συστήματος (διαχειριστής των χρηματικών πόρων, μέτοχος στην κύρια ακτοπλοϊκή εταιρεία, πάροχος διαμεταφορικών υπηρεσιών κτλ.), αποδείχθηκε προβληματική, μη εξασφαλίζοντας την οικονομική διαφάνεια και την ανταγωνιστικότητα του όλου συστήματος

Συνεπώς η περίπτωση της Κορσικής θα αποτελούσε μάλλον παράδειγμα αποφυγής παρά βέλτιστης πρακτικής όσον αφορά στο σχεδιασμό και στην εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδυναμίου στις θαλάσσιες συνδέσεις του Αιγαίου, παρά μόνο ίσως για νησιά που παρουσιάζουν ορισμένες ομοιότητες (σε μέγεθος, πληθυσμό, ανάγκες, επιβατική κίνηση) όπως η Κρήτη. Σε κάθε περίπτωση, η εφαρμογή του MI στην Κορσική, δεν μοιάζει η καλύτερη αντιστοίχιση με το ελληνικό πρόβλημα.

### **2.2.3 Η περίπτωση της Σκωτίας**

Με δεδομένες τις ανάγκες της παρούσας μελέτης, ως περισσότερο ενδιαφέρουσα χαρακτηρίζεται η περίπτωση εφαρμογής της αρχής του MI στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των νησιών της Σκωτίας, καθώς μάλιστα αποτελεί το πιο πρόσφατο παράδειγμα, αλλά



και γιατί η διαθεσιμότητα σχετικών πληροφοριών και αναλύσεων είναι σαφώς ικανοποιητική και επαρκής. Επιπλέον και γεωγραφικά, το πρόβλημα προσομοιάζει περισσότερο με το ελληνικό, καθώς μιλάμε για τη σύνδεση πλήθους νησιών διαφορετικού μεγέθους τόσο με την ηπειρωτική χώρα όσο και μεταξύ τους.

Η εκτενής σε διάρκεια (3ετής) πιλοτική εφαρμογή στις Δυτικές νήσους της Σκωτίας, η οποία συνδυάστηκε με την προσεκτικά οργανωμένη υλοποίηση της καταμέτρησης των επιπτώσεων της πρώτης φάσης της μελέτης σε τακτά χρονικά διαστήματα, έδωσε τη δυνατότητα εξαγωγής βάσιμων συμπερασμάτων για τη δυνατότητα και οικονομική βιωσιμότητα της επέκτασης του ΜΙ και σε ακτοπλοϊκές συνδέσεις άλλων νησιών καθώς και για την εκπόνηση μακρόχρονου σχεδιασμού εντός του πλαισίου αυτού. Επίσης, μέσω της εφαρμογής της πρώτης πρώιμης μελέτης και της παρακολούθησης των αποτελεσμάτων αυτής, δόθηκε η δυνατότητα αναπροσαρμογής του τιμολογιακού συστήματος στη βάση του ΜΙ σε δεύτερη φάση.

Αξίζει να σημειωθεί πως παρά τις πιέσεις και διαμαρτυρίες που κατά καιρούς εκφράζονται από πολιτικούς εκπροσώπους ορισμένων τοπικών νησιωτικών κοινοτήτων λόγω της μη έως τώρα ένταξής τους στο τιμολογιακό σύστημα του ΜΙ, εξακολουθεί να αποφεύγεται η οριζόντια εφαρμογή του, η οποία μπορεί μεν να ικανοποιήσει το σύνολο των απαιτήσεων των νησιωτικών κοινοτήτων και να αποτελεί μια πολύ πιο εύκολη και απλή οδό από πολιτικής άποψης αλλά μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη μελλοντική βιωσιμότητα του συστήματος συνολικά. Κάτι τέτοιο φαίνεται να είναι και η βέλτιστη επιλογή για την ελληνική περίπτωση, καθώς οι υπάρχουσες διαφορετικές γραμμές παρουσιάζουν τεράστιες διαφορές μεταξύ τους ως προς την οικονομική τους βιωσιμότητα, το τωρινό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, και των παρεμβάσεων που απαιτούνται να γίνουν προκειμένου να λυθούν επιμέρους προβλήματα. Με άλλα λόγια, υπάρχουν όπως θα δούμε και παρακάτω, γραμμές όπου η ελεύθερη αγορά έχει ήδη οδηγήσει σε τιμές κοντά στο ΜΙ, γραμμές που αντιμετωπίζουν μικρά προβλήματα μόνον, και το μόνο που μένει είναι η εφαρμογή του ΜΙ για πιθανή βελτίωση (προς όφελος του επιβάτη) της παρεχόμενης υπηρεσίας, αλλά και γραμμές που χρειάζονται ακόμα πολλή προεργασία πριν φτάσουμε στο επίπεδο να διανοηθούμε να εφαρμόσουμε σε αυτές τα φθηνότερα ναύλα που θα προκύψουν από την καθιέρωση του ΜΙ.

Στο παράδειγμα της Σκωτίας λοιπόν, επιλέχθηκε η σταδιακή εφαρμογή της πολιτικής

στη βάση της προσεκτικής εξέτασης και ανάλυσης των επιμέρους απαιτήσεων και των αναγκών των νησιών ως προς τις συνδέσεις τους. Επίσης, στα πλαίσια του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού του συστήματος, κρίσιμη προϋπόθεση αποτελεί η υιοθέτηση της πολιτικής και η σύμπλευση με το ευρύτερο σχέδιο εφαρμογής του ανεξάρτητα από την όποια αλλαγή μπορεί να προκύψει κατά το ενδιάμεσο διάστημα όσον αφορά στο πολιτικό σκηνικό της χώρας (η μελέτη υπονοεί την πιθανή ανεξαρτητοποίηση από το Ηνωμένο Βασίλειο) .

Σημειώνεται πως η εφαρμογή του MI εντάσσεται και ενσωματώνεται πλήρως στα πλαίσια του κεντρικού σχεδιασμού των ακτοπλοϊκών μεταφορών σύμφωνα με τον οποίο ακολουθείται συγκεκριμένη μεθοδολογία καθορισμού των συνδέσεων/ διαδρομών και του επιπέδου εξυπηρέτησης, το οποίο θα πρέπει να απολαμβάνει κάθε νησιωτική κοινότητα για τη διασφάλιση ίσης μεταχείρισης στη βάση των καταγεγραμμένων επιμέρους αναγκών. Για παράδειγμα, προσδιορίζονται και ιεραρχούνται οι κύριες ανάγκες μετακίνησης για κάθε επιμέρους νησί (τουρισμός, εμπορευματική κίνηση, μετακινήσεις για επαγγελματικούς λόγους, προσβασιμότητα για λόγους υγείας, εκπαίδευσης, διατήρησης του τοπικού πληθυσμού κτλ.) και ακολουθείται μια πολιτική που στοχεύει στην ισορροπημένη παροχή υπηρεσιών, η οποία προσφέρει ευελιξία και αποφεύγει την εφαρμογή πιθανών ζημιολόγων οριζόντιων μέτρων.

Πολύ σωστά η Σκωτία έθεσε «ρήτρες» στην εφαρμογή του MI. Ενώ σαφώς προβλέπει την επιχορήγηση από το κράτος όταν η αγορά αδυνατεί να παρέχει μια ακτοπλοϊκή σύνδεση ή δεν είναι βιώσιμη η λειτουργία της, υφίσταται και αντίστοιχο σχέδιο εξόδου που θα συνεπάγεται την απόσυρση της επιχορήγησης, λόγω χάρη όταν υφίσταται ήδη ανταγωνιστική ακτοπλοϊκή σύνδεση ιδιωτικών συμφερόντων η οποία παρέχει ικανοποιητική υπηρεσία ή στην περίπτωση που εκδηλώνεται ενδιαφέρον για λειτουργία νέα σύνδεσης από ιδιώτες. Σκοπός είναι να ενθαρρυνθούν οι ιδιωτικές εταιρείες να παρέχουν ακτοπλοϊκές υπηρεσίες και από την άλλη να επικεντρωθεί η χορήγηση επιδοτήσεων μόνο στις συνδέσεις που δεν είναι ελκυστικές στον ιδιωτικό τομέα, μειώνοντας έτσι την επιβάρυνση του δημόσιου προϋπολογισμού.

Η περίπτωση της Σκωτίας μπορεί να χαρακτηριστεί ως η πιο χρήσιμη από τις τρεις υπό

εξέταση περιπτώσεις για πληθώρα λόγων, μεταξύ των οποίων κυριαρχεί το γεγονός του προσεκτικού και ρεαλιστικού σχεδιασμού στη εφαρμογή του ΜΙ καθώς αυτός διενεργείται σταδιακά και με πλήρη παρακολούθηση όσον αφορά στις επιπτώσεις του εγχειρήματος για το μέσο- και μακροπρόθεσμο διάστημα. Επιπρόσθετα, αποτελεί την πιο πρόσφατη περίπτωση (τρέχουσα) η οποία εντός του πλαισίου σχεδιασμού της έλαβε υπόψη τις παλαιότερες περιπτώσεις εφαρμογής του μεταφορικού ισοδυναμίου στον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο προσαρμόζοντας τα δεδομένα των εφαρμογών αυτών με τέτοιο τρόπο ώστε να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις και τις ανάγκες του νησιωτικού χώρου της Σκωτίας.

Ωστόσο, πέρα από τα παραπάνω χρήσιμα συμπεράσματα και πιθανά ευρήματα καλής πρακτικής από την εφαρμογή του ΜΙ στη Σκωτία, είναι πολύ σημαντικό να τονιστούν και κάποιες καίριες διαφορές μεταξύ της περίπτωσης της Σκωτίας και αυτής της Ελλάδας, και ειδικότερα των Ιονίων νήσων.

Σημαντική καταγράφεται η διαφορά σε ότι αφορά στις πολύ μεγαλύτερες μεταπτώσεις στη ζήτηση μεταξύ περιόδων αιχμής και εκτός αιχμής που παρατηρούνται στο σύνολο του νησιωτικού χώρου της Ελλάδας και ιδιαίτερα στους δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, σε σχέση με αυτές που καταγράφονται στα νησιά της Σκωτίας. Το δεδομένο αυτό της ελληνικής πραγματικότητας έχει ως αποτέλεσμα να ασκούνται μεγαλύτερες πιέσεις στον τομέα προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και να υπάρχει ανάγκη για μεγαλύτερη ευελιξία ως προς τη προσφορά σε συνάρτηση της ζήτησης. Η δε έντονη εποχικότητα της ζήτησης δημιουργεί επιπλέον δυσκολίες στην παροχή σταθερών (έστω ισάξιων) υπηρεσιών κατά τη διάρκεια όλου του έτους.

Επιπλέον, ο κύριος πάροχος ακτοπλοϊκού έργου, η Caledonian MacBrayne, είναι από το 2006 κρατική, πράγμα που διευκόλυνε στο μέγιστο βαθμό την απόλυτη αποδοχή και ομοφωνία για την εφαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής του ΜΙ από όλους τους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς, δεδομένου ότι υπάρχει πλήρης ταύτιση του δημοσίου και των εταιρειών ως προς τους επιχειρησιακούς τους στόχους, οι οποίοι επικεντρώνονται στην παροχή δημοσίων υπηρεσιών και όχι στην κερδοφορία. Επιπρόσθετα, και για τον ίδιο λόγο, το κράτος είχε διαθέσιμα όλα τα απαραίτητα στοιχεία (λεπτομερή στοιχεία επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης για κάθε διαδρομή και τις επιμέρους συνδέσεις, αναλυτικά στοιχεία κόστους ανά γραμμή, οικονομικά, τεχνικά κτλ.), κάτι που προφανώς και θα διευκόλυνε την κατάστρωση των απαραίτητων υπολογισμών.

Αντιθέτως στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται ιδιωτικές εταιρείες, πολύ περισσότερες από τις δύο που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα της βρετανικής χώρας, ευθέως ανταγωνιστικές μεταξύ τους, κάτι που θα δυσχέραινε την επίλυση του προβλήματος καθώς θα πρέπει να συμπεριληφθούν όλες και ισότιμα στην περίπτωση επιδότησης των ναύλων.



### **2.3 Οι θέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Μεταφορικό Ισοδύναμο**

Με βάση την εμπειρία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου στην Ευρώπη, σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τις τιμές των ναύλων στις περιπτώσεις επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέθοδος για τον καθορισμό της τιμής και, συνεπώς, με βάση τη μέθοδο αυτή, το κόστος μεταφοράς με πλοίο θα ισούται με το κόστος μεταφοράς, για την ίδια χιλιομετρική απόσταση, οδικώς ή με τρένο. Ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου στην ακτοπλοΐα, ενδέχεται οι τιμές των εισιτηρίων να είναι χαμηλές και να μην καλύπτεται επαρκώς το πραγματικό κόστος της μεταφοράς. Η επιδότηση της χαμηλής τιμής επιτρέπεται με βάση τη μέθοδο αυτή, αρκεί να αποδίδεται σε όλους τους πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εμπλέκονται στην εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να περιορίζεται στην κάλυψη μόνο των δαπανών που συνδέονται άμεσα με την επιβαλλόμενη υποχρέωση, άλλως ενέχεται ο κίνδυνος το προτεινόμενο μέτρο επιχορήγησης να θεωρηθεί ότι συνιστά απαγορευμένη κρατική ενίσχυση.

Η ΕΕ έχει καταστήσει σαφές ότι δεν προβλέπεται η δυνατότητα εκ μέρους της επιδότηση του εισιτηρίου επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, καθόσον δεν

εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (E-5416/08EL)

Παρόλα αυτά, κοινοτικοί πόροι μπορούν να διατεθούν και να αξιοποιηθούν για επένδυση σε έργα υποδομών (πχ λιμενικές βελτιώσεις), και ακόμα σημαντικότερο όπως θα δούμε και παρακάτω, για την επιχορήγηση της ναυπήγησης ή αγοράς, νέων πλοίων για την εξυπηρέτηση περιοχών όπου οι κοινωνικοί και οικονομικοί στόχοι και συνθήκες επιβάλλουν κρατική ή Ευρωπαϊκή παρέμβαση.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, παρόλο που όπως βλέπουμε είναι επί της αρχής αντίθετη στην επιδότηση του εισητηρίου απευθείας, ειδικά από κοινοτικούς πόρους, με πλαίσιο διαφόρων διατάξεων φαίνεται να επιτρέπει στα μέλη-κράτη να επιδοτήσουν τα ίδια το ακτοπλοϊκό κόμιστρο εάν πληρούνται μια σειρά από αυστηρές προϋποθέσεις.

Στην περίπτωση που εφαρμοστεί το Μεταφορικό Ισοδύναμο στις ακτοπλοϊκές γραμμές (τακτικές ή δημόσιες), η αποζημίωση που χορηγείται για την επιδότηση της παρεχόμενης υπηρεσίας μεταφοράς δύναται να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση, εφόσον πληρούνται σωρευτικά τα ακόλουθα κριτήρια. Το καθεστώς να παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις ή στην παραγωγή ορισμένων αγαθών, η επιδότηση χορηγείται από το κράτος μέσω κρατικών πόρων, και να στρεβλώνει ή απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό, και επηρεάζει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

Κατόπιν όμως σχετικών επερωτήσεων Ευρωβουλευτών από διάφορες χώρες της Ένωσης, η ΕΕ διατύπωσε τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες οι ενισχύσεις μπορούν να θεωρηθούν αποδεκτές από την κοινοτική νομοθεσία.

Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ (Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης) ορίζει ότι μπορεί να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά οι εξής ενισχύσεις:

- (α) οι ενισχύσεις για την προώθηση της οικονομικής αναπτύξεως περιοχών, στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση, καθώς και των περιοχών που αναφέρονται στο άρθρο 349, λαμβάνοντας υπόψη τη διαρθρωτική, οικονομική και κοινωνική τους κατάσταση,

- (β) οι ενισχύσεις για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους,
- (γ) οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντίκειτο προς το κοινό συμφέρον,
- (δ) οι ενισχύσεις για την προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους συναλλαγών και ανταγωνισμού στην Ένωση σε βαθμό αντίθετο με το κοινό συμφέρον,
- (ε) άλλες κατηγορίες ενισχύσεων που καθορίζονται από το Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει προτάσει της Επιτροπής."

Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να προχωρήσουν στην υλοποίηση του σχεδίου εάν δεν λάβουν την έγκριση της Κομισιόν. Υπεύθυνες για την κατάθεση των σχεδίων είναι οι αρχές τις κάθε χώρας και όχι ο πάροχος που έχει εξασφαλίσει την επιδότηση. Η επιτροπή έχει τη δυνατότητα να ορίσει διαδικασία έρευνας για τη συμβατότητα της συμφωνίας με το κοινοτικό δίκαιο και τις εξαιρέσεις που έχουν θεσμοθετηθεί. Κατόπιν αυτού, και σε χρονική απόσταση συνήθως δύο μηνών από την κατάθεση των φακέλων, έχει δικαίωμα να εγκρίνει ή να απορρίψει την σύμβαση της επιδότησης.

Μία σειρά αποφάσεων πάντως τα τελευταία χρόνια, έχουν περιπλέξει το ζήτημα. Λόγω της πάγιας προτιμολογίας της ΕΕ για την ενίσχυση οικονομικά ασθενέστερων και μειονεκτούντων περιοχών, έχει γίνει δεκτή κατά συνθήκη υπέρμετρη κρατική ενίσχυση όπως και η μη διεξαγωγή διαγωνισμού. Έτσι έχουν καθοριστεί μια σειρά από κριτήρια (πχ κριτήριο De Minimis, κριτήρια Altmark) ώστε διάφορες μορφές επιδότησης να μη χαρακτηρίζονται ως (παράνομες) κρατικές ενισχύσεις. Όλες συνοψίζονται πάντως στην προσπάθεια οι ενισχύσεις αυτές να είναι το δυνατόν οι μικρότερες, επιτρέποντας βέβαια ένα «εύλογο» κέρδος για τον διαχειριστή, και να έχουν προκύψει με αυστηρές, διαφανείς και αντικειμενικές διαδικασίες, που εξασφαλίζουν και ίσες ευκαιρίες μεταξύ εγχώριων αλλά και ξένων (ευρωπαϊκών πάντα) παρόχων. Πάντως το αυστηρό αυτό γενικά θεσμικό πλαίσιο, δε θα λέγαμε ότι τηρείται με θρησκευτική ευλάβια, ειδικά στη χώρα μας, όπου βέβαια λόγω της ύπαρξης πολλών γραμμών που χρίζουν επιδότησης, το πρόβλημα είναι εξαιρετικά πολύπλοκο.

Στις Κατευθυντήριες Γραμμές δεν γίνεται κανένας διαχωρισμός με βάση τη νομική



μορφή των δικαιούχων (εταιρείες, μορφές συνεργασίας ή ατομικές επιχειρήσεις) αλλά ούτε και μεταξύ δημόσιων ή ιδιωτικών μορφών ιδιοκτησίας. Από πλευράς Ευρωπαϊκού Δικαίου, είναι αδιάφορο εάν τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος διαχειρίζονται επιχειρήσεις του ιδιωτικού ή του δημόσιου τομέα. Γενικά, οι κρατικές ενισχύσεις επιτρέπεται να χορηγούνται μόνο σε πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εκτός από ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις και υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι γενικότεροι στόχοι των Κατευθυντήριων Γραμμών, όπως η βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το περιβάλλον θαλάσσιων μεταφορών).

Μέτρα που προτείνονται από την ΕΕ για την ανάπτυξη του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνουν φορολογικές ελαφρύνσεις, μείωση εργασιακών δαπανών, κατάρτιση, επενδυτικές ενισχύσεις, και όπως είδαμε παραπάνω, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

## **2.4 Η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου στις θαλάσσιες συνδέσεις του Αιγαίου.**

### **2.4.1 Μεταφορικό Ισοδύναμο και η αρχή της ίσης μεταχείρισης**

Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναγνωρίζει ότι, προκειμένου να προαχθεί η ανάπτυξη στο σύνολο της Ένωσης, τα κράτη μέλη δύνανται να λαμβάνουν μέτρα για τη διασφάλιση της εδαφικής, οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της επικράτειάς τους, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με τα νησιά. Προς εκπλήρωση του σκοπού αυτού και για την προστασία των θαλάσσιων συνδέσεων που δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από την αγορά, τα κράτη μέλη επιτρέπεται να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Κατά την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή κατά τη σύναψη συμβάσεως ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι αρχές των κρατών μελών έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν την τιμή των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Το Μεταφορικό

Ισοδύναμο αποτελεί μία από τις δυνατές μεθόδους για τον καθορισμό της τιμής του εισιτηρίου.

Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου στην ακτοπλοΐα ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα οι τιμές των εισιτηρίων να είναι χαμηλές και να μην καλύπτουν επαρκώς το πραγματικό κόστος

Συνεπώς, η διαφορά μεταξύ της τιμής που θα προκύπτει από την εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου και του πραγματικού κόστους μεταφοράς σε συγκεκριμένο ακτοπλοϊκό δρομολόγιο, θα πρέπει να επιδοτείται, γεγονός το οποίο και αποδέχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι η επιδότηση θα καλύπτει μόνο τη σχετική δαπάνη, αφαιρώντας τα προκύπτοντα έσοδα, και θα καταβάλλεται σε όλους τους πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που εμπλέκονται στην εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Προκειμένου να ανατεθεί δημόσια υπηρεσία σε πλοιοκτῆτη θα πρέπει να τηρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

Η ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές γραμμές όπου λειτουργεί ο ανταγωνισμός δεν μπορεί να λάβει χώρα. Αντίθετα, η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου στις λεγόμενες άγονες γραμμές, όπου, εκ των πραγμάτων, δεν υφίσταται υγιής ανταγωνισμός, είναι εφικτή.

Το πρόβλημα όμως στην Ελληνική περίπτωση είναι ότι τα τελευταία χρόνια, γραμμές που παραδοσιακά στεκόταν ο ανταγωνισμός, και που φαινομενικά στέκεται ακόμα (αφού μπορεί να δραστηριοποιούνται περισσότεροι του ενός πάροχοι) είναι έντονα δυσλειτουργικές. Η κατακόρυφη αύξηση της τιμής του πετρελαίου, η πτώση της επιβατικής κίνησης λόγω της οικονομικής κρίσης, και μια σειρά άλλων παραγόντων, καθιστούν γραμμές που μέχρι πρότινος χαρακτηρίζονταν «φιλέτα» προβληματικά πεδία δραστηριότητας. Σε συνδιασμό με τον υπέρογκο δανεισμό στον οποίο είχαν καταφύγει τις χρυσές εποχές του Χρηματιστηρίου οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι περισσότερες εξ' αυτών είναι ελλειματικές. Πολλές δε έχουν πωληθεί σε ξένους ομίλους οι οποίοι πόνταραν σε αντιστροφή του κλίματος, κάτι τέτοιο όμως φαίνεται ακόμα μακριά στον ορίζοντα.

Ένα λοιπόν πρόβλημα σχετικά με την επιβολή του MI στο Αιγαίο εάν αυτό προκύψει με επιδότηση του ναύλου (μέσω των εταιρειών) είναι ότι οι περισσότερες από τις

γραμμές δεν πλοιορούν τα τυπικά κριτήρια ώστε να χαρακτηριστούν «δημοσίου συμφέροντος». Πέρα από τις άγονες γραμμές, όπου η εμπορική εκμετάλλευση είναι τόσο ασύμφορη ώστε να επιτρέπεται η άμεση κρατική ενίσχυση σε μεγάλο βαθμό (πάντα βέβαια με «διαφανείς διαγωνισμούς και αυστηρά κριτήρια»), οι περισσότερες γραμμές στα μάτια του εξωτερικού παρατηρητή φαντάζουν πεδία στα οποία λειτουργεί η ελεύθερη αγορά. Στην πραγματικότητα αυτό συμβαίνει σε ελάχιστες γραμμές, όπως του Σαρωνικού όπου όμως δεν έχει παρατηρηθεί αυτορρύθμιση της αγοράς προς τα κάτω προς όφελος του καταναλωτή, και κυρίως της Κρήτης, την πλέον «κανονική» γραμμή της Ελλάδος, όπου όπως θα δούμε αργότερα, οι τιμές ανά χιλιόμετρο των ναύλων, πλησιάζουν πολύ τις τιμές του MI!! Κι αυτό παρότι είναι μια ολιγοπωλιακή αγορά. Η μικρότερη εποχικότητα της ζήτησης (λόγω του μεγάλου πληθυσμού του νησιού παρατηρείται σημαντικότερο μεταφορικό έργο και τον χειμωνα) φαίνεται να αποτελεί πάντως τον σημαντικότερο παράγοντα για τον οποίο παρατηρείται αυτό.

Επομένως για να μπορέσει η χώρα μας να προβεί στην εφαρμογή του MI μέσω οικονομικής ενίσχυσης που θα προκύψει από ανακύρηξη των γραμμών αυτών ως υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος, και να μην αντιμετωπίσει πρόβλημα από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς θα πρέπει να τηρούνται οι εξής προϋποθέσεις.

Καταρχάς θα πρέπει να επιβεβαιωθεί ότι ο ανταγωνισμός δεν λειτουργεί επαρκώς για τη σωστή εξυπηρέτηση γραμμής τακτικής δρομολόγησης, οπότε υφίσταται πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να διασφαλιστεί η εδαφική, οικονομική και κοινωνική συνοχή της ελληνικής επικράτειας. Απαραίτητη προϋπόθεση η αξιολόγηση των τακτικών γραμμών του Αιγαίου, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν λειτουργεί επαρκώς ο ανταγωνισμός σε αυτές, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως, ενδεικτικά, τη συχνότητα των δρομολογίων, την επιβατική κίνηση, το επίπεδο των τιμών, καθώς και τον αριθμό των πλοιοκτητών που τις εξυπηρετούν.

Επιπροσθέτως, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση μεταξύ των ενδιαφερόμενων πλοιοκτητών, οι οποίοι δραστηριοποιούνται ή πρόκειται να δραστηριοποιηθούν στα δρομολόγια τα οποία θα επιδοτηθούν, εφόσον πληρούν τα σχετικά κριτήρια, τα οποία θα πρέπει να είναι προηγουμένως γνωστά (π.χ. προδιαγραφές πλοίου, εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής). Δηλαδή, όπως προαναφέρθηκε, η σχετική επιχορήγηση θα πρέπει να καταβάλλεται σε όλους τους πλοιοκτήτες που εμπλέκονται στην εκπλήρωση της σχετικής υποχρέωσης παροχής

δημόσιας υπηρεσίας.

Εναλλακτικά θα εξεταστεί αν είναι βιώσιμο ένα μοντέλο όπου η συμμετοχή του κράτους πιθανόν δε θα είναι απαραίτητη, εάν επαρκεί ώστε να κρατηθούν οι ναύλοι σε τιμή κοντά στο MI η επιδότηση της ναυπήγησης ή της αγοράς πλοίων

Στην περίπτωση του ορισμού μιας γραμμής σε γραμμή που χρήζει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατά τα παραπάνω κρίνεται σκόπιμο η ανάθεση που αφορά στην εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου να πραγματοποιείται μετά από δημόσιο διαγωνισμό και τη δημοσίευση ανοιχτής πρόσκλησης υποβολής προσφορών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επί του παρόντος, με βάση την παράγραφο 6 του άρθρου δεύτερου του Νόμου 2932/2001, απαιτείται απόφαση του Υπουργού Ν&Α προκειμένου να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Ωστόσο, για την εφαρμογή της διαγωνιστικής διαδικασίας στις ελεύθερες γραμμές θεωρείται σκόπιμο να προωθηθεί ειδική νομοθετική ρύθμιση που να περιέχει σχετική πρόβλεψη η οποία κατόπιν θα πρέπει να ελεγχθεί από την ΕΕ και να κριθεί σύνομη με το κοινοτικό δίκαιο, ή να προκύψει κάποια επίσημη τροποποίηση-εξαίρεση λόγω των ιδιαιτεροτήτων του ελληνικού προβλήματος.

#### **2.4.2 Χρηματοδότηση εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου**

Όπως είδαμε και παραπάνω, οι διαρθρωτικοί πόροι των Ευρωπαϊκών ταμείων δε μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επιδότηση εισητηρίου, ακόμα κι αν αφορά την πιθανότητα εφαρμογής του MI. Μπορούν ωστόσο να χρησιμοποιηθούν για «έργα υποδομής» και σ' αυτήν την κατηγορία έχει συμπεριληφθεί και η επιδότηση της κατασκευής ή αγοράς νέων πλοίων. Προς τούτο, θεωρείται σκόπιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο να συμπεριληφθεί στο νέο ΕΣΠΑ της περιόδου 2014-2020 πρόβλεψη σχετικά με τη δυνατότητα χρηματοδότησης αγοράς πλοίου είτε στο πλαίσιο προγράμματος για την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης είτε στο πλαίσιο προγράμματος για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, εν γένει, με την προώθηση μέτρων για την ενίσχυση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων.

Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω, η επιχορήγηση του ναύλου είναι δυνατή εφόσον δεν χρηματοδοτείται από πόρους των διαρθρωτικών ταμείων και υπό την προϋπόθεση ότι, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης, τη σχετική επιδότηση θα λαμβάνουν όλοι οι πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή, οι οποίοι πληρούν τα αντικειμενικά κριτήρια που έχουν τεθεί (π.χ. προδιαγραφές πλοίου, εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής).

