

Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής
Π.Μ.Σ. «Χρηματοοικονομικά της Ναυτιλίας»



«Μελέτη της σύγχρονης Ελληνικής Ακτοπλοΐας και η
αλληλεπίδραση της με τη νησιωτική χώρα».

Αγαπητός Ευθύμιος (Α.Μ. ΜΦΣ 12020)

Επιβλέπων Καθηγητής: Ζακόπουλος Βασίλειος

Αθήνα, Ιανουάριος 2023

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

1. ΖΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

2. ΑΡΤΙΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

3. ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος Χρηματοοικονομικά της Ναυτιλίας του Τμήματος Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Ζακόπουλο Βασίλειο για τον χρόνο που αφιέρωσε και την συνεργασία που είχαμε, καθόλητην διάρκεια συγγραφής της εργασίας με θέμα «Μελέτη της σύγχρονης Ελληνικής Ακτοπλοΐας και η αλληλεπίδραση της με τη νησιωτική χώρα».

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Αγαπητός Ευθύμιος του Θεοφίλου με αριθμό μητρώου MFS 12020 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας» του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Ο Δηλών



Αγαπητός Ευθύμιος

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	7
Abstract.....	8
Εισαγωγή.....	9
<u>Κεφάλαιο 1^ο – Η Αγορά της Ακτοπλοΐας</u>	
1.1 Ακτοπλοϊκό Ζήτημα.....	10
1.2. Ανταγωνισμός Πλοίου – Αεροπλάνου.....	11
1.3 Περιορισμοί στη δράση των ακτοπλοϊκών εταιρειών.....	12
1.4 Ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.....	14
1.5 Κυριότερες Δαπάνες Ακτοπλοϊκών εταιρειών	15
1.5.1 Το Φ.Π.Α.....	16
1.5.2 Τα Καύσιμα.....	17
1.5.3 Τα Λιμενικά Τέλη.....	20
<u>Κεφάλαιο 2^ο -Λιμάνια και ναυτιλιακές ακτοπλοϊκές εταιρείες.</u>	
2.1 Δημιουργία και ανάπτυξη λιμανιών ακτοπλοΐας.....	21
2.2 Αδυναμίες υποδομών ακτοπλοΐας.....	21
2.3 Ακτοπλοϊκά λιμάνια με αυξημένη επιβατική κίνηση στην ηπειρωτική Ελλάδα.....	22
2.4 Ακτοπλοϊκά λιμάνια με αυξημένη επιβατική κίνηση στην νησιωτική Ελλάδα.....	24
2.5 Ακτοπλοϊκές εταιρείες.....	28
<u>Κεφάλαιο 3^ο - Γενικές πληροφορίες για τις θαλάσσιες μεταφορές.</u>	
3.1. Παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.....	30
3.2 Προϋποθέσεις τακτική δρομολόγησης.....	30
3.3 Καθορισμός ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες.....	31
3.4 Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι.....	32
3.5 Δικαιώματα επιβατών.....	33
3.6 Υποχρεώσεις επιβατών ακτοπλοΐας.....	33
3.7 Ναυτολόγιο.....	34
3.8 Καθορισμός εκπνώσεων σε κατηγορίες προσώπων και οχημάτων σε όλα τα ακτοπλοϊκά πλοία.....	35

3.9 Άγονες γραμμές.....	35
3.10. Μεταφορικό Ισοδύναμο.....	36
<u>4. Κεφάλαιο 4^ο-Μετακινήσεις Επιβατών.</u>	
4.1 Διακίνηση επιβατών στις Ακτοπλοϊκές γραμμές.....	38
4.2 Διακίνηση επιβατών στις Πορθμειακές γραμμές.....	41
4.3 Τουριστική Κίνηση.....	44
<u>Κεφάλαιο 5^ο- Μεθοδολογία.....</u>	46
<u>Κεφάλαιο 6^ο-Η αλληλεπίδραση μεταξύ ελληνική ακτοπλοΐας και νησιωτικής ανάπτυξης.....</u>	47
<u>Κεφάλαιο 7^ο - Παράγοντες που επηρεάζουν την ελληνική ακτοπλοΐα και την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.....</u>	51
<u>Συμπεράσματα.....</u>	54

Κατάλογος Διαγραμμάτων:

Διάγραμμα 1:Παράγοντες Ζήτησης

Διάγραμμα 2: Τιμή VLSFO fueloilPrice, Πηγή: Statista.com, (καύσιμο VLSFO μεχαμηλή περιεκτικότητα θείου)

Διάγραμμα 3: Μεταβολή Πληθωρισμού, Πηγή ΕΛΣΤΑΤ (μέσω ot.gr)

Κατάλογος Εικόνων:

Εικόνα 1: Πανοραμική Άποψη Λιμένα Πειραιά.

Πηγή:<https://www.protothema.gr/economy/article/1009934/handellsblatt-to-limani-tou-peiraia-einai-tora-to-no-1-sti-mesogeio/>

Εικόνα 2: Λιμάνι Κέρκυρας. Πηγή: <https://www.elime.gr/index.php/kerkyra>

Εικόνα 3: Ακτοπλοϊκές Δρομολογιακές Γραμμές Sea Jets. Πηγή: <https://www.ferries.gr/el/ferry-companies/seajets/routes/>

Εικόνα 4: Θέσεις Πλοίων Ακτοπλοΐας την 12-12-2022. Πηγή: <https://www.marinetraffic.com/>

Εικόνα 5:Τα τρία νέα AeroCatamaran, Πηγή:<https://www.hellenicseaways.gr/>

Κατάλογος Πινάκων:

Πίνακας 1: Υ.ΝΑ.Ν.Π.(από Βιβλίο Μεταφορές, Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά, Εκδόσεις Παπαζήση,2007).

Πίνακας 2: Διακίνησης Λιμένα Πειραιώς. Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 3: Διακίνησης Λιμένα Πατρών. Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 4: Διακίνησης Λιμένα Ραφήνας. Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 5: Διακίνησης Λιμένα Ηρακλείου. Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 6: Διακίνησης Λιμένα Κέρκυρας. Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 7: Διακίνησης Λιμένα Μυκόνου. Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 8: Διακίνησης Λιμένα Θήρας. Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 9: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Ακτοπλοϊκές Γραμμές:Α΄ Τρίμηνο 2020, Α΄ Τρίμηνο 2021, Α΄ Τρίμηνο 2022. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 10: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Ακτοπλοϊκές Γραμμές: Β΄ Τρίμηνο 2019, Β΄ Τρίμηνο 2020, Β΄ Τρίμηνο 2021. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 11: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Ακτοπλοϊκές Γραμμές: Γ΄ Τρίμηνο 2019 ,Γ΄ Τρίμηνο 2020, Γ΄ Τρίμηνο 2021. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 12: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Ακτοπλοϊκές Γραμμές: Δ΄ Τρίμηνο 2019, Δ΄ Τρίμηνο 2020, Δ΄ Τρίμηνο 2021. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 13: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Πορθμειακές Γραμμές: Α΄ Τρίμηνο 2020, Α΄ Τρίμηνο 2021, Α΄ Τρίμηνο 2022. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 14: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Πορθμειακές Γραμμές:: Β΄ Τρίμηνο 2019, Β΄ Τρίμηνο 2020, Β΄ Τρίμηνο 2021. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 15: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Πορθμειακές Γραμμές:: Γ΄ Τρίμηνο 2019 ,Γ΄ Τρίμηνο 2020, Γ΄ Τρίμηνο 2021. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 16: Διακινηθέντες επιβάτες, Μεταφερθέντα Οχήματα σε Πορθμειακές Γραμμές:: Δ΄ Τρίμηνο 2019, Δ΄ Τρίμηνο 2020, Δ΄ Τρίμηνο 2021. Πηγή :ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 17:Αφίξεις μη μόνιμων κατοίκων από το εξωτερικό ανά χώρα προέλευσης (σε εκατομμύρια),Πηγή: Έρευνα συνόρων Τράπεζας της Ελλάδος.

Συντομογραφίες:

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής: Υ.ΝΑ.Ν.Π.

Φύλλα Εφημερίδων της Κυβέρνησης :Φ.Ε.Κ.,

Επιβατηγά: Ε/Γ,

Οχηματαγωγά: Ο/Γ

Περίληψη

Η ακτοπλοΐα κατέχεισημαντικό ρόλο στην εδαφική συνέχεια της Ελλάδας λόγω της γεωγραφικής της ιδιομορφίας, καθώς αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών. Από οικονομική και κοινωνική σκοπιά, συμβάλλει καθοριστικά στην οικονομία της χώρας και ειδικότερα σε μεγέθη όπως ο τουρισμός, ο πληθυσμός και η ελκυστικότητα των νησιωτικών προορισμών, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη και βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων. Το κράτος προβαίνει σε παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση του ακτοπλοϊκού ζητήματος που δημιουργείται εξαιτίας της γεωγραφικής ασυνέχειας, με στόχο την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ακτοπλοϊκού δικτύου. Λόγω της πολυπλοκότητας των δρομολογίων, στη παρούσα εργασία αναλύεται πως επιτυγχάνεται το ελληνικό ναυτιλιακό επίτευγμα και πως αντιμετωπίζονται οι ελλείψεις ιδιαίτερα σε θέματα εξυπηρέτησης των μόνιμων κατοίκων των νησιών, λαμβάνοντας υπόψη το δεδομένο της εποχικότητας της ζήτησης στις διάφορες νησιωτικές περιοχές. (Μεταφορές Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά, Παπαζήση 2007).

Γι' αυτό το λόγο η ερευνητική εργασία θα μελετήσει και θα αναλύσει την υφιστάμενη κατάσταση του ακτοπλοϊκού δικτύου στο νησιωτικό χώρο μέσα από επίσημα στοιχεία, πίνακες, νομοθεσία με σκοπό να αποτυπωθεί η σημερινή εικόνα της ακτοπλοΐας και η θέση της στο νησιωτικό σύμπλεγμα. Με τη συγκέντρωση δευτερογενών στοιχείων και τη Μεθοδολογία, θα τεθούν δύο ερευνητικά ερωτήματα αναφορικά με την α) αλληλεπίδραση μεταξύ ελληνικής ακτοπλοΐας και νησιωτικής ανάπτυξης και β) την ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν την ελληνική ακτοπλοΐα και την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.

Abstract

Coastal shipping resolves an important role in the territorial continuity of Greece due to its geographical peculiarity, as it is responsible for the connection between mainland and the islands. It contributes decisively to the country's economy, social life and in particular to figures such as tourism, the population and the attractiveness of island destinations, creating new improvements for development and improving the quality of life of permanent residents. To deal with the coastal shipping issue, the state intervenes due to the geographical discontinuity, with the aim of developing an integrated coastal shipping network. Due to the complexity of the itineraries, this research analyzes for the greek shipping achievement, especially in matters of sea transport services to the permanent residents of the islands.

For this reason, the research analyzes the current state of the coastal shipping network in the island area through official data, tables, legislation in order to describe the current image of coastal shipping and its position in greek islands. Two research questions will be asked regarding a) the interaction between Greek shipping and island development and b) the analysis of the factors that influence Greek shipping and the development of greek island regions.

Εισαγωγή

Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της νησιωτικής Ελλάδας και της ηπειρωτικής χώρας, συνδέοντας τα περίπου 115 κατοικημένα νησιά μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα, συμπεριλαμβανομένων και των προορισμών με αεροδρόμιο. Η χώρα διαθέτει ένα μεγάλο γεωγραφικό μήκος παράλιων το οποίο ανέρχεται σε 14.854 χιλιόμετρα και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα που αριθμεί περίπου 3.500 νησιά. Η δραστηριότητα του κλάδου της ακτοπλοΐας είναι κατά βάση εγχώρια, ωστόσο εντάσσεται στο σύστημα των κλάδων που υποστηρίζουν τον τουρισμό και εν προκειμένω, συνεισφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Η νησιωτικότητα αποτελεί φαινόμενο της γεωγραφικής ασυνέχειας λόγω του γεωγραφικού παράγοντα με αποτέλεσμα να δημιουργούνται κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα που αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια. Η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης στις νησιωτικές περιοχές της χώρας πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο από επιβατηγά πλοία και με αυτό το τρόπο εξυπηρετείται μεταφορά προϊόντων από και προς την υπόλοιπη Ελλάδα. Απόρροια αυτού είναι η διευκόλυνση στον αγροτικό τομέα, στο εμπόριο και η ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών.

Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας με τη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας. Συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη μέσω της: α) εξυπηρέτησης του θαλάσσιου εμπορίου, β) σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική χώρα, γ) αύξησης του εθνικού εισοδήματος, δ) προσφοράς θέσεων απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας και ε) δημιουργίας άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων άμεσων και έμμεσων με τη ναυτιλία. (Πηγή: Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020)

Τα νησιά διαθέτουν εξαιρετικό φυσικό περιβάλλον και πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και η ακτοπλοΐα κατέχει σημαντικό ρόλο στη συνοχή του ελληνικού κράτους, καθώς αποτελεί τη γέφυρα που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά δημιουργώντας θαλάσσιες λεωφόρους.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι για να αναδείξει πόσο άρρηκτα συνδεδεμένη είναι η ελληνική ακτοπλοΐα με την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών, μέσα από δευτερογενή δεδομένα όπως πίνακες, διαγράμματα, εικόνες και συλλογή νομοθεσίας. Συγκεκριμένα, στο κεφάλαιο 1^ο γίνεται ανάλυση διαφόρων ζητημάτων αναφορικά με την αγορά της ακτοπλοΐας και των κυριότερων δαπανών των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Στο 2^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας, σε επιβατική κίνηση και γίνεται αναφορά στις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες. Εν συνεχεία, στο 3^ο κεφάλαιο παρατίθενται γενικές πληροφορίες για τις θαλάσσιες μεταφορές και τις δρομολογιακές γραμμές, μέσα από τη συλλογή νομοθεσίας. Στο κεφάλαιο 4^ο, από τους πίνακες γίνεται παρουσίαση της συνολικής διακίνησης επιβατών ανά δρομολογιακή γραμμή καθώς και της τουριστικής κίνησης της χώρας. Κατόπιν, στα κεφάλαια 6^ο, 7^ο παρουσιάζονται τα ευρήματα της διπλωματικής έρευνας, μέσα από τα δύο ερευνητικά ερωτήματα που τίθενται. Συγκεκριμένα στο κεφάλαιο 6^ο αναλύεται η αλληλεπίδραση μεταξύ ελληνικής ακτοπλοΐας και νησιωτικής ανάπτυξης και στο κεφάλαιο 7^ο εκτίθενται οι παράγοντες που επηρεάζουν την ελληνική ακτοπλοΐα και την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών. Στο τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που ερευνήθηκαν από το σύνολο της εργασίας.

Κεφάλαιο 1^ο–Η Αγοράτης Ακτοπλοΐας.

1.1 Ακτοπλοϊκό Ζήτημα

Ένα φαινόμενο που εμφανίζεται συχνά στις θαλάσσιες επιβατικές συγκοινωνίες είναι όταν η προσφορά των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υστερεί σε χαρακτηριστικά όπως η ασφάλεια, συνέπεια, ποιότητα, ταχύτητα και συχνότητα. Πολλές φορές οι επιβάτες καταβάλλουν το αντίστοιχο κόμιστρο χωρίς ωστόσο να είναι ικανοποιημένοι, καθόσον παρατηρούνται προβλήματα όπως:

α) Σε περιόδους αιχμής, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, η ποιότητα των υπηρεσιών μειώνεται αισθητά και παρατηρούνται προβλήματα όπως μη εύρεση θέσης οχήματος ή καμπίνας και συνωστισμός στα καταστρώματα.

β) Τα δρομολόγια δεν προγραμματίζονται έγκαιρα και πολλές φορές γίνονται αρκετές τροποποιήσεις που μπορεί να οφείλονται είτε σε καιρικά φαινόμενα είτε σε βλάβη πλοίου, με αποτέλεσμα να υπάρχει το αίσθημα της ανασφάλειας.

γ) Η εξυπηρέτηση ορισμένων νησιών το χειμώνα κρίνεται ανεπαρκής, γεγονός που έχει αρνητική επίπτωση στην ανάπτυξη και συνοχή των νησιωτικών περιοχών.

δ) Τα δρομολόγια των πλοίων πολλές φορές δεν διαρθρώνονται ορθολογικά και υπάρχουν περιπτώσεις κενών δρομολογίων αλλά και φαινόμενα με ταυτόχρονες αφίξεις, που έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων συνωστισμού και κίνησης στους λιμένες και ειδικότερα σε νησιωτικές περιοχές όπου δεν υπάρχουν οι ανάλογες υποδομές.

ε) Ο ακτοπλοϊκός στόλος σε περιοχές που δεν υπάρχει ζήτηση, δεν ανταποκρίνεται επαρκώς και εντοπίζονται θέματα γερασμένου στόλου με καθυστερημένη άφιξη στον προορισμό λόγω χαμηλής ταχύτητας πλοίου και πολλών ενδιάμεσων στάσεων σε ενδιάμεσους λιμένες.

Από την εξέταση της προσφοράς των εφοπλιστών και ζήτησης των επιβατών παρατηρείται ότι:

α) Οι εφοπλιστές επιδιώκουν να δραστηριοποιούνται όταν η ζήτηση είναι έντονη, ήτοι τους καλοκαιρινούς μήνες και επιδιώκουν να μην δραστηριοποιούνται σε περίοδο χαμηλής ζήτησης (χειμερινή περίοδο).

β) Οι επιβάτες επιδιώκουν την άνετη εξυπηρέτηση τους καλοκαιρινούς μήνες που η προσφορά δεν επαρκεί και ζητούν να εξυπηρετούνται εξίσου το χειμώνα που τα δρομολόγια δεν είναι συχνά. (Πηγή: Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Αθήνα 2002).

Στα παραπάνω ζητήματα έρχεται το κράτος για να ομαλοποιήσει την κατάσταση, έχοντας το ρόλο του ρυθμιστή για την αποφυγή περαιτέρω προβλημάτων, χρησιμοποιώντας μία δέσμη μέτρων όπως τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών και την επιδότηση επί των τιμών των εισιτηρίων για τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών. Όσον αφορά το πρόβλημα των ταυτόχρονων αφίξεων και των κενών ημερών και ωρών δρομολογήσεων, περνούν από την έγκριση της Διεύθυνσης Θαλάσσιων Συγκοινωνιών του Υ.ΝΑ.Ν.Π. για την αποφυγή περαιτέρω προβλημάτων.

1.2. Ανταγωνισμός Πλοίου - Αεροπλάνου

Η ακτοπλοΐα μετά το 1962 άρχισε να δέχεται τον αεροπορικό ανταγωνισμό, με την σταδιακή ανάπτυξη των αεροδρομίων σε όλο το νησιωτικό σύμπλεγμα. Την 10ετία του 1970 με τη δρομολόγηση νέων σύγχρονων πλοίων, όπως των ιπτάμενων δελφινιών, αρχικά στον Αργοσαρωνικό και αργότερα στις Κυκλάδες και Σποράδες με πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες, η ακτοπλοΐα μπήκε σε νέα φάση εξέλιξης, με αποτέλεσμα να βελτιώνει σταδιακά την ποιότητα των υπηρεσιών της. Με το πέρασμα των δεκαετιών βελτιώθηκε η ποιότητα παροχής των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με τη συμβολή της ανεπτυγμένης ταχύτητας πλοίων που αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση από 2 μέχρι 8 ώρες της μέσης διάνυσης ανά κατάπλου πλοίου στον προορισμό του. Για παράδειγμα, στον Νομό Δωδεκανήσου βελτιωμένη μέση ταχύτητα των πλοίων ανά ταξίδι κατά 9,5 κόμβους αντιστοιχεί σε μείωση του χρόνου ταξιδιού κατά πολλαπλάσιο ποσοστό. (Πηγή: Σπαθή, Σοφία Κ., Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), Αθήνα 2005).

Στην ακτοπλοϊκή κίνηση επιβατών, μέσα από τους πίνακες των επόμενων κεφαλαίων παρατηρείται σημαντική ζήτηση της χρήσης, διατηρώντας την υπεροχή του πλοίου έναντι του αεροπλάνου στις μετακινήσεις επιβατών. Η αυξητική πορεία της ζήτησης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αποδίδεται, πλην των ταχύτερων πλοίων, γενικότερα στην ανώτερη ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών

λόγω ασφαλέστερων και μεγαλύτερης χωρητικότητας επιβάτες-οχήματα πλοίων. Αυτό είναι επακόλουθο του επερχόμενου ανταγωνισμού και των αυστηρότερων κανονισμών ασφαλείας που επιβάλλουν οι Διεθνείς Οργανισμοί. Σημαντικό προνόμιο του πλοίου έναντι του αεροπλάνου είναι ότι οι λιμενικές υποδομές προηγήθηκαν χρονικά των αεροπορικών, με αποτέλεσμα το ακτοπλοϊκό δίκτυο να είναι πληρέστερο καθώς δεν υπάρχουν οι ίδιες ανταποκρίσεις και αεροδρόμια σε όλα τα κατοικημένα νησιά της χώρας.

Η αυξημένη κυκλοφορία των οχημάτων και κυρίως των επιβατηγών Ι.Χ.Ε. οδήγησε, επίσης στην αύξηση χρήσης του πλοίου έναντι του αεροπλάνου. Τέλος, απευθείας πτήσεις από το εξωτερικό προς τα ελληνικά νησιά αυξάνουν τη ζήτηση του πλοίου, καθώς οι επισκέπτες προτιμούν να επισκεφτούν τα γύρω νησιά και η μοναδική οδός είναι το πλοίο.

Η ανάπτυξη νέων υποδομών, η βελτίωση λειτουργίας των λιμένων, η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας, η διαφοροποίηση των κομίστρων και η βελτίωση της δρομολόγησης είναι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των δύο μέσων. Για παράδειγμα το μερίδιο της ακτοπλοΐας είναι πιθανό να αυξηθεί λόγω αύξησης των αεροπορικών κομίστρων αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης που θα προσφέρεται με ανανεωμένο στόλο. Ο ανταγωνισμός στο μέλλον εκτιμάται ότι θα εστιάσει περισσότερο στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών (συχνότητα, χρόνος ταξιδιού και άνεση), με κρίσιμο σημείο την ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών σε μη εμπορικούς προορισμούς.

Πίνακας 1 Πηγή: Υ.ΝΑ.Ν.Π. (από βιβλίο Μεταφορές, Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά)

Περιοχές ανταγωνισμού ακτοπλοϊκού και αεροπορικού δικτύου				
Αθήνα-Αλεξανδρούπολη	Αθήνα-Κάρπαθος	Αθήνα-Μήλος	Αθήνα-Σάμος	Αθήνα-Χίος
Αθήνα-Αστυπάλαια	Αθήνα-Κέρκυρα	Αθήνα-Μύκονος	Αθήνα-Σαντορίνη	Θεσσαλονίκη- Ηράκλειο
Αθήνα-Ζάκυνθος	Αθήνα-Κεφαλλονιά	Αθήνα-Μυτιλήνη	Αθήνα-Σητεία	Θεσσαλονίκη- Κέρκυρα
Αθήνα-Ηράκλειο	Αθήνα-Κύθηρα	Αθήνα-Νάξος	Αθήνα-Σκιάθος	Θεσσαλονίκη- Μύκονος
Αθήνα-Θεσσαλονίκη	Αθήνα-Κως	Αθήνα-Πάρος	Αθήνα-Σκύρος	Θεσσαλονίκη- Μυτιλήνη
Αθήνα-Ικαρία	Αθήνα-Λέρος	Αθήνα-Λευκάδα	Αθήνα-Σύρος	Θεσσαλονίκη-Λήμνος
Αθήνα-Καβάλα	Αθήνα-Λήμνος	Αθήνα-Ρόδος	Αθήνα-Χανιά	Θεσσαλονίκη-Ρόδος
Θεσσαλονίκη-Κεφαλλονιά	Θεσσαλονίκη-Χίος	Θεσσαλονίκη-Πρέβεζα	Ρόδος-Μύκονος	Ρόδος-Ηράκλειο
Θεσσαλονίκη-Ζάκυνθος	Θεσσαλονίκη-Χανιά	Ρόδος-Σαντορίνη	Ρόδος-Κάσος	Ρόδος-Κάρπαθος

Ρόδος-Καστελόριζο	Κάρπαθος-Κάσος	Σαντορίνη-Ηράκλειο	Σαντορίνη-Μύκονος	Λήμνος-Μυτιλήνη
Χίος-Μυτιλήνη				

1.3 Περιορισμοί στη δράση των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Η ελληνική ακτοπλοΐα έχει περάσει από ποικίλα στάδια και από διάφορους βαθμούς παρεμβάσεων από το κράτος στη μεταπολεμική περίοδο. Η ζήτηση πολλές φορές παρουσιάζει αστάθεια και επηρεάζεται από μεταβαλλόμενους παράγοντες, καθώς και από εξωτερικά αίτια (κόστος διακοπών, αύξηση τιμών του πετρελαίου, καιρικές συνθήκες, Cabotageκ.λ.π.). Τα τελευταία χρόνια ήρθαν να προστεθούν νέα εμπόδια όπως η οικονομική ύφεση, η αύξηση της τιμής του πετρελαίου, τα απρόβλεπτα γεγονότα του Covid-19 και ο πόλεμος στην Ουκρανία. Πέραν των αναφερομένων, οι εταιρείες καλούνται να ξεπεράσουν τα εμπόδια επιλύοντας το θαλάσσιο συγκοινωνιακό πρόβλημα, που θα επιφέρει οικονομικά κέρδη στη χώρα μέσω της βιομηχανίας του τουρισμού.

Εκτός των ανωτέρω δυσχερειών που αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, υπάρχουν και οι εξής περιορισμοί:

- Ο τρόπος απόκτησης των πλοίων θεωρείται ένα μεγάλο πρόβλημα λόγω της δυσκολίας εύρεσης κεφαλαίων.
- Η υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων και συγκεκριμένα τις χειμερινές περιόδους, που η επιβατική κίνηση είναι χαμηλή, ωστόσο τα πάγια έξοδα όπως η μισθοδοσία προσωπικού συνεχίζουν να τρέχουν.
- Η αύξηση της τιμής των καυσίμων αναγκάζει τα πλοία να μειώσουν την ταχύτητα πλεύσης για την ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης, οδηγώντας στη μη επιθυμητή παροχή υπηρεσιών.
- Η υποχρέωση του ναυτολογίου λόγω των κρατικών παρεμβάσεων που μπορεί να δημιουργήσουν ατέλειες στους ναύλους.

(Πηγή: Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2002)

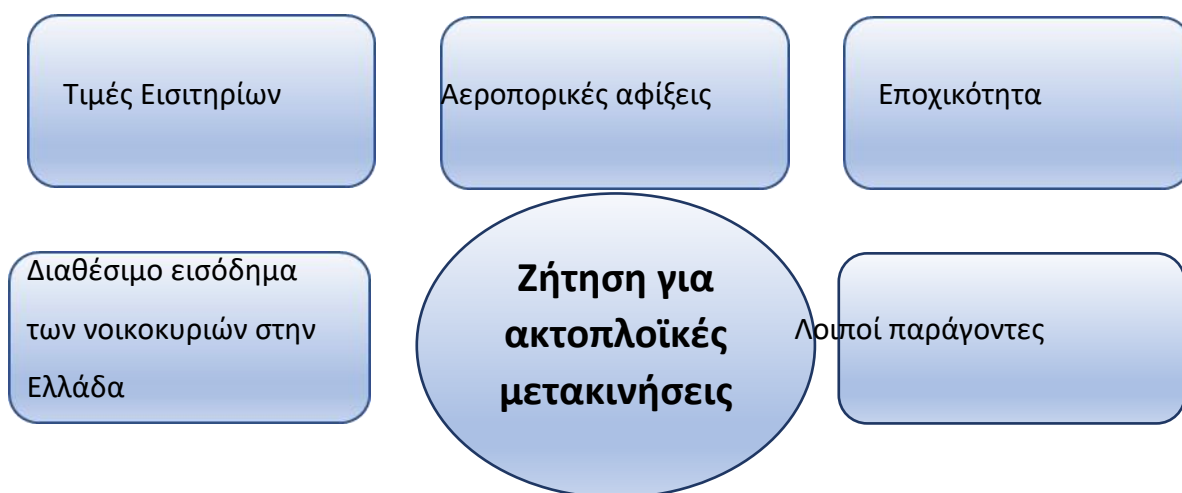
1.4 Ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών

Σύμφωνα με τους πίνακες που παρατίθενται στα επόμενα κεφάλαια συμπεραίνεται η ανοδική πορεία στη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών την τετραετία

2016-2019, με αποτέλεσμα το 2019 να παρατηρείται η μεγαλύτερη ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση που έχει καταγραφεί. Ακολούθησε η πανδημία COVID-19 που είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της κίνησης επιβατών και οχημάτων για το έτος 2020, για να επανέλθει η σταδιακή βελτίωση το έτος 2021. Το έτος 2022 αποτέλεσε μία χρονιά μεγαλύτερων προκλήσεων λόγω ανατιμήσεων του πληθωρισμού και την αύξηση της τιμής των καυσίμων.

Πιθανοί παράγοντες ζήτησης για τις ακτοπλοϊκές μετακινήσεις.

Διάγραμμα 1, Πηγή: Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών-Foundationforeconomic&IndustrialResearch, Αθήνα 2017.



Ο μεγαλύτερος ανταγωνισμός στην ακτοπλοΐα και τα χαμηλότερα επίπεδα συγκέντρωσης ναυτιλιακών εταιρειών σε ένα μεγάλο αριθμό ανεξάρτητων επιβατών που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές θα επηρέαζε σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση των υπηρεσιών. Συγκεκριμένα θα βελτιωνόταν σε μεγαλύτερο βαθμό το επίπεδο παροχής υπηρεσιών, όπως ο τρόπος συμπεριφοράς προσωπικού στους επιβάτες και η προσφερόμενη πολυτέλεια και άνεση.

1.5 Κυριότερες Δαπάνες Ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Οι επιβαρύνσεις αποτελούν ένα πονοκέφαλο για τις ναυτιλιακές εταιρείες που καλούνται να καλύψουν τα λειτουργικά τους έξοδα, με σημαντικότερα τα κάτωθι:

- α) Δαπάνες που συνδέονται με τη λειτουργία του πλοίου
- β) Κόστος καυσίμων
- γ) Μισθολογικές δαπάνες, ασφαλιστικές εισφορές
- δ) Επισκευές κ.ά.
- ε) Επιβαρύνσεις που σχετίζονται με το ρυθμιστικό πλαίσιο της ακτοπλοϊκής αγοράς
- στ) Συντελεστής ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια
- ζ) Λιμενικά τέλη

Από τα ανωτέρω και σύμφωνα με τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών προκύπτει ότι οι μεγαλύτερες δαπάνες αφορούν τα έξοδα καυσίμων και λιπαντικών και το κόστος μισθοδοσίας του προσωπικού.

(Πηγή: Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα 2017).