## 2.5



### Εθνικό και Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο αναφορικά με τις ακτοπλοϊκές μεταφορές

Στην παρούσα ενότητα θα εξεταστεί το θεσμικό πλαίσιο τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, τις επιδοτήσεις άγονων γραμμών, και γενικότερα τις δυνατότητες που παρέχονται για επιδότηση από κρατικούς και κοινοτικούς πόρους. Θα εξεταστούν οι δυνατότητες εφαρμογής κάποιας μορφής ΜΙ συμβατή με όσα προβλέπουν οι εθνικοί και κοινοτικοί κανονισμοί και θα διερευνηθούν τα εναλλακτικά σενάρια βάσει των οποίων θα είναι εφικτή η υλοποίηση του Μεταφορικού Ισοδύναμου στο υφιστάμενο καθεστώς δρομολογίων του Αιγαίου, καθώς και η δυνατότητα χρηματοδότησης της εφαρμογής του από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε.

#### 2.5.1 Καμποτάζ

Μιλήσαμε στην εισαγωγή για τον προστατευτικής υφής κανονισμό του Καμποτάζ, τον αποκλεισμό από την μεταφορά επιβατών και αγαθών στο εσωτερικό ακτοπλοϊκό σύστημα μιας χώρας πλοίων υπό ξένη σημαία. Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 "για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ - "Κανονισμός 3577/92) κατήργησε τους περιορισμούς στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές από πλοιοκτήτες της Ένωσης, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και φέρουν τη

σημαία του, είναι ελεύθερη από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1993, εφόσον τα πλοία αυτά πληρούν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να εκτελούν τις θαλάσσιες μεταφορές εντός του εν λόγω κράτους μέλους (άρθρο 1 του Κανονισμού). Η Ελλάδα εξαιρέθηκε από τον κανονισμό για περισσότερο από μια δεκαετία, λαμβάνοντας παράταση μέχρι την 1/1/2004 (άρθρο 6, παράγραφος 3 του Κανονισμού). Η απελευθέρωση διέπεται από κανόνες που καθιστούσαν δυνατή την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από ξένους παρόχους, περιγράφοντας αναλυτικά τις δικές τους υποχρεώσεις, τις δυνατότητες του κράτους όπου δραστηριοποιούνται να παρέμβει ρυθμίζοντας ζητήματα που αφορούν την επικράτειά του, ενώ ρητά διατυπώνει και κατοχειρώνει τρόπους με τους οποίους αποκλείεται η ευνοϊκότερη μεταχείριση εγχώριων εταιρειών.

### **2.5.2 Υπηρεσίες Δημοσίου Συμφέροντος**

Τα μέλη της ΕΕ μπορούν να συνάψουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ως προϋπόθεση για την άσκηση δραστηριότητας, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού, σε πλοιοκτήτες που εκτελούν δρομολόγια από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους, υπό την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργούνται διακρίσεις σε βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως δημόσια υπηρεσία ορίζονται οι περιπτώσεις ακτοπλοϊκών συνδέσεων που δεν παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον και βιωσιμότητα, και που πιθανότατα να έμεναν χωρίς ανάδοχο αν οι εταιρείες δρούσαν υπολογίζοντας τις καθαρά εμπορικές και οικονομικές σκοπιές του ζητήματος. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας λοιπόν θεωρούνται ως το μέσο το οποίο κανονικά χρησιμοποιείται για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που διαφορετικά δεν δύναται να εκπληρωθούν πλήρως και στο επίπεδο ποιότητας που απαιτείται.

Τα κράτη μέλη δύναται να επιβάλουν απαιτήσεις σχετικές με την συνέχεια και τη συχνότητα των δρομολογίων, την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, το ύψος των ναύλων κα. Οι όροι πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς, γνωστοί εκ των προτέρων και όλοι οι πλοιοκτήτες της Ένωσης πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα χορηγείται. Στη χώρα μας πάντως έχουμε δει πλείστα αντίθετα παραδείγματα, από χαριστικές αναθέσεις (περίπτωση Μανούση-Παυλίδη με τις επιδοτήσεις της SAOS στην άγνονη της Δωδεκανήσου), μέχρι παράλογα φωτογραφικούς διαγωνισμούς όπως η απαίτηση για ταχύπλοο πλοίο, που όμως κατά την εκτέλεση του δρομολογίου να πλέει με συμβατική ταχύτητα 18 κόμβων (!) για την ενδοκυκλαδική



σύνδεση με έδρα την Σύρο, προκειμένου να δραστηριοποιηθεί το παροπλισμένο monohull Αίολος Express 2 της NEL Lines.

Στην περίπτωση γραμμής που υπόκειται σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, η παροχή αποκλειστικότητας σε έναν πλοιοκτήτη μπορεί, εφόσον αιτιολογείται επαρκώς, να θεωρηθεί ως το μόνο κατάλληλο μέσο για να εκπληρωθούν ουσιώδεις μεταφορικές ανάγκες, όταν χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα και με ανοιχτό, ισότιμο και χωρίς διακρίσεις μειοδοτικό διαγωνισμό σε επίπεδο Ένωσης. Μακροχρόνιες (πχ 20 έτη) συμβάσεις αποκλείονται σύμφωνα με δεδικασμένα του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, καθώς θεωρείται ότι λειτουργούν με τρόπο που αποκλείει άλλους παρόχους από την είσοδο τους στη γραμμή, η οποία κατά το χρονικό διάστημα αυτό ίσως να έχει γίνει συμφέρουσα. Δεν έχει οριστεί ένα μέγιστο διάστημα παραχώρησης αποκλειστικότητας, παρότι αυτό θεωρείται ότι θα έπρεπε να είναι μέγιστο τα έξι χρόνια εκτός από την περίπτωση των «μικρών νησιών». Ως "μικρά νησιά" νοούνται τα νησιά στα οποία ο μέγιστος συνολικός αριθμός επιβατών που μετακινήθηκαν θαλασσίως από και προς το νησί, κατά τη διάρκεια ενός έτους, ανέρχεται το πολύ σε 100.000. Στις περιπτώσεις αυτές ένα εύλογο χρονικό διάστημα θεωρείται αυτό τον 10-12 χρόνων.

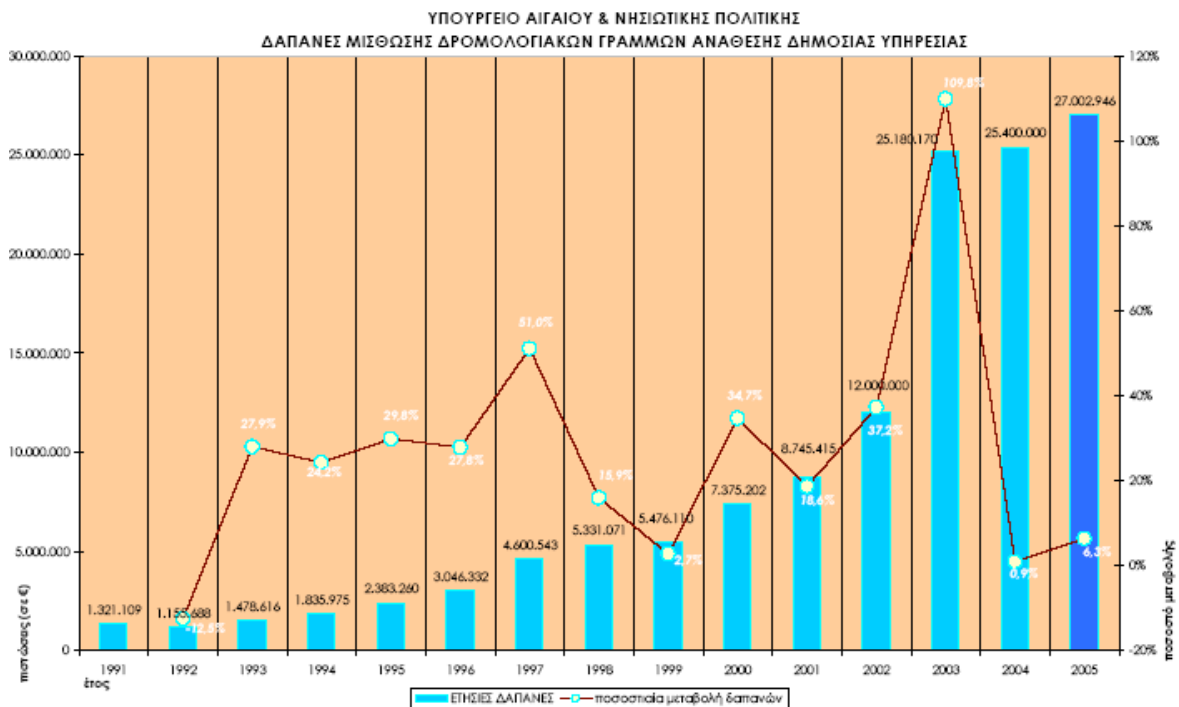
Μεγάλο βάρος δίνεται στην γνωστοποίηση πιθανής τροποποίηση εθνικής νομοθεσίας ή θέσπισης κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων που διέπουν τις συμβάσεις δημοσίων υπηρεσιών προκειμένου να εξασφαλίζονται ίσες ευκαιρίες σε παρόχους από ολόκληρη την ΕΕ. Οι καθ' αυτό συμβάσεις είναι υποχρεωτικό να κοινοποιούνται στα αρμόδια όργανα πάντως μόνο στην περίπτωση που η σύμβαση περιλαμβάνει την παροχή οικονομικού αντισταθμίζματος για την παροχή των υπηρεσιών.

Σημείωση. Μέχρι την απελευθέρωση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, οι περισσότερες γραμμές που παρουσίαζαν την ανάγκη χαρακτηρισμού τους ως ΠΔΥ, εξυπηρετούνταν επαρκώς χωρίς επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Ο λόγος είναι το ότι τα πλοία στις γραμμές μέχρι τότε δρομολογούνταν κατόπιν εξασφάλισης σχετικής «άδειας σκοπιμότητας» από ΥΕΝ και ΣΑΣ. Δινόταν δηλαδή ειδική άδεια για να επιτραπεί η δρομολόγηση πλοίου σε μία γραμμή (με ό,τι βέβαια συνεπάγεται αυτό από πλευράς διαπλοκής και διαφθοράς), η οποία όμως συνοδεύεται από υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας δωρεάν. Τα πλοία δηλαδή που εξυπηρετούσαν μία κερδοφόρα γραμμή, ώφειλαν να προσεγγίζουν εκ περιτροπής «άγονα» κοντινά νησιά. Για παράδειγμα, ένα πλοίο που έπαιρνε άδεια σκοπιμότητας για τη γραμμή Πειραιάς-

Μεταφορικό Ισοδύναμο στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής στην Γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Θήρα

Πάρος-Νάξος-Ίος-Θήρα, έπρεπε ορισμένες φορές την εβδομάδα να εξυπηρετεί Σίκινο-Φολέγανδρο ή Ανάφη, ένα πλοίο δρομολογημένο στην γραμμή Ικαρίας-Σάμου τους Φούρνους κοκ. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να είναι πολύ λιγότερες οι γραμμές όπου το κράτος δεν είχε άλλη επιλογή από το να προσφέρει επιδότηση. Το σύστημα των αδειών σκοπιμότητας λοιπόν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «ένα λάθος μέτρο, που δούλευε σωστά».

Στο παρακάτω σχήμα απεικονίζεται εμφανώς η εκτόξευση των επιδοτήσεων μετά το 2002 όταν και έπαψε να ισχύει πια το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας.



\* Για την περίοδο 1/11/04 - 31/10/05 έχουν υπολογιστεί:  
α) οι συνολικές πιστώσεις για 50 γραμμές  
β) οι πιστώσεις μέχρι 31/05/05 για τις γραμμές ΝΑΞΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ,  
ΝΑΞΟΣ-ΑΣΤΥΓΓΑΛΙΑ -ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΝΑΞΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΡΟΔΟΣ

### 2.5.3 Εγγώρια Νομοθεσία

Ο Κανονισμός 3577/1992 (άρση του Καμποτάζ) ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το Νόμο 2932/2001 "Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ Α' 145/27.06.2001) (εφεξής ο "Νόμος 2932/2001"), όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21.02.2002), 3153/2003 (ΦΕΚ Α' 153/19.06.2003), 3260/2004 (ΦΕΚ Α' 151/06.08.2004), 3409/2005 (ΦΕΚ Α' 273/04.11.2005), 3450/2006 (ΦΕΚ Α' 64/30.03.2006), 3482/2006 (ΦΕΚ Α' 163/02.08.2006), 3511/2006 (ΦΕΚ Α' 258/27.11.2006), 3569/2007 (ΦΕΚ Α' 122/08.06.2007) και 3922/2011 (ΦΕΚ Α' 35/04.03.2011) καθώς και το Προεδρικό Διάταγμα 124/2006 (ΦΕΚ Α' 136/06.07.2006). Ο Νόμος 2932/2001 διέπει την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές στα πλαίσια της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και θέτει του κανόνες λειτουργίας του ακτοπλοϊκού δικτύου στην Ελλάδα.

Είναι λοιπόν πλήρως ελεύθερη η παροχή θαλάσσιων ενδομεταφορών που εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών από πλοία τα οποία είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (εκτός από την Ελβετία) και φέρουν τη σημαία του (Ν 2932/2001 άρθρο πρώτο). Οι αρμόδιες αρχές μεριμνούν για την εξασφάλιση κατάλληλης υποδομής (λιμένων), την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, την προστασία των επιβατών, την οικονομική ανάπτυξη των νησιών, τη συνοχή του νησιωτικού χώρου και την εδαφική συνέχεια της Χώρας, και δρουν με τρόπο εποπτικό αναφορικά με τις παρεχόμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

### 2.5.4 Διαδικασία Τακτικής Δρομολόγησης.

Ο Υπουργός Ν&Α, ο οποίος είναι πλέον ο αρμόδιος υπουργός, μετά από γνώμη του

Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (εφεξής το "ΣΑΣ"), καθορίζει, μέχρι την 31<sup>η</sup> Οκτωβρίου εκάστου έτους, με απόφασή του, το ενδεικτικό γενικό δίκτυο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που καλύπτει το σύνολο των νησιωτικών λιμένων (άρθρο δεύτερο, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο του Νόμου 2932/2001). Τα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές του δικτύου αυτού. Οι δηλώσεις δρομολόγησης υποβάλλονται μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε έτους. Μέχρι την 10<sup>η</sup> Φεβρουαρίου κάθε έτους εκδίδεται δελτίο τύπου από την αρμόδια υπηρεσία για τις δηλώσεις που έχουν υποβληθεί και κάθε ενδιαφερόμενος έχει τη δυνατότητα μέχρι την 20<sup>η</sup> Φεβρουαρίου κάθε έτους να συμπληρώσει, να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει τη δήλωσή του. Οι τροποποιήσεις αυτές ανακοινώνονται από την αρμόδια υπηρεσία μέχρι την 28<sup>η</sup> Φεβρουαρίου κάθε έτους. Ο Υπουργός Ν&Α ανακοινώνει στις αρμόδιες λιμενικές αρχές και στους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων τις δηλώσεις δρομολόγησης μετά την 31<sup>η</sup> Μαρτίου κάθε έτους. Η ανακοίνωση αυτή κοινοποιείται και στον ενδιαφερόμενο πλοιοκτήτη.

Η δρομολόγηση γίνεται για περίοδο ενός έτους, που αρχίζει την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση), εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο τρίτο του Νόμου 2932/2001. Ενδεικτικά, για τη δρομολόγηση πρέπει:

(α)	Το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος μέλος, όπου είναι νηολογημένο, και στην Ελλάδα, να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά (ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κλάσης) και αν φέρει τη σημαία άλλου κράτους μέλους να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας που αφορούν το προσωπικό των πλοίων, την ασφάλεια και θέματα υγιεινής - ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.
-	Το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής και τις απαιτήσεις της εξυπηρετούμενης γραμμής.

(β) -	
(γ)	<p>Το επιβατηγό και επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο να μην συμπληρώνει συγκεκριμένο όριο ηλικίας, εκτός εάν πρόκειται για επιβατηγό πλοίο για το οποίο εφαρμόζονται τα πρότυπα ασφαλείας της Οδηγίας 98/18, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2003/24 και 2003/25 και ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με τα Προεδρικά Διατάγματα 103/1999 (ΦΕΚ Α' 110), 66/2005 (ΦΕΚ Α' 100) και 52/2005 (ΦΕΚ Α/ 79).</p>
(δ)	<p>Η ναυτιλιακή δραστηριότητα να ασκείται από πλοιοκτήτη, ο οποίος δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε κάθειρξη ή φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους για τα αδικήματα που αναφέρονται στο Νόμο 2932/2001 (άρθρο τρίτο, παράγραφος 2, περίπτωση δ', στοιχείο α'). Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, η προϋπόθεση αυτή θα πρέπει να πληρούται από τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου, διευθύνοντα σύμβουλο, διαχειριστή, νόμιμο εκπρόσωπο και κάθε πρόσωπο εντολοδόχο για τη διοίκηση ή διαχείριση αυτού. Επίσης, ο πλοιοκτήτης δεν θα πρέπει να τελεί υπό πτώχευση, εκκαθάριση, αναγκαστική διαχείριση ή άλλη παρεμφερή διαδικασία και να έχει εκπληρώσει τις φορολογικές υποχρεώσεις του, καθώς και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης, σύμφωνα με την ισχύουσα ελληνική νομοθεσία και τη νομοθεσία της χώρας όπου είναι εγκατεστημένος</p>
(ε)	<p>Ο πλοιοκτήτης να έχει καλύψει την αστική ευθύνη του (απώλεια ζωής, σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος) που σχετίζεται με την εκμετάλλευση του πλοίου, σε ασφαλιστική επιχείρηση</p>
(στ)	<p>Ο πλοιοκτήτης να χρησιμοποιεί ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων και καταγραφή επιβαίνόντων</p>

(πηγή Εφημερίς της Κυβερνήσεως 27/6/2001 τευχος 145)

Η εκτέλεση των δρομολογίων είναι υποχρεωτική για ένα έτος από τη δρομολόγηση στη συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές. Μετά το πέρας του χρόνου, το πλοίο συνεχίζει τα

δρομολόγια εφόσον έχουν υποβληθεί εκ νέου οι σχετικές δηλώσεις και ο Υπουργός Ν&Α έχει προβεί στην ανακοίνωσή τους, σύμφωνα με την ανωτέρω περιγραφόμενη διαδικασία. Το μεγαλύτερο διάστημα που το πλοίο επιτρέπεται να μείνει εκτός γραμμής είναι 2 μήνες για τις τακτικές ετήσιες επισκευές και αναθεωρήσεις. Εξαιρέση αποτελούν πια τα ταχύπλοα τα οποία λαμβάνουν σχετικές άδειες για μικρότερο μέρος της σεζόν, καθώς είναι αδύνατη η συμφέρουσα οικονομική τους εκμετάλλευση της χαμηλής περιόδου.

Όπως όμως είπαμε και παραπάνω, η υποχρεωτική 10μηνη παρουσία του πλοίου σε ένα ακτοπλοϊκό δίκτυο με τόσο έντονη εποχικότητα, καθιστά δύσκολη την οικονομική του βιωσιμότητα. Η μόνη λύση για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι να μετακυλήσουν το κόστος που προκύπτει από το έλλειμα χρήσης κατά τη χειμερινή περίοδο, στους ναύλους των καλοκαιρινών μηνών.

Ο Ν.2932/2001 προβλέπει σειρά διατάξεων όσον αφορά τις υποχρεώσεις αλλά και τις δυνατότητες του πλοιοκτήτη. Περιλαμβάνει όμως και πλήθος άλλων ρυθμίσεων που αφορούν απαιτήσεις (συχνότητα, ποιότητα) διασύνδεσης των νησιών με τον ηπειρωτικό κορμό αλλά και μεταξύ τους.

Ο νόμος ακόμα προβλέπει τη δυνατότητα του Υπουργού Ν&Α σε περίπτωση που οι απαραίτητοι όροι όπως έχουν συμφωνηθεί κατά την έκδοση της άδειας δεν τηρούνται. Το ασαφές όμως πλαίσιο το οποίο χαρακτηρίζει την δυνατότητα Υπουργού και ΣΑΣ να εγκρίνει και να παρεμβαίνει στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες έχει επιτρέψει να ανακύψουν στο παρελθόν πλείστα σκάνδαλα και περιπτώσεις διαφθοράς.

### **2.5.5 Ανακύρρηση Σύμβασης Δημόσιας Υπηρεσίας**

Στην περίπτωση που δεν υποβληθούν δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου εκάστου έτους ή αυτές που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες του δικτύου, ο Υπουργός Ν&Α μπορεί να συνάπτει σύμβαση ή συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με διάρκεια από τρία έως πέντε έτη, για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής (άρθρο όγδοο, παράγραφος 1 του Νόμου 2932/2001).

Το Υπουργείο Ν&Α, για το σκοπό αυτό, δημοσιεύει πρόσκληση, το αργότερο μέχρι την



30<sup>η</sup> Απριλίου εκάστου έτους, στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και σε δύο, τουλάχιστον, ημερήσιες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας, καλώντας τους πλοιοκτήτες, που οι ίδιοι και τα πλοία τους πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις, να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης. Η πρόσκληση αναφέρει την προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, τη διαδικασία, το όργανο και τα κριτήρια επιλογής των ενδιαφερομένων, τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του πλοίου ή των πλοίων, τυχόν συμπληρωματικές υποχρεώσεις, τη διάρκεια της σύμβασης, τους όρους της σύμβασης, την εγγυητική επιστολή, τις κυρώσεις για παραβάσεις των υποχρεώσεων και το ναύλο. Οι όροι της πρόσκλησης αποτελούν τους όρους της σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Υπουργού Ν&Α και του πλοιοκτήτη. Η πρόσκληση μπορεί να δημοσιεύεται μόνο σε δύο από τα προαναφερόμενα έντυπα, καθώς και στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Ν&Α στο διαδίκτυο.

Αν δεν υποβληθούν προτάσεις κατά την ως άνω περιγραφόμενη διαδικασία ή οι προτάσεις που υποβάλλονται δεν κρίνονται ικανοποιητικές ή προκύψουν ανάγκες μετά από αθέτηση των υποχρεώσεων πλοίου που είχε δρομολογηθεί είτε με τακτική δρομολόγηση είτε με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή κρίνεται απολύτως απαραίτητο για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης συγκοινωνιακών αναγκών, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου ογδού του Νόμου 2932/2001, προκηρύσσεται, ύστερα από γνώμη του ΣΑΣ, μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι 12 ετών. Η προκήρυξη δημοσιεύεται κατά τον ίδιο τρόπο με την πρόσκληση και τις διαδικασίες, όπως περιγράφεται παραπάνω.

Η προκήρυξη περιλαμβάνει τους όρους της πρόσκλησης καθώς και τα ουσιώδη στοιχεία που ορίζουν οι ισχύουσες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς. Πλοίο που υπερβαίνει το 20<sup>ο</sup> έτος από την αρχική δρομολόγησή του δεν μπορεί να αναλάβει υποχρέωση 12ετούς σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

#### **2.5.6 Ναύλοι και Κρατικές Ρυθμίσεις.**

Το Κράτος με σειρά διατάξεων, Υπουργικών αποφάσεων, αποφάσεων του ΣΑΣ, και

ανακοινώσεων, επεμβαίνει προστατεύοντας τον επιβάτη, ρυθμίζοντας σε μεγάλο βαθμό ακόμα και σήμερα το ύψος των ναύλων. Ορίζει ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές ανά κατηγορία πλοίου (συμβατικά και ανάλογα την ηλικία, ταχύπλοα κτλ) για επιβάτη, για ΙΧ μέχρι 4.25 μέτρα, και για φορτηγά μια επιτρεπτή τιμή ανά μέτρο οχήματος. Η ανώτατη επιτρεπόμενη χρέωση ορίζεται για τον ναύλο οικονομικής θέσης, και έπειτα καταγράφονται αναλυτικά οι επιτρεπόμενες αυξήσεις επ' αυτού, ποσοστιαία, ανάλογα με την θέση. Οι αναλυτικές κατευθυντήριες οδηγίες περιγράφονται σε πίνακες του Ν.2923/2001 αλλά δεν απασχολούν άμεσα την παρούσα μελέτη.

Η τελική τιμή του εισητηρίου προσαυξάνεται με κρατήσεις υπέρ τρίτων, επίναυλο κτλ. Πολλή κουβέντα έχει γίνει επ' αυτού του ζητήματος, με πολλούς φορείς και κυρίως τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να ζητούν επίμονα και διαχρονικά την κατάργησή μερών των κρατήσεων αυτών, καθώς αυξάνουν την τιμή του ναύλου που φτάνει στον επιβάτη χωρίς να μετατρέπεται σε έσοδο γι' αυτές.

Οι κρατήσεις υπέρ τρίτων περιλαμβάνουν το ΦΠΑ, Λιμενικά Τέλη, Λεμβουχικά-Αχθοφορικά (!), ΚΑΕΟ-NAT, επίναυλος. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα λεμβουχικά-αχθοφορικά, ένα απαρχαιωμένο τέλος κατάλοιπο παλαιών εποχών, σύμφωνα με τους ακτοπλόους φτάνει τα 18.000.000 ευρώ, ποσό που δεν είναι μεγάλο ανά επιβάτη, συνολικά όμως αποτελεί μια σημαντική επιβάρυνση.



### 3 Σημερινές τιμές Ναύλου/Χιλιόμετρο στην Ελληνική Ακτοπλοΐα

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιαστούν τα σημερινά ισχύοντα ναύλα και θα υπολογιστούν οι παρούσες τιμές κόστους ανά χιλιόμετρο. Για την ευκολία του αναγνώστη όλοι οι υπολογισμοί παρουσιάζονται ανά χιλιόμετρο και όχι ανά ναυτικό μίλι. Η παρουσίαση ανά χιλιόμετρο δεν γίνεται μόνο για την ευκολότερη σύγκριση μεταξύ των τιμών που υπολογίσαμε για τις χερσαίες μετακινήσεις και των ακτοπλοϊκών κομίστρων, αλλά και γιατί δίνεται στον αναγνώστη που δεν έχει μεγάλη εξοικίωση με το αντικείμενο ευκολότερα η αίσθηση της τάξης μεγέθους.

Κατά κανόνα οι τιμές ανά χιλιόμετρο είναι αισθητά μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες της στεριάς. Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που εμφανίστηκε η ανάγκη για την εισαγωγή μελετών όπως η παρούσα. Αν και το φαινόμενο αυτό παρατηρείται στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις των περισσότερων κρατών, εξ' ου και η προσπάθεια εισαγωγής μεθόδων MI σε άλλες χώρες, στην χώρα μας είναι ιδιαίτερα έντονο, απεικονίζοντας σε μεγάλο βαθμό τα προβλήματα και τις στρεβλώσεις της ελληνικής αγοράς.

Όπως έχει αναφερθεί, συχνά ως κύριος λόγος για τα ακριβά ακτοπλοϊκά εισιτήρια θεωρείται η μετακύληση του κόστους από τη ζημία που εμφανίζουν τα πλοία τον χειμώνα, όπου λόγω της υποχρεωτικής εννιάμηνης δρομολόγησης αναγκάζονται να εκτελούν δρομολόγια συχνά, πρακτικά, άδεια, θα δούμε ωστόσο παρακάτω ότι αντίστοιχες αποκλίσεις, αν όχι και μεγαλύτερες, εμφανίζονται και σε γραμμές που δεν παρουσιάζουν κανένα απολύτως πρόβλημα τέτοιας φύσης αφού έχουν υψηλή κίνηση όλο το χρόνο.

Χρήσιμο συμπέρασμα που εξάγεται είναι το αναμενόμενο, ότι σε γραμμές όπου ο ελεύθερος ανταγωνισμός μπορεί να σταθεί, οι τιμές ευρώ/χιλιόμετρο διαμορφώνονται σχετικά κοντά στο MI όπως υπολογίζεται στην παρούσα μελέτη. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι παρατηρήθηκε πως σε μεγαλύτερες διαδρομές, η ποσοστιαία διαφορά από το MI είναι μικρότερη. Οι λόγοι ποικίλουν. Κατ' αρχήν τα πλοία που εξυπηρετούν τις μεγαλύτερες γραμμές είναι κατά κανόνα μεγαλύτερης χωρητικότητας οπότε αναλογικά μπορούν να διατηρήσουν χαμηλότερα τον ναύλο αφού καταμερίζεται σε

πολύ περισσότερους επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα. Ένας δεύτερος λόγος βέβαια είναι ότι σε μικρές διαδρομές, τα κόμιστρα είναι σχετικά χαμηλά ώστε ο επιβάτης δεν συνειδητοποιεί πόσο ακριβότερα είναι ποσοστιαία τα ναύλα που καλείται να πληρώσει.