Στις επόμενες υπό-ενότητες του κεφαλαίου θα αναλύσουμε τις δαπάνες του Φ.Π.Α., των καυσίμων και των Λιμενικών Τελών.

1.5.1.ΟΦόρος Προστιθέμενης Αξίας – Φ.Π.Α.

Η Ελλάδα κατείχε το δεύτερο υψηλότερο ποσοστό Φ.Π.Α. επί των τιμών των εισιτηρίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που κυμαινόταν στο 24% και βρισκόταν μόνο πίσω από την Κροατία, αποτελώντας έναν ανασταλτικό παράγοντα για την περαιτέρω βελτίωση της επιβατικής κίνησης στα ελληνικά λιμάνια. Ωστόσο τον Απρίλιο 2020, με νομοθετικό διάταγμα μειώθηκε ο συντελεστής Φ.Π.Α. στο 13%, μέτρο που πάρθηκε για την αντιμετώπιση των συνεχιζόμενων συνεπειών της πανδημίας του κορονοϊού COVID-19 και την επάνοδο στην κοινωνική και οικονομική κανονικότητα, παίρνοντας παράταση μέχρι το τέλος του 2022. Επιπρόσθετα, πρέπει να σημειωθεί ότι σε χώρες με υψηλή ακτοπλοϊκή κίνηση όπως η Σουηδία και η Ιταλία, ο Φ.Π.Α. επί των τιμών των εισιτηρίων κυμαίνεται στο 6% και 10% αντίστοιχα.

Πηγή: Ν.4690/2020 (Α'104).

1.5.2. Τα Καύσιμα

Ο όρος «καύσιμο πλοίων» αφορά κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου που προορίζεται για πλοία ή χρησιμοποιείται από αυτά, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων που ορίζονται στο πρότυπο ISO 8217. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει κάθε υγρό καύσιμο παράγωγο του πετρελαίου που χρησιμοποιείται σε πλοίαεσωτερικής ναυσιπλοΐας ή σκάφη αναψυχής.

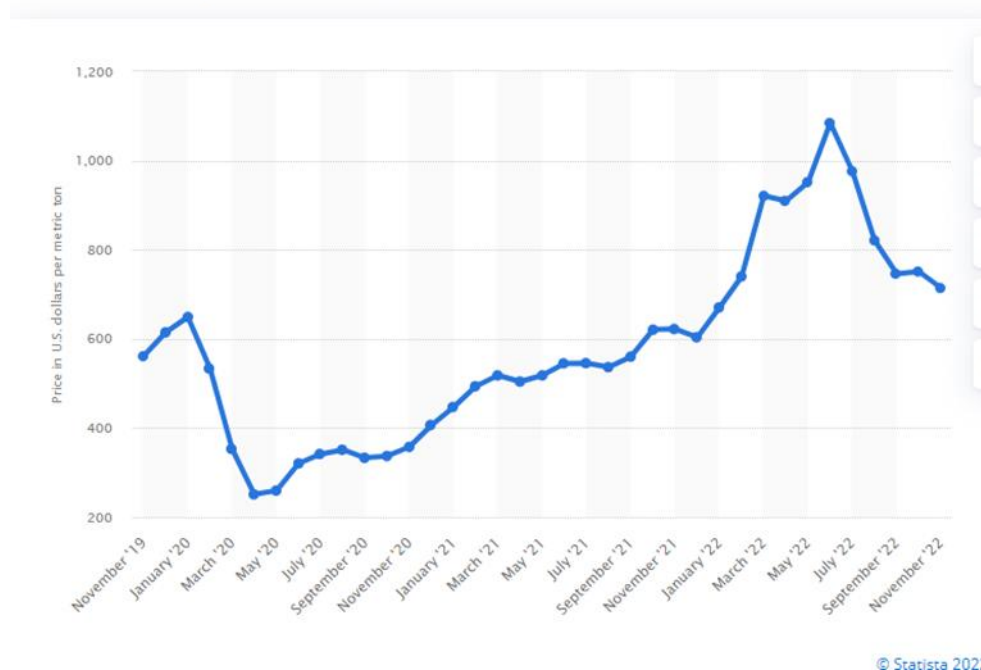
Η άνοδος των καυσίμων τα τελευταία χρόνια σε συνδυασμό με τη γεωπολιτική κρίση αλλά και την αβεβαιότητα γύρω από το ρυθμιστικό πλαίσιο για την απαλλαγή των ναυτιλιακών καυσίμων από τον άνθρακαέφεραν την εκτόξευση των τιμών τους. Ο πόλεμος στην Ουκρανία έχει πλήξει τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς οι τιμές που ήταν ήδη ανεβασμένες στα τέλη του 2021 και κυμαίνονταν στα 750 με 850 δολάρια ανά τόνο, λόγω των κυρώσεων στη Ρωσία, έχουν εκτοξευθεί πάνω από τα 1.000 δολάρια ανά τόνο. Να σημειωθεί ότι η τιμή του πετρελαίου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο στις αρχές του 2021 κυμαινόταν στα 450 δολάρια ανά τόνο. Όπως γίνεται αντιληπτό, οι τιμές του πετρελαίου δημιουργούν πρόσθετο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς το πετρέλαιο και τα λιπαντικά αντιπροσωπεύουν περίπου το 65% των συνολικών λειτουργικών δαπανών κάθε πλοίου. Ως εκ τούτου, το συνολικό κόστος ανά ταξίδι είναι ανεβασμένο. Πέρα από αυτό, υπάρχουν δυσανάλογες συνέπειες στα πιστωτικά όρια για τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες έχουν επηρεαστεί αρνητικά, καθώς πρέπει να δεσμευθεί μεγαλύτερο ποσό από αυτό που συνήθιζαν, για να λάβουν τον ίδιο όγκο καυσίμων που λάμβαναν προ κρίσης.

Πέραν της γεωπολιτικής κρίσης στην Ουκρανία, στην ανοδική τάση των καυσίμων έρχεται να προστεθεί ο Κανονισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για τη χρήση από τα πλοία καυσίμων μειωμένης περιεκτικότητας σε θείο (0,5%), έχοντας ισχυρό αντίκτυπο στις τιμές των καυσίμων υψηλής περιεκτικότητας σε θείο (HSFO) και χαμηλής περιεκτικότητας (MGO-LS). Ο εν λόγω κανονισμός τέθηκε σε ισχύ καθώς οι εκπομπές ρύπων από τη ναυτιλία που οφείλονται στη χρήση

καυσίμων με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο, συντελούν στην ατμοσφαιρική ρύπανση με τη μορφή διοξειδίου του θείου και αιωρούμενων σωματιδίων.

Διάγραμμα 2: VLSFO fueloilPrice, Πηγή: Statista.com, (καύσιμο VLSFO με χαμηλή περιεκτικότητα θείου)

(in U.S. dollars per metric ton)



Πέραν της γεωπολιτικής κρίσης στην Ουκρανία, στην ανοδική τάση των καυσίμων έρχεται να προστεθεί ο κανονισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για τη χρήση από τα πλοία καυσίμων μειωμένης περιεκτικότητας σε θείο (0,5%), έχοντας ισχυρό αντίκτυπο στις τιμές των καυσίμων υψηλής περιεκτικότητας σε θείο (HSFO) και χαμηλής περιεκτικότητας (MGO-LS). Ο εν λόγω κανονισμός τέθηκε σε ισχύ καθώς οι εκπομπές ρύπων από τη ναυτιλία που οφείλονται στη χρήση καυσίμων με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο, συντελούν στην ατμοσφαιρική ρύπανση με τη μορφή διοξειδίου του θείου και αιωρούμενων σωματιδίων.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό IMO, το ατμοσφαιρικό διοξείδιο του θείου βλάπτει ευαίσθητα οικοσυστήματα, μειώνει τη βιοποικιλότητα και υποβαθμίζει το περιβάλλον, ενώ επίσης δημιουργούνται αρνητικές επιπτώσεις στη γεωργική παραγωγή και στην ανάπτυξη των δασών. Η όξινη βροχή στις πόλεις μπορεί να προκαλέσει σημαντικές βλάβες στα κτίρια και στην αρχιτεκτονική κληρονομιά. Η

ρύπανση από το διοξείδιο του θείου μπορεί να έχει σοβαρή επίδραση στην ανθρώπινη υγεία, ιδίως στα τμήματα του πληθυσμού που υποφέρουν από αναπνευστικές παθήσεις.

(Πηγή: Κανονισμός 2009/16/ΕΚ, Οδηγία (ΕΕ) 2016/802)

FuelEU Maritime

Το συμβούλιο της Ε.Κ. συνεδρίασε στο Λουξεμβούργο την 14-07-2021 και κατέληξε στην υιοθέτηση μιας γενικής προσέγγισης με Κανονισμό για χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (FuelEU Maritime) και συγκεκριμένα τέθηκε: α) όριο στην ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου κατά τον κατάπλου, την παραμονή εντός λιμένων ή τον απόπλου από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και β) η υποχρέωση χρήσης ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών σε λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Στόχος του Κανονισμού είναι η συνεπής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και υποκατάστατων πηγών ενέργειας σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής διεξαγωγής της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά. Εξαιρέση για την ακτοπλοΐα μέχρι και τις 31-12-2029 πήρε η χώρα μας για την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού «FuelEU Maritime» για τα ακτοπλοϊκά πλοία, όταν δρομολογούνται σε λιμένες νησιών με λιγότερους από 200.000 κατοίκους. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα ελληνικά νησιά εκτός της Κρήτης εξαιρούνται από την εφαρμογή του Κανονισμού για τη χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων.

Σύμφωνα με όλα τα προαναφερόμενα, γίνεται αντιληπτό ότι το κόστος καυσίμου είναι ιδιαίτερα επαχθές για τη βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών ναυτιλιακών εταιρειών και εν προκειμένω πρέπει να καταφύγουν σε νέους τρόπους πρόωσης για τα πλοία. Πλήθος εταιρειών και ινστιτούτων του ιδιωτικού τομέα και ακαδημαϊκού χώρου μελετούν και κάνουν έρευνες για νέο αποδοτικό τρόπο πρόωσης των πλοίων. Σύμφωνα με τις έρευνες που γίνονται, δοκιμάζεται τόσο η ηλεκτρική ενέργεια, όσο και δυνατότητα μετατροπής της αιολικής ενέργειας, αλλά

γίνονται και δοκιμές για την αξιοποίηση του υδρογόνου.(Πηγή: Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα – 2022 XRTC BusinessConsultants).

1.5.3.Τα Λιμενικά Τέλη

Κάθε όχημα που επιβιβάζεται ή αποβιβάζεται σε πλοίο γραμμών εσωτερικού - εξωτερικού, με ελληνική ή ξένη σημαία, κινούμενο επί τροχών, είτε αυτοδυνάμως είτε ρυμουλκούμενο, επιβάλλεται ειδικό τέλος χρήσεως λιμένα υπέρ των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων. Το τέλος είναι ανταποδοτικό για την κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών.

Το τέλος χρήσεως λιμένα συνίσταται σε συνολικό ποσοστό 5% στην τιμή του εισιτηρίου και αναγράφεται στα εισιτήρια αναλυτικά ως 2,5% υπέρ του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα επιβίβασης και 2,5% υπέρ του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα αποβίβασης. Σε περίπτωση που ο λιμένας επιβίβασης ή αποβίβασης βρίσκεται στο εξωτερικό, το συνολικό ποσοστό του τέλους εισπράττεται υπέρ του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα του εσωτερικού.

Πηγή: Ν.3622/2007 (Α'281).

Κεφάλαιο 2^ο–Λιμάνια και ναυτιλιακές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

2.1 Δημιουργία και ανάπτυξη λιμανιών ακτοπλοΐας.

Για την καταλληλότητα της θέσης του λιμανιού λαμβάνονται υπόψη διάφοροι παράγοντες όπως οι περιβαλλοντικές συνθήκες, η ασφάλεια από της καιρικές συνθήκες, η ύπαρξη συγκοινωνιών της την ενδοχώρα και η γεωγραφική θέση, που εξυπηρετεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τιςδρομολογιακές γραμμές. Επιπροσθέτως, για την περαιτέρω ανάπτυξη των λιμανιών σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η αύξηση του πληθυσμού της περιοχής, η τουριστική κίνηση, η αύξηση ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και η οικονομική κατάσταση της χώρας.

Τα λιμάνια εν γένει αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη και την ενίσχυση του μεταφορικού έργου των νησιωτικών περιοχών. Η βελτίωση και η ανάπτυξη των λιμανιών κρίνεται επιτακτική για τη βελτίωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών σε ένα πολύπλοκο και σύνθετο νησιωτικό σύμπλεγμα.

Τα Λιμενικά Ταμεία και οι Οργανισμοί Λιμένος, που από το 2001 έχουν την μορφή Ανώνυμης Εταιρείας, λειτουργούν ως φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης κτιρίων, γηπέδων, λιμενικών έργων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της Ζώνης Λιμένα. Η παραχώρηση γίνεται από το ελληνικό Δημόσιο στις Ανώνυμες Εταιρείες που λειτουργούν ως εξουσιοδοτημένοι φορείς του Ελληνικού Δημοσίου για τη διοίκηση των λιμένων. Πηγή: Ν.2932/2001(Α'145).

2.2 Αδυναμίες υποδομών ακτοπλοΐας.

Τα λιμάνια αποτελούν τις υποδομές του ακτοπλοϊκού συστήματος και πολλές φορές αντιμετωπίζονται προβλήματα όπως:

α) ο περιορισμένος αριθμός πλοίων που μπορεί κάθε λιμάνι να εξυπηρετήσει τους μήνες τουριστικής αιχμής, με αποτέλεσμα τη δημιουργία καθυστερήσεων.

β) ο περιορισμένος χώρος για ελιγμούς των πλοίων που δυσκολεύει τους χειρισμούς των πλοιάρχων, ιδιαίτερα σε άσχημες καιρικές συνθήκες, με λιμάνια που δεν προστατεύονται από ανέμους.

γ) Οι ελλειπείς χώροι υποδοχής επιβατών και τροχοφόρων.

δ) Ηελλιπής παροχή πληροφοριών στους επιβάτες σχετικά με τα δρομολόγια, λόγω έλλειψης τηλεματικών εφαρμογών και ηχητικών ενημερώσεων.

(Πηγή: Μεταφορές αρτηρίες ζωής για τα νησιά, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2007).

2.3 Ακτοπλοϊκά λιμάνια με αυξημένη επιβατική κίνηση στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Στις ενότητες 2.3 και 2.4 θα αναλυθούν τα λιμάνια με μεγάλη επιβατική κίνηση και παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον ως προς το σκέλος της ερευνητικής εργασίας.

Λιμάνι Πειραιά

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι σε επιβατική κίνηση στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας-Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου οκτώ εκατομμύρια επιβάτες ετησίως). Αποτελεί τον βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και την θαλάσσια πύλη της Ευρώπης. Το Λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στο σταυροδρόμι των τριών ηπείρων και είναι το φυσικό λιμάνι της Αθήνας.



Εικόνα 1: Πανοραμική Άποψη Λιμένα Πειραιά, Πηγή: Πρώτο Θέμα.

Πίνακας 2, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Πίνακας Διακίνησης Λιμένα Πειραιώς						
Έτη	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	13.954	13.344	13.230	14.510	9.888	11.052
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	625	576	524	622	76	379
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	15.178.279	15.555.123	15.679.520	16.551.054	10.372.523	11.896.187
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	1.094.135	1.055.559	961.632	1.098.091	16.640	303.665
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ						
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ.	462.166	511.191	538.294	597.235	397.854	514.754
ΦΟΡΤΗΓΑ	205.378	212.772	220.653	219.926	194.328	222.011
ΔΙΚΥΚΛΑ	113.043	116.745	118.114	124.591	85.072	98.701

Λιμάνι Πάτρας

Το λιμάνι της Πάτρας έχει συνδεθεί με την ιστορική ανάπτυξη της πόλης και της ευρύτερης περιφέρειας επηρεάζοντας την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής. Αποτελεί τη θαλάσσια αρτηρία της Δυτικής Ελλάδας προς τα νησιά του Ιονίου και πύλη προς την Ευρώπη μέσω της Ιταλίας.

Πίνακας 3, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Πίνακας Διακίνησης Λιμένα Πατρών						
Έτη	2016	2017	2018	2019	2020	2021

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	1.427	1.439	1.442	2.189	1.599	1.489
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	198	55	290	320	247	217
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	2	2	2	2	0	8
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	458.329	500.099	486.163	484.501	216.059	300.616
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	22.176	3.258	26.834	27.742	22.725	28.749
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	743	952	1.647	1.219	0	337
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ						
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	100.831	112.688	113.356	100.487	46.177	80.603
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	22.176	3.258	26.834	27.742	22.725	28.749
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	118.827	117.038	116.902	118.532	108.186	111.150
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	480	344	2.615	2.307	2.565	1.586

Λιμάνι Ραφήνας

Το λιμάνι της Ραφήνας είναι κατεχοχόν λιμένας ακτοπλοΐας και διαθέτει υποδομές για την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων συνολικού μήκους έως και τριακοσίων μέτρων. Στο λιμάνι της Ραφήνας ταξιδεύουν επιβάτες προς τα νησιά των Κυκλάδων και συγκεκριμένα Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο, Αμοργό, Ίο, Σαντορίνη και Κουφονήσια, έχοντας την αποκλειστική σύνδεση με το Μαρμάρι Εύβοιας. Σημαντικό πλεονέκτημα αποτελεί ότι απέχει μόλις 10χλμ από το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Πίνακας 4, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας Διακίνησης Λιμένα Ραφήνας						
Έτη	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	5.347	5.833	5.561	5.654	3.474	4.136
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.689.815	1.897.794	1.985.339	2.012.470	885.422	1.263.309
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ						

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ.	272.968	320.406	337.549	359.752	216.489	290.676
ΦΟΡΤΗΓΑ	32.086	33.296	34.951	36.393	27.979	33.673
ΔΙΚΥΚΛΑ	38.770	41.626	40.757	39.921	26.135	29.293
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	2.045	2.253	2.469	2.306	663	1.558

2.4Ακτοπλοϊκά λιμάνια με αυξημένη επιβατική κίνηση στην νησιωτική Ελλάδα

Λιμάνι Ηρακλείου

Το λιμάνι του Ηρακλείου θεωρείται σημαντικό κέντρο διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων στη Μεσόγειο Θάλασσα. Επιβατικά, τουριστικά και εμπορικά σκάφη διακινούνται καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου με συχνά δρομολόγια. Την εμφάνισή τους κάνουν κρουαζιερόπλοια που εκτελούν πλόες κατά τη μεγαλύτερη διάρκεια του έτους.

Πίνακας 5, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Πίνακας Διακίνησης Λιμένα Ηρακλείου						
Έτη	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	2.372	2.260	2.806	2.927	1.973	2.068
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	165	131	187	204	24	118
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.398.077	1.542.244	1.582.474	1.713.727	717.731	864.052
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	238.780	181.693	297.929	307.043	19.998	119.930
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ						
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ.	160.639	183.061	181.776	189.536	123.629	179.571
ΔΙΚΥΚΛΑ	21.966	21.696	21.065	21.423	14.164	
ΦΟΡΤΗΓΑ	120.509	123.059	124.744	159.022	117.488	131.495
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	3.214	3.549	3.106	3.638	1.023	

Λιμάνι Κέρκυρας

Το λιμάνι της Κέρκυρας παρέχει υπηρεσίες περισσότερο στους τομείς της ακτοπλοΐας και της τουριστικής κίνησης και λιγότερο στον τομέα της διακίνησης

εμπορευμάτων. Ο λιμένας εξυπηρετείδρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων προς την Ιταλία, την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω της Ηγουμενίτσας και τα παρακείμενα μικρότερα νησιά (Παξούς, Διαπόντια Νησιά).



Εικόνα 2: Λιμάνι Κέρκυρας, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας 6, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Πίνακας Διακίνησης Λιμένα Κέρκυρας						
Έτη	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	15.790	18.041	19.467	17.180	5.705	8.742
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	481	410	413	420	13	200
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.579.065	1.840.975	1.908.368	1.864.464	725.333	1.354.764
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	748.916	679.681	735.832	767.673	10.448	234.699
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ						
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ.- ΦΟΡΤ.- ΛΕΩΦΟΡ.	398.501	432.408	429.449	403.823	242.478	353.305
ΔΙΚΥΚΛΑ	10.935	12.540	11.447	11.428	5.427	7.922

Λιμάνι Μυκόνου

Το νέο λιμάνι βρίσκεται 3,5 χλμ. βόρεια του νησιού, στην περιοχή Τούρλος. Το νησί διαθέτει σημαντική τουριστική κίνηση σχεδόν όλο το χρόνο και παρά το μικρό μέγεθος του νησιού έχει αναδειχθεί σε έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς

όλου του κόσμου.Υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια και συνδέεται με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω του Πειραιά και της Ραφήνας.

Πίνακας 7, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας Διακίνησης Λιμένα Μυκόνου				
Έτη	2018	2019	2020	2021
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ				
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	2.177	3.537	1.870	2.995
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	484	550	17	252
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ				
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	1.966.905	2.077.515	510.055	1.077.180
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	702.256	787.490	914	201.821
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ				
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ.- ΦΟΡΤΗΓΑ-ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	168.991	187.585	154.485	173.225

Λιμάνι Θήρας

Το κεντρικό λιμάνι της Σαντορίνης είναι ονομάζεται Αθηνιός και βρίσκεται στους πρόποδες της καλντέρας απέχοντας 8 χιλιόμετρα από τα Φηρά και 7 χιλιόμετρα από το Αεροδρόμιο. Συνδέεται με το λιμάνι του Πειραιά καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, με τα γύρω νησιά των Κυκλάδων και την Κρήτη. Τα δρομολόγια πολλαπλασιάζονται τους καλοκαιρινούς μήνες, με ανταπόκριση μέσω του αεροδρομίου, όπου πολλοί επισκέπτες έρχονται στη χώρα μας αεροπορικώς και συνεχίζουν τις διακοπές τους διά θαλάσσης.

Πίνακας 8, Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

Πίνακας Διακίνησης Λιμένα Θήρας						
Έτη	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	3.031	2.959	3.483	3.777	2.947	2.522
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	572	406	474	592	3	191
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ						

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ)	733.273	780.423	924.702	956.533	250.358	508.319
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ)	663.425	828.585	939.113	904.940	234.760	472.516
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	783.893	620.570	749.286	980.771	131	104.074
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ						
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ. (ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ)	26.246	27.234	31.896	22.904	22.299	30.072
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ Ι.Χ. (ΦΟΡΤΗΓΑ (ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ)	23.203	25.486	29.996	24.990	22.198	30.378
ΦΟΡΤΗΓΑ (ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ)	12.500	10.188	11.638	10.950	9.952	11.318
ΦΟΡΤΗΓΑ (ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ)	9.449	11.215	11.617	9.199	9.185	9.549
ΔΙΚΥΚΛΑ(ΕΚΦ/ΝΤΑ)	7.699	7.666	7.569	11.076	5.117	5.606
ΔΙΚΥΚΛΑ(ΦΟΡ/ΝΤΑ)	8.219	8.197	8.556	8.686	5.080	5.443

Τα λιμάνια αποτελούν πυλώνες της ναυτιλίας και το καθένα για τους δικούς του λόγους. Αναλυτικότερα, το λιμάνι του Πειραιά μαζί με το λιμάνι της Ραφήνας και του Λαυρίου αποτελούν τους αφετήριους και τερματικούς λιμένες της ακτοπλοΐας. Η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα αποτελούν την επικοινωνία με την Ευρώπη μέσω Ιταλίας, αλλά και το Ιόνιο. Το Ηράκλειο και τα Χανιά είναι τα λιμάνια επικοινωνίας των μονίμων κατοίκων της Κρήτης και των τουριστών με την υπόλοιπη Ελλάδα. Σημαντικοί τουριστικοί λιμένες εκτός της Κέρκυρας, Μυκόνου και Σαντορίνης αποτελούν τα λιμάνια της Αίγινας, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Ρόδου, Ζακύνθου. Δραστικό ρόλο στη βόρεια Ελλάδα διαδραματίζουν οι λιμένες Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης.

2.5 Ακτοπλοϊκές εταιρείες

Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται μία σύντομη παρουσίαση των μεγαλύτερων ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών.

AtticaGroup

Η εταιρεία κατέχει ηγετική θέση στην παροχή υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών για επιβάτες και φορτηγά στη Ανατολική Μεσόγειο, προσεγγίζοντας 71 λιμάνια σε Ελλάδα και εξωτερικό και συγκεκριμένα στην Αδριατική, την Κρήτη, τις Κυκλάδες, το Βόρειο και Νότιο Αιγαίο. θυγατρικές εταιρείες στην ακτοπλοΐα είναι οι SuperfastFerries, BlueStarFerries και Hellenic Seaways, οι οποίες συνολικά διαθέτουν 32 υπερσύγχρονα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία και ταχύπλοα.

Ειδικότερα, η SuperfastFerries δραστηριοποιείται στην Αδριατική και παλαιότερα στις Σκανδιναβικές χώρες, η BlueStarFerries δραστηριοποιείται στο Αιγαίο και η Hellenic Seaways ήταν η τελευταία προσθήκη του ομίλου, όπου διέθετε στο παρελθόν περισσότερα ταχύπλοα από συμβατικά πλοία.

A.N.E.K. Lines

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.», με αρχικούς μετόχους απλούς κατοίκους της Κρήτης και η δραστηριοποίηση της ANEK στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1970 με τη δρομολόγηση του πρώτου πλοίου «ΚΥΔΩΝ», στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά. Από το Δεκέμβριο του 1998 εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Ο σημερινός στόλος της, περιλαμβάνει οκτώ ιδιόκτητα πλοία, ελληνικού νηολογίου και δραστηριοποιείται στις γραμμές της Αδριατικής (Ανκόνα, Βενετία), της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο) σε κοινοπραξία με την AtticaGroup, των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων.

MINOAN Lines

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1972 στο Ηράκλειο Κρήτης, δραστηριοποιείται στις γραμμές της Κρήτης (Χανιά, Ηράκλειο) και τους θερινούς μήνες στις Κυκλάδες. Διαθέτει τέσσερα υπερσύγχρονα πλοία (τρία μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ και ένα ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ) και τα δρομολόγια που εκτελούσε στη γραμμές της Αδριατικής εκτελούνται πλέον από τον όμιλο Grimaldi που διαθέτει το πλειοψηφικό πακέτο της εταιρείας.

SEA JETS

Η εταιρεία δραστηριοποιείται 30 χρόνια στη ναυτιλία και μεγάλη άνοδο έχει καταγράψει τα τελευταία χρόνια. Δραστηριοποιείται σε όλα τα νησιά των Κυκλάδων ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, την Κρήτη και το Βόρειο Αιγαίο. Το καλοκαίρι του 2022 δρομολόγησε 18 πλοία, που στη πλειοψηφία τους είναι ταχύπλοα και ιδιοκτήτης της εταιρείας είναι ο Μάριος Ηλιόπουλος.

LEVANTE FERRIES

Είναι μία νεωτεριστική εταιρία στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας, και δραστηριοποιείται στο Ιόνιο Πέλαγος και ειδικότερα στη θαλάσσια ζώνη Πάτρας - Κυλλήνης - Ζακύνθου - Κεφαλονιάς - Ιθάκης, ενώ ξεκίνησε στο Αιγαίο, με τη νέα σύνδεση Σμύρνης – Θεσσαλονίκης χωρίς επιτυχία, με αποτέλεσμα να διακοπεί. Διαθέτει 5 σύγχρονα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία συμφερόντων Γεωργίου Θεοδόση.

FAST FERRIES

Η εταιρεία παρέχει από το 2007 ακτοπλοϊκές υπηρεσίες και δραστηριοποιείται σε Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, Πάρο και Νάξο, με λιμένα αφετηρίας τη Ραφήνα. Διαθέτει τρία συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και ένα ταχύπλοο.

Εκτός από τις προαναφερθείσες εταιρείες υπάρχουν και πολλές άλλες μικρότερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα ελληνικά νησιά, αρκετές από τις οποίες δραστηριοποιούνται ως οικογενειακές επιχειρήσεις και μερικές από αυτές είναι: ZANTE Ferries A.N.E. Σύμης, GoldenStarFerries, KerkyraFerries, SAOS Ferries, TRITON Ferries και Aegean FlyingDolphins.

Κεφάλαιο3 - Γενικές πληροφορίες για τις θαλάσσιες μεταφορές.

3.1. Παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών

Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών είναι ελεύθερη από την 1η Νοεμβρίου 2002 και ειδικότερα: α) παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και β) εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιών ή μεταξύ λιμένων νησιών, από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα μέχρι 650 κόρους.

Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου κράτους, μόνο σε περίπτωση που τα πλοία που τηρούν τις προϋποθέσεις της ανωτέρω παραγράφου δεν επαρκούν. Πηγή: 4948/2022 (Α'125).

Η έννοια του θαλάσσιου Καμποτάζ

Το προ ισχύον καθεστώς γνωστό και ως θαλάσσιο καμποτάζ (cabotage) ήταν η απαγόρευση παροχής υπηρεσιών στα χωρικά ύδατα μιας άλλης χώρας από πλοία που έφεραν ξένη σημαία. Με αυτό το τρόπο, τα πλοία που έφεραν μόνο τη σημαία της ίδιας χώρας είχαν το προνόμιο για τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων στην ακτοπλοΐα, δημιουργώντας ολιγοπωλιακές καταστάσεις με υψηλά επίπεδα κρατικού παρεμβατισμού.

3.2 Προϋποθέσεις τακτική δρομολόγησης

Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές εσωτερικού εκτελούνται από πλοία ιδιωτικών εταιρειών και εταιρειών λαϊκής βάσης. Ο στόλος της ακτοπλοΐας αποτελείται από διάφορους τύπους πλοίων με επικρατέστερα τα συμβατικά και ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ. Δρομολογούνται επίσης και άλλοι τύποι όπως υδροπτέρυγα και καταμαράν.

Για την εκτέλεση της τακτικής δρομολόγησης:

α) Το πλοίο πρέπει να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για την εκτέλεση ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένο.

β) Το πλοίο πρέπει να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής, καθώς και στις τυχόν ειδικές απαιτήσεις της συγκεκριμένης γραμμής που θα εξυπηρετεί.

γ) Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να έχει εξασφαλίσει ότι το πλοίο διαθέτει όλα τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις ναυτιλιακά έγγραφα, πιστοποιητικά ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πιστοποιητικό κλάσης από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, όταν παρακολουθείται από αυτόν και τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα υπό ελληνική σημαία πλοία στα θέματα ασφάλειας και υγιεινής ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος.

δ) Ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει καλύψει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, την αστική ευθύνη του από απαιτήσεις που έχουν αιτία ή αφορμή την απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ή απώλεια ή ζημία πράγματος που έλαβε χώρα πάνω σε πλοίο ή

σχετίζεται άμεσα με την εκμετάλλευση πλοίου, σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς ή χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς.

ε) Η ακτοπλοϊκή εταιρεία πρέπει να χρησιμοποιεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων, έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαινόντων. Πηγή: 4948/2022 (Α'125).