Εν συνεχεία θα παρουσιάσουμε συνοπτικά τις τιμές ναύλου/χιλιόμετρο για αριθμό προορισμών, χαρακτηριστικών για τέσσερα διαφορετικά περιβάλλοντα. Το πρώτο περιβάλλον, αφορά το νησί της Κρήτης, όπου η ελεύθερη αγορά μπορούμε να θεωρήσουμε ότι λειτουργεί. Το δεύτερο αφορά τους δύο κύριους προορισμούς των Δωδεκανήσων, τα παράδοξα των οποίων θα αναλύσουμε στο αντιστοιχο τμήμα. Το τρίτο περιβάλλον αποτελεί η κύρια γραμμή του Αργοσαρωνικού όπου επίσης παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον λόγο που αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο. Τέλος, θα αναφερθούμε στην πλέον τυπική γραμμή των Κυκλάδων, αυτή του Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Ίου-Σαντορίνης που αποτελεί την πιο ενδιαφέρουσα, καθώς ενω φαινομενικά είναι γραμμή όπου στέκεται ο ανταγωνισμός, η πραγματικότητα μας διαψεύδει, και η επίλυση του προβλήματος των πολύ ακριβών εισητηρίων πιθανά μπορεί να λυθεί μόνο με ανάλυση δράσης από πλευράς πολιτείας.

Να σημειώσουμε ότι έχει χρησιμοποιηθεί ως μέτρο σύγκρισης η μέση τιμή (χαμηλής, μέσης και υψηλής περιόδου) του οικονομικού ναύλου συμβατικού πλοίου απλής μετάβασης χωρίς κανένα πακέτο προσφοράς.

### 3.1.1 Γραμμές Κρήτης

Το πρώτο περιβάλλον, αφορά το νησί της Κρήτης, όπου η ελεύθερη αγορά (παρά τις σημαντικές παρεμβάσεις του κράτους ειδικά στην γραμμή των Χανίων προς όφελος της ANEK εμποδίζοντας παραδοσιακά την Minoan Lines να δρομολογήσει εκεί πλοίο) μπορούμε να θεωρήσουμε ότι λειτουργεί. Για το λιμάνι του Ηρακλείου που λειτουργεί

αντιπροσωπευτικότερα, οι τιμές βρίσκονται πιο κοντά στο MI από οποιονδήποτε προορισμό, ενώ για το λιμάνι των Χανίων όπου όπως είπαμε, εμφανίζεται ένα σχετικό εμπόδιο στον ελεύθερο ανταγωνισμό (αν και κατά καιρούς μπαίνουν στη γραμμή πλοία άλλων παρόχων πχ Blue Star Ferries, Hellenic Seaways), οι τιμές βρίσκονται λίγο πιο πάνω από του Ηρακλείου, χαμηλότερα από των περισσότερων άλλων γραμμών (και πάντα προφανώς υψηλότερα από τις τιμές των χερσαίων μετακινήσεων).



Το ΕΛΥΡΟΣ της ANEK (γραμμή Χανίων)

### Ηράκλειο

		ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	37.5	322.248
ΙΧ	85	
Μηχανή	22	



MV/Campers	88/4*m
trailers 1-4m	52/2.5*m

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.11637	+31.30998508 %
ΙΧ	0.263772	+7.200754442 %
Μηχανή	0.06827	
MV/Campers	0.067236 *m	
trailers 1-4m	0.02586 *m	

Σημείωση: Το Ηράκλειο, η γραμμή όπου εφαρμόζεται ότι πιο κοντινό σε ελεύθερη αγορά, εμφανίζει την χαμηλότερη διαφορά στους επιβάτες, και την χαμηλότερη (πλην του παραδόξου της Ρόδου) τιμή για τα ΙΧ στην Ελλάδα

#### Χανιά

		ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	37.5	290.764
ΙΧ	85	
Μηχανή	22	
MV/Campers	67/4*m	
trailers 1-4m	43/2.5*m	

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.128971	+45.52826371 %
ΙΧ	0.292333	+18.80847945 %
Μηχανή	0.075663	

MV/Campers	0.074516	*m	
trailers 1-4m	0.02866	*m	

Σημείωση: Λόγω του κρατικού παρεμβατισμού που κατά περιόδους νοθεύει τον ανταγωνισμό στη γραμμή, τα ναύλα ανά χιλιόμετρο για το λιμάνι των Χανίων είναι υψηλότερα, αισθητά χαμηλότερα όμως από την πλειοψηφία των προορισμών.

### 3.1.2 Γραμμές Δωδεκανήσου

Τα Δωδεκάνησα αποτελούν μία από τις πιο προβληματικές ζώνες της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Το σύμπλεγμα αποτελείται από νησιά τα οποία πλην της Κως και της Ρόδου δεν έχουν ιδιαίτερα μεγάλο πληθυσμό ώστε να μπορεί να σταθεί χωρίς προβλήματα η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση και το χειμώνα, ενώ το καλοκαίρι τα αρκετά από αυτά αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης για τον εγχώριο και τον διεθνή τουρισμό. Αποτέλεσμα είναι η εποχικότητα να εμφανίζεται στα Δωδεκάνησα πολύ έντονα, με πολύ μεγάλες διακυμάνσεις στην ζήτηση μεταφορικής ικανότητας. Έτσι, κι ενώ το καλοκαίρι τα πλοία, ακόμα και μερικά πολύ μεγάλα σε χωρητικότητα ( Blue Star 1,2) γεμίζουν με άνεση, το χειμώνα η κίνηση πέφτει σε πολύ μικρά επίπεδα, τόσο ώστε η δραστηριοποίηση στις γραμμές αυτές να είναι οριακά βιώσιμη.

Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 90 στις γραμμές των Δωδεκανήσων δραστηριοποιούταν η λαϊκής βάσης ΔΑΝΕ με πλοία μεταχειρισμένα, αγορασμένα από την Βόρεια Ευρώπη και την Ιαπωνία. Την εποχή εκείνη, και πριν την έκρηξη των ταχυτήτων με τα νεόευκτα της περιόδου των παχέων αγελάδων, τα πλοία αυτά αν και αργά κάλυπταν επαρκώς τις μεταφορικές ανάγκες. Το χαμηλό λειτουργικό κόστος (πολύ χαμηλότερη τιμή του πετρελαίου) και ο χαμηλός δανεισμός (τα πλοία είχαν αγοραστεί σε συμφέρουσες τιμές όπως το μεγαλύτερο μέρος του στόλου τις δεκαετίες

80-90) βοήθησαν στο να σταθεί η ΔΑΝΕ για πολλά χρόνια στις γραμμές αυτές. Άλλοι πάροχοι ακολούθησαν αντίστοιχες πρακτικές, με αποτέλεσμα για τις δεκαετίες αυτές τα Δωδεκάνησα να εξυπηρετούνται επαρκώς και με πληθώρα πλοίων.

Το ΠΑΤΜΟΣ της ΔΑΝΕ



Δυστυχώς, η κακή διαχείριση από πλευράς διοικούντων της ΔΑΝΕ, που κορυφώθηκαν με τις υπερκοστολογίες των μετασκευών του ΠΑΤΜΟΣ σε πρώτη φάση και ακόμη χειρότερα του ΔΙΑΓΟΡΑΣ, οδήγησε την εταιρεία σε κλείσιμο. Η εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου από την ΑΝΕΚ ήρθε αργά όταν η κατάσταση ήταν μη αναστρέψιμη. Άλλες παραδοσιακές εταιρείες όπως η GA Ferries δεν προχώρησαν σε συμμόρφωση με τις ανάγκες της αγοράς, και τα απαρχαιωμένα πλοία τους δεν μπορούσαν να καλύψουν τις μεταφορικές απαιτήσεις.

Το κενό ήρθαν να καλύψουν άλλες εταιρείες όπως η ΑΝΕΚ, και η Blue Star που τελικά και έμεινε στη γραμμή (αφού εξαγόρασε πρώτα την ΔΑΝΕ, αξιοποιώντας το πλοίο ΔΙΑΓΟΡΑΣ), όμως με πλοία που προορίζονταν για άλλες γραμμές και στις οποίες δεν ευδοκίμησαν. Για παράδειγμα, το ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ άφησε προσωρινά την γραμμή της Τεριέστης αλλά επέστρεψε, ενώ τα BLUE STAR 1&2 είχαν παραγγελθεί για τη γραμμή Πάτρα-Πρίντεζι-Ανκώνα, όμως μετά την εξαγορά της Strintzis Lines από τον όμιλο Attica που είχε ήδη άλλα 4 πλοία στη γραμμή έπρεπε να αξιοποιηθούν αλλού. Η επιλογή της γραμμής των Δωδεκανήσων ήταν μονόδρομος καθώς οι Κρητικές εταιρείες προστατεύονται σκανδαλωδώς από το Κράτος, (το ΣΑΣ μέχρι πρόσφατα δεν είχε επιτρέψει σε κανέναν άλλο πάροχο να εισέλθει σ' αυτή την αγορά). Το καλοκαίρι, τα πλοία αυτά ταξιδεύουν με πληρότητα, το κόστος όμως της δραστηριοποίησής τους κατά τους χειμερινούς μήνες οδηγεί στο να διαμορφώνονται τα ναύλα σε πολύ υψηλά επίπεδα.



To Blue Star 2

Στην περίπτωση των Δωδεκανήσων, μεγάλο μέρος της συνολικής επιβατικής κίνησης εξυπηρετείται από τις αεροπορικές εταιρείες.

Είναι από τις λίγες αγορές όπου η μετακίνηση με αεροπλάνο είναι ευθεως ανταγωνιστική με την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία. Το γεγονός ότι η θαλάσσια μεταφορά δεν αποτελεί μονοπώλειο, έχει οδηγήσει στο εξής παράδοξο. Επειδή η διαφορά των ακτοπλοϊκών και των αεροπορικών κομίστρων είναι σχετικά μικρή σε σχέση με το εκτιμώμενη αξία του χρόνου του επιβάτη (Ψαραύτης “ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ CABOTAGE” -οι ώρες που θα γλιτώσει κάποιος επιλέγοντας το αεροπλάνο αξίζουν το παραπάνω κόστος κομίστρου), η αεροπορική μετακίνηση συχνά προτιμάται. Για να εξασφαλίσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες το μερίδιο κίνησης που χρειάζονται για να διασφαλίσουν την βιωσιμότητά τους, πρέπει να προσφέρουν σχετικά συμφέρουσες υπηρεσίες. Για τον λόγο αυτό εικάζουμε ότι το ανά χιλιόμετρο κόστος για τα ΙΧ είναι όχι απλά χαμηλότερο από άλλους προορισμούς της νησιωτικής χώρας, , για να δωθεί δηλαδή κίνητρο ώστε οι επιβάτες να μην προτιμήσουν να πετάξουν και να ενοικιάσουν αυτοκίνητο στον προορισμό τους, αλλά στην περίπτωση της Ρόδου είναι χαμηλότερο από το ίδιο το ΜΙ. Να σημειωθεί ότι πρόκειται για τον μοναδικό προορισμό για τον οποίο ισχύει κάτι τέτοιο.

### Κως

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χιμ)
Επιβάτης	51	370.4
ΙΧ	106.5	
Μηχανή	29	
MV/Campers	100.5/3*m	
trailers 1-4m	37.5/3*m	

	€/χιμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.137689	+55.36597434 %
ΙΧ	0.287527	+16.85512827 %
Μηχανή	0.078294	
MV/Campers	0.058495 *m	
trailers 1-4m	0.022498 *m	

### Ρόδος

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χιμ)
Επιβάτης	59.5	463
ΙΧ	106.5	
Μηχανή	29	

MV/Campers	147.5/3*m
trailers 1-4m	52.5/3*m

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.12851	+45.00824272 %
ΙΧ	0.230022	-6.515897385 %
Μηχανή	0.062635	
MV/Campers	0.046796 *m	
trailers 1-4m	0.017999 *m	

### 3.1.3 Γραμμές Αργοσαρωνικού

Ο Αργοσαρωνικός είναι μια αγορά που επίσης παρουσιάζει ιδιαιτερότητες. Θα μπορούσαμε να χωρίσουμε τις γραμμές σε τρεις υποκατηγορίες.

Το πρώτο νησί, που έχει και τον μεγαλύτερο πληθυσμό, είναι και η Σαλαμίνα, η οποία όμως βρίσκεται πολύ κοντά στην Αττική, και εξυπηρετείται από γραμμές πορθμειακού τύπου. Μεγάλο κομμάτι των μόνιμων κατοίκων μετακινούνται καθημερινά καθώς δραστηριοποιούνται στην πρωτεύουσα. Σε αυτή τη φάση δε θα ασχοληθούμε με τη γραμμή της Σαλαμίνας καθώς δεν προσομοιάζει με την υπόλοιπη ακτοπλοΐα.

Στη δεύτερη κατηγορία θα εντάξουμε λιμένες όπως η Ύδρα, οι Σπέτσες, τα Μέθανα, η Ερμιόνη και το Πόρτο Χέλι. Οι γραμμές αυτές μοιάζουν περισσότερο με την υπόλοιπη αγορά του Αιγαίου, καθώς παρουσιάζουν ομοιότητες στην εποχικότητα της ζήτησης καθώς αποτελούν παραδοσιακούς παραθεριστικούς προορισμούς.

Η τρίτη κατηγορία θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι από μόνη της η γραμμή της Αίγινας. Η γραμμή αυτή είναι από τις σημαντικότερες γραμμές του ακτοπλοϊκού δικτύου από πλευράς κίνησης, συγκρινόμενη με πολύ μεγαλύτερα νησιά. Αυτό οφείλεται στο ότι η μικρή απόστασή της από τον Πειραιά, επιτρέπει την προσιτή και συχνή μετακίνηση κατοίκων και κατόχων εξοχικών κατοικιών. Στη δεύτερη κατηγορία



οφείλεται και η έντονη διακύμανση που παρουσιάζει η κίνηση όχι μόνο μεταξύ εποχών όπως στις περισσότερες γραμμές (εδώ μάλιστα είναι αναλογικά μικρότερη) αλλά μεταξύ των ημερών της εβδομάδας, αφού κορυφώνεται τα Σαββατοκύριακα.

Το ΦΟΙΒΟΣ της γραμμής της Αίγινας



Τα περισσότερα πλοία ανήκουν στην Hellenic Seaways, η οποία για μια περίοδο είχε πρακτικά μονοπώλιο στη γραμμή ανεβάζοντας τα ναύλα τα οποία έκτοτε έμειναν σ' αυτά τα επίπεδα, παρά την είσοδο ανταγωνιστών.

Στη περίπτωση της Αίγινας εμφανίζεται η μεγαλύτερη διαφορά μεταξύ των τιμών ναύλο/χμ των σημερινών εισητηρίων και του υπολογιζόμενου ΜΙ. Οι λόγοι που υποθέτουμε ότι συμβαίνει αυτό είναι τα πολύ συχνά δρομολόγια που αναγκάζουν τα πλοία να ταξιδεύουν ορισμένες φορές με πληρότητα μικρότερη του αναμενομένου, αλλά κυρίως το γεγονός ότι λόγω της μικρής απόστασης το κόμιστρο είναι σχετικά χαμηλό τόσο ώστε να μην αποτελεί εμπόδιο στη μετακίνηση, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να μη συνειδητοποιεί πόσο παραπάνω πληρώνει τη μετακίνηση του σε σχέση με αυτό που θα πλήρωνε εάν ίσχυε το μεταφορικό ισοδύναμο.

#### Αίγινα

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	9	33.336

ΙΧ	27.6
Μηχανή	6
MV/Campers	32.5/4*m
trailers 1-4m	8

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.269978	+204.6391654 %
ΙΧ	0.827934	+236.4842504 %
Μηχανή	0.179986	
MV/Campers	0.649948 *m	
trailers 1-4m	0.24998 *m	

Οι διαφορές είναι κατά πολύ υπερδιπλάσιες από άλλες γραμμές

### 3.1.4 Γραμμές Κυκλάδων.

Οι Κυκλάδες αποτελούν έναν από το σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς της πατρίδας μας. Αποτελούνται από δεκάδες κατοικημένα νησιά διαφόρων μεγεθών (και αντίστοιχων σχετικών βαθμών αυτάρκειας). Οι Κυκλάδες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την διασύνδεσή τους με τον ηπειρωτικό κορμό, το πλήθος του όμως καθιστά απαγορευτική την εξυπηρέτησή τους με μία γραμμή. Θα μπορούσαμε να χωρίσουμε τις γραμμές σε τέσσερις κύριες ζώνες. Τις Βόρειες Κυκλαδες (γραμμές Πειραιά-Σύρος-Τήνος-Μύκονος/ Ραφήνα-Άνδρος-Τήνος-Μύκονος), τις Ανατολικές Κυκλάδες (Λαύριο-Κέα/ Πειραιάς-Κύθνος-Σέριφος- Σίφνος-Μήλος), την άγωνα των Δυτικών (Μικρών) Κυκλάδων, και φυσικά τις Κεντρικές-Νότιες Κυκλάδες (Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ιος-Θήρα). Από τα πλοία των κύριων γραμμών εξυπηρετούνται οι αντίστοιχοι χαμηλής ζήτησης (άγονοι προορισμοί). Δευτερεύουσες γραμμές ή γραμμές που αφορούν νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και έχουν ενδιάμεση στάση νησιά των Κυκλάδων συνδέουν τα νησιά αυτά με προορισμούς όπως τα Δωδεκάνησα, τη Σάμο, την Χίο, τη Λέσβο, και την Κρήτη, τις Κυκλάδες μεταξύ τους (ενδοκυκλαδική σύνδεση με έδρα την περιφερειακή

πρωτεύουσα Σύρο) και κατά περιόδους με τη Θεσσαλονίκη και τις Σποράδες (παλαιότερα το ΕΓ-ΟΓ El Greco των Μινωικών προσέφερε σύνδεση και με το λιμάνι του Βόλου, αλλά η γραμμή με τα χρόνια εγκαταλήφθηκε).

Η ακτοπλοϊκές υπηρεσίες των Κυκλάδων γνώρισαν αλματώδη ανάπτυξη τις δεκαετίες 80-90, όταν και η μαζική αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ως επί των πλείστων από τη Βόρεια Ευρώπη, απόλυτα κατάλληλου μεγέθους και λοιπών χαρακτηριστικών, οδήγησαν στην ανάπτυξη αλλά και στην σταθερότητα της αγοράς. Παρά την υποχρεωτική δρομολόγηση για το μεγαλύτερο μέρος της χρονιάς, τα χαμηλά κόστη καθιστούσαν συμφέρουσα την εκμετάλλευση των περισσότερων γραμμών, με αποτέλεσμα να δραστηριοποιούνται σε αυτές πλειάδα εταιρειών, με τον σχετικό ανταγωνισμό να λειτουργεί προς όφελος του επιβάτη.

Το 1999 όμως, με την εξαγορά της πλειοψηφίας του στόλου του Αιγαίου (πλήν της Κρήτης), από την τότε θυγατρική των Μινωικών, Minoan Flying Dolphins, οδήγησε σε ένα μονοπώλειο που αποτέλεσε την αρχή της απορρύθμισης της αγοράς. Η απόφαση της MFD να επενδύσει όλο και περισσότερο στα ταχύπλοα (Highspeed 1-6) επηρεασμένη σαφώς από την ευκολία δανεισμού στις χρυσές εποχές του χρηματιστηρίου, και η επακόλουθη ασύμφορη λειτουργία τους λόγω της αλματώδους αύξησης τις τιμές του πετρελαίου, οδήγησαν την εταιρεία στο να μετακυλύσει τις ζημίες της στο κόστος των συμβατικών πλοίων. Τα αρνητικά αποτελέσματα εξανάγκασαν την Hellenic Seaways (διάδοχο σχήμα) να προβεί στην πώληση της πλειοψηφίας των συμβατικών, με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις νησιά να απομείνουν μόνο με σύνδεση από ταχύπλοο με ό,τι συνεπάγεται αυτό. Στην πορεία, η Blue Star που ήδη είχε αρχίσει να δραστηριοποιείται στις γραμμές των Κεντρικών Κυκλάδων που θα εξετάσουμε αργότερα, αύξησε την παρουσία της με τη ναυπήγηση τεσσάρων νεοτεύκτων. Ο υψηλές δανειακές υποχρεώσεις σε συνδιασμό με τα αυξημένα λειτουργικά κόστη και την περεταίρω μείωση των μετακινήσεων τους χειμερινούς μήνες και εξ αιτίας της κρίσης, οδήγησαν στη διαμόρφωση εξαιρετικά υψηλών σε σχέση με το παρελθόν, ναύλων.

Η γραμμή Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Ίου- Σαντορίνης που θα εξετάσουμε παρακάτω, αποτελούσε για δεκαετίες την πλέον προσοδοφόρα της περιοχής, με τον ανταγωνισμό για την εξασφάλιση μιας άδειας σκοπιμότητας να είναι δριμύς. Χαρακτηριστικό είναι

ότι λίγο πριν την εξαγορά του συνόλου του στόλου από την MFD, δραστηριοποιούνταν τέσσερις εταιρείες με πέντε καθημερινές αναχωρήσεις!

Στην γραμμή σήμερα δραστηριοποιούνται τρεις κυρίως εταιρείες. Τον κορμό της γραμμής εξυπηρετεί με τρία συμβατικά πλοία η Blue Star Ferries, ενώ εκ περιτροπής δρομολογούνται ταχύπλοα των Hellenic Seaways, και Aegean Speedways. Μικρότερες εταιρείες έχουν επίσης μερίδιο αλλά η μη σταθερή παρουσία τους στη γραμμή τις καθιστά λιγότερο σημαντικούς παίκτες.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι φαινομενικά η ελεύθερη αγορά λειτουργεί. Μια ματιά όμως στον ισολογισμό των εταιρειών θα μας δείξει το αντίθετο, καθώς η παρουσία στις γραμμές αυτές συνεπάγεται τις περισσότερες χρονιές σημαντική ζημία. Επιπροσθέτως, το γεγονός αυτό οδηγεί στη διατήρηση των ναύλων σε υψηλότατα επίπεδα, μια ακόμα ένδειξη ότι ο ανταγωνισμός δεν λειτουργεί.

Η Ελληνική Πολιτεία λοιπόν, θα μπορούσε να συντάξει και να καταθέσει στα αρμόδια όργανα φάκελο, στον οποίο να αποτυπώνονται τα προβλήματα της γραμμής (στοιχοθετώντας το ότι η ελεύθερη αγορά στις γραμμές αυτές δε μπορεί να σταθεί για πολύ ακόμα), και οι στόχοι της αναφορικά με την εξυπηρέτηση των πληθυσμών και την ανάπτυξη αυτών των νησιών. Στην περίπτωση αυτή, και αν διασφαλιστεί ότι οποιαδήποτε μορφή κρατικής ή κοινοτικής ενίσχυσης θα παρέχεται με ίσες ευκαιρίες προς όλους τους ενδιαφερόμενους παρόχους, είναι εξαιρετικά πιθανόν να εξασφαλίσει όχι μόνο τροποποίηση της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας που θα επιτρέπει τη παρέμβαση στην αγορά, αλλά πιθανότατα και σημαντικούς κοινοτικούς πόρους που θα διατεθούν για την επίλυση του προβλήματος.

Στους παρακάτω πίνακες λοιπόν παρουσιάζονται οι πίνακες για τα νησιά της προαναφερθείσας γραμμής.

#### Πάρος

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	32.5	175.94

ΙΧ	81.5
Μηχανή	22.5
MV/Campers	65/3* m
trailers 1-4m	25/3* m

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.184722	+108.4373237 %
ΙΧ	0.463226	+88.26178313 %
Μηχανή	0.127885	
MV/Campers	0.123148 *m	
trailers 1-4m	0.047365 *m	

### Νάξος

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	33.5	190.756
ΙΧ	81.5	
Μηχανή	22.5	
MV/Campers	65/3* m	
trailers 1-4m	25/3* m	

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.175617	+98.16334058 %
ΙΧ	0.427247	+73.63950871 %
Μηχανή	0.117952	
MV/Campers	0.113583 *m	

trailers 1-4m	0.043686	*m
---------------	----------	----

### Ίος

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	35	205.572
ΙΧ	90	
Μηχανή	28	
MV/Campers	88.5/3* m	
trailers 1-4m	32.5/3* m	

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.170257	+92.11478898 %
ΙΧ	0.437803	+77.92939211 %
Μηχανή	0.136205	
MV/Campers	0.105397 *m	
trailers 1-4m	0.040537 *m	

### Θήρα

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	37.5	240.76
ΙΧ	90	



Μηχανή	28	
MV/Campers	88.5/3*	
trailers 1-4m	32.5/3*	
	m	
	m	

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.155757	+75.75336464 %
ΙΧ	0.373816	+51.92432711 %
Μηχανή	0.116298	
MV/Campers	0.089993 *m	
trailers 1-4m	0.034613 *m	

### 3.1.5 Σύγκριση με Αδριατική.

Οι τιμές αυτές είναι κατά πολύ μεγαλύτερες από το κόστος ανά χιλιόμετρο των οδικών μετακινήσεων. Την μικρότερη απόκλιση όπως είδαμε παρουσιάζουν οι γραμμές της Κρήτης, όπου η αγορά λειτουργεί κατά το δυνατόν πιο ελεύθερα. Για να κατανοήσουμε πόσο πιο αντικειμενικά διαμορφώνονται οι τιμές σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς, ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση μιας τέτοιας αγοράς που αφορά τη χώρα μας και δεν είναι άλλη από την αγορά της Αδριατικής.

Καθώς μιλάμε για διεθνείς πλόες, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις στην Αδριατική Θάλασσα είναι απαλλαγμένες από την μόνιμη εμπλοκή του κράτους, ενώ ο ανταγωνισμός είναι απόλυτα ελεύθερος.



Το Cruise Europa της Minoan (γραμμή Ανκώνας)

Για να κατανοήσουμε τη διαφορά των δύο αγορών βέβαια πρέπει να σημειωθεί ότι στην περίπτωση αυτή, η θαλάσσια μεταφορά έχει να ανταγωνιστεί και την οδική μετακίνηση (μέσω Βαλκανίων, την οποία πολύ συχνά επιλέγουν κυρίως τα φορτηγά), αλλά λόγω του μεγάλου χρόνου ταξιδιού, και την αεροπορική μετακίνηση από και προς Ιταλία που αποτελεί την κυριότερη επιλογή για μετακίνηση επιβατών μεταξύ των δύο κρατών.

Οι τιμές όπως θα δούμε λοιπόν διαμορφώνονται κάτω ακόμα και από τις τιμές MI, με όποιο σενάριο κι αν αυτές υπολογιστούν. Ειδικά στα οχήματα, παρουσιάζονται τιμές κομίστρων κάτω από το μισό για τις μετακινήσεις του Αιγαίου.

Σε απόλυτα νούμερα παρατηρεί κανείς ότι το ναύλο επιβάτη είναι μόλις διπλάσιο, και το κόμιστρο για ΙΧ σχεδόν ίσο, στις γραμμές της Αδριατικής από τους προορισμούς της γραμμής Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ίος-Θήρα, παρότι μιλάμε για αποστάσεις υπερπενταπλάσιες από τις αποστάσεις των νησιών αυτών από Πειραιά!

Οι αντίστοιχοι πίνακες για τις γραμμές Πάτρα-Αγκώνα και Πάτρα-Βενετία

Να σημειώσουμε ότι έχει χρησιμοποιηθεί ως μέτρο σύγκρισης η μέση τιμή (χαμηλής, μέσης και υψηλής περιόδου) του οικονομικού ναύλου συμβατικού πλοίου απλής μετάβασης χωρίς κανένα πακέτο προσφοράς.

### Γραμμή Πάτρα-Αγκώνα

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	70	913.65
ΙΧ	110	
Μηχανή	35	
MV/Campers	154	

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.076616	-13.54802955 %
ΙΧ	0.120396	-51.06923865 %
Μηχανή	0.038308	
MV/Campers	0.056185	

### Γραμμή Πάτρα-Βενετία

	ΤΙΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χμ)
Επιβάτης	72	1100.1
ΙΧ	110	
Μηχανή	38	
MV/Campers	90	

	€/χμ	ΣΥΓΚΡΙΣΗ
Επιβάτης	0.065449	-26.1488867 %
ΙΧ	0.099991	-59.36224879 %
Μηχανή	0.034542	
MV/Campers	0.081811	

### 3.3 Επιλογή Γραμμής

Όπως αναλύσαμε και παραπάνω, διαφορετικά περιβάλλοντα στο χώρο του Αιγαίου αντιμετωπίζουν διαφορετικά προβλήματα, και χρήζουν το καθένα ιδιαίτερης προσέγγισης. Στο σημείο αυτό καλούμαστε να επιλέξουμε μια γραμμή στην οποία θα εξετάσουμε τα διάφορα σενάρια εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου.

Η διαδικασία επιλογής δεν εμπεριέχει κάποιο υποκειμενικό στοιχείο όπως προτεραιότητα ανάγκης επίλυσης του προβλήματος, μεγαλύτερη απόκλιση σημερινών ναύλων από ΜΙ κτλ. Το σκεπτικό της επιλογής είχε να κάνει με το ποιό είναι το δυσκολότερο πρόβλημα, που δεν είναι άλλο από την επιτυχή επιβολή της εφαρμογής του ΜΙ σε μια γραμμή η οποία φαινομενικά δεν εμφανίζει προβλήματα τέτοια ώστε να παρακαμφθούν οι διαδικασίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εννοούμε δηλαδή ότι στη γραμμή που θα εξεταστεί, ενώ υπάρχει σημαντικό εμπορικό ενδιαφέρον με αποτέλεσμα να δραστηριοποιούνται παραπάνω του ενός παρόχου, γεγονός που θα έκανε την αντίστοιχη επιτροπή της ΕΕ να απορρίψει την βούληση της Ελληνικής Κυβέρνησης για παρέμβαση σε αυτή, στην πραγματικότητα, τόσο η επιτυχής εκμετάλλευση της είναι αμφίβολη, όσο και ο ναύλος παραμένει αρκετά υψηλός, σε βαθμό που να δικαιολογείται η επιμονή του κράτους να παρέμβει προς όφελος της κοινωνικής και οικονομικής επιβίωσης και ανάπτυξης των νησιών.