3.3 Καθορισμός ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και διάκριση τακτικώνδρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες

Η συνοχή του νησιωτικού χώρου και η εδαφική συνέχεια της χώρας εξασφαλίζεται από το ακτοπλοϊκό δίκτυο, που προκύπτει από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης που γίνεται για περίοδο ενός έτους και αρχίζει την 1η Νοεμβρίου (τακτική δρομολόγηση). Τα δρομολόγια εξασφαλίζονται μέσω της τακτικής δρομολόγησης πλοίων και εκτελούνται σε κύριες και τοπικές γραμμές, διαμορφώνοντας το ενδεικτικό γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών για τη συγκεκριμένη ετήσια δρομολογιακή περίοδο. Ο όρος τακτικό δρομολόγιο είναι μία σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού πλοίου που εξυπηρετεί τη συγκοινωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμανιών, ή σειρά ταξιδιών από και προς το ίδιο λιμάνι χωρίς ενδιάμεσες στάσεις.

Για τη διασφάλιση της συνοχής του νησιωτικού συμπλέγματος, που αποτελεί την εδαφική συνέχεια της χώρας, διαμορφώνεται το ακτοπλοϊκό δίκτυο που προκύπτει βάσει ορισμένων κριτηρίων όπως α) την ποιότητα προσφοράς, β) τη συνεκτικότητα του ακτοπλοϊκού δικτύου, γ) τη ζήτηση μετακινήσεων για επιβάτες και φορτία, δ) τη συχνότητα κάθε σύνδεσης και ε) τις δυνατότητες των λιμενικών υποδομών.

Ειδικότερα το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών ελέγχει:

α) Οι νησιωτικοί λιμένες που αποτελούν πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα με ηπειρωτικά λιμάνια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με ένα τουλάχιστον δρομολόγιο.

β) Τα νησιά που δεν αποτελούν πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα, απευθείας ή με ανταπόκριση, με την πρωτεύουσα του Νομού

που υπάγονται διοικητικά, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους μεδρομολογικές γραμμές.

γ) Τα νησιά που ανήκουν διοικητικά σε μία Περιφέρεια, συνδέονται τουλάχιστον μία ημέρα την εβδομάδα, απευθείας ή με ανταπόκριση, με την έδρα της Περιφέρειας.

Πηγή: Η Αριθμ. 2253.1-1/75649/2021 Υ.Α.(Β'4833).

3.4 Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι

α) Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του Κράτους, η οποία ασκείται από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

β) Το Κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και οργάνωση των λιμένων. Επίσης έργο τους είναι η εξασφάλιση, υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού, της παροχής ασφαλών και αξιόπιστων θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων προστατεύοντας τα συμφέροντα του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας.

γ) Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από την ελληνική νομοθεσία και όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες και τα καθήκοντά τους σχετίζονται με θέματα ασφαλείας, πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας. Πηγή: 4948/2022 (Α'125).

3.5. Δικαιώματα επιβατών

α) Ο κάθε επιβάτης δικαιούται να μεταφέρει χειραποσκευές βάρους μέχρι πενήντα κιλών, χωρίς να καταβάλλει έξτρα ναύλο. Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας δικαιούνται χωρίς καταβολή έξτρα ναύλου να μεταφέρουν εκτός των χειραποσκευών, κάθε εξοπλισμό ή βοήθημα που απαιτείται για την μετακίνησή τους. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία ευθύνεται για τη βλάβη ή απώλεια των αποσκευών, εντός του πλοίου, εφόσον αυτές παραδίδονται για φύλαξη και εκδίδεται σχετική απόδειξη.

β) Σε περίπτωση καθυστέρησης του απόπλου της μιάμισης ώρας από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ή για λόγους που ανάγονται σε υπαιτιότητα της εταιρείας, ο επιβάτης δικαιούται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση και να του καταβληθεί ως αποζημίωση το αντίτιμο του εισιτηρίου επιβάτη και οχήματος.

γ) Αν το πλοίο καθυστερήσει ή ματαιωθεί το ταξίδι, λόγω βλάβης ή ζημίας του πλοίου ή υπαιτιότητας της εταιρείας και έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια της ανταπόκρισης για συνέχιση του θαλάσσιου ταξιδιού, ο επιβάτης που διαθέτει εισιτήριο ανταπόκρισης δικαιούται να μεταβεί στον τελικό προορισμό, με μέριμνα και δαπάνες της ακτοπλοϊκής εταιρείας. Πηγή: Ν. 4948/2022 (Α'125).

3.6 Υποχρεώσεις επιβατών ακτοπλοΐας

Οι επιβάτες υποχρεούνται:

α) Να προσέρχονται μισή ώρα πριν από την προγραμματισμένη ώρα απόπλου στο πλοίο.

β) Να φέρουν το όχημα στον χώρο φόρτωσης μία ώρα πριν από τον απόπλου.

γ) Να επιδεικνύουν το εισιτήριό του κατά την επιβίβαση και τον έλεγχο και να καταλαμβάνουν την αντίστοιχη θέση ή καμπίνα που αναγράφεται σε αυτό.

δ) Να τοποθετούν ογκώδεις αποσκευές ή αντικείμενα στους ειδικούς χώρους και όχι στα καθίσματα ή στις θέσεις επιβατών, ώστε να μην παρεμποδίζεται η διέλευση των επιβατών.

ε) Να συμμορφώνονται με τις οδηγίες του προσωπικού του πλοίου που σχετίζονται με τους κανονισμούς, την ησυχία, ευταξία, καθαριότητα, ασφάλεια και τις οδηγίες του πλοιάρχου.

στ) Να μην παραμένουν στους χώρους οχημάτων.

ζ) Να μη μεταφέρουν εκρηκτικές, εύφλεκτες και γενικά επικίνδυνες ύλες.

Πηγή: Ν. 4948/2022 (Α'125).

3.7 Ναυτολόγιο

Το ναυολόγιο καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής όπου αναπροσαρμόζονται οι ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών και οχημάτων στην ακτοπλοΐα ανά κατηγορία πλοίου. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τις υπουργικές αποφάσεις που δημοσιεύονται στα (Φ.Ε.Κ.), αναπροσαρμόζονται οι ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών ιδιωτικής χρήσης επιβατικών Ι.Χ.Ε. οχημάτων μήκους μέχρι 4,25 μέτρων και ανά μέτρο μήκους φορτηγών Φ/Γ οχημάτων, κατά κατηγορία πλοίου, ηλικία και κατά δρομολογιακή σύνδεση, πέραν των οποίων η τιμολόγηση θεωρείται υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

Ο υπολογισμός των ανώτατων τιμών γίνεται βάσει τύπων και συντελεστών που περιγράφονται αναλυτικά στα Φ.Ε.Κ., αποτελούμενο από μεταβλητές όπως η τιμή ανά μίλι, η απόσταση και ο συντελεστής απόστασης, με τον εξής τύπο: $ΝΑΥΛΟΣ = ΤΙΜΗ/ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ \times ΑΠΟΣΤΑΣΗ \times ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ$, ανάλογα την κατηγορία του πλοίου και την ηλικία του πλοίου (Συμβατικά, ταχύπλοα, ηλικίας άνω ή κάτω των δέκα ετών).

Το ναυολόγιο θεσπίστηκε για την προστασία των μόνιμων κατοίκων των νησιωτικών περιοχών και αποτελεί κρατική παρέμβαση για την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος. Ωστόσο, όσον αφορά τους εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, οι μεγάλες αυξήσεις των εξόδων και το υποχρεωτικό ναυολόγιο, με ταυτόχρονη απουσία ειδικών κινήτρων, όπως η χρηματοδότηση σε χαμηλό επιτόκιο, τους στερούν την αγορά νέων πλοίων. Αυτό οφείλεται σε κανόνες πρακτικής, καθώς υπάρχουν μη ελεγχόμενες δαπάνες που πρέπει να αντισταθμιστούν στο κρατικό ναυολόγιο, δεδομένου ότι πρέπει να ολοκληρωθεί η επιδιωκόμενη απόσβεση της αγοράς του πλοίου για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Πηγή: Η Αριθ. 3323.1/01/05 Κ.Υ.Α. (Β'718).

3.8 Καθορισμός εκπτώσεων σε κατηγορίες προσώπων και οχημάτων σε όλα τα ακτοπλοϊκά πλοία.

Έχουν καθιερωθεί με απόφαση του κ. Υ.ΝΑ.Ν.Π., για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, εκπτώσεις επί των τιμών του εισιτηρίου σε ορισμένες κατηγορίες

ατόμων και οχημάτων. Συγκεκριμένα, δικαιούνται δωρεάν ναύλο οι άποροι και τα παιδιά ηλικίας μέχρι πέντε ετών. Έκπτωση 50% επί του ναύλου δικαιούνται οι ανάπηροι και θύματα πολέμου με τους συνοδούς τους, τα άτομα με αναπηρία με ποσοστό άνω του 80%, οι πολύτεκνοι και οι φοιτητές. Επιπρόσθετα, δωρεάν ναύλο έχουντα αναπηρικά οχήματα. Πηγή: Αριθμ. 3324.1/01/13 Υ.Α. (Β'1728).

3.9 Άγονες γραμμές

Η δρομολογιακή γραμμή που δεν παρουσιάζει εμπορική και επιβατική κίνηση με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον από την πλευρά των πλοιοκτητών - εφοπλιστών για τη δρομολόγηση πλοίου, ονομάζεται άγωνα. Προκειμένου όμως η Ελλάδα να επιλύσει το σύνθετο ακτοπλοϊκό ζήτημα για την εξυπηρέτηση όλων των νησιών, ιδιαίτερα σε περιοχές των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων με ελάχιστο πληθυσμό, το Κράτος επιδοτεί τις εν λόγω γραμμές για τη διατήρηση της ομαλότητας και σταθερότητας σε όλα τα νησιά της Ελληνικής Επικράτειας.

Οι άγονες γραμμές χαρακτηρίζονται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους και έχουν ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση επιβατών, εμπορευμάτων, αλλά και την τουριστική εξυπηρέτηση της χώρας. Με απόφαση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών καθορίζονται τα λιμάνια που θα εξυπηρετηθούν, ο αριθμός δρομολογίων ανά βδομάδα και η χρονική διάρκεια της σύμβασης. Έπειτα, προκηρύσσεται ανοικτός δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός από το Υ.ΝΑ.Ν.Π. για τη μίσθωση των άγονων γραμμών όπου ορίζονται τα απαιτούμενα για τη μίσθωση πλοίου, με ελάχιστα απαιτούμενα χαρακτηριστικά όπως χωρητικότητα, μεταφορική ικανότητα, ταχύτητα, ανέσεις, κλίνες, συνολικό μήκος πλοίου κ.λπ., με σύναψη σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας. Στην προκήρυξη ορίζεται η εκτιμώμενη προϋπολογισθείσα δαπάνη για το αναγραφόμενο χρονικό διάστημα σύμβασης, γνωστοποιώντας αναλυτικά τους γενικούς όρους του διαγωνισμού.

Η ανάδοχος εταιρεία με το ορισμένο από τη σύμβαση πλοίο, επιλέγεται κατόπιν πρόσκλησης σύναψης σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προς εξυπηρέτηση της δρομολογιακής γραμμής, που συνήθως γίνεται για λόγους κοινωνικής,

οικονομικής και εδαφικής συνοχής και προς κάλυψη επείγουσώνσυγκοινωνιακών αναγκών.

Η ανάδοχος εταιρεία ως συμβαλλόμενο μέρος οφείλει να τηρεί τις υποχρεώσεις τις σύμβασης όπως α) να έχει σε ισχύ όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα που απαιτούνται από τη νομοθεσία, β) να τηρεί τις εκάστοτε αποφάσεις καθορισμού ναύλων, γ) να τηρεί τις εκάστοτε υποχρεώσεις που απορρέουν από τις διατάξεις της περιβαλλοντικής, κοινωνικοασφαλιστικής και εργατικής νομοθεσίας, δ) να μεριμνά για τη δωρεάν μεταφορά των μόνιμων κατοίκων και οχημάτων αιμοδοσίας, ε) να εκτελεί όλα τα δρομολόγια ανελλιπώς, πλήρη και ολοκληρωμένα, στ) να έχει ανοικτό το Ηλεκτρονικό Σύστημα Καταγραφής Εισιτηρίων , ζ) να καταβάλλει φόρους, τέλη και άλλες επιβαρύνσεις υπέρ του Δημοσίου και η) να παρέχει ταχυδρομικές και μεταφορικές υπηρεσίες προς τα νησιά.Πηγή: Ν. 4948/2022 (Α'125).

3.10 Μεταφορικό Ισοδύναμο.

ΤοΜεταφορικό Ισοδύναμο αποτελείμία κρατική ενίσχυση μέσωτης οποίας επιδιώκεται η εξίσωση του κόστουςμεταφοράς των επιβατών και εμπορευμάτων με θαλάσσια μέσα μαζικής μεταφοράς, με το κόστος των χερσαίων μέσων μαζικής μεταφοράς γιατην ίδια απόσταση. Με άλλα λόγια, εξισώνεται το ποσό που θα κατέβαλε ένας μόνιμος κάτοικος του νησιωτικού συμπλέγματος ή επιχείρησης, με το ποσό που θα κατέβαλε στην ηπειρωτική Ελλάδα για την ίδια απόσταση. Για την αντιστάθμιση αυτής της διαφοράς καταβάλλεται από το Κράτος το ανάλογο ποσό που προκύπτει ως διαφορά για το συγκεκριμένο δρομολόγιο.

Το μέτρο χρηματοδοτείται από το εθνικό ή το συγχρηματοδοτούμενο σκέλος του Προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων του Υ.ΝΑ.Ν.Π. και δικαιούχοι είναι τανοικοκυριά, των οποίων τα μέλη είναι Έλληνες πολίτες ή αλλοδαποί, που διαθέτουν άδεια διαμονής και κατοικούν μόνιμα σε νησί. Ως μόνιμοι κάτοικοι, δικαιούχοι της χρηματικής ενίσχυσης θεωρούνται οι αναπληρωτές και ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί, καθηγητές των Α.Ε.Ν, ιατροί,το επικουρικό προσωπικό των δημόσιων φορέωνπαροχής υπηρεσιών υγείας. Δικαιούχοι είναι επίσης μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις ή οντότητες.

Το ποσό της επιδότησης ταξιδιού υπολογίζεται από διάφορες παραμέτρους όπως α) το χιλιομετρικό συντελεστή υπολογισμού κομίστρωντων επιβατικών γραμμών ΚΤΕΛ, μετατρέποντας τα μίλια σε χιλιόμετρα, β) τον υπολογισμό του πραγματικού κόστους ακτοπλοϊκού εισιτηρίου για την οικονομική θέση γ) τις συνολικές μετακινούμενες ποσότητες καυσίμων-εμπορευμάτων από και προς τα νησιά και τις αντίστοιχες τιμές λιανικής πώλησης και δ) την απόσταση του νησιού από την ηπειρωτική Ελλάδα και τον βαθμό αυτονομίας του από άποψη παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Η οικονομική ενίσχυση καταβάλλεται στους δικαιούχους με κατάθεση στον τραπεζικό λογαριασμό του ποσού που αναλογεί στο εισιτήριο για ταξίδι που έχει πραγματοποιηθεί και ο κάθε μόνιμος κάτοικος έχει Μοναδικό Αριθμό Νησιώτη (Μ.Α.Ν.) που δηλώνεται κατά την έκδοση των εισιτηρίων. Πηγή: Ν. 4551/2018 (Α'116)

Κεφάλαιο 4^ο- Μετακινήσεις Επιβατών

4.1 Διακίνηση επιβατών στις Ακτοπλοϊκές γραμμές

Σε αυτή την ενότητα παρατίθενται Πίνακες με διακινηθέντες επιβάτες και μεταφερθέντα οχήματα με επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, κατά ακτοπλοϊκή γραμμή.