Αποφασίσθηκε να απορριφθούν τα άλλα τρία διαφορετικής υφής περιβάλλοντα, το καθένα για διαφορετικούς λόγους.

Οι γραμμές του Αργοσαρωνικού αν και παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη απόκλιση μεταξύ ισχυόντων ναύλων και ΜΙ, εντούτοις τα ναύλα είναι αρκετά μικρά λόγω της μικρής απόστασης με αποτέλεσμα να μην αποτελούν τόσο μεγάλο ανασταλτικό παράγοντα για τις μετακινήσεις, καθώς και την γενικότερη εμπορική δραστηριότητα των νησιών.

Οι γραμμές των Δωδεκανήσων αντίθετα χρήζουν άμεσης παρέμβασης καθώς αντιμετωπίζουν σημαντικότερα προβλήματα. Ο βαθμός των προβλημάτων αυτών ωστόσο είναι τόσο μεγάλος που χρειάζονται πολύ περισσότερα μέτρα από την εφαρμογή του ΜΙ για να αντιμετωπιστούν. Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις των Δωδεκανήσων αποτελούν ζήτημα το οποίο η πολιτεία πρέπει να εξετάσει διεξοδικά στο μέλλον, ανεξάρτητα της εφαρμογής του ΜΙ.

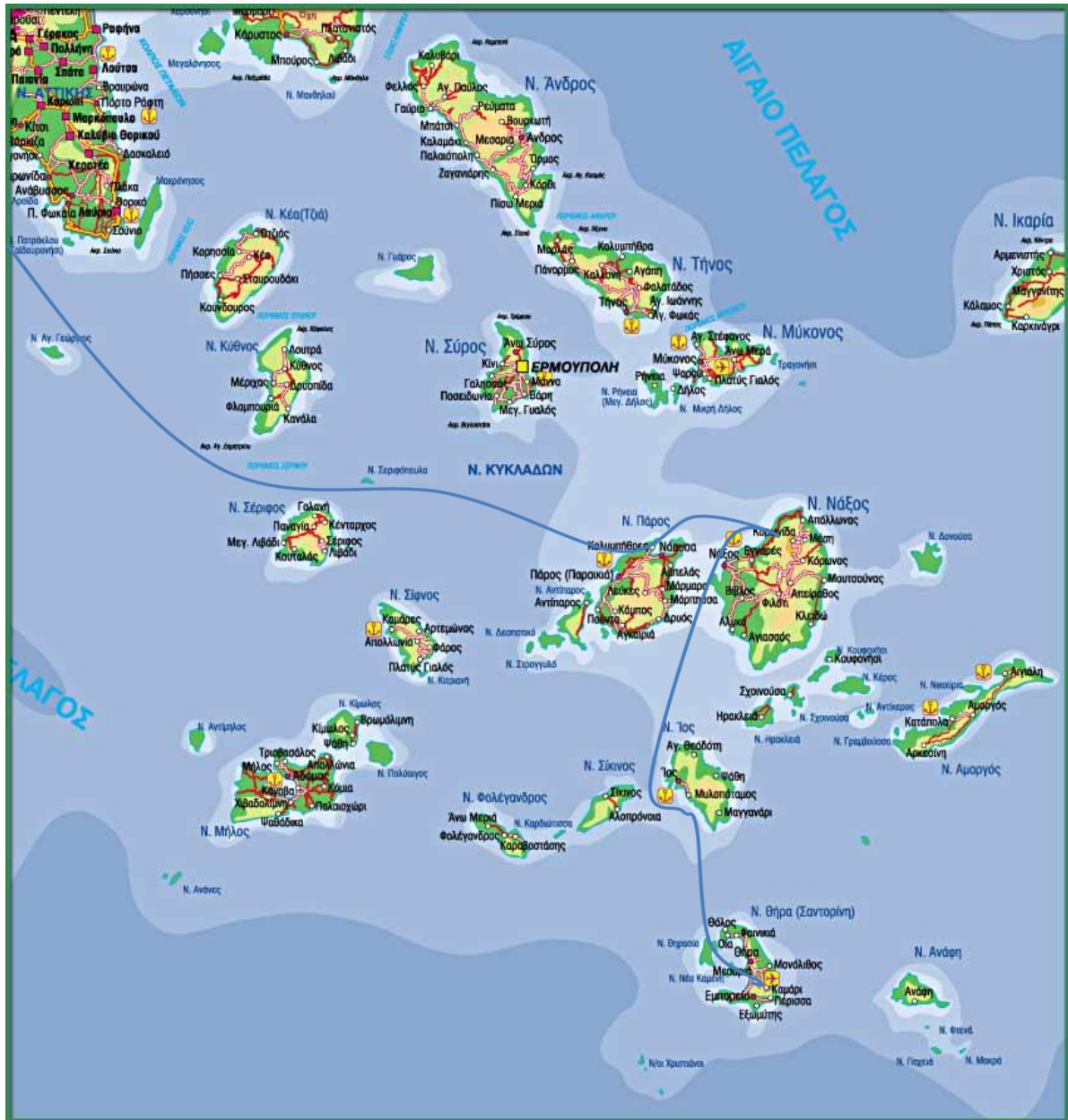
Οι κύριες γραμμές της Κρήτης όπως έχει προαναφερθεί, είναι ό,τι πλησιέστερο στην ελεύθερη αγορά, κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα οι αποκλίσεις από το ΜΙ να είναι οι μικρότερες (σαν σύνολο περιοχής και όχι μεμονωμένης γραμμής) από οποιαδήποτε άλλη περιφέρεια του Αιγαίου. Οι λόγος που επιλέγουμε να μην ασχοληθούμε σε αυτή τη φάση με τις γραμμές της Κρήτης είναι λοιπόν πρώτον το ότι η διαφορά ισχύοντος ναύλου-ΜΙ είναι η μικρότερη, δεύτερον ότι τουλάχιστον οι επιβάτες αποζημιώνονται σε μεγάλο βαθμό από τις εξαιρετικές υπηρεσίες που απολαμβάνουν από τα υψηλότερου επιπέδου πλοία της γραμμής, και τρίτον, το ότι εν αντιθέση με άλλες γραμμές, η χαμηλότερη διακύμανση στην κίνηση (λόγω του σημαντικού μεταφορικού έργου που συντελείται και τον χειμώνα) έχει σαν αποτέλεσμα οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται εκεί να είναι από τις ελάχιστες που κατά κανόνα παρουσιάζουν μια καλύτερη εικόνα.

Επιλέχθηκε λοιπόν μια γραμμή των Κυκλάδων, και μάλιστα αυτή που παραδοσιακά αποτελούσε την πλέον προσοδοφόρα, με το σκεπτικό επίσης ότι αν καταδειχθεί ότι αυτή η γραμμή χρήζει παρέμβασης τότε άμεσα μέτρα πρέπει να ληφθούν και για τις υπόλοιπες.

Μικρό ρόλο έπαιξε και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του γράφοντος, καθότι ένα εκ των νησιών της γραμμής αποτελεί την ιδιαίτερη πατρίδα του.

Μεταφορικό Ισοδύναμο στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής στην Γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Θήρα

#### 4. Γενικά Στοιχεία για την γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ιος- Θήρα



Χάρτης των Κυκλάδων



#### 4.1 Επιβατική Κίνηση

Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζεται η συνολική επιβατική κίνηση (αποβιβασθέντες κατά λιμάνι, τα νούμερα για επιβιβασθέντες είναι αντίστοιχου μεγέθους) για τα λιμάνια της γραμμής. Το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος της συνολικής κίνησης αφορούν την καθ'αυτή γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ιος-Θήρα καθώς και τις υποδιαίρέσεις αυτής (Πειραιάς-Πάρος-Νάξος/Πειραιάς-Ιος-Σαντορίνη) που εκυπηρετούνται περιοδικά από τα ταχύπλοα (η διαχείριση αυτού του δεδομένου θα ακολουθήσει σε δεύτερη φάση), ενώ σχεδόν όλη η κίνηση αφορά αναχωρήσεις από το κεντρικό λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά.

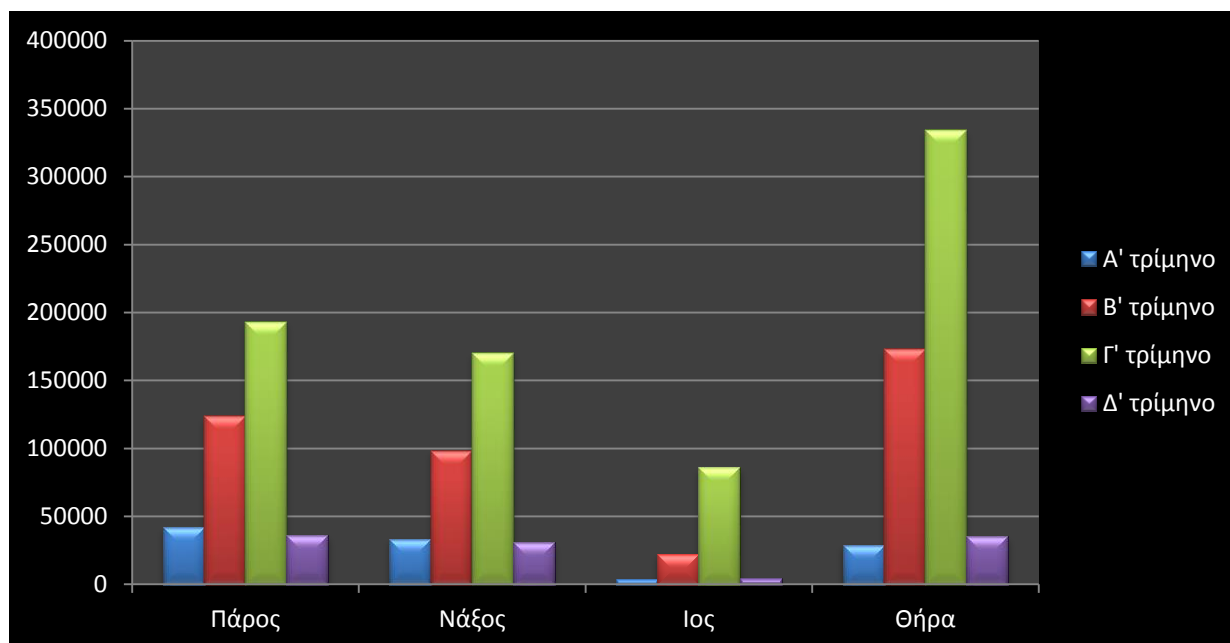
Αποβιβασθέντες Κατά Τρίμηνο και Κατ' Έτος για την πενταετία 2007-11

Λιμένες	Α' τρίμηνο	Β' τρίμηνο	Γ' τρίμηνο	Δ' τρίμηνο	Σύνολο
<b>Έτος 2011</b>					
Πάρος	41.994	123.368	193.102	36.025	394.489
Νάξος	33.326	98.186	170.310	30.937	332.759
Ιος	3.955	22.348	86.062	4.089	116.454
Θήρα	29.011	172.681	334.319	35.335	571.346
<b>Έτος 2010</b>					
Πάρος	53.524	156.068	292.327	53.731	555.650
Νάξος	39.170	104.223	186.627	36.887	366.907
Ιος	3.490	22.479	77.353	7.997	111.319
Θήρα	35.448	178.209	309.168	50.065	572.890
<b>Έτος 2009</b>					
Πάρος	41.879	181.385	297.779	40.602	561.645
Νάξος	31.102	167.445	204.098	34.367	437.012
Ιος	4.152	25.502	77.448	4.666	111.768
Θήρα	26.014	178.331	285.751	44.198	534.294
<b>Έτος 2008</b>					
Πάρος	53,031	175,571	271,728	48,835	549,165
Νάξος	37,915	124,355	221,898	39,790	423,958
Ιος	4,207	28,316	85,505	5,206	123,234
Θήρα	24,988	169,814	304,071	47,635	546,508
<b>Έτος 2007</b>					
Πάρος	37.895	141.494	324.153	46.578	550.120
Νάξος	30.583	104.255	235.474	37.044	407.356
Ιος	4.887	26.098	88.895	6.547	126.427
Θήρα	33.126	156.928	308.876	48.769	547.699

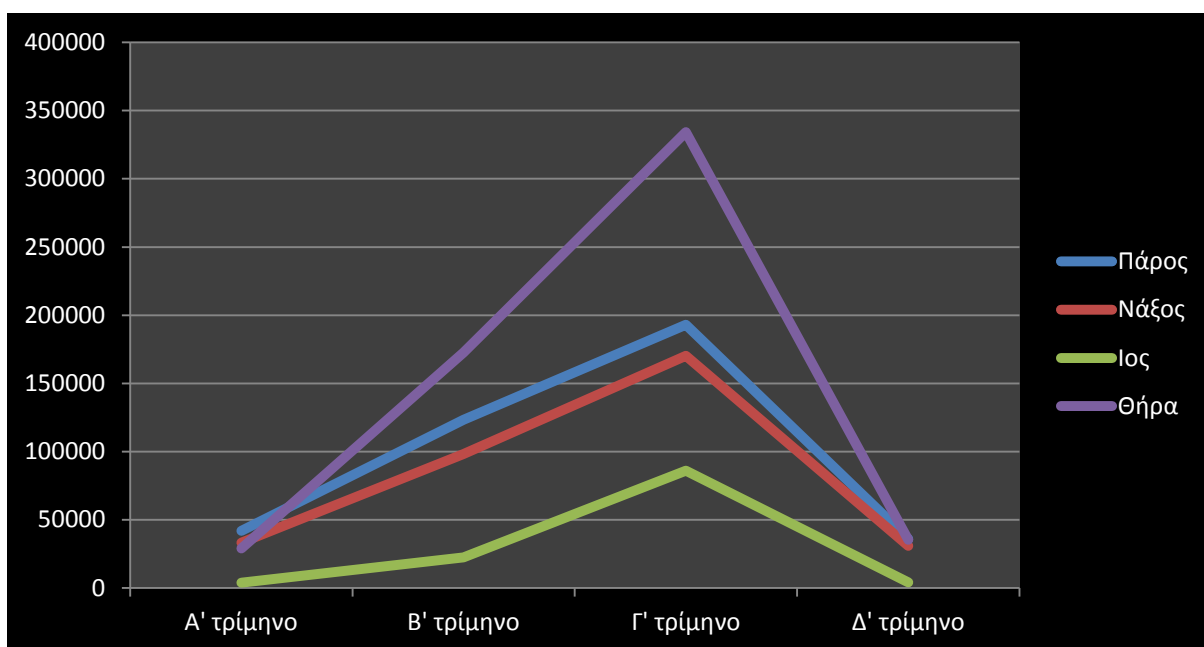
Είναι εμφανές το φαινόμενο για το οποίο μιλήσαμε σε προηγούμενο στάδιο, αυτό της εποχικότητας, δηλαδή της σημαντικής διαφοράς του μεγέθους της ακτοπλοϊκής κίνησης στη διάρκεια του έτους. Η εποχικότητα αυτή που αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα για την ορθολογική λειτουργία του συστήματος παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα.

Ανά Τρίμηνο κατανομή επιβατικής κίνησης για το έτος 2011

	Α' τρίμηνο	Β' τρίμηνο	Γ' τρίμηνο	Δ' τρίμηνο
<b>Πάρος</b>	41994	123368	193102	36025
<b>Νάξος</b>	33326	98186	170310	30937
<b>Ιος</b>	3955	22348	86062	4089
<b>Θήρα</b>	29011	172681	334319	35335



Ραβδόγραμμα Εποχικότητας



Διάγραμμα Εποχικής Διακύμανσης.

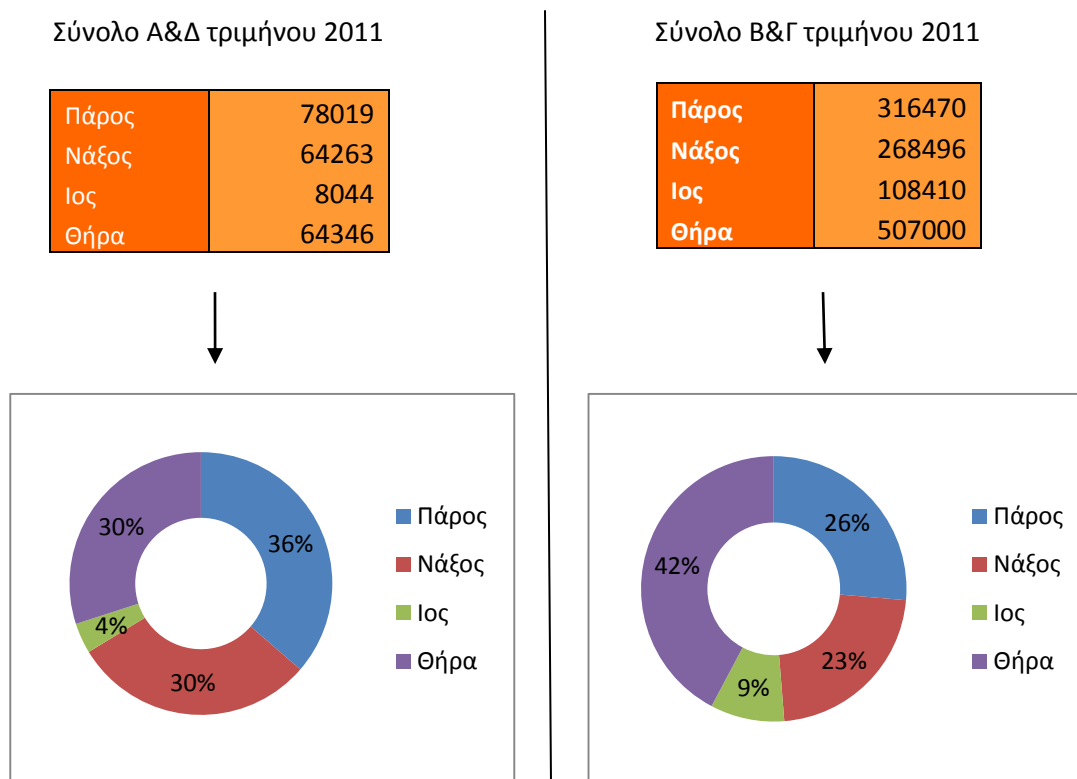
Είναι εμφανής η σταδιακή κορύφωση της επιβατικής κίνησης στους καλοκαιρινούς μήνες, με την κίνηση να παρουσιάζει αυξητικές τάσεις από το Β Τρίμηνο, να πιάνει μέγιστες τιμές στο Γ Τρίμηνο (Ιούνιος-Ιούλιος-Αύγουστος) και να ξαναπέφτει απότομα καθ' όλο το Δ Τρίμηνο. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο πλέον τουριστικός προορισμός της γραμμής, η Θήρα, παρουσιάζει την μεγαλύτερη διαφορά μεταξύ χαμηλότερου και υψηλότερου σημείου από πλευράς αριθμών, αφού η εισροή τουριστών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες είναι σημαντικά μεγαλύτερη από τα υπόλοιπα τρία νησιά.

Ποσοστιαία ωστόσο, τη μεγαλύτερη διαφορά παρουσιάζει η Ιος, αφού πρόκειται για επίσης σημαντικό προορισμό, προσελκύει όμως κατά κύριο λόγο ξένους τουρίστες οι οποίοι επισκεύονται την Ελλάδα κυρίως καλοκαίρι. Κατά τους χειμερινούς μήνες η κίνηση στο νησί είναι εξαιρετικά χαμηλή καθώς από τα τέσσερα είναι αυτό με τον μικρότερο μόνιμο πληθυσμό, ενώ παρουσιάζει εξαιρετικά περιορισμένο εσωτερικό τουρισμό.

Αντιθέτως, η κίνηση της Πάρου και της Νάξου, αν και όπως σε Ιο και Σαντορίνη έχουμε σημαντική αύξηση το καλοκαίρι, διατηρείται αναλογικά σε υψηλότερα επίπεδα τους χειμερινούς μήνες για πολλούς λόγους. Πρώτον ο σημαντικά μεγαλύτερος πληθυσμός (περισσότερες μετακινήσεις λοιπόν από και προς την Πρωτεύουσα), δεύτερον, η εγγύτητα τους με τον ηπειρωτικό κορμό τα καθιστά νησιά ιδανικά για εξοχικές κατοικίες μη μόνιμων κατοίκων οι οποίοι τα επισκέπτονται και άλλες περιόδους πλην

των θερινών μηνών, και τρίτων, πρόκειται για νησιά με σημαντική οικονομική και εμπορική δραστηριότητα σε τομείς πέρα του τουρισμού. Η ανεπτυγμένη τους γεωργία, κτηνοτροφία κτλ αυξάνει την κίνηση λόγω εξαγωγών των ντόπιων προϊόντων

Αυτό γίνεται ακόμα πιο εμφανές αν χωρίσουμε το έτος σε δύο εξάμηνα, φθινόπωρο-χειμώνα, και άνοιξης-θέρους, με το δεύτερο να συγκεντρώνει το σύνολο σχεδόν της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα. Τα μερίδια κίνησης ανά προορισμό τότε παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές όπως φαίνεται στα παρακάτω γραφήματα.



Παρατηρείται πολύ σημαντικότερο μερίδιο συνολικής κίνησης για τους μη καθαρά τουριστικούς προορισμούς της Πάρου και της Νάξου τους μήνες χαμηλής κίνησης, ενώ Σαντορίνη κυριαρχεί από πλευράς αποβιβασθέντων τους μήνες όπου αυξάνεται ο τουρισμός. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ιος, υπερδιπλασιάζει το μερίδιο της στην αγορά το εξάμηνο αυτό!

Συνολικά Μερίδια Επιβατικής Κίνησης.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα συνολικά νούμερα αποβιβασθέντων κατά λιμάνι και το ποσοστό της κίνησης για το έτος 2011.

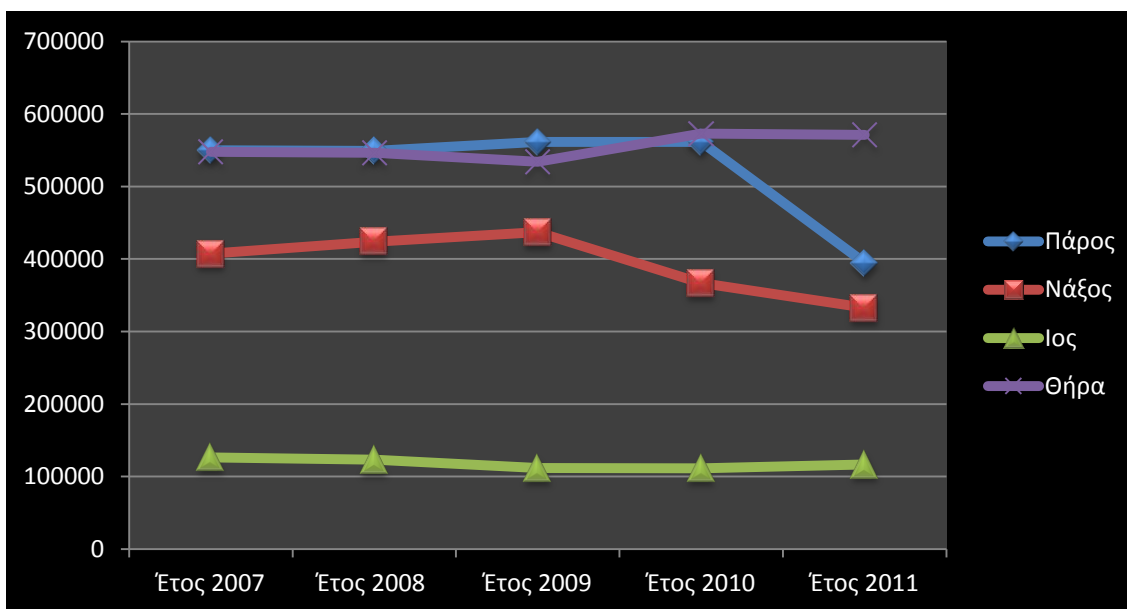
Συνολική Κίνηση Γραμμής 2011	
Πάρος	394489
Νάξος	332759
Ιος	116454
Θήρα	571346



Διακύμανση της Κίνησης στη Γραμμή κατά την πενταετία 2007-11

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι διακυμάνσεις της επιβατικής κίνησης (μέτρο οι αποβιβασθέντες ανά προορισμό) κατά την πενταετία 2007-2011. Δυστυχώς στοιχεία που αφορούν τα έτη 2012 και 2013 δεν είναι ακόμα διαθέσιμα στο κοινό από την ΕΛΣΤΑΤ. Πιθανόν να μας έδιναν μία πληρέστερη εικόνα για το πώς επηρέασε η

οικονομική κρίση στην Ελλάδα την επιβατική κίνηση ειδικά στους προορισμούς στους οποίους οι Έλληνες αποτελούν μεγαλύτερο μερίδιο του επιβατικού κοινού ( στην περίπτωση μας Πάρος-Νάξος). Η πτωτική τάση ειδικά στους δύο αυτούς προορισμούς πάντως είναι εμφανής. Αντίθετα, πολύ λίγο φαίνεται να επηρεάζεται η Ίος, η οποία όπως είπαμε στηρίζεται σε τουρίστες κυρίως από το εξωτερικό. Μοναδικό φαινόμενο (γενικά στο Αιγαίο) αποτελεί η Σαντορίνη, η οποία τουλάχιστον μέχρι το 2011 οπότε και έχουμε στοιχεία, όχι απλά δεν εμφάνισε μείωση, αλλά οι αποβιβασθέντες παρουσιάζουν ελαφρά αυξητική τάση.



Διακύμανση Αποβιβασθέντων ανά Προορισμό την πενταετία 2007-11

Στον παρακάτω πίνακα καταγράφεται η ποσοστιαία διαφορά μεταξύ των στοιχείων 2011-07

Πάρος	-28.3%
Νάξος	-18.3%
Ιος	-7.9%
Θήρα	+4.32%

Όπως αναμενόταν μεγαλύτερη μείωση παρουσιάζουν οι προορισμοί που εξαρτώνται σε μεγαλύτερο βαθμό από το ελληνικό κοινό, με την Πάρο, η οποία μαζί με κοντινά στην Αττική νησιά όπως η Άνδρος, η Σύρος, και η Κέα, εμφάνιζε και τον λεγόμενο

«τουρισμό του Σαββατοκύριακου» λόγω των πολλών εξοχικών κατοικιών, να δεέχεται το μεγαλύτερο πλήγμα, αφού οι συχνές μετακινήσεις αποτελούν εν μέσω κρίσης, πολυτέλεια.

#### 4.2 Κίνηση Οχημάτων.

Μέτρο θα αποτελέσει κι εδώ ο αριθμός των αποβιβασθέντων οχημάτων ανά λιμάνι.

Λιμένες	Φορτηγά	Επιβατηγά αυτοκίνητα	Λεωφορεία Πούλμαν	Δίκυκλα- Τρίκυκλα
<b>Έτος 2011</b>				
Πάρος	6099	34325	152	10580
Νάξος	5042	25815	138	8394
Ίος	1294	5719	17	2694
Θήρα	7095	21931	200	9131
<b>Έτος 2010</b>				
Πάρος	8578	41739	226	14647
Νάξος	7632	28966	131	9451
Ίος	1358	4483	5	2206
Θήρα	6801	22952	207	9005
<b>Έτος 2009</b>				
Πάρος	9123	43567	181	14852
Νάξος	9,345	31100	132	10646
Ίος	1512	4448	8	2150
Θήρα	7512	22047	194	8535
<b>Έτος 2008</b>				
Πάρος	9,835	48,205	166	15,460
Νάξος	9849	34071	136	11060
Ίος	2146	5250	16	2701
Θήρα	8453	26969	225	9807
<b>Έτος 2007</b>				
Πάρος	10412	46883	161	16629
Νάξος	9253	31544	105	10606
Ίος	1747	5169	8	3180
Θήρα	8562	24241	149	10563



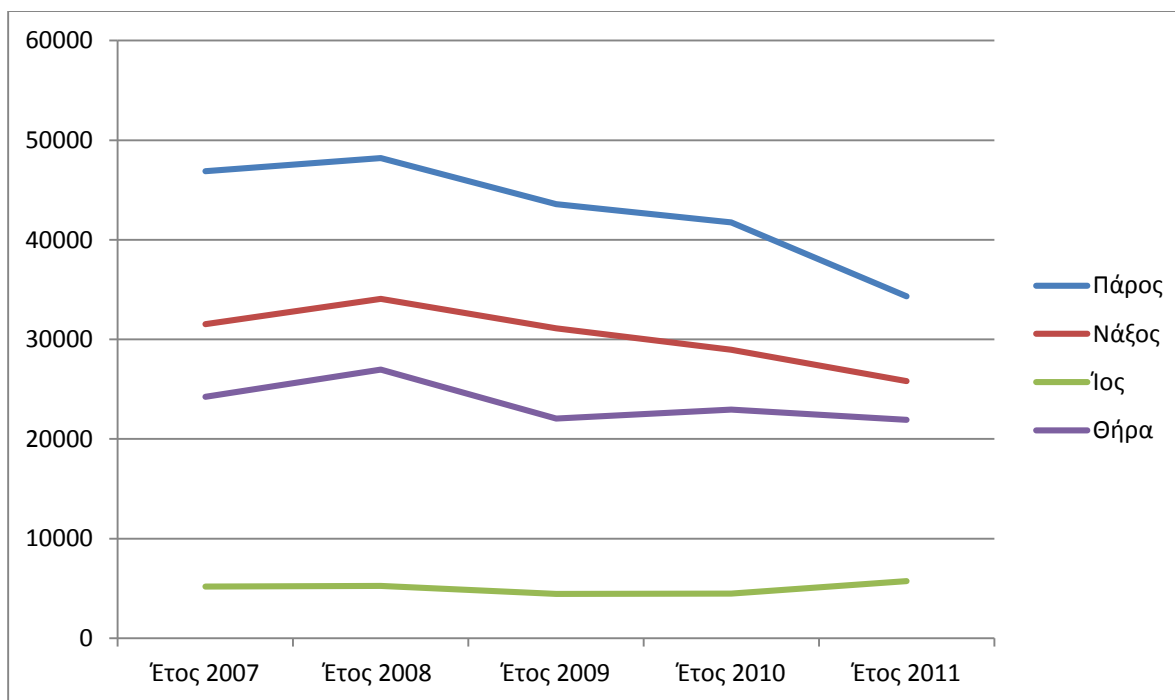
### Διακύμανση Συνολικής Κίνησης ΙΧ ανά προορισμό την πενταετία 2007-2011

Στον παρακάτω πίνακα και το διάγραμμα απεικονίζονται τα συνολικά νούμερα και η διακύμανση της κίνησης ΙΧ (κύριο μέρος της κίνησης οχημάτων και των αντίστοιχων εσόδων των ακτοπλοϊκών ναυτιλιακών εταιρειών) η οποία δείχνει και χαρακτηριστικότερα την επίδραση της οικονομικής κρίσης στις μετακινήσεις (με δεδομένο ότι η κίνηση φορτηγών γενικά παραμένει σταθερότερη αφού αντανακλά κυρίως τις ανάγκες των νησιών για εισαγωγές εξαγωγές προϊόντων).

### Συνολική Κίνηση ΙΧ κατά την πενταετία 2007-2011

	Έτος 2007	Έτος 2008	Έτος 2009	Έτος 2010	Έτος 2011
Πάρος	46883	48,205	43567	41739	34325
Νάξος	31544	34071	31100	28966	25815
Ίος	5169	5250	4448	4483	5719
Θήρα	24241	26969	22047	22952	21931

### Διακύμανση κίνησης ΙΧ κατά την πενταετία 2007-2011

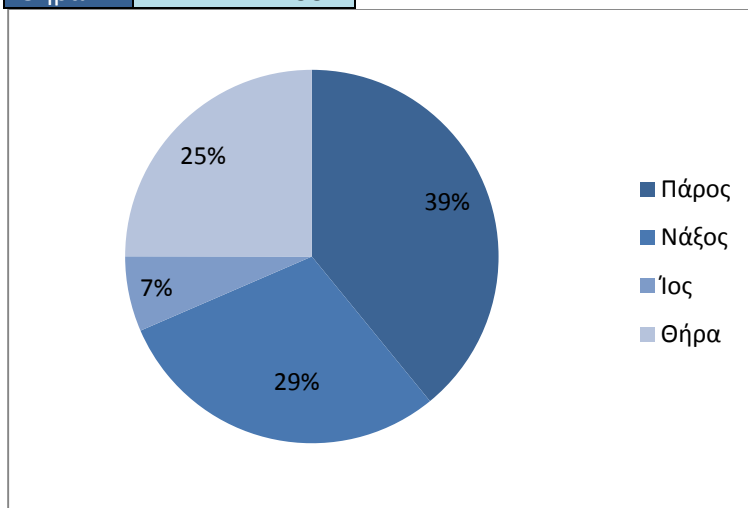


Παρατηρούμε κι εδώ ότι η πτωτική τάση είναι εμφανής σε σχέση με τα επίπεδα του 2007, με περισσότερο να επηρεάζονται ξανά οι Πάρος και η Νάξος για τους λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί. Η κίνηση της Θήρας εμφανίζει μια τάση σταθεροποίησης, ενώ της Ίου παραμένει πρακτικά αμετάβλητη, αποτελεί όμως σημαντικά μικρότερο μερίδιο της γραμμής.

Μερίδια κάθε προορισμού στην κάθε κατηγορία οχήματος

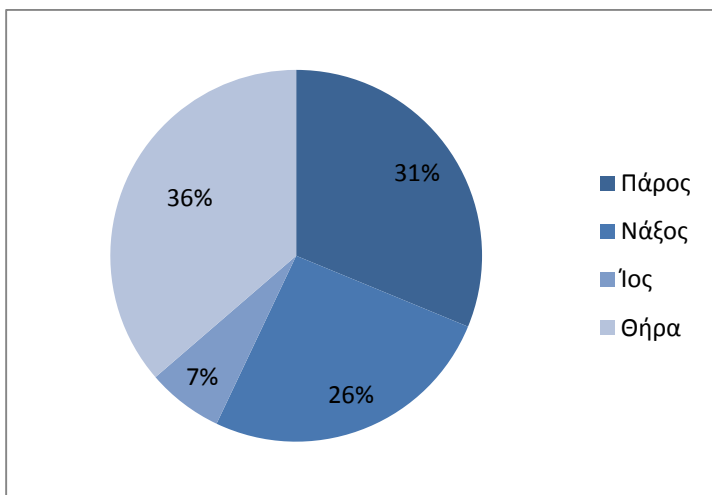
Μετρούμενα σε αποβιβασθέντα οχήματα ανά λιμάνι το έτος 2011

	ΙΧ
Πάρος	34325
Νάξος	25815
Ίος	5719
Θήρα	21931

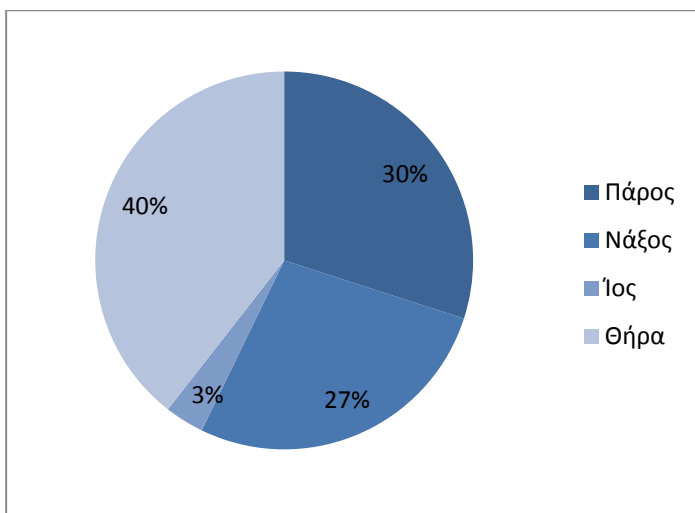


	Φορτηγά
Πάρος	6099
Νάξος	5042
Ίος	1294
Θήρα	7095

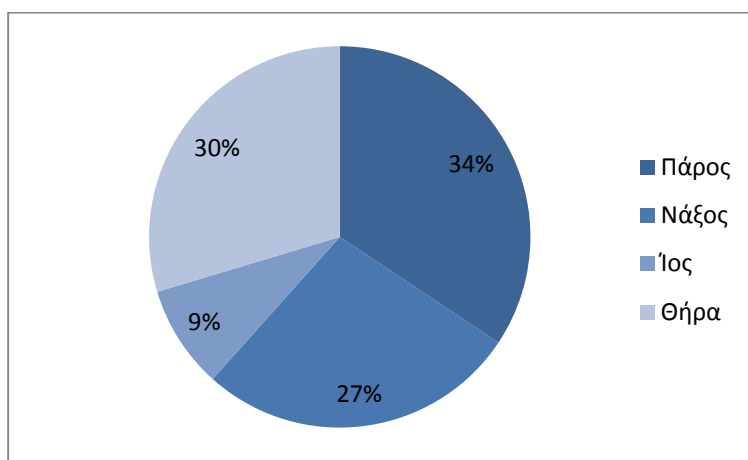
Μεταφορικό Ισοδύναμο στην Ελληνική Ακτοπλοΐα. Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής στην Γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Θήρα



	Πούλμαν
Πάρος	152
Νάξος	138
Ίος	17
Θήρα	200

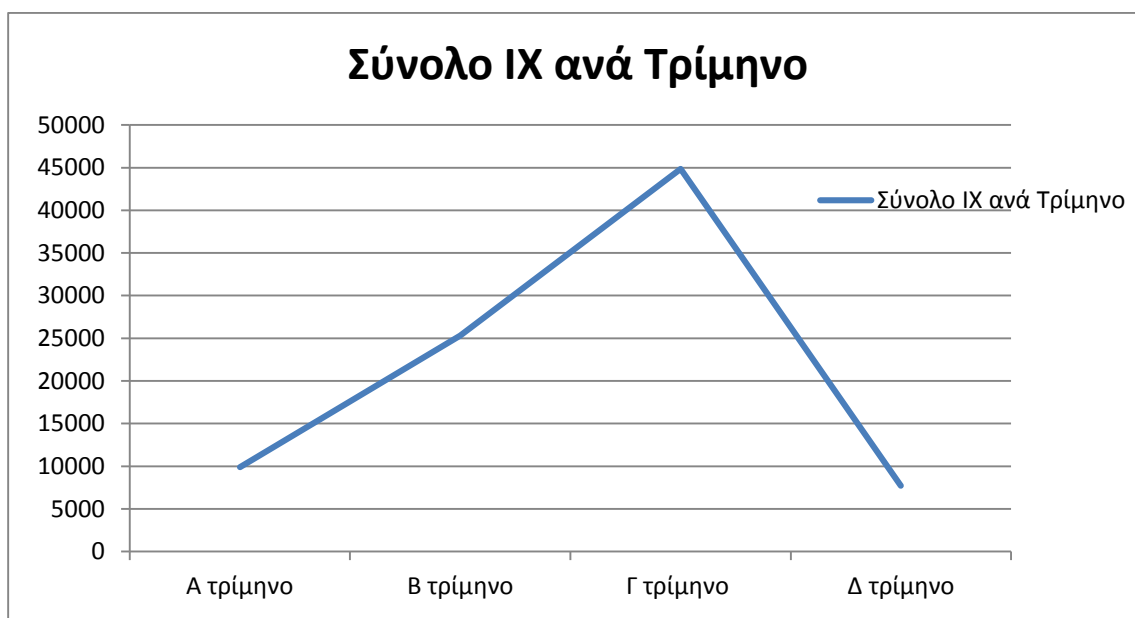


	Δίκυκλα
Πάρος	10580
Νάξος	8394
Ίος	2694
Θήρα	9131



Εποχικότητα της κίνησης για αποβιβασθέντα ΙΧ ανά προορισμό.

	Διακύμανση ΙΧ ανά Τρίμηνο 2011			
	Α τρίμηνο	Β τρίμηνο	Γ τρίμηνο	Δ τρίμηνο
Πάρος	4168	11064	16246	2847
Νάξος	2683	6966	13728	2438
Ίος	369	1239	3730	381
Θήρα	2687	6045	11161	2038
<b>Σύνολο ΙΧ ανά Τρίμηνο</b>	<b>9907</b>	<b>25314</b>	<b>44865</b>	<b>7704</b>



Η διακύμανση ακολουθεί ίδια τάση με την επιβατική κίνηση όπως αναμενόταν.

### 4.3 Εναλλακτική πρόσβαση στα νησιά της γραμμής.

Εν αντιθέσει με περιπτώσεις νησιών τα οποία λόγω της εγγύτητας τους με τον ηπειρωτικό κορμό ορισμένων χωρών εμφανίζεται η δυνατότητα οδικής προσέγγισης (περίπτωση Νορβηγίας), στην περίπτωση των νησιών του Αιγαίου προφανώς δεν υπάρχει η ίδια δυνατότητα. Κύρια επιλογή στην περίπτωσή μας αποτελεί η ακτοπλοϊκή σύνδεση, με λιγότερο σημαντικό μερίδιο να καταλαμβάνουν οι αεροπορικές μετακινήσεις.

Κάποια περίοδο εξετάστηκε η δυνατότητα δρομολόγησης στα νησιά των Κυκλάδων και υδροπλάνων, πραγματοποιήθηκαν δε αναγνωριστικές προσεγγίσεις σε λιμένες όπως της Ίου. Η δρομολόγηση των υδροπλάνων ωστόσο κόλλησε στα γρανάζια της ελληνικής γραφειοκρατίας, είναι όμως βέβαιο ότι και να είχαν τελικά εξασφαλίσει άδειες, θα αποσπούσαν ελάχιστο μέρος της επιβατικής κίνησης, ενώ δύσκολα θα συμμετείχαν σε πιθανή αύξηση της ζήτησης.



Υδροπλάνο στο λιμάνι της Ίου κατά τη διάρκεια δοκιμαστικής προθαλάσσης

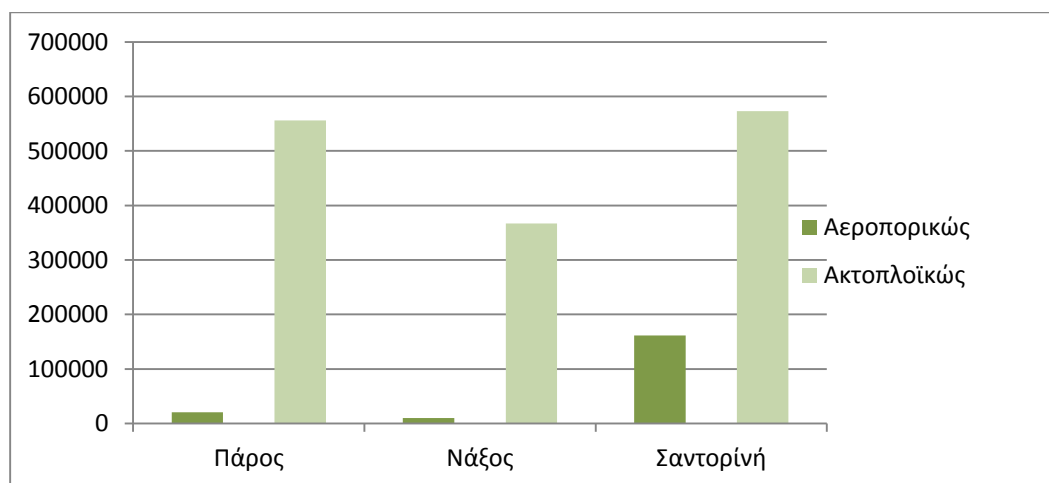
Στα τρία από τα τέσσερα νησιά της γραμμής πάντως, υπάρχουν αεροδρόμια. Οι δε αερολιμένες Νάξου και Θήρας είναι διεθνείς, δέχονται δηλαδή και πτήσεις απευθείας από το εξωτερικό. Σημαντική κίνηση βεβαίως από το εξωτερικό όπως θα δούμε, παρουσιάζει μόνο ο αερολιμένας Θήρας.

Σε κάθε περίπτωση το μέγεθος των αεροπλάνων που μπορούν να εξυπηρετηθούν από τα τρία αυτά αεροδρόμια, καθώς και το ακριβό κόμιστρο με δεδομένο τον χρόνο που γλιτώνει ο επιβάτης σε σχέση με την εναλλακτική του πλοίου, έχουν σαν αποτέλεσμα η αεροπορική κίνηση να είναι ασήμαντη πρακτικά μπροστά στη θαλάσσια μετακίνηση. Αυτό απλοποιεί το σύστημά μας, αφού είναι εμφανές ότι το ταξίδι με αεροπλάνο στα νησιά αυτά μπορεί να θεωρηθεί πολυτέλεια που επιλέγουν ελάχιστοι επιβάτες (σε αντίθεση με την περίπτωση πχ της Ρόδου, όπου η εναλλακτική του αεροπλάνου πρέπει να εξετασθεί σοβαρά κατά την επίλυση του εκεί ακτοπλοϊκού ζητήματος).

Παρακάτω παρουσιάζονται στοιχεία κίνησης για τα έτη 2009-11 (μετρούμενα σε αποβιβασθέντες επιβάτες ανά αερολιμένα) καθώς και σύγκριση του μεταφορικού έργου αεροπλάνων- πλοίων. Όπως ειπώθηκε, σημαντικό μερίδιο επιβατικής κίνησης αποσπά το αεροπλάνο μόνο στην περίπτωση της Σαντορίνης.

	Αφίξεις Εσωτερικού	Αφίξεις Εξωτερικού
<b>2009</b>		
Πάρος	17959	0
Νάξος	10184	2040
Σαντορίνη	161220	170090
<b>2010</b>		
Πάρος	20532	0
Νάξος	10112	766
Σαντορίνη	161553	181746

	Συνολικές Αφίξεις 2010	
	Αεροπορικώς	Ακτοπλοϊκώς
Πάρος	20532	555650
Νάξος	10112	366907
Σαντορίνη	161553	572890



Σύγκριση μεταφορικού έργου (εκπεφρασμένο σε αποβιβασθέντες ανά προορισμό) αεροπορικών-ακτοπλοϊκών συνδέσεων.





## 5. Προσέγγιση της τιμής του ΜΙ στην Ελλάδα

Ακολουθώντας την πρακτική της προσέγγισης της τιμής του ΜΙ τόσο στις περιπτώσεις που αυτό εφαρμόστηκε στο εξωτερικό όσο και στις υπάρχουσες μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την Ελλάδα, συμπληρώνοντας και βελτιώνοντας τις με τρόπο που κρίθηκε απαραίτητος, αρχικά θα πρέπει να εκτιμηθούν τα αντιστοιχα κόστη που παρουσιάζουν οι χερσαίες μετακινήσεις στο ελληνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, οι οποίες με τη σειρά τους θα αποτελέσουν τιμές αναφοράς για τον προσδιορισμό των ναύλων των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Να σημειωθεί ότι οι (κατά πολύ ακριβότερες) αεροπορικές μετακινήσεις δεν λήφθηκαν υπόψιν καθώς θα μπορούσαν να θεωρηθούν είδος «πολυτελείας» παρά ισοδύναμη εναλλακτική μέθοδος μετακίνησης λόγω του πολύ συντομότερου χρόνου που τις χαρακτηρίζει, του σημαντικά μεγαλύτερου κομίστρου, της αδυναμίας τους πλην ελαχίστων εξαιρέσεων να εξυπηρετήσουν συγκρίσιμα μεγάλο μεταφορικό έργο, καθώς και την μη εξυπηρέτηση φορτίων.

Για το σκοπό αυτό έγινε συλλογή και ανάλυση:

- κομίστρων επιβατών σε χερσαία μέσα μεταφοράς (ΚΤΕΛ και ΟΣΕ)
- κόστους μετακίνησης οχημάτων ιδιωτικής χρήσης (ΙΧ διαφόρων μεγεθών, και δίκυκλα)
- κόστους τυπικών κατηγοριών φορτηγών και τουριστικών λεοφωρείων

### 5.1.1 Κόμιστρα Επιβατών Χερσαίων Μέσων Μεταφοράς

Για τον προσδιορισμό της τιμής αναφοράς των κομίστρων επιβατών των χερσαίων μετακινήσεων, επιλέχθηκαν τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ (Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεωφορείων), αλλά εν αντιθέσει με άλλες μελέτες, και το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ. Παρεμφερείς μελέτες αποκλείουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές με κύριο σκεπτικό ότι η τελική τιμή των κομίστρων είναι σημαντικά επηρεασμένη από το γεγονός ότι δέχονται σημαντική επιδότηση από το κράτος. Ο αποκλεισμός αυτός όμως είναι λανθασμένος καθώς δεν εξετάζεται η «αντικειμενικότητα» της διαμορφωμένης τιμής κομίστρων στα χερσαία μέσα, αλλά μόνο η τελική τους τιμή ως βάση αναφοράς. Με άλλα λόγια, ο επιβάτης αυτή την τιμή θα κλιθεί να πληρώσει ανεξάρτητα το πώς αυτή έχει διαμορφωθεί. Η αρχή του ΜΙ όπως έχει πρωτοοριστεί, εξετάζει τις τιμές των ναύλων με βάση της υπαρκτές χρεώσεις για την αντιστοιχη απόσταση στη στεριά, και όχι σε σύγκριση με πιθανόν βέλτιστες ή αντικειμενικές.

Κατά την επιλογή δείγματος δρομολογίων ΚΤΕΛ και ΟΣΕ, εξετάστηκε πληθώρα διαδρομών, κυρίως μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων (γιατί αργότερα θα περιορίσουμε τη μελέτη μας σε παρόμοιες αποστάσεις), μεταξύ μεγάλων αστικών κέντρων και μικρότερων πόλεων-κωμοπόλεων. Παρατηρήθηκε η τάση μείωσης του κομίστρου όσο οι αποστάσεις μεγάλωναν ή όταν και οι δύο προορισμοί ήταν μεγαλύτερα αστικά κέντρα (πιθανή αιτία η ύπαρξη περισσότερων δρομολογίων στη δεύτερη περίπτωση). Η ίδια τάση θα δούμε αργότερα να αποτυπώνεται και στις ακτοπλοϊκές μετακινήσεις. Για καλύτερη προσομοίωση του ακτοπλοϊκού δικτύου επιλέχθηκαν σχετικά μεγάλες διαδρομές με αφετηρία τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, από τα οποία γραμμές προς όλη την Ελλάδα ξεκινούν ακτινικά, όπως περίπου συμβαίνει με το κύριο λιμάνι, το λιμάνι του Πειραιά, αλλά και τα υπόλοιπα λιμάνια του ηπειρωτικού κορμού.

Η τιμή την οποία θα λάβουμε ως τιμή αναφοράς για τη μετακίνηση επιβατών προσδιορίζεται από τη μέση σταθμισμένη τιμή ανά διανυόμενη απόσταση (€/χλμ) του δείγματος των επιλεγμένων διαδρομών ΚΤΕΛ και ΟΣΕ. Η τελική τιμή διορθώθηκε κάνοντας την θεώρηση ότι θα λάβουμε υπόψιν και το μερίδιο που έχουν αυτά τα δύο μέσα στις χερσαίες μετακινήσεις, τα οποία σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ διαμορφώνονται περίπου ως εξής: 85% των χερσαίων μετακινήσεων (σε αριθμό εισητηρίων ) αφορούν τα ΚΤΕΛ και 15% σιδηροδρομικές μετακινήσεις.

Οι επιμέρους και η τελική τιμή του ΜΙ σύμφωνα με τα παραπάνω απεικονίζεται στους εξής πίνακες



**ΟΛΕΣ ΟΙ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ  
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ**

Αθήνα-Θεσ/νίκη	500
Θεσ/νίκη- Αλεξ/πολη	300
Αθήνα-Καλαμπάκα	351.5
Θεσ/νίκη-Καρδίτσα	210
Θεσ/νίκη-Φλωρινα	192

επιβάτες	τιμές	τιμές ανα χμ
	35	0.07
	38	0.076
	25	0.083333333
	16	0.045519203
	12	0.057142857
	10	0.052083333

**ΜΟ= 0.062815745**



			επιβάτες	τιμές	τιμές ανα χμ
Από Αθήνα	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	515		42	0.081553398
	ΣΠΑΡΤΗ	213		20	0.093896714
	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	439		38	0.086560364
	ΚΟΜΟΤΗΝΗ	745		70	0.093959732
	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	250		22	0.088
	ΠΑΤΡΑ	216		18	0.083333333
	ΠΥΡΓΟΣ	305		28	0.091803279
	ΑΓΡΙΝΙΟ	276.5		30	0.108499096
Από Θεσ/νίκη	ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	426		43.3	0.101643192
	ΚΑΡΔΙΤΣΑ	210		19.1	0.090952381
	ΦΛΩΡΙΝΑ	192		15.6	0.08125
	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	323		34.3	0.10619195
	ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	301		29	0.096345515

ΜΟ= 0.092614535

**ΤΕΛΙΚΟΣ ΜΟ ΕΙΣΗΤΗΡΙΟΥ ΣΤΕΡΙΑΣ 0.088622355**

Κάπου εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η εξαγωγή της τιμής το ΜΙ που θα αφορά τους επιβάτες, αποκλειστικά από τα επιβατηγά μέσα της στεριάς είναι βεβαίως αυθαίρετη (όπως όμως αυθαίρετο είναι και σαν σύλληψη το ΜΙ) αλλά κατά τη γνώμη μας κυρίως ελλιπής. Αν επιθυμούμε να προσεγγίσουμε τον πραγματικό μέσο όρο του κόστους που ένας επιβάτης πληρώνει για τη μετακίνηση του θα πρέπει να λάβουμε υπόψιν και τους επιβάτες που κινούνται με ιδιωτικά μέσα. Για το λόγο αυτό, θα αναπτύξουμε

εναλλακτικά σενάρια «σπασίματος» της τιμής της μετακίνησης με ιδιωτικά μέσα, που θα αντιστοιχούν σε διαφορετικά σενάρια υπολογισμού ναύλου για τον επιβάτη και το όχημα στη συνέχεια. Το πρόβλημα αυτό παραδόξως δεν έχει απασχολήσει καμία μελέτη είτε στο εξωτερικό είτε εγχώρια. Κι αν από τη σκοπιά του χερσαίου κομιστρού αυτό που μας ενδιαφέρει είναι η υπαρκτή και όχι μια αντικειμενική τιμή, ο υπολογισμός των ναύλων των θαλασσίων μεταφορών με τόσο απλοϊκή αντιστοίχιση αναιρεί ακριβώς τον στόχο της μελέτης, που είναι δικαιότερες και αντιπροσωπευτικότερες τιμές σε σύγκριση με την στεριά.

### 5.1.2 Κόστος μετακίνησης οχημάτων Ιδιωτικής Χρήσης

Εν αντιθέση με τις μελέτες που ήδη έχουν παρουσιαστεί, θα ασχοληθούμε με το πρόβλημα του «σπασίματος» της τιμής του συστήματος επιβάτης/ες όχημα, ή έστω επιβάτες-όχημα+οδηγός, πριν καταλήξουμε στην αντιπροσωπευτική τιμή ΜΙ. Όπως είδαμε στο προηγούμενο μέρος, ενώ είναι αρκετά εύκολο να κάνουμε την αναγωγή της τιμής για τον επιβάτη που κινείται μεμονωμένος με ένα μέσο είτε στη στεριά είτε στη θάλασσα καθώς το πρόβλημα παρουσιάζει προφανή αναλογία (ένα κόμιστρο για μια μεταφορική υπηρεσία που του παρέχεται), δεν ισχύει το ίδιο για την περίπτωση του ΙΧ. Αυτό είναι προφανές αρκεί κανείς να σκεφτεί ότι το κόστος για να μετακινηθεί ένα όχημα μια συγκεκριμένη απόσταση είναι περίπου ίδιο είτε το κάνει μόνο με τον οδηγό είτε το κάνει με 4 επιβάτες (με μια διαφορά βεβαίως στην κατανάλωση). Στη δεύτερη περίπτωση το κόστος επιμερίζεται στους επιβάτες και το κατ' άτομο ποσό που θα στοιχήσει η μετακίνηση είναι υποπολλαπλάσιο. Παρεμφερείς μελέτες πάνω στο αντικείμενο αρκέστηκαν να μεταφέρουν την τιμή του ΜΙ για τον επιβάτη ως επιβατικό ναύλο, και το συνολικό κόστος για τη μετακίνηση του ΙΧ ως το κόμιστρο για το όχημα. Αυτό όμως έχει ως αποτέλεσμα ο επιβάτης του πλοίου να πληρώνει «διπλά» την μετακίνηση του σε περίπτωση που ταξιδεύει με όχημα, πληρώνοντας και το προσωπικό του ναύλο και τη συμμετοχή του στην τιμή του ναύλου του ΙΧ.

Θα προβούμε λοιπόν σε διαφορετικά σενάρια κατάστρωσης τρόπου κοστολόγησης του κόμιστρού για τα ΙΧ, καταλήγοντας σε αυτό που θα θεωρήσουμε πιο αντικειμενικό. Τα κριτήρια φυσικά και είναι σχετικά υποκειμενικά, σε κάθε περίπτωση το σκεπτικό θα είναι το συνολικό κόστος ΙΧ και επιβατών να πλησιάζει σαν τάξη μεγέθους το συνολικό κόστος για να πραγματοποιηθεί η απόσταση αυτή στη στεριά. Επιπλέον όμως το

κόμιστρο του ΙΧ μεμονωμένα, θα πρέπει να είναι αρκετά υψηλό (να μην μετακυλισθεί δηλαδή το κύριο βάρος του ναύλου στους επιβάτες μόνο) ώστε να εξακολουθεί να είναι ελκυστική για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς οχημάτων όπως θα δούμε παρακάτω.