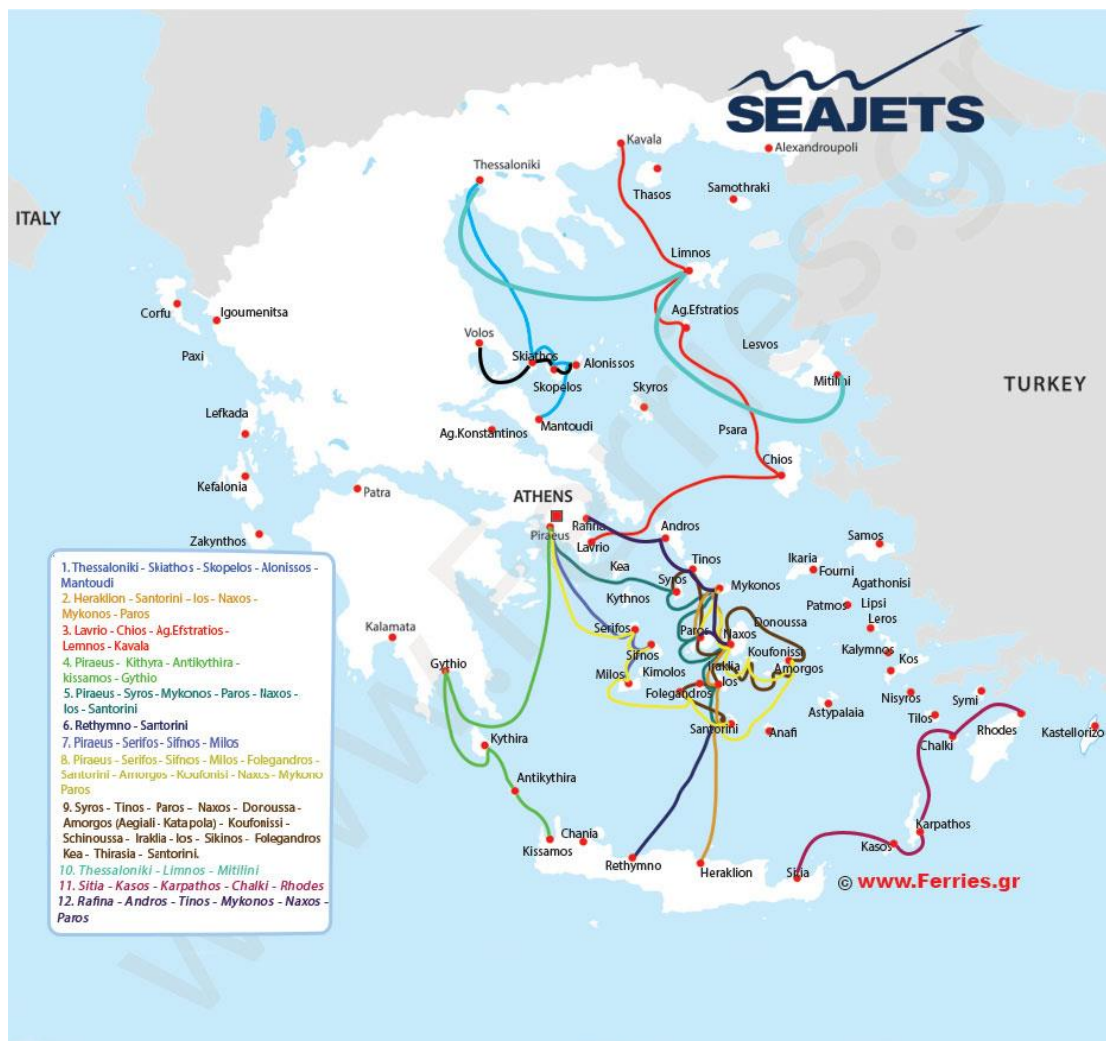
Πίνακας 9, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

Ακτοπλοϊκές γραμμές	Διακινηθέντες επιβάτες			Μεταφερθέντα οχήματα		
	Α' Τρίμηνο 2020	Α' Τρίμηνο 2021	Α' Τρίμηνο 2022	Α' Τρίμηνο 2020	Α' Τρίμηνο 2021	Α' Τρίμηνο 2022
Αργοσαρωνικού	221.528	67.088	223.660	35.113	22.165	39.793
Πειραιώς-Πελοποννήσου	4.719	3.228	4.163	1.536	1.623	1.738
Πειραιώς-Κρήτης	218.032	81.531	219.285	71.384	68.607	92.588
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	14.100	7.968	11.289	5.134	4.585	4.858

Πειραιώς-Δωδεκανήσου	113.604	48.072	89.798	37.740	29.598	37.307
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	24.383	16.712	27.738	7.758	8.435	11.081
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	143.394	66.516	131.726	33.995	28.797	38.579
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	69.872	28.869	110.206	15.776	13.683	29.815
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	85.750	20.328	46.556	25.124	13.798	18.782
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	35.663	21.363	38.913	13.313	10.476	14.833
Ραφήνας-Ευβοίας-΄Ανδρου-Τήνου	132.754	43.197	129.516	39.673	18.842	42.996
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	50.842	21.310	47.417	12.015	8.073	12.920
Λουτές	88.356	48.703	98.188	19.357	15.906	25.273
Σύνολο	1.202.997	474.885	1.178.455	317.918	244.588	370.563

Πίνακας 10, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

Ακτοπλοϊκές γραμμές	Διακινηθέντες επιβάτες			Μεταφερθέντα οχήματα		
	Β' Τρίμηνο 2019	Β' Τρίμηνο 2020	Β' Τρίμηνο 2021	Β' Τρίμηνο 2019	Β' Τρίμηνο 2020	Β' Τρίμηνο 2021
Αργοσαρωνικού	655.217	187.783	408.550	75.195	44.150	81.883
Πειραιώς-Πελοποννήσου	13.243	4.469	9.516	3.404	1.638	3.534
Πειραιώς-Κρήτης	471.531	117.238	200.372	132.908	66.076	107.005
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	213.131	9.279	38.576	10.588	4.447	10.072
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	212.498	66.943	101.785	63.149	32.504	49.641
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	220.133	34.103	137.480	32.023	11.741	27.404
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	810.789	104.912	301.461	84.037	33.674	73.345
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	233.302	70.231	127.333	36.544	22.083	37.591
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	130.282	39.061	62.003	30.001	18.010	24.403
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	121.108	34.503	60.535	36.759	15.862	26.530
Ραφήνας-Ευβοίας-΄Ανδρου-Τήνου	714.234	131.345	280.373	128.065	44.788	85.867
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	187.415	44.728	92.328	44.288	14.900	26.747
Λουτές	550.132	138.929	313.371	61.294	38.994	68.735
Σύνολο	4.533.015	983.524	2.133.683	738.255	348.867	622.757



Εικόνα 3: Ακτοπλοϊκές Δρομολογιακές Γραμμές SeaJets. Πηγή: ferries.gr

Πίνακας 11, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

Ακτοπλοϊκές γραμμές	Διακινήθέντες επιβάτες			Μεταφερθέντα οχήματα		
	Γ' Τρίμηνο 2019	Γ' Τρίμηνο 2020	Γ' Τρίμηνο 2021	Γ' Τρίμηνο 2019	Γ' Τρίμηνο 2020	Γ' Τρίμηνο 2021
Αργοσαρωνικού	1.120.243	698.381	856.019	148.883	124.577	130.826
Πειραιώς-Πελοποννήσου	29.895	25.184	34.058	7.808	7.908	11.157
Πειραιώς-Κρήτης	838.690	533.838	627.287	235.481	181.364	227.205
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	54.231	36.722	241.525	13.363	10.619	31.734
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	262.622	229.707	327.805	68.530	72.551	101.065
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	545.668	426.509	688.055	88.552	72.070	104.396

Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	1.820.143	571.925	1.202.147	199.718	98.648	189.485
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	591.504	483.290	352.007	106.007	112.147	77.112
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	266.287	144.662	286.631	71.026	49.063	91.211
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	297.583	191.168	272.126	85.184	67.722	89.672
Ραφήνας-Ευβοίας-΄Ανδρου-Τήνου	1.314.411	563.257	1.017.679	211.523	156.605	222.717
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	526.556	302.839	493.395	104.320	80.298	117.923
Λουτές	1.362.130	758.510	1.079.507	137.823	129.193	158.859
Σύνολο	9.029.963	4.965.992	7.478.241	1.478.218	1.162.765	1.553.362

Πίνακας 12, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

Ακτοπλοϊκές γραμμές	Διακινήθεντες επιβάτες			Μεταφερθέντα οχήματα		
	Δ' Τρίμηνο 2019	Δ' Τρίμηνο 2020	Δ' Τρίμηνο 2021	Δ' Τρίμηνο 2019	Δ' Τρίμηνο 2020	Δ' Τρίμηνο 2021
Αργοσαρωνικού	377.168	144.449	269.033	53.991	35.679	48.109
Πειραιώς-Πελοποννήσου	7.329	4.866	6.112	1.976	2.174	2.505
Πειραιώς-Κρήτης	363.851	138.940	281.930	95.855	76.596	111.422
Πειραιώς-Κρήτης-Δωδεκανήσου	63.376	8.758	18.124	8.677	4.220	4.609
Πειραιώς-Δωδεκανήσου	194.176	75.606	111.312	53.092	34.860	41.882
Πειραιώς-Δυτικών Κυκλάδων	52.393	42.346	71.984	13.555	12.700	15.203
Πειραιώς-Ανατολικών Κυκλάδων	337.311	131.589	255.026	53.073	37.112	55.505
Πειραιώς-Μυκόνου-Τήνου-Σάμου	137.375	76.064	135.699	24.564	26.166	35.511
Πειραιώς-Χίου-Μυτιλήνης	107.132	40.468	68.541	27.836	19.000	25.193
Πατρών-Ακαρνανίας-Ιονίων Νήσων	59.970	48.864	61.467	19.780	20.638	26.826
Ραφήνας-Ευβοίας-΄Ανδρου-Τήνου	300.790	106.694	186.555	61.801	36.612	49.690
Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης	77.629	33.734	56.891	17.446	12.126	14.614
Λουτές	258.151	131.134	205.666	31.992	25.837	34.591
Σύνολο	2.336.651	983.512	1.728.340	463.638	343.720	465.660

4.2 Διακίνηση επιβατών στις Πορθμειακές γραμμές.

Πίνακας 13, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

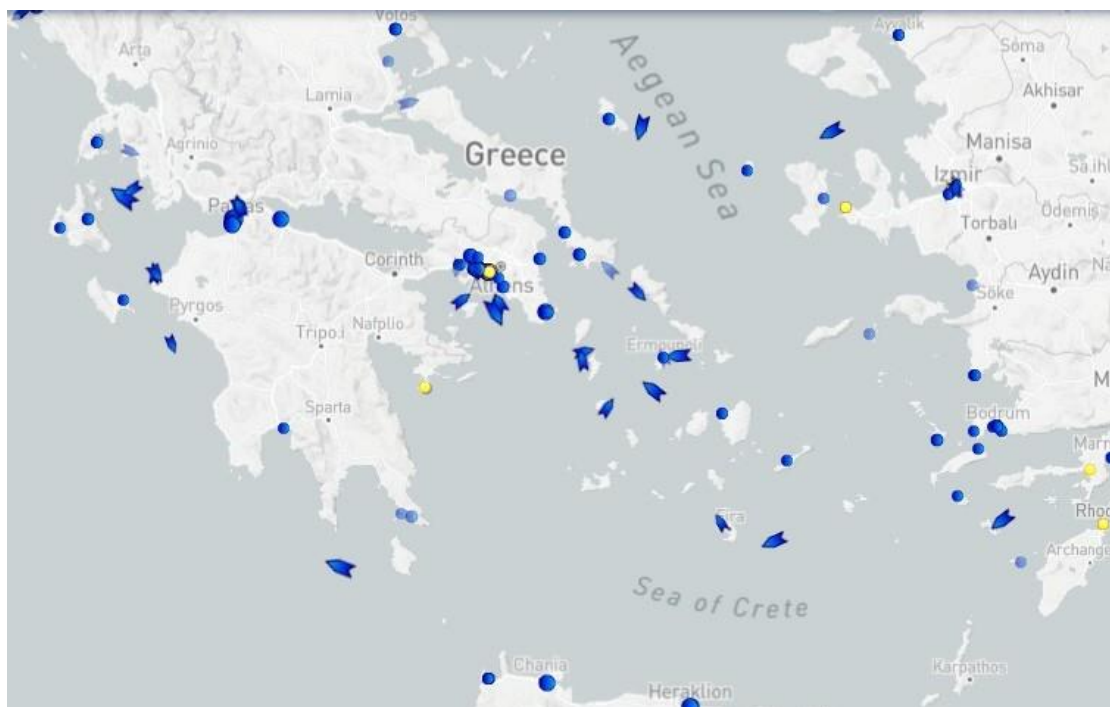
Πορθμειακές γραμμές	Διακινήθεντες επιβάτες	Μεταφερθέντα οχήματα
---------------------	------------------------	----------------------

	A' Τρίμηνο 2020	A' Τρίμηνο 2021	A' Τρίμηνο 2022	A' Τρίμηνο 2020	A' Τρίμηνο 2021	A' Τρίμηνο 2022
Αγίας Μαρίας (Αττικής) - Ν. Στύρων	31.710	18.849	35.777	15.559	11.086	16.806
Αιδηψού - Αρκίτσας	30.447	6.585	32.431	10.560	4.286	13.215
Αργοστολίου - Ληξουρίου	40.743	10.316	21.073	26.756	9.424	14.623
Γλύφας - Αγιοκάμπου	20.039	5.317	16.803	9.732	4.780	9.920
Ζακύνθου - Κυλλήνης	112.890	44.550	107.953	39.377	24.053	40.407
Θάσου - Κεραμωτής	99.820	57.315	93.896	38.420	28.959	39.331
Καβάλας - Θάσου	16.998	542	8.205	1.984	100	1.295
Κερκύρας - Ηγουμενίτσας	160.018	64.672	181.715	57.152	36.686	73.426
Περάματος - Παλουκίων	1.288.246	898.144	1.427.041	669.108	533.378	719.453
Κυλλήνης-Πόρου Κεφαλληνίας	68.443	29.750	62.122	25.356	15.472	25.420
Ρίου - Αντιρρίου	239.034	105.031	199.957	99.260	59.618	95.249
Σπετσών - Κόστας	19.042	11.577	22.244	6.830	5.687	7.433
Φανερωμένης - Μεγάρων	85.117	41.993	89.575	57.106	34.056	57.536
Ωρωπού - Ερέτριας	9.325	557	11.909	4.032	291	6.476
Λουτές	182.132	119.441	192.079	59.557	48.966	70.330
Σύνολο	2.404.004	1.414.639	2.502.780	1.120.789	816.842	1.190.920