Όπως έχουμε σημειώσει, οι χρεώσεις ΟΣΕ και ΚΤΕΛ δεν μας ενδιαφέρει αν είναι αντικειμενικές, αλλά το ότι είναι οι υπαρκτές και με βάση αυτές κάνουμε αναγωγή. Στην περίπτωση των οχημάτων θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε με μια αντικειμενικότητα το πρόβλημα, αλλά η τελική προτινόμενη λύση δεν είναι απαραίτητα η βέλτιστη, αλλά η πρόταση που στοχεύει να διατυπώσει αυτή η μελέτη για την επίλυση του προβλήματος.

Δεδομένα που χρειάστηκαν για τον υπολογισμό της τιμής κόστους ανά χιλιόμετρο για τα οχήματα παρουσιάζονται παρακάτω.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΔΙΟΔΙΑ ΓΙΑ ΙΧ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	χμ	τιμή ΙΧ
Αθήνα-Λαμία	213	6.5
Θεσσαλονίκη-Καβάλα	153	0
Λαμία-Λάρισα	145	5.5
Πάτρα-Ιωάννινα	234	12.2
Τρίπολη-Σπάρτη	70	0
Αθήνα-Θεσσαλονίκη	514	23
Θεσσαλονίκη-Σερρες	85	0
Ιωάννινα-Λάρισα	194	0
Αθήνα-Πάτρα	220	14.4
Αθήνα-Καλαμάτα	250	15.4
Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη	301	9.6
Θεσσαλονίκη-Ηγουμενίτσα	323	16.8
Τα διόδια δεν είναι αμεση συναρτηση της απόστασης		
	2702	103.4
	<b>Τιμή ανά χιλιόμετρο (ευρώ/χμ)=</b>	0.03826795
	Αθήνα-Θεσσαλονίκη	0.044660194

Αξιοποιήθηκε πλήθος διαφορετικών διαδρομών, στην προσπάθεια να αποκτήσουμε μια πληρέστερη και πιο αντικειμενική εικόνα του κόστους διοδίων ανά χιλιόμετρο. Παρατηρήθηκε ότι γενικά τα διόδια δεν είναι αμεση συνάρτηση της απόστασης ούτε παρουσιάζουν μια κατ' αναλογία μείωση κόστους ανα χμ σε μεγαλύτερες διαδρομές.



Βεβαίως ρόλο σε αυτό παίζει ότι πολλά διόδια σε νεότερους δρόμους χρεώνουν υψηλότερες τιμές με σκοπό την γρήγορη απόσβεση μεγάλου μέρους της επένδυσης, ενώ υπάρχει πάντα και η σχετική αυθαιρεσία. Για την ευκολία σύγκρισης του τελικού αποτελέσματος παρατίθεται ξεχωριστά και το κόστος αν χμ του πλέον αντιπροσωπευτικού/σημαντικού δρόμου του οδικού μας δικτύου, της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Συνοπτικά παρουσιάζονται και οι τιμές των διοδίων για τις κύριες κατηγορίες οχημάτων.

Κατηγορία	Ανά χμ
ΙΧ	0.038268
Μεγάλα Φορτ/Πούλμαν	0.095428
Μεσαία Φορτηγά	0.070136
Δίκυκλο	0.018482

## 5.2 Κατάστρωση των σεναρίων.

Ο στόχος είναι να προσεγγιστεί μία τιμή κόστος/χιλιόμετρο και για μεγαλύτερα οχήματα όπως τριαξονικά φορτηγά μία τιμή κόστος/χιλιόμετρο/μέτρο οχήματος όπως συμβαίνει και σήμερα στις χρεώσεις των εταιρειών. Για τα ΙΧ θα καταπιαστούμε και με τις διαφορετικές κατηγορίες και μεγέθη τους καθώς η σημαντική διαφορά στην κατανάλωση λόγω διαφορών βαρών και κυβισμού οδηγεί σε σημαντικές διαφορές κόστους μετακίνησης για τις ίδιες αποστάσεις. Έπειτα θα υπολογίσουμε μια μέση τιμή αυτών ανάλογα με το ποσοστό των οχημάτων της κάθε κατηγορίας που κινείται στους ελληνικούς δρόμους.

Σε πρώτη φάση θα προβούμε σε μια απλουστευτική προσέγγιση του ανά χιλιόμετρο κόστους για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων σύμφωνα με στοιχεία που συλλέχθηκαν από αντιπροσωπίες αυτοκινήτων για την μέση κατανάλωση εκτός πόλης ανά κατηγορία οχήματος, καθώς και για το μέσο κόστος συντήρησης και απόσβεσης κεφαλαίου για το κάθε όχημα. Το κόστος κτήσης και λειτουργίας του οχήματος είναι μια παράμετρος που συχνά παραλείπεται σε σχετικές μελέτες, κάκιστα, καθώς αποτελεί σημαντικό μέρος του πραγματικού κόστους ενός χερσαίου ταξιδιού αφού περιλαμβάνει παράγοντες όπως η φθορά ελαστικών, η πτώση της μεταπωλητικής αξίας του οχήματος, οι τακτικές επισκευές (σέρβις) που επισπεύδονται με την κάλυψη

σημαντικών αποστάσεων κα. Λάβαμε ενδεικτικές τιμές για τα παραπάνω από εταιρείες του χώρου της αυτοκίνησης και οι πρώτες κατά προσέγγιση τιμές κόστους κίνησης ανά χιλιόμετρο παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα. Ο μέσος όρος για τα ΙΧ προέκυψε με από επιμερισμό σύμφωνα με τα ανα κατηγορία οχήματα όπως αυτά καταγράφονται στους πίνακες της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

Οι τιμές των διοδίων λαμβάνονται όπως προέκυψαν από τα παραπάνω.

Η τιμές λίτρου απλής αμόλυβδης βενζινης και πετρελαίου κίνησης κατά την περίοδο εκπόνησης της εργασίας κυμάνθηκαν περίπου στα 1,65€ και 1,24€ και εφεξής θα λαμβάνονται ίδιες για όλη τη μελέτη.

### ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑ ΧΜ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

		Κόστος Καυσίμου	Κόστος Διοδίων	Κόστος Σ&Α	ΣΥΝΟΛΟ (€/ $\chi\mu$ )
ΙΧ	1000 κ. Εκ	0.0825	0.03826795	0.04932	0.17008795
	1600 κ Εκ	0.1155	0.03826795	0.067495726	0.221263676
	2000 κ Εκ	0.1485	0.03826795	0.08231	0.26907795
	2500+ κ Εκ	0.198	0.03826795	0.11231	0.34857795
ΜΟ ΙΧ		0.132	0.03826795	0.07578629	0.24605424
ΔΙΚΥΚΛΟ	-----	0.05775	0.01848249	0.031600551	0.107833041
MINIVAN	2500 κ Εκ	0.198	0.070136187	0.09346	0.361596187
ΦΟΡΤΗΓΟ	διαξονικο	0.31	0.070136187	0.10345	0.483586187
	τριαξονικο	0.434	0.095428016	0.116993464	0.64642148
ΠΟΥΛΜΑΝ	-----	0.5775	0.095428016	0.12832	0.801248016

Για να προχωρήσουμε στην κατάστρωση των τιμών θα πρέπει να καταφύγουμε σε μια σημαντική παραδοχή λόγω έλλειψης σχετικών στοιχείων. Για να καταμερίσουμε του κόστος στους επιβαίνοντες του οχήματος, θα πρέπει να θεωρήσουμε έναν μέσο όρο επιβατών που μεταφέρει κάθε ΙΧ στις μετακινήσεις του. Στατιστικά στοιχεία αυτού του τύπου δεν έχουν καταγραφεί οπότε θα αξιοποιήσουμε την υπόθεση της Martedec SA για μια μελέτη του NATO σχετικά με την Ελληνική Ακτοπλοΐα, ότι κάθε φορτηγό μεταφέρει έναν επιβάτη, κάθε τουριστικό λεοφωρείο 40, και κάθε ΙΧ 2,5. Πράγματι, η προσέγγιση αυτή μοιάζει ρεαλιστική, σε κάθε περίπτωση ικανοποιητική κι έχει

αξιοποιηθεί σε πλήθος άλλων μελετών (πχ το ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ με τίτλο «Ελληνική Ακτοπλοΐα, κατάσταση, προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες» χρημ/ση ΕΤΒΑ 1993)

Να σημειώσουμε ότι σε αυτή τη φάση της μελέτης, για σύγκριση και επιβεβαίωση των αποτελεσμάτων, οι τιμές MI που προκύπτουν (για IX + 2,5 επιβάτες) θα πολλαπλασιάζονται τακτικά επί τη χιλιομετρική απόσταση της διαδρομής Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που όπως είδαμε παραπάνω αποτελεί όχι μόνο τη σημαντικότερη, αλλά και μια καθόλα «τυπική» από πλευράς κόστους μετακίνησης ανά χιλιόμετρο, διαδρομή του Ελληνικού Οδικού Δυκτίου. Κάθε τέτοιος έλεγχος αναμένεται να δίνει συνολικό κόστος μετακίνησης πολύ κοντά στην πραγματική τιμή. Εξάλλου, η σύγκριση με μια διαδρομή-απόσταση που κατά πάσα πιθανότητα οι περισσότεροι αναγνώστες της παρούσας μελέτης είναι εξοικειωμένοι, καθιστά ευκολότερη την σύγκριση και επαλήθευση των τιμών που καταγράφονται, ξεπερνώντας τον σκόπελο ενδεχόμενων αυθαιρεσιών λόγω έλλειψης στοιχείων.

Τέλος να τονίσουμε ότι σε όλα τα σενάρια που παρουσιάζονται, αφήνουμε «επίτηδες» το κόστος του αυτοκινήτου σημαντικά μεγάλο. Απορρίπτουμε δηλαδή πιθανά σενάρια που θα μετακύλυαν το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του IX στους επιβάτες. Αυτό γίνεται για δύο λόγους. Πρώτον έτσι αφήνουμε τις εταιρείες να έχουν ένα εύλογο κέρδος αφού αρκεί να είναι συγκρίσιμη (συμφέρουσα) η μεταφορά του IX σε σχέση με την ενοικιάσή IX στον προορισμό για ένα χρονικό διάστημα και βεβαίως να έχουν κίνητρο να επενδύουν σε ΕΓ/ΟΓ πλοία, και δεύτερον γιατί θα «αδικούσαμε» τους επιβάτες που ταξιδεύουν χωρίς IX αφού θα αυξανόταν το κόστος του ναύλου τους.

### 5.2.1 Σενάριο Α

Στο πρώτο λοιπόν από τα πιθανά σενάρια κατάστρωσης του ναύλου του IX, θα προβούμε στην απλουστευτική προσέγγιση ότι το λειτουργικό κόστος για να διανύσει ένα IX μια απόσταση θα αναληφθεί εξολοκλήρου από τους επιβάτες, και το κόμιστρο που θα αντιστοιχεί στο IX θα εξαχθεί με βάση το κόστος συντήρησης και απόσβεσης για τη χιλιομετρική απόσταση που εξετάζεται.

Όπως είναι προφανές η προσέγγιση αυτή θα δώσει σχετικά χαμηλές τιμές για τα ναύλα των οχημάτων, και υψηλότερες για τον επιβατών. Το συνολικό άθροισμα για 2,5 επιβάτες και το όχημα θα πρέπει να δίνει το συνολικό κόστος μετακίνησης του οχήματος για μια συγκεκριμένη απόσταση.

Σε κάθε σενάριο που θα εξετάσουμε, θα παραβάλουμε και το συνολικό κόστος για ΙΧ και 2,5 επιβάτες εαν αυτοί πλήρωναν για την μετακίνηση τους ναύλο που προέκυψε από την υπολογισθείσα τιμή μεταφορικού ισοδύναμου μόνο για επιβάτες σύμφωνα με τα παραπάνω. Όμως θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε περίπτωση που το σύνολο δίνει με αυτό τον τρόπο τιμή χαμηλότερη, η τιμή αυτή δεν μπορεί να επιλεγεί καθώς η αρχή του ΜΙ είναι η αντιστοίχιση του κόστους μετακίνησης στη θάλασσα με αυτό της στεριάς. Πιθανή περεταίρω μείωση είναι αντικείμενο άλλου είδους μελέτης.

Παρατίθενται λοιπόν πίνακες ανά κατηγορία οχήματος. Το κελί όχημα αντιστοιχεί στην τιμή ΜΙ υπολογισμένη κατά το σενάριο Α για το ΙΧ, το κελί επιβάτης ομοίως (για ένα επιβάτη). Το κελί σύνολο απεικονίζει το συνολικό κόστος για την μετακίνηση στην διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη όπως προκύπτει από την σύνθεση των τιμών ΜΙ για την ευκολία της σύγκρισης των αποτελεσμάτων. Το κελί σύνολο με ΜΙ δείχνει το συνολικό κόστος σε διαδρομή ίδιων χιλιομέτρων εάν το όχημα πληρώνει την τιμή ΜΙ του σεναρίου Α ενώ οι επιβάτες την τιμή ΜΙ που υπολογίσθηκε για αυτούς ξεχωριστά κατά τα προηγούμενα. Τα υπόλοιπα δύο κελιά αποτυπώνουν τον υποθετικό ναύλο για ένα όχημα κι ένα επιβάτη στην ίδια διαδρομή.

#### *Σημείωση1:*

Εντάσσουμε τα Μινίβαν στην κατηγορία των ΙΧ γιατί σύμφωνα με την τιμολογιακή πολιτική των περισσότερων εταιρειών το ναύλο τους προκύπτει ως μια δεδομένη τιμή για την κατηγορία και όχι ανά μέτρο οχήματος όπως στα φορτηγά. Επειδή όμως ο ναύλος είναι γενικά μεγαλύτερος από τα ΙΧ δεν θα τα λάβουμε υπόψιν στην τελική τιμή ΜΙ για τα ΙΧ σε κάθε σενάριο, αλλά θα υπολογίσουμε μια ξεχωριστή τιμή για αυτά.

Για την περίπτωση των Μινίβαν και λόγω έλλειψης στοιχείων, θα υποθέσουμε 4 (τέσσερεις) επιβάτες ανά όχημα.

#### *Σημείωση2:*

Για την περίπτωση των φορτηγών θεωρήσαμε δύο κατηγορίες καθώς το μέγεθος από μόνο του από πλευράς μήκους δεν είναι ικανή ένδειξη μεγέθους. Σημαντικό ρόλο παίζει και το συνολικό βάρος. Προτείνεται στο εξής η διαλογή των βαρέων οχημάτων σε δύο κατηγορίες (μεσαία-διαξονικά/μεγάλα-τριαξονικά) και η χρέωση ανά μέτρο με την τιμή ΜΙ που έχει βγει για το «τυπικό» φορτηγό της κάθε κατηγορίας σε δεύτερη φάση.

### Σημείωση 3:

Μια ιδιαίτερη κατηγορία οχημάτων αποτελούν τα campers. Εμφανίστηκε όμως δυσκολία προδιορισμού ενός τυπικού ναύλου κατά τη συλλογή στοιχείων, καθώς κάθε εταιρεία λόγω των μη τυποποιημένων διαστάσεων τους επιλέγει διαφορετικό καθεστώς τιμολόγησης τους (άλλοτε ως μεγάλα ΙΧ, άλλοτε ως μικρά φορτηγά, άλλοτε χρεώνοντας τη διαφορά από το μέσο μήκος ΙΧ ως trailer, και τέλος για τα πλοία που παρέχουν την δυνατότητα του camping on board εντελώς διαφορετική λογική τιμολόγησης). Για το λόγο αυτό αποφύγαμε να ασχοληθούμε ξεχωριστά με τα campers. Προτείνεται η αναγωγή από τα νούμερα που θα προκύψουν για τα minivans, εκτός της περίπτωσης του camping on board όπου θα επιτρέπεται επιπλέον χρέωση λόγω των παρεχόμενων υπηρεσιών και της δυνατότητας των επιβατών να παραμείνουν σε αυτά.

### Αναλυτικά οι πίνακες:



ΙΧ κατ 1  
1000 κ. Εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.04932	25.3998
Επιβάτης	0.048307	24.8782
Σύνολο	87.59529	
με ΜΙ επ.	139.5011	



ΙΧ κατ 2  
1600 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.067496	34.7603
Επιβάτης	0.061507	31.6762
Σύνολο	113.9508	
με ΜΙ επ.	148.8616	



ΙΧ κατ 3  
2000 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.08231	42.38965
Επιβάτης	0.074707	38.4742
Σύνολο	138.5751	
με ΜΙ επ.	156.4909	



ΙΧ κατ 4  
2500+ κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.11231	57.83965
Επιβάτης	0.094507	48.6712
Σύνολο	179.5176	
με ΜΙ επ.	171.9409	



minivan  
2500 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.09346	48.1319
Επιβάτης	0.107254	55.23605
Σύνολο	269.0761	
με ΜΙ επ.	230.694	

Μέσο ΙΧ

		για Θεσ.
Όχημα	0.075786	39.02994
Επιβάτης	0.068107	35.0752
Σύνολο	126.7179	
με ΜΙ επ.	153.1312	

### Δίκυκλα



δίκυκλο

		για Θεσ.
Όχημα	0.03160055	16.27428
Επιβάτης	0.07623249	39.25973
Σύνολο	55.5340162	
με ΜΙ επ.	61.9147964	

### Μεγάλα οχήματα



διαξονικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.10345	53.27675
Επιβάτης	0.38013619	195.7701
Σύνολο	249.046886	



τριαξονικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.11699346	60.25163
Επιβάτης	0.52942802	272.6554
Σύνολο	332.907062	



τουριστικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.12832	66.0848
Επιβάτης	0.01725456	8.886101
Σύνολο	412.642728	

(Σημ. 40 επιβάτες ανά πούλμαν.)



### 5.2.2 Σενάριο Β

Στο σενάριο αυτό το κόστος κομίστρου για τον επιβάτη είναι αυτό που υπολογίσαμε από τα άλλα μέσα της στεριάς. Το κόστος κομίστρου για το ΙΧ είναι το μέρος του συνολικού τελικού κόστους ανά χιλιόμετρο, αφαιρώντας το μέρος που αφορά τον οδηγό, για τον οποίον, όπως και για τον υπόλοιπο «1,5» επιβάτη παίρνουμε όπως στις υπόλοιπες μελέτες που κυκλοφορούν τιμή ίση με το ΜΙ για τους επιβάτες από ΚΤΕΛ και ΟΣΕ. Το σενάριο αυτό αποτελεί μια πολύ απλή βελτίωση του συνηθισμένου τρόπου υπολογισμού όπως αποτυπώνεται στις περισσότερες μελέτες, οι οποίες λαμβάνουν ως τιμή για τους επιβάτες την τιμή που προέκυψε για αυτούς από τα επιβατικά μέσα μόνο, έχοντας αφαιρέσει όμως στην περίπτωσή μας τουλάχιστον το μερίδιο του ναύλου του ΙΧ που αφορά τον οδηγό. Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι παρεμφερείς μελέτες επί του θέματος δεν λάμβαναν υπόψιν τον παράγοντα της «διπλής» χρέωσης του επιβάτη, τόσο με τον απλό επιβατικό ναύλο, όσο και με το μερίδιο που του αναλογεί στο κόστος μετακίνησης του ΙΧ.



ΙΧ κατ 1

1000 κ. Εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.081466	41.95478
Επιβάτης	0.088622	45.64051
Σύνολο	156.0561	



ΙΧ κατ 2

1600 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.081466	41.95478
Επιβάτης	0.088622	45.64051
Σύνολο	156.0561	



ΙΧ κατ 3  
2000 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.18045559	92.93463
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	207.035913	



ΙΧ κατ 4  
2500+ κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.25995559	133.8771
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	247.978413	



minivan  
2500 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.27297383	140.5815
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	323.143574	

Μέσο ΙΧ

		για Θεσ.
Όχημα	0.15743189	81.07742
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	195.178703	



δίκυκλο

		για Θεσ.
Όχημα	0.01921069	9.893504
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	55.5340162	



διαξονικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.39496383	203.4064
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	249.046886	



τριαξονικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.55779912	287.2665
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	332.907062	



τουριστικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.71262566	367.0022
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	2192.62272	

### 5.2.3 Σενάριο Γ

Το σενάριο αυτό αποτελεί μία προσπάθεια να προσεγγίσουμε το πρόβλημα με τρόπο παρόμοιο με αυτόν που προσεγγίζεται μέχρι στιγμής από τις περισσότερες μελέτες πάνω στο αντικείμενο, οι οποίες προβλέπουν ότι τουλάχιστον ο επιβάτης θα πληρώνει το MI που έχει υπολογιστεί για αυτόν από τα χερσαία αυστηρά επιβατηγά μέσα, και επικεντρώνονται στην προσπάθεια υπολογισμού του MI για τα οχήματα. Όπως έχει ήδη όμως αναφερθεί στο σημείο εδώ όλες οι μελέτες παραλείπουν τη συμμετοχή των επιβατών στο θεωρούμενο ως κόστος για το ΙΧ. Στο σενάριο αυτό θα θεωρήσουμε ως σύστημα μας το σύστημα ΙΧ+οδηγός αντί για το ΙΧ+2,5 επιβάτες που χρησιμοποιήσαμε μέχρι τώρα. Επιλέχθηκε αυτή η επιλογή ως ένα από τα προς εξέταση σενάρια, καθώς όσο αυθαίρετο ήταν η μέχρι τώρα υπόθεσή μας, άλλο τόσο υπαρκτή είναι και η περίπτωση να καλύψει ένας οδηγός μια οδική απόσταση μόνος του επωμιζόμενος ολόκληρο το κόστος. Για τους υπόλοιπους επιβάτες συνεχίζουμε να θεωρούμε σαν τιμή-οδηγό για το MI το νούμερο που προέκυψε από την μελέτη των επιβατικών μέσων.

Συμπερασματικά, στο σενάριο αυτό ο οδηγός του ΙΧ δεν θα πληρώνει εισιτήριο, και θα θεωρείται επαρκής η συμμετοχή του μέσω του ναύλου του οχήματός του. Οι σχετικοί πίνακες παρουσιάζονται παρακάτω.



ΙΧ κατ 1  
1000 κ. Εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.17008795	87.59529
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	156.056063	



ΙΧ κατ 2  
1600 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.22126368	113.9508
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	182.411562	



ΙΧ κατ 3  
2000 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.26907795	138.5751
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	207.035913	



ΙΧ κατ 4  
2500+ κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.34857795	179.5176
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	247.978413	127708.9

Μέσο ΙΧ

		για Θεσ.
Όχημα	0.10783304	55.53402
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	123.994785	



minivan  
2500 κ εκ

		για Θεσ.
Όχημα	0.36159619	186.222
Επιβάτης	0.08862235	45.64051
Σύνολο	323.143574	



δίκυκλο

		για Θεσ.
Όχημα	0.10783304	55.53402
Επιβάτης	-----	
Σύνολο	55.5340162	



διαξονικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.48358619	249.0469
Επιβάτης	-----	-----



τριαξονικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.64642148	332.9071
Επιβάτης	-----	-----



τουριστικό

		για Θεσ.
Όχημα	0.80124802	412.6427
Επιβάτης	-----	-----

Εξετάσθηκαν ορισμένα ακόμα σενάρια καταμερισμού του ναύλου μεταξύ οχημάτων και επιβατών αλλά παρουσιάζουν λιγότερο ενδιαφέρον καθώς έδιναν μεγαλύτερες αποκλίσεις μεταξύ των υπολογιζόμενων τιμών και του ΜΙ που προέκυπτε από τις πρώτες απλές προσεγγίσεις. Στις περισσότερες περιπτώσεις το αποτέλεσμα απορρίφθηκε κατά κύριο λόγο διότι εμφανιζόταν υπερβολικά μικρή τιμή χρέωσης ανά χιλιόμετρο για τα οχήματα, κάτι που όπως θα δούμε παρακάτω δεν είναι επιθυμητό.

### 5.3 Διαμόρφωση Ναύλων ανάλογα με το Σενάριο

Πριν την επιλογή του τελικού σεναρίου κατάστρωσης των ναύλων σύμφωνα με το ΜΙ, θα δούμε πως διαμορφώνονται οι ναύλοι για τον κάθε προορισμό για κάθε ένα από τα σενάρια που εξετάσαμε παραπάνω.

Παρουσιάζεται αναλυτικά ο πίνακας με τα τελικά ναύλα ανά σενάριο για τις κύριες κατηγορίες οχημάτων (ΙΧ, δίκυκλα, φορτηγά).

Για τα ΙΧ και τα δίκυκλα τα εισιτήρια που θα υπολογισθούν αφορούν τα μέσα οχήματα. Για τα φορτηγά η τιμή θα αναχθεί ανα χιλιόμετρο και ανά μέτρο οχήματος κατά την συνήθη πολιτική των εταιρειών. Μέσο μήκος φορτηγού ελήφθη η τιμή 13.5μ .

ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΝΑΥΛΩΝ ΑΝΑ ΣΕΝΑΡΙΟ								
ΛΙΜΕΝΕΣ	Απόσταση	Κατ. Εισητ.	ΣΕΝΑΡΙΑ					
			Α	Β	Γ			
<b>ΠΑΡΟΣ</b>	175.94 χμ	Επιβάτης	12.0		15.6		15.6	
		ΙΧ	13.3		27.7		43.3	
		Μηχανή	5.6	ανά μέτρο	3.4	ανά μέτρο	19.0	ανά μέτρο
		Φορτηγά	20.6	1.5	98.1	7.3	113.7	8.4
<b>ΝΑΞΟΣ</b>	190.756 χμ	Επιβάτης	13.0		10.1		16.9	
		ΙΧ	14.5		21.8		46.9	
		Μηχανή	6.0	ανά μέτρο	9.6	ανά μέτρο	20.6	ανά μέτρο
		Φορτηγά	22.3	1.7	40.5	3.0	123.3	9.1
<b>ΙΟΣ</b>	205.572 χμ	Επιβάτης	14.0		10.9		18.2	
		ΙΧ	15.6		23.4		50.6	
		Μηχανή	6.5	ανά μέτρο	10.3	ανά μέτρο	22.2	ανά μέτρο
		Φορτηγά	24.1	1.8	43.7	3.2	132.9	9.8
<b>ΘΗΡΑ</b>	240.76 χμ	Επιβάτης	16.4		12.7		21.3	
		ΙΧ	18.2		27.5		59.2	
		Μηχανή	7.6	ανά μέτρο	12.1	ανά μέτρο	26.0	ανά μέτρο
		Φορτηγά	28.2	2.1	51.1	3.8	155.6	11.5



#### 5.4 Τελική Επιλογή Σεναρίου

Όλα τα σενάρια εμπεριείχαν (με διαφορετικό τρόπο εκπεφρασμένη κάθε φορά) την Αρχή του MI. Υπό αυτή την έννοια κανένα δεν είναι λανθασμένο, και οποιοδήποτε από αυτά θα μπορούσε να αξιοποιηθεί. Θα προσπαθήσουμε ωστόσο να επιλέξουμε το σενάριο που θεωρούμε καταλληλότερο για την τελική τιμολόγηση των ακτοπλοϊκών εισητηρίων.

Ελήφθην υπόψιν η εξής παραδοχή. Παρόλο που το κόστος μετακίνησης μπορεί να καταμεριστεί με διάφορους τρόπους μεταξύ οχήματος, οδηγού και επιβατών, προτιμάται το κόμιστρο για το όχημα να παραμένει αναλογικά υψηλό. Ο λόγος είναι προφανής. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες πρέπει να έχουν επαρκές κίνητρο να επενδύσουν σε ΕΓ-ΟΓ πλοία, μεγέθους τέτοιου που το γκαράζ να μπορεί να εξυπηρετήσει το απαιτούμενο μεταφορικό έργο από και προς τα νησιά.

Η ικανοποίηση των οικονομικών και κοινωνικών στόχων της Πολιτείας επιτάσσει την επαρκή κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των νησιών κάτι που προφανώς και συμπεριλαμβάνει την μετακίνηση των οχημάτων. Και αν για την εμπορική κίνηση μπορεί να επιστρατευτούν μικρού-μεσαίου μεγέθους Ro-Ro (τα οποία παραδόξως σπανίως έχουν αξιοποιηθεί επιτυχημένα στην ελληνική ακτοπλοΐα, στις δε Κυκλάδες είχε σταθεί για χρόνια μόνο το Μύκονος II), η ανάγκη για μετακίνηση των ΙΧ τόσο των κατοίκων όσο και των παραθεριστών (ιδίως αυτών που έλκουν την καταγωγή τους από νησιά αλλά κατοικούν στην ηπειρωτική χώρα αλλά και αυτών που επισκέπτονται τακτικά τα νησιά διότι διαθέτουν εξοχικές κατοικίες), καθιστά απαραίτητη την σταθερή παρουσία στη γραμμή ΕΓ-ΟΓ πλοίων επαρκών διαστάσεων.

Είναι προφανές ότι το μειωμένο (κατά πολύ) σε σχέση με τις σημερινές τιμές εισητήριο που θα προκύψει από την εφαρμογή του MI, θα οδηγούσε, ειδικά στην περίπτωση που το ναύλο για τα ΙΧ είναι αναλογικά ακόμα περισσότερο μικρό, στην λογική επιδίωξη των παρόχων να δρομολογήσουν αμειγώς επιβατηγά πλοία, τα οποία όντας μικρότερου μεγέθους, έχουν μικρότερο λειτουργικό κόστος όσο και κόστος κτήσης, με αποτέλεσμα να είναι περισσότερο πιθανό να μπορούν να σταθούν με τιμές MI. Κάτι τέτοιο όμως αντιβαίνει τους στόχους του Κράτους.

Έτσι, το κόμιστρο που αφορά τα ΙΧ που είναι και η κυριότερη κατηγορία από πλευράς ενδιαφέροντος καθώς απασχολεί τον μεγαλύτερο αριθμό επιβατών, επιτρέπουμε να παραμένει αρκετά υψηλό, αρκεί να μην είναι τόσο ώστε για τον συνηθισμένο μέσο

αριθμό ημερών παραμονής του κάθε επισκέπτη στο νησί, να είναι λιγότερο συμφέρουσα η μεταφορά του ΙΧ του σε σχέση με την πιθανότητα ενοικίασης εκεί.

Επιλέχθηκε λοιπόν ως τελικά καταλληλότερο σενάριο, το σενάριο Γ. Το σενάριο αυτό προτιμήθηκε για τους εξής λόγους. Πρώτον, ο επιβατικός ναύλος υπολογίζεται από το ισοδύναμο ανά χιλιόμετρο κόστος μετακίνησης αυστηρά με επιβατικά μέσα στεριάς, κατά την πρακτική των περισσότερων μελετών του χώρου. Δεύτερον, το σενάριο αυτό έδινε την υψηλότερη τιμή για τα οχήματα, κάτι το οποίο κρίνεται γενικά απαραίτητο για τους λόγους που αναλύθηκαν παραπάνω. Τρίτον, κρατάει υψηλό το κόστος του κομίστρου του οχήματος σε βαθμό τέτοιο που οι εταιρείες να αποκομίζουν σημαντικό κέρδος από τα ασυνόδευτα φορτηγά (και λοιπά οχήματα που είναι βεβαίως ελάχιστα), αφού δεν «χάνει» από τη μη παρουσία οδηγού.

Το πρόβλημα της συμμετοχής των επιβατών στο κόστος μετακίνησης του οχήματος, λύθηκε με τρόπο θα μπορούσαμε να πούμε συμβιβαστικό. Ναι μεν ειπώθηκε ότι για την παρούσα μελέτη γίνεται η παραδοχή ότι ο μέσος αριθμώς μεταφερόμενων επιβατών ανα ΙΧ είναι 2,5, αλλά αυτό δεν είναι απόλυτο, καθώς σε πάρα πολλές περιπτώσεις το κόστος καλείται να το καλύψει ένας και μοναδικός επιβάτης, ο οδηγός. Εξάλλου, ο υπολογισμός του επιβατικού ναύλου μόνο με βάση τη συμμετοχή του επιβάτη στην μετακίνηση οχήματος, είναι αθροιστικά μη αντιπροσωπευτικός, καθώς οι συνολικά μεταφερόμενοι επιβάτες ανά πλοίο, είναι αρκετά περισσότεροι από αυτούς οι οποίοι μετακινούνται με όχημα, οπότε δεν θα πρέπει συνολικά οι επιβάτες να δικαιούνται την επιπλέον μειωμένη τιμή που προκύπτει από αυτόν τον υπολογισμό.

Το σενάριο Γ λοιπόν συγκεντρώνει τα περισσότερα πλεονεκτήματα από τα υπόλοιπα, αφού δεν αγνοεί εντελώς το λάθος της μη συμμετοχής των επιβατών στο κόστος μετακίνησης του οχήματος στο οποίο υποπίπτουν παρεμφερείς μελέτες. Θεωρητικά το μόνο μειονέκτημα είναι ότι αδικούνται οι υπόλοιποι (πλην οδηγού) επιβάτες που συμμετέχουν στη μετακίνηση του ΙΧ καθώς καλούνται να καταβάλουν κάτι παραπάνω από 10% περισσότερο. Η διαφορά ωστόσο είναι σχετικά μικρή, και θεωρείται ανεκτή.

Οι τελικές τιμές των ναύλων με εφαρμογή του ΜΙ παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα.

<b>ΤΕΛΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΝΑΥΛΩΝ</b>				
ΛΙΜΕΝΕΣ	Απόσταση	Κατ. Εισητ.		
<b>ΠΑΡΟΣ</b>	175.94 χμ	Επιβάτης	<b>15.6</b>	
		ΙΧ	<b>43.3</b>	
		Μηχανή	<b>19.0</b>	ανά μέτρο
		Φορτηγά	<b>113.7</b>	8.4
<b>ΝΑΞΟΣ</b>	190.756 χμ	Επιβάτης	<b>16.9</b>	
		ΙΧ	<b>46.9</b>	
		Μηχανή	<b>20.6</b>	ανά μέτρο
		Φορτηγά	<b>123.3</b>	9.1
<b>ΙΟΣ</b>	205.572 χμ	Επιβάτης	<b>18.2</b>	
		ΙΧ	<b>50.6</b>	
		Μηχανή	<b>22.2</b>	ανά μέτρο
		Φορτηγά	<b>132.9</b>	9.8
<b>ΘΗΡΑ</b>	240.76 χμ	Επιβάτης	<b>21.3</b>	
		ΙΧ	<b>59.2</b>	
		Μηχανή	<b>26.0</b>	ανά μέτρο
		Φορτηγά	<b>155.6</b>	11.5



## 6. Κόστος Εφαρμογής Μεταφορικού Ισοδύναμου

### 6.1 Εξέταση διαφορετικών σεναρίων και επιλογή.

Στην παρούσα τελευταία ενότητα θα εξετασθούν εναλλακτικά σενάρια με τα οποία μπορεί πιθανότατα να εφαρμοστεί η τιμή των εισητηρίων κατά το ΜΙ και θα γίνει κατά το δυνατόν ακριβής κοστολόγηση αυτών. Θα εξεταστούν διαφορετικές ιδέες, θα υπολογιστεί το ύψος της αναγκαίας (κρατικής ή κοινοτικής) επιδότησης καθώς και απαραίτητες νομοθετικές παρεμβάσεις στις οποίες μπορεί να προβεί αυτοδικαίως η Ελλάδα ή για τις οποίες μπορεί να χρειαστεί να ζητήσει τροποποίηση των προβλέψεων της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Στο τέλος θα επιλεγεί η προτιμότερη από πλευράς οικονομικού κόστους αλλά και εφικτότητας, ενώ θα γίνει και αξιολόγηση του εάν αυτή είναι όντως ρεαλιστικά εφαρμόσιμη και βιώσιμη με δεδομένο ότι έχουμε επικεντρωθεί μόλις σε μία εκ των δεκάδων ακτοπλοϊκών γραμμών οι οποίες χρήζουν δημόσιας παρέμβασης.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα ενδέχεται να μην θεωρηθούν ενθαρρυντικά λόγω του σημαντικού κόστους που έχει η εφαρμογή του ΜΙ, ιδιαίτερα αν σκεφτεί κανείς ότι δεν πρόκειται και για την γραμμή που αντιμετωπίζει τα περισσότερα προβλήματα σε σχέση με το σύνολο της ακτοπλοΐας του Αιγαίου. Ωστόσο εν αντιθέση με άλλες μελέτες που έχουν γίνει στο χώρο οι οποίες προκειμένου να εξάγουν πιο «ευχάριστα» αποτελέσματα (έχοντας βέβαια προσεγγίσει και πολύ ευκολότερα ζητήματα, όπως τις σχεδόν πορθμειακού τύπου συνδέσεις του Ιονίου) έχουν προβεί σε μεγάλο βαθμό σε αυθαιρεσίες όπως της συνολικής αναδιάρθρωσης του ακτοπλοϊκού χάρτη της περιοχής, ναυπήγηση νέων εξειδικευμένων πλοίων κτλ. Στην περίπτωση μας επιλέξαμε αντιθέτως να διατηρήσουμε την δομή της γραμμής όπως έχει, δομή την οποία ακολουθεί απaráλλακτη εδώ και τουλάχιστον τρεις δεκαετίες. Επιπλέον θεωρούμε ότι τα πλοία που εξυπηρετούν τη δεδομένη στιγμή της γραμμής είναι από πλευράς προδιαγραφών (μεγέθους, παρεχόμενων υπηρεσιών, ταχύτητας κτλ) τα ιδανικά οπότε προς το παρόν και αυτά θα θεωρηθούν σταθερά. Υπολογισμός βέλτιστου πλοίου ή βελτιστοποίησης της ίδιας της διαδρομής με ριζική αναδιάταξη του δρομολογίου αποτελούν αντικείμενο άλλης μελέτης.

Υπολογισμός στοιχείων κίνησης γραμμής Πάρου-Νάξου-Ίου-Θήρας.

Προτού προβούμε στους υπολογισμούς εσόδων και κόστους για τα πλοία που κινούνται στη γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ίος-Θήρα θα πρέπει να προσεγγίσουμε τα ακριβή νούμερα ανά μεταφερόμενη κατηγορία (επιβάτες, κατηγορίες οχημάτων) που μετακινούνται στη γραμμή. Δυστυχώς η απόλυτα πιστή αποτύπωση των αριθμών δεν κατέστη δυνατή για διάφορους λόγους. Πρώτον, τα Λιμεναρχεία δεν παρέχουν

στατιστικά ανά πλοίο και ανά απόπλου αλλά αθροιστικά νούμερα δρομολογίων ανά προορισμό. Δεύτερον, ομοίως η ΕΛΣΤΑΤ καταγράφει μόνο συνολικούς αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες σε κάθε λιμάνι χωρίς να τους διαχωρίζει ανά κατάπλου ή ανά γραμμή. Επιπλέον τα στοιχεία που παρέχονται στο κοινό την φετινή χρονιά, αφορούν τα έτη μέχρι το 2011 και όχι αργότερα, με αποτέλεσμα να μην έχουμε σαφή εικόνα της επιβατικής κίνησης για τα τρία τελευταία έτη. Τρίτον, οι ναυτιλιακές εταιρείες αρνήθηκαν να μας παραχωρήσουν τα σχετικά στοιχεία κίνησης καθώς θεωρήθηκαν ευαίθητα οικονομικά δεδομένα τους, τη δημοσιοποίηση των οποίων αντιμετωπίζουν με σχετική διστακτικότητα στα χρόνια της κρίσης. Το σύστημα ηλεκτρονικών κρατήσεων εισητηρίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για τον ίδιο λόγο (κατόπιν δηλαδή απαίτησης των εταιρειών) δεν είναι προσβάσιμο στο κοινό.

Για να ξεπεράσουμε αυτό τον σκόπελο καταφύγαμε σε μια σειρά από παραδοχές, κατά το δυνατόν λιγότερο αυθαίρετες. Οι παραδοχές αυτές βασίστηκαν σε κυρίως προσεγγίσεις τις οποίες μας παρείχαν γνώστες του χώρου όπως το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος του Γραφείου Ακτοπλοϊκών Υποθέσεων, στελέχη του ΥΕΝ και των ίδιων των εταιρειών, αλλά και στην προσωπική εμπειρία του γράφοντος ως τακτικού επιβάτη της γραμμής. Σε μικρότερο βαθμό συνετέλεσαν αντίστοιχες παραδοχές στις οποίες έχουν καταφύγει μελέτες παρεμφερούς αντικειμένου.

Στους παρακάτω πίνακες θα παρουσιαστούν βήμα προς βήμα τα σχετικά στοιχεία από τα οποία καταλήξαμε στην προσέγγιση των συνολικών μετακινούμενων επιβατών και οχημάτων που αφορούν καθαρά τη γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Ιος-Θήρα, καθώς και τον καταμερισμό τους σε ημερήσια κίνηση ανά περίοδο του έτους.

Συνολική Κίνηση στα λιμάνια της γραμμής σε αριθμούς αποβιβαθέντων ανά προορισμό για το έτος 2011

	Επιβάτες	Φορηγά	Επιβατηγά αυτοκίνητα	Λεωφορεία Πούλμαν	Δίκυκλα-Τρίκυκλα
	<b>Έτος 2011</b>				
<b>Πάρος</b>	394489	6099	34325	152	10580
<b>Νάξος</b>	332759	5042	25815	138	8394
<b>Ιος</b>	116454	1294	5719	17	2694
<b>Θήρα</b>	571346	7095	21931	200	9131

Λόγω της απουσίας αναλυτικών στοιχείων για τους αποβιβασθέντες ανά προορισμό κατά γραμμή, κατάπλου, πλοίο κτλ, θα προβούμε στην παραδοχή ότι το 90% των αποβιβασθέντων στα κύρια λιμάνια της γραμμής καθώς και 80% της κίνησης της Ίου εξυπηρετείται από τα πλοία της συγκεκριμένης γραμμής και των υποδιαίρέσεων της (Πειραιάς-Πάρος-Νάξος/Πειραιάς –Ιος-Θήρα). Πράγματι οι σύνδεση των νησιών Πάρου-Νάξου-Σαντορίνης εξυπηρετείται σταθερά μόνο από τα πλοία της γραμμής και μόνο περιοδικά από πλοία άλλων γραμμών (όπως Ικαρίας-Σάμου, Δωδεκανήσων, γραμμές Ραφήνας), ενώ στην περίπτωση της Ίου, ο μοναδικός άλλος πάροχος είναι οι εταιρείες που συνδέουν τα νησιά των Δυτικών Κυκλάδων με τον Πειραιά, μη τη γραμμή να επεκτείνεται πλέον πρακτικά μόνιμα μέχρι την Ίο και την Θήρα, αποσπώντας όμως σημαντικό μερίδιο της κίνησης της πρώτης.

	<i>Επιβάτες</i>	<i>Φορτηγά</i>	<i>Επιβατηγά αυτοκίνητα</i>	<i>Λεωφορεία Πούλμαν</i>	<i>Δίκυκλα- Τρίκυκλα</i>
<b>Σύνολο ΠΝΙΣ</b>	1261898	17448	78439	455	27450

Σύνολο Αποβιβασθέντων ανά προορισμό για τη γραμμή Π-ΠΝΙΣ

Κατόπιν έγινε προσέγγιση του ποσοστού της κίνησης την οποία αποσπούν τα ταχύπλοα ΕΓ-ΟΓ. Τα ταχύπλοα δραστηριοποιούνται στη γραμμή πλέον για έξι μήνες καθώς δεν ήταν βιώσιμη η καθ' όλο το έτος εκμετάλλευσή τους. Άλλωστε οι καιρικές συνθήκες κατά τους χειμερινούς μήνες καθιστούν συχνά απαγορευτική την απρόσκοπτη εκτέλεση των δρομολογίων.

Τα ταχύπλοα ΕΓ-ΟΓ παρότι αποτελούν σημαντικό παράγοντα της γραμμής, επιλέχθηκε να μην εξετασθούν από πλευράς τιμολόγησης των ναύλων κατά ΜΙ. Αυτό έγινε γιατί μπορούμε να θεωρήσουμε ότι αποτελούν μια «επιλογή πολυτελείας» σε σχέση με την απόλυτα απαραίτητη ύπαρξη των συμβατικών ΕΓ-ΟΓ στη γραμμή. Το κόμιστρο μπορεί να είναι ελεύθερο και ο κάθε επιβάτης είναι ελεύθερος να επιλέξει να ταξιδέψει με αυτά ανάλογα με το πώς αξιολογεί-κοστολογεί τον χρόνο που κερδίζει (κόστος χρόνου επιβάτη)

Τα ταχύπλοα κατά τους μήνες δρομολόγησης τους αντιπροσωπεύουν περίπου το 30% της συνολικής χωρητικότητας, ενώ ταξιδεύουν συνήθως με μεγάλες πληρότητες. Αυτό βέβαια αναμένεται να αλλάξει με την πτώση των τιμών των εισιτηρίων από την πιθανή εφαρμογή του MI (καθώς η διαφορά θα είναι σημαντικά μεγαλύτερη και θα είναι αρκετά πιο συμφέρουσα η επιλογή του συμβατικού ειδικά για τους δύο κοντινότερους προορισμούς) αλλά είναι δύσκολο να προβλέψουμε σε ποιο βαθμό. Θα θεωρήσουμε προς το παρόν το δυσμενέστερο για την περίπτωση μας σενάριο, τα ταχύπλοα να συνεχίσουν να αποσπών το ίδιο μεγάλο μεταφορικό έργο από τα συμβατικά ΕΓ-ΟΓ.

Οι αναγωγές μέσω χωρητικότητας και πληρότητας οδηγούν στο συμπέρασμα (λόγω του ότι είναι δρομολογημένα στα τρίμηνα Β&Γ όπου η κίνηση είναι ασύγκριτα υψηλότερη από τις περιόδους κατά τις οποίες μένουν παροπλισμένα) ότι αποσπών το 20% περίπου της συνολικής ετήσιας κίνησης.

	<i>Επιβάτες</i>	<i>Φορτηγά</i>	<i>Επιβατηγά αυτοκίνητα</i>	<i>Λεωφορεία Πούλμαν</i>	<i>Δίκυκλα-Τρίκυκλα</i>
<b>ΕΓ-ΟΓ</b>	1009518	13958	62751	364	21960

Κίνηση που αφορά τα ΕΓ-ΟΓ της γραμμής.

	<i>Επιβάτες</i>	<i>Φορτηγά</i>	<i>Επιβατηγά αυτοκίνητα</i>	<i>Λεωφορεία Πούλμαν</i>	<i>Δίκυκλα-Τρίκυκλα</i>
<b>Πάρος</b>	274185	3894	22026	98	6720
<b>Νάξος</b>	235016	3266	16378	88	5336
<b>Ιος</b>	78339	879	3953	10	1779
<b>Θήρα</b>	391693	4522	14119	131	5929

Αναλυτικά η κίνηση ανά προορισμό για το έτος 2011

Στο σημείο αυτό αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα της έλλειψης στοιχείων για την ακτοπλοϊκή κίνηση των ετών 2012-13-14. Το πρόβλημα αυτό είναι σημαντικό καθώς αφορά έτη κατά τα οποία οι οικονομικές συνθήκες στη χώρα διαφοροποιήθηκαν



σημαντικά λόγω της εγχώριας (και παγκόσμιας) οικονομική κρίση. Η πτωτική τάση που είχε ήδη αρχίσει να καταγράφεται κατά τα πρώτα χρόνια της κρίσης (08-11) δεν μας επιτρέπει να προβούμε σε αναγωγές απ' ευθείας από το τελευταίο έτος για το οποίο διαθέτουμε στοιχεία κίνησης.

Για τον λόγο αυτό πρέπει να προσδιορίσουμε προσεγγιστικά και με κάποιο βαθμό αβεβαιότητας την κίνηση για το 2014. Το ποσοστό μείωσης υπολογίστηκε με βάση το ρυθμό πτώσης του Ελληνικού ΑΕΠ καθώς και από τη μείωση της επιβατικής κίνησης στους ελληνικούς λιμένες, καθώς παρατηρήθηκαν σημαντικές ενδείξεις ότι τα δύο μεγέθη είναι αλληλοεξαρτώμενα. Έτσι προκύπτει ότι τα εισιτήρια του 2015 για τον ίδιο αριθμό δρομολογίων είναι μειωμένα κατά 4,7% σε σχέση με τα εισιτήρια της περιόδου 11/2009-10/2010, ενώ από το 2015 αυξάνονται με ρυθμό μεταξύ 2,5% και 4% βασισμένο στην προβλεπόμενη αύξηση του ΑΕΠ.

	<i>Επιβάτες</i>	<i>Φορτηγά</i>	<i>Επιβατηγά αυτοκίνητα</i>	<i>Λεωφορεία Πούλμαν</i>	<i>Δίκυκλα- Τρίκυκλα</i>
<b>Πάρος</b>	260476	3700	20924	93	6384
<b>Νάξος</b>	223265	3103	15559	84	5069
<b>Ιος</b>	74422	835	3756	9	1690
<b>Θήρα</b>	372108	4296	13413	124	5633

Προβλεπόμενη κατά προσέγγιση κίνηση για το έτος 2014.

#### Τελικοί Αριθμοί Εισητηρίων

Τέλος θα υπολογισθούν οι συνολικοί αριθμοί εισητηρίων που αναλογούν στα ΕΓ-ΟΓ πλοία που εξυπηρετούν την γραμμή. Στο σύνολο αυτό δεν έχουν προστεθεί τα εισιτήρια που αφορούν τους «άγονους» προορισμούς της γραμμής (Σίκινο-Φολέγανδρο-Ανάφη) καθώς και η εσωτερική κίνηση μεταξύ των λιμανιών της. Για τα ποσά αυτά που ούτως ή άλλως αποτελούν πάρα πολύ μικρό κομμάτι του συνολικού τζίρου (ειδικά αν αναλογιστεί κανείς πόσο μικρές τιμές θα έχουν πλέον με την εφαρμογή του MI) οπότε γι' αυτά θα προσδιοριστεί μια μικρή προσαύξηση στα συνολικά έσοδα των εταιρειών.

Από τα στοιχεία κίνησης παρατηρήθηκε ότι πρακτικά ταυτίζονται οι αριθμοί αποβιβασθέντων και επιβιβαθέντων ανά λιμάνι (απόκλιση μερικών δεκάδων στα εκατομμύρια συνολικών εισητηρίων). Θα αρκεστούμε λοιπόν σε ένα απλό διπλασιασμό των αποβιβασθέντων επιβατών και οχημάτων.

Τέλος, σύμφωνα με τις επιταγές του σεναρίου που επιλέξαμε, θα αφαιρεθούν απά τα εισητήρια των επιβατών τα δωρεάν εισητήρια που δικαιούνται οι οδηγοί όλων των οχημάτων.

Τα τελικά λοιπόν νούμερα διαμορφώνονται ως εξής.

	<i>Επιβάτες</i>	<i>Φορτηγά</i>	<i>Επιβατηγά αυτοκίνητα</i>	<i>Λεωφορεία Πούλμαν</i>	<i>Δίκυκλα- Τρίκυκλα</i>
<b>Συνολικά Νούμερα Αποβιβασθέντων και Επιβιβασθέντων</b>					
<b>Πάρος</b>	520952	7399	41849	187	12767
<b>Νάξος</b>	446530	6206	31118	168	10139
<b>Ιος</b>	148843	1671	7511	19	3380
<b>Θήρα</b>	744217	8593	26826	249	11265

Να αναφέρουμε τέλος ότι υπολογίζουμε από ένα πλήρες εισητήριο για κάθε μεταφερόμενο επιβάτη, δεν δικαιούνται δηλαδή οι ντόπιοι κάτοικοι των νησιών κάποια έκπτωση ή απαλλαγή (ανάλογα με το μέγεθος και τις οικονομικές δυνατότητες του νησιού) όπως παλιότερα, με το σκεπτικό ότι πλέον οι τιμές είναι «δίκαιες» και αντικειμενικές, σε απόλυτο βαθμό αντίστοιχες με το κόμιστρο που καλούνται να πληρώσουν οι πολίτες που μετακινούνται στην ηπειρωτική χώρα.

### 6.1.1 Συνολικά Έσοδα των Συμβατικών ΕΓ-ΟΓ της Γραμμής.

Στο σημείο αυτό προσπαθήσαμε να προσεγγίσουμε τα συνολικά ετήσια έσοδα που αφορούν αποκλειστικά τα τρία ΕΓ-ΟΓ (θα αναφεθούμε σε επόμενο στάδιο), που εξυπηρετούν σε ετήσια βάση την καθ' αυτή γραμμή Πειραιά-Πάρο-Νάξο-Ιο-Θήρα.

Σε πρώτη φάση πολλαπλασιάστηκαν τα νούμερα της κάθε κατηγορίας με την αξία του ναύλου όπως αυτή προέκυψε από το επιλεχθέν σενάριο ΜΙ. Όπως επιτάσσει το σενάριο αυτό, από τα συνολικά εισητήρια επιβατών, αφαιρέθηκαν αυτά που αφορούν τους οδηγούς οι οποίοι και μεταφέρονται δωρεάν (τα ασυνόδευτα οχήματα αποτελούν πολύ μικρό ποσοστό και παραλήφθηκαν, δεν έχουμε άλλωστε διαθέσιμα στατιστικά για την κατηγορία αυτή).

Λόγω της άρνησης των εταιρειών να διαθέσουν τα ακριβή στοιχεία επιβατικής κίνησης και της μη καταγραφής σχετικών πληροφοριών από τα τοπικά Λιμεναρχεία (τα οποία καταγράφουν κάθε αποβίβαση μόνο ανεξαρτήτως το από που έρχεται ο επιβάτης ή όχημα) αναγκαστήκαμε να προβούμε σε μία τελευταία παραδοχή. Σύμφωνα με εκτιμήσεις ανθρώπων των εταιρειών πάντως, μπορούμε να προσεγγίσουμε ικανοποιητικά τα έσοδα που πορκύπτουν από τους «άγονους» προορισμούς (Σίκινο-Φολέγανδρο-Ανάφη) προσαυζάνοντας κατά 2% επί των συνολικών. Ομοίως για τις εσωτερικές μετακινήσεις, τις μετακινήσεις δηλαδή μεταξύ των νησιών της γραμμής και όχι από και προς Πειραιά, προσαυζάνοντας κατά 3%. Ένα επιπλέον 10% προστίθεται από τα έσοδα εστίασης και πώλησης αγαθών επί του πλοίου όπως και από υπηρεσίες που παρέχονται με επιπλέον χρέωση (Internet κτλ). Τέλος, θεωρήθηκε ότι ένα 5% των συνολικών επιβατών επιλέγει να διαμείνει σε καμπίνα πληρώντας το διπλό κόμιστρο.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα συνολικά έσοδα για τα πλοία της γραμμής:

<b>Συνολικά Έσοδα ανά Κατηγορία Εισητηρίου κα</b>					
	<b>Επιβάτες</b>	<b>Φορτηγά</b>	<b>Επιβατηγά αυτοκίνητα</b>	<b>Λεωφορεία Πούλμαν</b>	<b>Δίκυκλα-Τρίκυκλα</b>
<b>Πάρος</b>	7152927	841519	1811669	21219	242225
<b>Νάξος</b>	6743490	765225	1460581	20705	208554
<b>Ιος</b>	2482477	222024	379937	2479	74917
<b>Θήρα</b>	14877751	1337286	1589183	38715	292470
<b>Άγονες</b>	625132.8953	31660.53981	52413.69847	831.1743221	8181.657337
<b>Εσωτ. Κιν.</b>	937699.3429	94981.61942	157241.0954	2493.522966	24544.97201
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	32819477	3292696	5451025	86442	850892
<b>Λοιπά Έσοδα</b>	Εστ. & Εμπορ.	4250053.227	Καμπίνες	1640973.85	

**ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ: 48.391.600€**

### **Καθαρά Ναύλα**

Τα ναύλα περιέχουν κρατήσεις για λιμενικά τέλη καθώς και ΦΠΑ, τα οποία μετά την είσπραξή τους αποδίδονται από τον διαχειριστή / operator. Οι επιβαρύνσεις αυτές περιλαμβάνουν ένα 5% λιμενικά τέλη, 13% ΦΠΑ για τα εισιτήρια επιβατών και 23% για τα υπόλοιπα. Από τα έσοδα του πλοίου στο σενάριο των υφιστάμενων τιμών αφαιρείται ο επίναυλος ο οποίος ανέρχεται στο 3% των ακαθάριστων ναύλων.

### **6.1.2 Τα Συμβατικά ΕΓ/ΟΓ Πλοία της Γραμμής Π-Π-Ν-Ι-Θ**

Στην γραμμή Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Ίου-Θήρας δραστηριοποιούνται τακτικά τα εξής τρία πλοία:

#### **Blue Star Paros/ Blue Star Naxos**

Πρόκειται για δύο πρακτικά πανομοιότυπα αδερφά πλοία που ναυπηγήθηκαν το 2002 από την Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering της Κορέας. Τα αδερφά αυτά παραγγέλθηκαν μετά την μεγάλη επιτυχία που σημείωσε το παρόμοιο Blue Star Ithaki παρότι το συγκεκριμένο πλοίο είχε ως λιμάνι αφετηρίας την Ραφήνα. Το μέγεθος του ωστόσο θεωρήθηκε ιδανικό για την αγορά των Κυκλάδων.