Πίνακας 14, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

Πορθμειακές γραμμές	Διακινήθοντες επιβάτες			Μεταφερθέντα οχήματα		
	B' Τρίμηνο 2019	B' Τρίμηνο 2020	B' Τρίμηνο 2021	B' Τρίμηνο 2019	B' Τρίμηνο 2020	B' Τρίμηνο 2021
Αγίας Μαρίας (Αττικής) - Ν. Στύρων	102.151	50.382	97.244	42.383	20.089	37.215
Αιδηψού - Αρκίτσας	84.245	24.672	44.632	24.974	10.155	17.583
Αργοστολίου - Ληξουρίου	99.347	16.700	19.423	52.912	11.261	14.120
Γλύφας - Αγιοκάμπου	68.932	16.881	32.587	21.913	9.482	17.426
Ζακύνθου - Κυλλήνης	266.294	64.647	123.777	78.059	28.617	49.672
Θάσου - Κεραμωτής	445.905	117.191	215.731	130.402	51.136	88.729
Καβάλας - Θάσου	60.331	7.366	17.598	7.379	1.504	3.276
Κερκύρας - Ηγουμενίτσας	411.384	87.759	168.117	108.835	39.798	75.597
Περάματος - Παλουκίων	1.808.450	1.233.263	1.539.264	912.355	669.348	855.438

Κυλλήνης-Πόρου Κεφαλληνίας	127.736	40.343	71.760	45.045	19.480	33.399
Ρίου - Αντιρρίου	301.814	175.342	218.204	114.866	87.040	94.407
Σπετσών - Κόστας	45.147	13.895	25.432	10.432	6.670	9.554
Φανερωμένης - Μεγάρων	116.242	65.087	90.060	73.552	46.978	59.410
Ωρωπού - Ερέτριας	27.535	10.715	18.971	13.594	5.565	11.414
Λουτές	694.635	201.121	404.134	181.906	84.097	135.979
Σύνολο	4.660.148	2.125.364	3.086.934	1.818.607	1.091.220	1.503.219



Εικόνα 4: Θέσεις Πλοίων Ακτοπλοΐας την 12-12-2022. Πηγή: MarineTraffic

Πίνακας 15, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

Πορθμειακές γραμμές	Διακινηθέντες επιβάτες			Μεταφερθέντα οχήματα		
	Γ' Τρίμηνο 2019	Γ' Τρίμηνο 2020	Γ' Τρίμηνο 2021	Γ' Τρίμηνο 2019	Γ' Τρίμηνο 2020	Γ' Τρίμηνο 2021
Αγίας Μαρίνας (Αττικής) - Ν. Στύρων	170.418	164.298	164.868	64.482	30.150	66.000
Αιδηψού - Αρκίτσας	191.449	134.692	141.577	59.122	25.497	54.592
Αργοστολίου - Ληξουρίου	258.789	100.222	108.459	107.095	27.106	56.093
Γλύφας - Αγιοκάμπου	175.732	86.480	98.521	59.462	19.816	40.218

Ζακύνθου - Κυλλήνης	520.794	237.511	376.954	137.049	34.079	119.898
Θάσου - Κεραμωτής	1.086.758	466.849	738.136	320.271	83.223	258.388
Καβάλας - Θάσου	146.582	56.131	66.600	28.958	5.259	14.325
Κερκύρας - Ηγουμενίσσας	539.483	305.080	482.165	143.966	51.660	153.502
Περάματος - Παλουκίων	2.125.858	2.125.199	2.095.480	1.106.111	569.426	1.184.258
Κυλλήνης-Πόρου Κεφαλληνίας	244.058	153.736	199.619	78.989	29.142	74.305
Ρίου - Αντιρρίου	390.963	390.728	335.614	161.307	85.738	155.063
Σπετσών - Κόστας	45.685	37.133	38.704	11.141	5.856	12.313
Φανερωμένης - Μεγάρων	155.944	129.850	126.437	95.223	37.220	76.233
Ωρωπού - Ερέτριας	57.492	56.173	52.626	24.828	14.032	29.348
Λουτές	1.660.168	1.059.221	1.390.036	435.094	148.198	380.689
Σύνολο	7.770.173	5.503.303	6.415.796	2.833.098	1.166.402	2.675.225

Πίνακας 16, (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ).

Πορθμειακές γραμμές	Διακινηθέντες επιβάτες			Μεταφερθέντα οχήματα		
	Δ' Τρίμηνο 2019	Δ' Τρίμηνο 2020	Δ' Τρίμηνο 2021	Δ' Τρίμηνο 2019	Δ' Τρίμηνο 2020	Δ' Τρίμηνο 2021
Αγίας Μαρίνας (Αττικής) - Ν. Στύρων	48.749	29.770	38.554	23.176	15.745	17.946
Αιδηψού - Αρκίτσας	49.389	19.424	35.481	16.031	9.434	15.146
Αργοστολίου - Ληξουρίου	60.160	33.732	23.992	38.208	22.619	14.225
Γλύφας - Αγκιοκάμπου	42.617	16.498	26.848	19.654	12.166	15.598
Ζακύνθου - Κυλλήνης	172.300	71.568	125.746	56.961	34.005	47.695
Θάσου - Κεραμωτής	145.717	78.341	110.907	52.494	38.187	48.010
Καβάλας - Θάσου	28.824	9.266	13.340	4.006	1.464	2.537
Κερκύρας - Ηγουμενίσσας	254.236	97.521	215.331	76.781	45.989	81.687
Περάματος - Παλουκίων	1.548.807	1.083.557	1.431.399	786.590	632.051	777.547
Κυλλήνης-Πόρου Κεφαλληνίας	96.199	34.445	59.066	35.066	18.121	27.304
Ρίου - Αντιρρίου	325.844	170.756	210.416	120.560	86.802	97.318
Σπετσών - Κόστας	23.917	16.610	23.652	8.755	7.536	8.170
Φανερωμένης - Μεγάρων	104.895	62.233	90.361	65.198	45.813	60.638
Ωρωπού - Ερέτριας	14.043	6.577	13.721	7.648	3.940	7.352
Λουτές	311.192	211.652	271.341	88.367	78.320	93.717
Σύνολο	3.226.889	1.941.950	2.690.155	1.399.495	1.052.192	1.314.890

4.3 Τουριστική Κίνηση.

Σύμφωνα με την έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδος, σε πίνακα που παρατίθεται παρακάτω, φαίνεται ότι το 2021 η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα διπλασιάστηκε σε σχέση με το 2020 ένεκα του κορονοϊού, έτος με το μικρότερο αριθμό τουριστών την τελευταία δεκαετία, μόλις 7,4 εκατομμύρια εισερχόμενοι τουρίστες. Το έτος 2021 το νούμερο αυξήθηκε, ωστόσο ο αριθμός αυτός απέχει από τους 31,3 εκατομμύρια τουρίστες το 2019. Το έτος 2022 ήταν ένα πετυχημένο έτος, με εκτίμηση ότι μπορεί να έχει ξεπεράσει τα επίπεδα του 2019 και αναμένοντας τα επίσημα στατιστικά.

Πίνακας 17, Πηγή: Έρευνα συνόρων Τράπεζας της Ελλάδος

Αφίξεις μη μόνιμων κατοίκων από το εξωτερικό ανά χώρα προέλευσης (σε εκατομμύρια)						
Χώρες προέλευσης	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Χώρες Ευρωζώνης	8,935	9,863	11,436	11,071	3,447	7.360
Αυστρία	359	396	521	583	161	422
Βέλγιο	467	527	587	588	136	359
Γαλλία	1,314	1,420	1,524	1,542	469	1,175
Γερμανία	3,139	3,706	4,381	4,026	1,526	3,001
Ισπανία	203	164	226	283	75	141
Ιταλία	1,387	1,441	1,667	1,553	373	806
Κύπρος	652	632	698	801	291	496
Ολλανδία	771	947	1,015	818	257	580
Λουτές	644	631	818	878	159	379
Χώρες ΕΕ εκτός Ευρωζώνης	5,387	5,718	7,018	7,482	1,442	2,763
Δανία	242	279	385	308	88	204
Ρουμανία	1,026	1,149	1,389	1,378	205	626
Σουηδία	413	493	509	412	48	128
Τσεχία	280	339	368	402	103	266
Λουτές	3.426	3,457	4,368	4,982	998	1,540
Λουτές Χώρες	10,477	11,613	11,668	12,795	2,485	4,582
Αλβανία	722	829	987	944	266	309
Αυστραλία	169	324	322	339	29	9
Ελβετία	438	449	521	540	176	404
Ηνωμένο Βασίλειο	2,895	3,002	2,943	3,499	1,069	1,591
ΗΠΑ	779	865	1.097	1.179	107	396
Καναδάς	153	198	346	321	33	57
Ρωσία	595	589	520	583	26	120
Λουτές	4,726	5,358	4.932	5.389	781	1,698
Σύνολο αφίξεων	24,799	27.194	30.123	31.348	7,374	14,705

Ωστόσο, παρόλο που η Ελλάδα πέτυχε το στόχο της, με την ανάκαμψη του τουρισμού έρχεται να αντιμετωπίσει τους αστάθμητους παράγοντες του Ρωσο-Ουκρανικού πολέμου με το αυξημένο ενεργειακό κόστος και τη μειωμένη αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών. Ο πληθωρισμός και οι ανατιμήσεις συνεχίζουν να καλπάζουν και οι ενέργειες της Ελλάδας για σταδιακή αύξηση της εποχικότητας, σε συνδυασμό με την αύξηση της μέσης δαπάνης και διάρκειας παραμονής ανά επισκέπτη, επιδιώκουν να την βγάλουν από τα αχαρτογράφητα νερά για τρίτη συνεχόμενη χρονιά.



Διάγραμμα 3 : Μεταβολή Πληθωρισμού, Πηγή ΕΛΣΤΑΤ (μέσω ot.gr)

Κεφάλαιο 5^ο- Μεθοδολογία

Κατά την διάρκεια της εκπόνησης της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας συγκεντρώθηκαν στοιχεία για την ελληνική ακτοπλοΐα, από δευτερογενή δεδομένα, νομοθεσία και ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Αποτυπώθηκαν πίνακες με την επιβατική κίνηση τα τελευταία πέντε έτη και παρατηρήθηκε ότι έτος αναφοράς αποτελεί το 2019, βάση των οποίων δημιουργήθηκαν δύο ερωτήματα.

Ερευνητικό Ερώτημα 1: Ποια είναι η αλληλεπίδραση μεταξύ ελληνικής ακτοπλοΐας και νησιωτικής ανάπτυξης;

Ερευνητικό Ερώτημα 2 : Πως το κράτος και οι εξωγενείς παράγοντες επηρεάζουν την ελληνική ακτοπλοΐα και την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών;

Στα προηγούμενα κεφάλαια παρουσιάζονται τα ευρήματα της διπλωματικής έρευνας, ενώ στα κεφάλαια έξι και επτά γίνεται ανάλυση και επεξήγηση των ερευνητικών ερωτημάτων μέσα από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν. Συγκεκριμένα, έγινε ενδοσκόπηση των δεδομένων που προέκυψαν μέσα από τους πίνακες και το υλικό της έρευνας για την ελληνική ακτοπλοΐα. Μεταξύ άλλων, μέσα από την ανασκόπηση των προηγούμενων κεφαλαίων απαντώνται τα δύο ερευνητικά ερωτήματα και εν κατακλείδι, η ερευνητική εργασία επικεντρώνεται σε συμπεράσματα αναφορικά με την ελληνική ακτοπλοΐα και τη σχέση της με την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη στη νησιωτική χώρα.

Κεφάλαιο 6^ο

Η αλληλεπίδραση μεταξύ ελληνικής ακτοπλοΐας και νησιωτικής ανάπτυξης.

Από τα ευρήματα της διπλωματικής εργασίας διαπιστώνεται ότι σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη των ελληνικών νησιών, τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών διαβίωσης, την προστασία των εθνικών συμφερόντων, την τουριστική ανάπτυξη και την οικονομία της χώρας, είναι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Η ελληνική ακτοπλοΐα λόγω της τουριστικής κίνησης τους θερινούς μήνες και του

σύνθετου ακτοπλοϊκού δικτύου, κατέχει τις πρώτες θέσεις στην Ευρώπη. Επιπροσθέτως, έρχεται να προστεθεί η έλλειψη των αεροδρομίων σε πολλά νησιά, σε αντίθεση με τις υποδομές λιμένων που έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν περισσότερους επιβάτες, με αποτέλεσμα η δια θαλάσσης μεταφορά να είναι πιο πρόσφορη.

Ως εκ τούτου, διαπιστώνεται ότι η ελληνική ακτοπλοΐα κατέχει σημαντικό ρόλο στα κοινωνικά δρώμενα της χώρας, με το ακτοπλοϊκό δίκτυο να προσφέρει τη δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ των νησιών, προσελκύοντας μεγάλο μέρος τουριστών και δίνοντας ένα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλους τουριστικούς προορισμούς. Τα δρομολόγια και οι επιβάτες σύμφωνα με τους πίνακες των κεφαλαίων 2 και 4 τη θερινή περίοδο αυξάνονται λόγω της τουριστικής περιόδου, όπου απαιτείται μεγαλύτερη κάλυψη των ακτοπλοϊκών μεταφορών (εποχικότητα ζήτησης).

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή πληθυσμού το 2021 (ΕΛΣΤΑΤ), διαπιστώνεται ότι οι κάτοικοι της νησιωτικής χώρας αποτελούν ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού και συγκεκριμένα: α) η Περιφέρεια Ιονίων νήσων αριθμεί 200.726 κατοίκους, β) η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου 194.136 κατοίκους, γ) η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 324.542 κατοίκους, δ) η Περιφέρεια Κρήτης 617.360 κατοίκους, ε) η Περιφερειακή Ενότητα Νήσων Αττικής 6.118 κατοίκους, ε) η Περιφερειακή Ενότητα Σποράδων 4.377 κατοίκους, ζ) ο Δήμος Θάσου 13.055, η) ο Δήμος Σαμοθράκης 2.622 και θ) ο Δήμος Σκύρου 2.913 κατοίκους (Σύνολο 1.365.849 μόνιμους κατοίκους). Συγκριτικά με την απογραφή του 2011 υπάρχει μία μικρή πτώση του πληθυσμού της νησιωτικής Ελλάδας που παρασύρεται από τη γενική πτώση του πληθυσμού της χώρας, με εξαίρεση τη Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, που υπήρχε αύξηση πληθυσμού στα νησιά των Δωδεκανήσων. Το ακτοπλοϊκό δίκτυο είναι ο ρυθμιστής της επικοινωνίας μεταξύ αυτών των νησιών, καθώς τα δρομολόγια ρυθμίζονται σύμφωνα με τις ανάγκες των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών.

Από τους πίνακες 2 έως 8 του κεφαλαίου 2 και πίνακες 10 έως 12, 14 έως 16 του κεφαλαίου 4, που αποτυπώνουν την επιβατική κίνηση στους λιμένες και στις δρομολογιακές γραμμές, προκύπτει αναμφισβήτητα ότι η κορυφαία χρονιά για την ακτοπλοΐα ήταν το έτος 2019. Μελετώντας το έτος 2019 που είναι η επίμαχη χρονιά

και υπήρξε η κορύφωση του τουρισμού και της θαλάσσιας επιβατικής κίνησης, εκτιμάται ότι η ακτοπλοΐα συνείσφερε 10,1 δισεκατομμύρια ευρώ στις νησιωτικές περιοχές, δηλαδή το 5,5% του ΑΕΠ για το συγκεκριμένο έτος και σε όρους απασχόλησης μεταφράζεται σε περίπου 257 χιλιάδες θέσεις εργασίας, (σύμφωνα με την μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών), αποτελώντας το ήμισυ της απασχόλησης των νησιωτικών περιοχών βάσει του ενεργού πληθυσμού. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η επιβατική ναυτιλία έχει ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών, επηρεάζοντας τον τουρισμό, τη μεταποίηση, τον αγροτικό τομέα και το εξωτερικό εμπόριο. Αυτή η διαπίστωση ερμηνεύεται από τη μετακίνηση αγαθών και επισκεπτών μέσα από τις ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις.