## BS PAROS

Μήκος	123.8m
Υπ. Ταχ	22.4 knots
Επιβάτες	1500
Κλίνες	200
ΙΧ	210

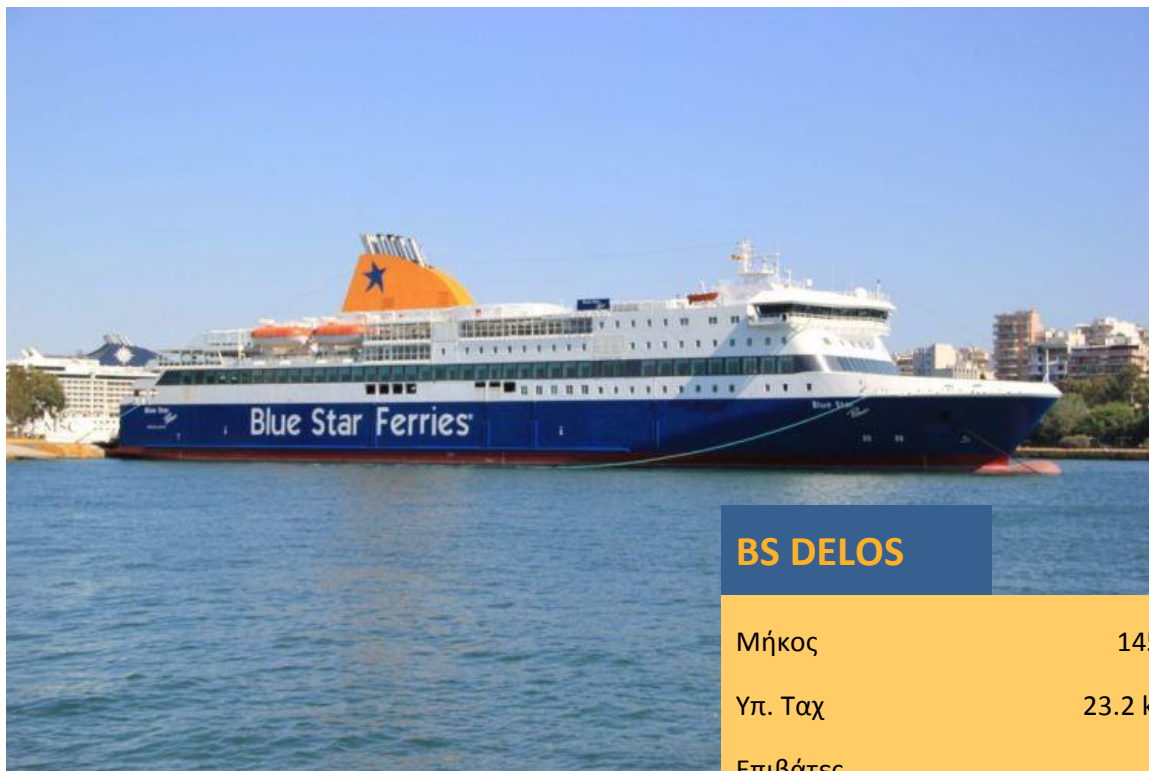
## BS NAXOS

Μήκος	123.8m
Υπ. Ταχ	22.4 knots
Επιβάτες	1500
Κλίνες	130
ΙΧ	240



### Blue Star Delos

Το 2011 δρομολογήθηκε στην ίδια γραμμή το νέο πλοίο της Blue Star Ferries, Blue Star Delos, ναυπηγημένο επίσης από την Daewoo. Το νέο πλοίο έχει σημαντικά μεγαλύτερη χωρητικότητα, με την επένδυση να βασίζεται στο γεγονός ότι αφενός η εταιρεία έχει πλέον πρακτικά μονοπώλειο στη γραμμή (τουλάχιστον από πλευράς ΕΓ-ΟΓ) καθώς και στην προσδοκία της απελευθέρωσης της αγοράς με την κατάργηση του δεκάμηνου (περίπτωση κατά την οποία το Delos μπορεί να καλύψει από μόνο του την συνολική χειμερινή κίνηση).



### BS DELOS

Μήκος	145.9m
Υπ. Ταχ	23.2 knots
Επιβάτες	2400
Κλίνες	113
ΙΧ	450

Άρα χοντρικά από πλευράς επιβατών τα αδερφά BS Paros και BS Naxos διαθέτουν το 28% έκαστο της συνολικής χωρητικότητας (44 % το Delos). Από πλευράς γκαράζ θα θεωρήσουμε περίπου 25% για κάθε ένα από τα δύο αδελφά, και 50% για το Delos. Με βάση τα στοιχεία αυτά θα κάνουμε τις αναγωγές για να υπολογίσουμε την σχέση κόστους-εσόδων. Τυχόν αποκλίσεις σε αυτό το σημείο λόγω της παραπάνω παραδοχής πρακτικά δεν μας επηρεάζουν αφού τα πλοία ανήκουν στην ίδια εταιρεία.

### 6.1.3 Κόστη Λειτουργίας Πλοίων.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά τα ετήσια κόστη λειτουργίας των παραπάνω πλοίων ανά κατηγορία εξόδου. Στη συνέχεια θα υπολογιστεί το ολικό ετήσιο κόστος καθώς και το ημερήσιο κόστος λειτουργίας μοιρασμένο για τις 300 ημέρες (δέκα μήνες) υποχρεωτικής δρομολόγησης.

#### Κόστος Καυσίμου Κύριας Μηχανής

Σύμφωνα με τα στοιχεία κατανάλωσης που μας παραχώρησε κατά προσέγγιση η εταιρεία, το κόστος καυσίμου HFO για τα BS Paros/Naxos και BS Delos αντίστοιχα είναι:

	BS Paros	BS Delos
Καύσιμο Κ. Μηχανής	8,064,000.00	12,960,000.00

Η τιμή τόνου για το HFO κατά την περίοδο εκπόνησης της μελέτης διαμορφώθηκε στα 463.38€, η οποία όμως είναι μάλλον χαμηλή και προσωρινή. Για τον λόγο αυτό και για τους σκοπούς της μελέτης θα θεωρήσουμε από εδώ και στο εξής μια πιο αντιπροσωπευτική τιμή της τάξεως των 480€/ton.

#### Κόστος Καυσίμου Γεννητριών και Λιπαντικού.

Αντίστοιχα διατέθηκαν και τα ετήσια κόστη καυσίμου γεννητριών και λιπαντικού τα οποία διαμορφώνονται ως εξής:

	BS Paros	BS Delos
Καύσιμο Γεννητριών	190,000.00	250,000.00
Κόστος Λιπαντικού	10,000.00	20,000.00



### Κόστος Προσωπικού.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας των πληρωμάτων ακτοπλοΐας που κυρώθηκε με την αριθμ. 3525.1.1.5/01/2013 ΦΕΚ 2079 Β/26-8-2013 και από τα στοιχεία στελέχωσης των παραπάνω πλοίων υπολογίστηκε ετήσιο κόστος προσωπικού:

	BS Paros	BS Delos
Κόστος Προσωπικού	2,400,000.00	4,500,000.00

Να σημειωθεί ότι η γραμμή αντιστοιχεί σε δρομολόγιο άνω των 12 ωρών οπότε κρίνεται υποχρεωτική η χρήση διπλού πληρώματος, ενώ έχουν προστεθεί οι προσαυξήσεις για υπερωριακή απασχόληση και ασφαλιστικής εισφορές.

### Κόστος Ετήσιου Ελέγχου.

Υπολογίστηκαν κατά προσέγγιση τα κόστη ετήσιου ελέγχου συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ετήσιας επιθεώρησης κλάσης και σημαίας, εργασίες σχετικές με την κλάση και τη σημαία, γενική επισκευή και συντήρηση κτλ, καθώς και το ποσό που αναλογεί ανα έτος για τον 5ετή ειδικό έλεγχο.

	BS Paros	BS Delos
Κόστος Ετήσιου Ελέγχου	500,000.00	600,000.00
Κόστος 5ετούς Ειδ. Ελέγχου	20,000.00	40,000.00

### Κόστος Ελιμενισμού

Σύμφωνα με εκτιμήσεις με βάση γνωστά κόστη λιμενικών δικαιωμάτων προέκυψε το ετήσιο κόστος ελιμενισμού των πλοίων:



**Λιμενικά Τέλη**

	<b>BS Paros</b>	<b>BS Delos</b>
	70,000.00	100,000.00

**Κόστος Ασφάλισης**

Το ετήσιο κόστος ασφάλισης για το Hull & Machinery υπολογίζεται ίσο με το 0,5% του κόστους του πλοίου, ενώ το Protection & Indemnity ανέρχεται στα 65.000 € και 100.000 € αντίστοιχα. Για τα δύο πλοία το συνολικό κόστος ανέρχεται στα:

**Κόστος Ασφάλισης**

	<b>BS Paros</b>	<b>BS Delos</b>
	300,000.00	450,000.00

**Κόστος Αναλωσίμων Ενδιαίτησης**

Το κόστος εστίασης υπολογίζεται με βάση τα έσοδα από την εστίαση, θεωρώντας κόστος πωληθέντων ίσο με το 50% των εσόδων που έχουν υπολογιστεί παραπάνω.

**Κόστος Αναλωσίμων Ενδιαιτ.**

	<b>BS Paros</b>	<b>BS Delos</b>
	595,007.45	956,261.98

**Άλλα έξοδα διοίκησης και διάθεσης**

Τα λοιπά έξοδα διοίκησης και διάθεσης υπολογίζονται στο 9% των πωλήσεων (βάσει αντίστοιχων ποσοστών ακτοπλοϊκών εταιριών) και περιλαμβάνουν προμήθειες πρακτόρων, μισθούς διοικητικού προσωπικού καθώς και προσωπικού που έχει επιφορτιστεί με τη διάθεση των εισιτηρίων, ενώ υπολογίζονται και έξοδα για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας καθώς και διάφορα άλλα μικροέξοδα.

	<b>BS Paros</b>	<b>BS Delos</b>
<b>Λοιπά Έξοδα</b>	1,335,798.58	2,235,706.50

### Συνολικό και Ημερήσιο Κόστος

Για το σενάριο της δεκάμηνης δρομολόγησης υπολογίστηκαν σύμφωνα με τα παραπάνω το συνολικό ετήσιο κόστος, καθώς και το κόστος ανά ημέρα λειτουργίας (για τις 300 ημέρες υποχρεωτικής δρομολόγησης).

	<b>BS Paros</b>	<b>BS Delos</b>
<b>Ετήσια Έξοδα</b>	<b>13,484,806.04</b>	<b>22,111,968.48</b>
<b>Ημερήσια Έξοδα</b>	<b>44,949.35</b>	<b>73,706.56</b>

Σύμφωνα με την προηγούμενη ενότητα έχουμε τα ανα πλοίο έσοδα:

	<b>BS Paros</b>	<b>BS Delos</b>
<b>Συνολικό Ετήσιο Έσοδο</b>	<b>13,357,985.84</b>	<b>22,357,065.02</b>

Για να προσδιορίσουμε όμως τα καθαρά έσοδα πρέπει να αφαιρέσουμε φόρους, κρατήσεις υπέρ τρίτων, επίναυλο, λιμενικά τέλη κτλ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι για τους επιβάτες υπολογίστηκε ΦΠΑ 13% ενώ για όλα τα υπόλοιπα ναύλα 23% κατα την ισχύουσα νομοθεσία, και οι λοιπές κρατήσεις περιορίστηκαν στις «λογικές», οι οποίες έδωσαν ένα σύνολο 5% επί της τιμής του εισιτηρίου.

## 6.2 Υπολογισμός Κόστους Εφαρμογής ΜΙ

### 6.2.1 Σενάριο Α

Στο απλό αυτό πρώτο σενάριο θα υπολογίσουμε τη θεωρητικά απαιτούμενη επιδότηση όπως αυτή προκύπτει από την διαφορά του αποτελέσματος χρήσης των τριών υπαρχόντων πλοίων από τα συνολικά τους έσοδα.

Αφαιρώντας και τη φορολογία λοιπόν από τα έσοδα του πλοίου, τα αποτελέσματα χρήσης των πλοίων για ένα έτος σύμφωνα με το σενάριο της υποχρεωτικής δεκάμηνης δρομολόγησης τους είναι τα εξής:

	BS Paros	BS Delos
Αποτελέσματα Χρήσης	-2.847.692,447€	-6.462.022,961€

Άρα η συνολική απαιτούμενη ετήσια επιδότηση για τα ΕΓ-ΟΓ της γραμμής σύμφωνα με το υπάρχον πλαίσιο υποχρεωτικής δεκάμηνης παρουσίας και αν εφαρμοζόταν η αρχή του ΜΙ ανέρχεται στα:

**Απαιτούμενη Επιδότηση Εισ. 12.157.407,85€**

Το κόστος αυτό κρίνεται ιδιαίτερα υψηλό αν αναλογιστεί κανείς ότι μιλάμε για μια γραμμή που δεν κρίνεται ως εκ των πλέον προβληματικών της ακτοπλοΐας στο Αιγαίο. Επιπροσθέτως, στα έξοδα σε δεύτερη φάση, στο κόστος χρήσης πρέπει να προστεθούν και οι δανειακές ανάγκες της εταιρείας. Ιδανικά, για να μπορεί να εφαρμοστεί το ΜΙ, θα έπρεπε στη γραμμή να είναι δρομολογημένα πλοία τα οποία έχουν κόστος λειτουργίας τέτοιο ώστε με ή χωρίς τη συνδρομή του κράτους (η οποία στόχο έχουμε να είναι η μικρότερη δυνατή) να μπορούν να υπερκαλύψουν και τις δανειακές ανάγκες της εταιρείας αλλά και να καταγράφεται ένα εύλογο ποσοστό κέρδους.

Να σημειωθεί ότι ούτε απαλλαγή από φορολογία επαρκεί ώστε σε αυτό το σενάριο τα υπάρχοντα πλοία να μην χρειάζονται επιδότηση. Η λύση λοιπόν όπως αναφέρθηκε σε αυτή την περίπτωση είναι η στροφή σε άλλα πλοία πολύ χαμηλότερου λειτουργικού κόστους.

Από πλευράς δυνατοτήτων επιβολής αυτού του μέτρου, τα πράγματα δεν φαντάζουν πιο ευοίωνα. Μοιάζει εξαιρετικά αμφίβολο να εγκριθεί ο φάκελος για ανάγκη Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας από τα Κοινοτικά Όργανα ώστε να επιτραπεί η επιχορήγηση από εθνικούς πόρους (εξάλλου απαγορεύεται η άμεση επιδότηση εισητηρίου από Ευρωπαϊκούς πόρους απαγορεύεται). Η συμμετοχή Κράτους και ΕΕ στο υποθετικό αυτό σενάριο μπορεί να γίνει όπως έχει αναφερθεί μέσω της επιδότησης κατασκευής ή αγοράς αυτών των κατάλληλων πλοίων (που θα μπορούν να σταθούν δηλαδή με βάσει τις τιμές κατά MI) μειώνοντας σημαντικά τις δανειακές ανάγκες των εταιρειών που θα κερδίσουν τον αντίστοιχο (διεθνή) διαγωνισμό.

### 6.2.2 Σενάριο Β

Για το λόγο αυτό εξετάσθηκε και δεύτερο σενάριο. Στο σενάριο αυτό η υποχρεωτική δρομολόγηση περιορίζεται στο εξάμηνο υψηλής κίνησης (Β&Γ τρίμηνο) για όλα τα πλοία, ενώ το υπόλοιπο έτος στη γραμμή κινείται μόνο ένα πλοίο το οποίο επιδοτείται για τις υπηρεσίες που προσφέρει. Η επιλογή αυτή όσο βολική και αν φαίνεται, παραδόξως αποτελεί σενάριο πιο εύκολο να υπερασπιστεί κανείς (στα Κοινοτικά όργανα προκειμένου να διακαιοποιηθεί η παρέμβαση του Κράτους) με το σκεπτικό ότι εάν τα πλοία δρομολογηθούν μόνο κατά το Β&Γ τρίμηνο τότε εμφανίζουν κέρδη και άρα είναι λογικό πλοιοκτήτες να θέλουν να μπουν στη γραμμή, αντιθέτως στο Α&Δ συσσωρεύουν μόνο ζημιές καθώς κινούνται με τρομακτικά μικρή πληρότητα. Σε μια πλήρως απελευθερωμένη αγορά όπως θέλει να είναι η Ευρωπαϊκή, οι πλοιοκτήτες θα έπρεπε να έχουν τη δυνατότητα να δορομολογούν τα πλοία τους όταν επιχειρηματικά αυτό έχει νόημα. Τον υπόλοιπο χρόνο, οι κοινωνικοί και οικονομικοί στόχοι του Κράτους επιτάσσουν την παροχή ενός ελάχιστου μεταφορικού έργου για την εξασφάλιση του οποίου η πολιτεία μπορεί/πρέπει να παρέμβει είτε επιβάλλοντας κανονισμούς (όπως ισχύει στην Ελλάδα με την 10μηνη δρομολόγηση) είτε επιδοτώντας πλοία ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες κατά τις εμπορικά μη ελκυστικές περιόδους.

**Κόστη**

	BS Paros		BS Delos	
Καύσιμο Κ. Μηχανής	8,064,000.00	4838400	12,960,000.00	7776000
Καύσιμο Γεννητριών	190,000.00	114000	250,000.00	150000
Κόστος Λιπαντικού	10,000.00	6000	20,000.00	12000
Κόστος Προσωπικού	2,400,000.00	1200000	4,500,000.00	2250000
Κόστος Ετήσιου Ελέγχου	500,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00
Κόστος 5ετούς Ειδ. Ελέγχου	20,000.00	40,000.00	40,000.00	40,000.00
Λιμενικά Τέλη	70,000.00	42,000.00	100,000.00	70,000.00
Κόστος Ασφάλισης	300,000.00	300,000.00	450,000.00	450,000.00
Κόστος Αναλωσίμων Ενδιαιτ.	595,007.45	476005.9615	956,261.98	765009.5809
Λοιπά (10% πωλησεων)	1,335,798.58	801479.1507	2,235,706.50	1788565.202

<b>Yearly Cost</b>	<b>13,484,806.04</b>	<b>8,417,885.11</b>	<b>22,111,968.48</b>	<b>13,851,574.78</b>
<b>Daily Cost</b>	<b>44,949.35</b>	<b>46,766.03</b>	<b>73,706.56</b>	<b>76,953.19</b>

Η δεύτερη και η τέταρτη στήλη αφορούν τα αντίστοιχα ετήσια κόστη στην περίπτωση βμηνης δρομολόγησης. Να σημειωθεί ότι κάποια κόστη (επιθεώρησης, ασφάλισης κτλ) διατηρήθηκαν προφανώς ίδια καθώς είναι πάγια ετήσια έξοδα που δεν αντιστοιχούν στην περίοδο λειτουργίας του πλοίου.

## Κίνηση ανά ημέρα

	Ανά ημέρα Νούμερα Αποβιβασθέντων και Επιβιβασθέντων Α&Δ τριμήνου				
Πάρος	434	8	46	0.2	14
Νάξος	372	7	35	0.2	11
Ιος	124	2	8	0.0	4
Θήρα	620	10	30	0.3	13
	1550	27	119	0.7	42

## Έσοδα

Υπολογίσθηκαν τα ημερήσια έσοδα των πλοίων. Για τα Paros/Naxos υπολογίσθηκαν ημερήσια έσοδα ξεχωριστά για τα Α&Δ/Β&Γ τρίμηνα ενώ για το Delos μόνο για τα Β&Γ.

	BS Paros	BS Delos
Χειμερινό	46673.9185	---
Καλοκαιρινό	62586.6279	104536.201

Κατά τα Β&Γ εξάμηνα τα πλοία λειτουργούν όπως είναι προφανές με κέρδος. Για το εξάμηνο χαμηλής κίνησης και μετά φόρων, η ανάγκη επιδότησης υπολογίστηκε:

**Επιδότηση Χειμερινής Δρομολόγησης 1.789.904,624€**

Το ποσό αυτό φαντάζει πολύ περισσότερο εφικτό να βρεθούν τρόποι σύννομοι με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία να καλυφθεί.

Σημαντική σημείωση. Εν αντιθέσει με το προηγούμενο σενάριο, σε αυτή την περίπτωση το ποσό αυτό είναι και το τελικό. Με δεδομένο ότι το πλοίο επέλεξε να δρομολογηθεί στη γραμμή γνωρίζοντας ότι πρόκειται να λειτουργεί για ένα εξάμηνο, οι δανειακές

του υποχρεώσεις θα εξυπηρετούνται από τα αποτελέσματα χρήσης (κέρδη σε αυτή την περίπτωση) κατά τα Β&Γ τρίμηνα. Κίνητρο για την χειμερινή δρομολόγηση αποτελεί το ύψος της επιδότησης που θα καλύπτει ιδεατά το σύνολο του κόστους καθώς κι ένα εύλογο περιθώριο κέρδους (3-5% όπως το οριοθετεί η ΕΕ), αλλά και η εδραίωση της παρουσίας της εταιρείας στην οποία θα ανήκει στη γραμμή (στην περίπτωση που δεν θα ανήκουν όλα τα πλοία στην ίδια εταιρεία). Στην ελληνική ακτοπλοΐα έχει παρατηρηθεί πολύ συχνά το φαινόμενο εταιρείες να αναπτύσουν ιδιαίτερους δεσμούς με τις τοπικές κοινωνίες ακόμα κι όταν οι υπηρεσίες που παρέχουν είναι χαμηλότερου επιπέδου από των ανταγωνιστών, αλλά οι πρώτες έχουν μια πολύ σταθερότερη (ειδικά αν πρόκειται και για μακροχρόνια) παρουσία στη γραμμή σε σχέση με παρόχους που δραστηριοποιούνται ευκαιριακά.

Η επιδότηση που απαιτείται από μόνη της μοιάζει ένα ποσό εφικτό να χορηγηθεί. Αν όμως εξετάσουμε όλες τις γραμμές της Ελληνικής Ακτοπλοΐας με τον τρόπο που εξετάσαμε την συγκεκριμένη, τότε φαντάζει απίθανο το συνολικό κόστος αυτό να μπορεί να καλυφθεί από κρατικούς πόρους. Επιλέον, η παρούσα γραμμή πιθανόν να αποτελεί και μια σχετικά «εύκολη» περίπτωση σε σχέση με άλλες ειδικά στο περιβάλλον του Ανατολικού Αιγαίου, όπου οι απαιτούμενες επιδοτήσεις προβλέπονται πολύ υψηλότερες. Στην περίπτωση του σεναρίου Β μια πιθανή λύση είναι η φοροελάφρυνση του πλοίου (έως την ολική απαλλαγή του από φόρους και κρατήσεις υπέρ τρίτων) που σε ορισμένες γραμμές επαρκεί ώστε να μην απαιτηθεί καθόλου επιδότηση.

### 6.3 Συμπεράσματα

Όπως καταδεικνύουν τα απαιτούμενα ποσά επιδότησης για μία τυπική από πλευράς απόκλισης υφιστάμενων τιμών-τιμών ΜΙ γραμμή, αλλά ταυτόχρονα μια εξ αυτών που φαίνεται (με τα σημερινά δεδομένα) να παρουσιάζει σχετικά λιγότερα προβλήματα από την πλειοψηφεία των γραμμών, το συνολικό κόστος εφαρμογής του ΜΙ υπό τις παρούσες συνθήκες (κίνηση, υπάρχον στόλος κτλ) φαντάζει αδύνατο. Ακόμα και στην περίπτωση του σεναρίου Β, θα πρέπει να μελετηθεί βέβαια το σύνολο της ακτοπλοΐας διεξοδικά για να καταλήξουμε στο ακριβές νούμερο, πάντως μοιάζει απίθανο να είναι

σε μια τάξη μεγέθους στην οποία να μπορεί να ανταπεξέλθει το κράτος, το οποίο ήδη έχει να επιλύσει το επίσης σύνθετο πρόβλημα των λεγόμενων «άγονων γραμμών».

Τα πλοία που μπορούν να λειτουργήσουν με αυτά τα κόστη προβλέπεται να επιφέρουν μια κάποια οπισθοδρόμηση στο επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών, κυρίως στο κομμάτι της ταχύτητας. Είναι πιθανόν μια μελέτη Κόστους Χρόνου Επιβάτη να καταδεικνυε ότι ο Έλληνας πελάτης προτιμά τις παρούσες τιμές εφόσον πλέον στις περισσότερες γραμμές το επίπεδο των υπηρεσιών είναι γενικά υψηλό (βεβαίως όχι σε όλες).

Η σκέψη αυτή οδηγεί σε μια πρώτη πρόταση. Η αρχική σύλληψη της ιδέας του ΜΙ αφορούσε κυρίως στο γεγονός ότι οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών βρίσκονται σε de facto μειονεκτική θέση ιδίως όσον αφορά τις μετακινήσεις τους. Θα μπορούσε λοιπόν άμεσα να επανέλθει το καθεστώς εκπτώσεων που απολάμβαναν οι κάτοικοι των ελληνικών νησιών και οι οποίες έχουν καταργηθεί τα τελευταία χρόνια σε μια απέλπιδα προσπάθεια να διασωθούν οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, με τα ναύλα που τους αφορούν να κυμαίνονται σε τιμές ίσες με το ΜΙ. Για πολύ μικρότερα νησιά μπορεί να επανέλθει το μηδενικό ναύλο. Οι κάτοικοι των νησιών ειδικά σε γραμμές «τουριστικές» (που βέβαια είναι οι περισσότερες του δικτύου του Αιγαίου), αποτελούν αρκετά μικρότερο ποσοστό των μετακινούμενων, κάτι που είναι εμφανές κι από την εποχική διακύμανση (τα Α&Δ τρίμηνα μετακινούνται κυρίως μόνιμοι κάτοικοι). Ωστόσο ακριβώς για τον λόγο αυτό, ακόμα και στο σενάριο Β, έκπτωση στους μόνιμους θα είχε ως αποτέλεσμα σχεδόν τον διπλασιασμό της απαιτούμενης επιδότησης!

Μία επιπλέον λύση, την οποία (από την ανάποδη, μειώνοντας το δεκάμηνο, εξετάζει αυτή τη στιγμή και το Υπουργείο Ναυτιλίας) είναι η διεύρυνση του εξαμήνου κατά το οποίο δρομολογούνται τα πλοία με κατάλληλες νομοθετικές ρυθμίσεις, ώστε να περιοριστεί το χρονικό διάστημα κατά το οποίο κρίνεται απαραίτητη η επιδοτούμενη δρομολόγηση για την κάλυψη των αναγκών. Δυστυχώς τα στατιστικά στοιχεία που διαθέτουμε είναι ανα τρίμηνο και δεν μπορούμε με αυτά να εξετάσουμε τα ακριβή οφέλη μιας τέτοιας κίνησης (η κατανομή της τάσης βεβαίως δείχνει ότι κάτι τέτοιο θα βοηθούσε αισθητά).

Βεβαίως, υπάρχει πάντα η επιλογή της απόδοσης προτεραιότητας σε συγκεκριμένες γραμμές ή τμήματα αυτών, σύμφωνα πάντα όπως είπαμε με τους οικονομικούς και



κοινωνικούς στόχους κάθε χώρας. Στην περίπτωση της Ελλάδας, είναι πασιφανές ότι κάτι τέτοιο δύσκολα θα αφορούσε τη γραμμή της μελέτης, αλλά κατά πάσα πιθανότητα κάποια γραμμή του Ανατολικού Αιγαίου, όπου εκτός των γενικότερων στόχων, η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των νησιών είναι εξαιρετικά προβληματική από όλες τις απόψεις (συχνότητα, υπηρεσίες, τιμές).

Τέλος, με δεδομένο ότι το υπάρχον ακτοπλοϊκό δίκτυο σχεδιάστηκε σε εποχές τελείως διαφορετικές, ενώ δε η ναυπήγηση του υπάρχοντος στόλου βασίστηκε σε προσδοκίες προ παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ίσως η Ελλάδα να πρέπει να στραφεί σε ριζική αναδιάρθρωση της λογικής των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Πολλές μελέτες έχουν αρχίσει να αγγίζουν το θέμα έστω ακροθιγώς, με τις περισσότερες να καταλήγουν στην ανάγκη για διερεύνηση ενός εντελώς διαφορετικής μορφής δικτύου, πιθανότατα βασισμένο στη λογική των κύριων κόμβων, ζήτημα που αντιμετωπίζει βέβαια και άλλων ειδών προβλήματα (αδυναμία δημιουργίας υποδομών για την εξυπηρέτηση των κεντρικών κόμβων, ανάγκη για ριζική αλλαγή του στόλου κα)

Εν κατακλείδι, το ζήτημα της εφαρμογής του ΜΙ δεν είναι ένα απλό τεχνικό θέμα. Περιλαμβάνει όπως είδαμε παραμέτρους που αφορούν τους ιδιαίτερους στόχους και πρωτεραιότητες που έχει κάθε χώρα που εξετάζει την εφαρμογή του. Στην Ελλάδα, το ευρωπαϊκό κράτος με το πλέον πολύπλοκο ακτοπλοϊκό πρόβλημα, οποιαδήποτε πρόταση επιβολής ΜΙ συνεπάγεται δυσβάστακτο κόστος για τον εθνικό προϋπολογισμό. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι η λύση του ζητήματος δεν μπορεί να έρθει με μια άμεση επιβολή μιας τιμολογιακής πολιτικής χωρίς την σταδιακή προσαρμογή όλου του δικτύου ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει σε κάτι τέτοιο. Σε κάθε περίπτωση, απαιτείται πολιτική βούληση για την εξεύρεση λύσεων, σοβαρότητα και προσεκτικός σχεδιασμός από ανθρώπους που γνωρίζουν τον κλάδο και όχι από ευκαιριακά διορισμένους από το ανεπαρκές πολιτικό προσωπικό, γεγονός που καθιστά την επίλυση πρακτικά απίθανη για το άμεσο μέλλον.



## **Βιβλιογραφία.**

**Κάντορ ΑΕ:** Μελέτη για την εφαρμογή της αρχής του χερσαίου Μεταφορικού Ισοδύναμου στις θαλάσσιες συνδέσεις των Ιονίων Νήσων, στο πλαίσιο του περιφερειακού επιχειρησιακού προγράμματος (ΠΕΠ) Δυτικής Ελλάδας – Πελοποννήσου – Ιονίων Νήσων 2007-2013

**Ψαρρός Απόστολος:** Το Ελληνικό Σύστημα Θαλασσίων Μεταφορών Δ. Διατριβή

**Halcrow Group Limited :** Assessment of the Impacts of the Road Equivalent Tariff Pilot, Final Report July 2011

**Ψαρούτης Χαρίλαος:** Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage

**Alfred J. Baird, Gordon Wilmsmeier:** Public tendering of ferry services in Europe