Τις παραπάνω διαπιστώσεις έρχονται να ενισχύσουν ο πίνακας 7 του 2^{ου} κεφαλαίου με την επιβατική κίνηση στη Μύκονο, που είναι ένα νησί 9.802 μόνιμων κατοίκων, διακινήθηκαν μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών 1.996.905 επιβάτες το έτος 2018, 2.077.515 επιβάτες το έτος 2019, 510.055 επιβάτες το έτος 2020 και 1.077.180 επιβάτες το έτος 2021 και αν προστεθεί και η επιβατική κίνηση από την κρουαζιέρα, οι επισκέπτες είναι ακόμα περισσότεροι. Προσέτι, προκύπτει ότι η τοπική κοινωνία αναπτύσσεται χάρη στο επιβατικό κοινό που εισέρχεται στο νησί μέσω των πλοίων και έχει αναπτύξει τις κατάλληλες υποδομές για να τους φιλοξενήσει. Παρόμοια περίπτωση αποτελεί η Σαντορίνη, ένα νησί με πληθυσμό 17.754 μόνιμους κατοίκους, όπου σύμφωνα με τον πίνακα 8 του κεφαλαίου, το 2019 επιβιβάστηκαν 956.533 επισκέπτες και αποβιβάστηκαν 980.771 επισκέπτες, και αν προστεθεί και η κρουαζιέρα πρέπει να αθροίσουμε άλλους 980.771 επισκέπτες. Η διαφορά μεταξύ αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επισκεπτών έρχεται να επιβεβαιώσει το συμπέρασμα ότι η νησιωτική κοινωνία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την επιβατική ναυτιλία, καθώς πολλοί τουρίστες έφτασαν στη χώρα ή αναχώρησαν αεροπορικώς από τη Σαντορίνη ή άλλο μέρος της χώρας και συνέχισαν τις διακοπές τους διά θαλασσης για τα υπόλοιπα νησιά.

Ως εκ τούτου η ελληνική ακτοπλοΐα μέσω της μετακίνησης τουριστών και μόνιμων κατοίκων επιδρά σημαντικά α) στην οικονομική ανάπτυξη των νησιών, καθώς με τις ευρύτερες επιδράσεις της, προσφέρει θέσεις εργασίας αφού λειτουργούν οι

ξενοδοχειακές μονάδες, τα καταστήματα και ό,τι είναι παρακλάδι του τουρισμού, β) διατηρεί τον πληθυσμό των νησιών καθώς μέσω της απασχόλησης, οι μόνιμοι κάτοικοι παραμένουν στα νησιά και δεν μεταναστεύουν σε άλλα μέρη για καλύτερες συνθήκες διαβίωσης, γ) παρέχει την επικοινωνία των μόνιμων με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω των ακτοπλοϊκών δρομολογίων ακόμα και στα πιο απομονωμένα νησιά, αποτελώντας τον εγγυητή της εδαφικής ακεραιότητας της χώρας. Συμπερασματικά,ελληνική ακτοπλοΐα, τουρισμός, οικονομική ανάπτυξη, απασχόληση, νησιωτικότητα, εδαφική ακεραιότητα, αποτελούν αλληλένδετες έννοιες.

Κεφάλαιο 7^ο

Παράγοντες που επηρεάζουν την ελληνική ακτοπλοΐα και την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.

Αφού αναλύθηκε η αλληλεξάρτηση μεταξύ ακτοπλοΐας και νησιωτικών περιοχών, συνεχίζεται η εξέταση του ερωτήματος, «πως οι διάφοροι παράγοντες επηρεάζουν την ελληνική ακτοπλοΐα και τη νησιωτική κοινωνία». Με την έννοια παράγοντες

αναφερόμαστε στο κορονοϊο-COVID-19, τον Ρώσο-Ουκρανικό πόλεμο σε συνάρτηση με την τιμή των καυσίμων, την εποχικότητα ζήτησης και τις νομοθετικές παρεμβάσεις.

Όπως διαπιστώθηκε, από τους πίνακες 2 έως 8, 10 έως 12, 14 έως 17, το έτος 2019 ήταν η καλύτερη χρονιά και όλοι ανέμεναν μία ακόμα καλύτερη χρονιά για το έτος 2020, ωστόσο ένας απρόβλεπτος παράγοντας ήρθε να αλλάξει τις ισορροπίες. Η απαγόρευση κυκλοφορίας εξαιτίας του κορονοϊού- Covid 19, είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και συνάμα να προκληθεί πλήγμα στον τουρισμό και την οικονομία των νησιωτικών περιοχών. Από τον πίνακα 11 του 4^{ου} κεφαλαίου, διαπιστώνεται ότι στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιά - Ανατολικών Κυκλάδων το Γ' Τρίμηνο (θερινοί μήνες) του 2019 διακινήθηκαν 1.820.143 επιβάτες, το Γ' Τρίμηνο 2020 διακινήθηκαν 571.925 επιβάτες και το Γ' Τρίμηνο του 2021 διακινήθηκαν 1.202.147 επιβάτες. Ως εκ τούτου διαπιστώνεται ότι ο Covid 19 επηρέασε αρνητικά την ακτοπλοΐα που έρχεται σε συνάρτηση με τη μείωση των τουριστών που επισκέφτηκαν τη χώρα μας ήτοι 31,3 εκατομμύρια το 2019 και 7,3 εκατομμύρια το 2020 (πίνακας 17). Εξαιρέση στον κανόνα αποτελούν οι πορθμειακές γραμμές Αγίας Μαρίνας (Αττικής) - Ν. Στύρων, Περάματος - Παλουκίων, Φανερωμένης - Μεγάρων, Ωρωπού - Ερέτριας που δεν επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από το COVID-19, καθώς σύμφωνα με τους πίνακες 13 έως 16 του κεφαλαίου 4, παρατηρείται ότι η επιβατική κίνηση δεν είχε μεγάλες διακυμάνσεις (εκτός Β' τριμήνου 2020 που υπήρχε η απαγόρευση κυκλοφορίας) και οφείλεται στο γεγονός ότι οι μετακινήσεις στις εν λόγω περιοχές πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο από μόνιμους κατοίκους που δεν υπήρχε η απαγόρευση κυκλοφορίας σε αντίθεση με τους επισκέπτες των νησιών.

Μετά το πλήγμα που κορονοϊού και την επιστροφή στην κανονικότητα από τα μέσα του 2021, ακολούθησαν οι συνεχόμενες αυξήσεις στην τιμή του πετρελαίου με αποκορύφωμα το 2022 που ξέσπασε ο Ρώσο-Ουκρανικός Πόλεμος. Η ενεργειακή κρίση είχε ως αντίκτυπο την αύξηση κόστους των καθαρών ναύλων, προκαλώντας σοβαρά προβλήματα στις ναυτιλιακές εταιρείες. Σύμφωνα με το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες επιβαρύνθηκαν με 130 εκατομμύρια ευρώ λόγω της αύξησης του κόστους των καυσίμων κατά 45%,

δημιουργώντας προβλήματα στην εκτέλεση των δρομολογίων για τα οποία είχαν συνάψει σύμβαση.

Ο Κανονισμός για τη χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων βάζει σε σκέψεις για το είδος καυσίμου που θα επιλέξουν τα νέα πλοία και πώς θα χρηματοδοτηθούν. Τα δυσχερή οικονομικά αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιριών και η μη αντίστοιχη χρηματοδότηση των τραπεζών, αποτελούν τροχοπέδη για την ανανέωση του στόλου των ναυτιλιακών εταιριών. Ο ακτοπλοϊκός στόλος δεν έχει ανανεωθεί τα τελευταία χρόνια και καμία ακτοπλοϊκή εταιρία δεν σχεδιάζει τη ναυπήγηση πλοίων, πλην του ομίλου AtticaGroup που προχώρησε στην αγορά τριών υπερσύγχρονων πλοίων τύπου AeroCatamaran (πλοία με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου, μειωμένες εκπομπές ρύπων λόγωλαφρύτερου υλικού κατασκευής, διαθέτοντας φωτοβολταϊκές μονάδες).



Εικόνα 5: Τα τρία νέα AeroCatamaran. Πηγή: HellenicSeaWays.

Το αρνητικό ρεκόρ της μη ανανέωσης στόλου τα τελευταία έτη αποτελεί αντίκτυπο της οικονομικής κρίσης και της έλλειψης σχεδιασμού. Η μη ανανέωση του στόλου έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της ποιότητας των θαλασσίων μεταφορών, καθώς ο γερασμένος στόλος υπολείπεται σε τεχνολογία, αξιοπιστία και πολυτέλεια. Συγκεκριμένα ο γερασμένος στόλος που παρατηρείται ιδιαίτερα σε περιοχές με περιορισμένη ακτοπλοϊκή κίνηση (άγονες γραμμές) δημιουργεί προβλήματα όπως ο περιορισμός της συχνότητας των δρομολογίων, η παρουσίαση συχνότερων

μηχανικών προβλημάτων, ημείωση της ταχύτητας και η ελάχιστη παροχή υπηρεσιών συγκριτικά με τα νεότερα ακτοπλοϊκά πλοία.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες μετά την επιτυχημένη χρονιά του 2019 βρίσκονται σε αχαρτογράφητα ύδατα για τρίτη συνεχή χρονιά λόγω των προαναφερόμενων αστάθμητων παραγόντων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο άλλοτε μεγάλος κολοσσός A.N.E.K. LINES, που σύμφωνα με το 29-09-2022 Δελτίο τύπου της εταιρείας, αποφασίστηκε η έναρξη της διαδικασίας συγχώνευσης από την AtticaGroup. Οι λόγοι που οδήγησαν σε αυτή την απόφαση ήταν οι ζημιές που σημειώθηκαν για το Α' Εξάμηνο 2022 και έφτασαν τα 22,6 εκατομμύρια ευρώ έναντι ζημίας 12,1 εκατομμύρια ευρώ το Α' εξάμηνο του 2021. Το μεταφορικό έργο της εταιρείας αυξήθηκε σε σχέση με την περυσινή περίοδο και σημείωσε καλύτερες επιδόσεις σε επίπεδο μεταφορικής κίνησης και κύκλου εργασιών, εντούτοις η αλματώδης άνοδος των τιμών των καυσίμων, που κυμάνθηκαν σε πρωτοφανή επίπεδα, επιβάρυνε υπέρμετρα το λειτουργικό κόστος που απορρόφησε την ωφέλεια από την αύξηση των εσόδων και επιδείνωσε σημαντικά τα λειτουργικά αποτελέσματα, δυσχεραίνοντας την προσπάθεια διατήρησης επαρκούς κεφαλαίου κίνησης.

Ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει τη ναυτιλία είναι η εποχικότητα ζήτησης της ακτοπλοΐας, καθώς οι δρομολογήσεις γίνονται σε ετήσια βάση και τους χειμερινούς μήνες η επιβατική κίνηση είναι αργούσα σε σχέση με τους θερινούς μήνες. Για να αποτυπωθεί η διαφορά, σύμφωνα με τους πίνακες 9 και 11 του κεφαλαίου 6, το Α' Τρίμηνο 2022 μετακινήθηκαν με ακτοπλοϊκές εταιρείες 1.178.455 επιβάτες, ενώ το Γ' Τρίμηνο 2022 7.478.241 επιβάτες.

Το κράτος, έχοντας το ρόλο του κοινωνικού ρυθμιστή, προσπαθεί μέσω των νομοθετικών μηχανισμών να εξομαλύνει τις δυσχέρειες του ακτοπλοϊκού ζητήματος. Σύμφωνα με την ανάλυση που έγινε στο κεφάλαιο 3, το κράτος προβαίνει σε παρεμβάσεις για να εξομαλύνει τα προβλήματα που δημιουργούνται και παίρνονται μέτρα όπως η μείωση της φορολογίας, η επιδότηση των άγονων γραμμών, το ναυτολόγιο, κ.λ.π., που άλλοτε είναι υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών και πολιτών και άλλες φορές κατά αυτών.

Συμπεράσματα

Η διασφάλιση της παροχής των νησιωτικών μεταφορικών υπηρεσιών αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την περιφερειακή ανάπτυξη, αναπτυξιακή στρατηγική και εν γένει τη νησιωτική πολιτική της χώρας. Οι μεταφορές αποτελούν για τα νησιά τον κύριο παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης, της απασχόλησης και της επικοινωνίας.

Από τα δεδομένα της εργασίας διαπιστώνεται η μακροχρόνια ενασχόληση του κράτους με το λειτουργικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας. Στόχος της πολιτείας είναι η ενίσχυση της βιωσιμότητας των νησιών και η άρση του αποκλεισμού τους, με βάση τη βελτίωση του μεταφορικού συστήματος και μετακίνησης επιβατών, εμπορευμάτων. Η επίτευξη αυτού του στόχου, έχει ευρύτερες επιδράσεις στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών μέσω του τουρισμού, της απασχόλησης και εν γένει του βιοτικού επιπέδου ζωής των κατοίκων.

Στη διαδικασία ανάπτυξης του μεταφορικού συστήματος στη νησιωτική Ελλάδα συγκρούονται με διάφορους τρόπους η λογική του δημόσιου αγαθού, που απαιτεί την αδιάκοπη παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και η λογική της οικονομικής βιωσιμότητας μιας υπηρεσίας. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες καλούνται να αντιμετωπίσουν το ενεργειακό κόστος που δημιουργείται από τις υψηλές τιμές των καυσίμων και τη δυσκολία εύρεσης κεφαλαίων για νέα επενδυτικά σχήματα.

Η αύξηση της κίνησης των ακτοπλοϊκών γραμμών τα έτη 2021, 2022 σε σύγκριση με το καταστροφικό 2020, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ικανοποιητική λόγω του υπέρμετρα αυξημένου κόστους καυσίμων. Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά λειτουργεί σε ένα πληθωριστικό περιβάλλον με έντονες γεωπολιτικές επιδράσεις και σπάνιες υγειονομικές συνθήκες. Το κράτος μέσω των κατάλληλων χειρισμών προσπαθεί να αποφέρει καλύτερες συνθήκες και πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον στην ακτοπλοΐα, καθώς η σύνδεση των νησιών κατέχει στρατηγική σημασία για την χώρα.

Ως εκ τούτου η Ελληνική Ακτοπλοΐα βρίσκεται πλέον σε ένα νέο ξεκίνημα που καλείται να ανταποκριθεί με γνώμονα τη συνοχή και την εδαφική συνέχεια της χώρας.

Βιβλιογραφία

Βιβλίο:

1. Ναυτιλία, Έννοιες-Τομείς-Δομές, Μυλωνόπουλος Δ., Εκδόσεις Σταμούλη 2004.
2. Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Ευάγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2002.
3. Σύγκριση των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών επιβατικών μετακινήσεων στις γραμμές εσωτερικού- οικονομική εκτίμηση και ζήτηση, Σπαθή, Σοφία Κ., Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), Αθήνα 2005.
4. Μεταφορές αρτηρίες ζωής για τα νησιά, Μαρία Β. Λεκάκου - Κώστας Πάνου - Ευστράτιος Παπαδημητρίου - Θεόδωρος Συριόπουλος - Ερνέστος Τζαννάτος - Κωνσταντίνος Χλωμούδης, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2007.

Νομοθεσία:

1. Ν.3622/2007 «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις.» (Α'281).
2. 8315.2/02/07 Κ.Υ.Α. «Κατάταξη Λιμένων» (Β' 202)
3. Οδηγία (ΕΕ) 2016/802, Καύσιμα-μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο
4. Οδηγία 97/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου - για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα
5. Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου-για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ
6. Ν.3622/2007 Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις (Α'281).
7. Ν.2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» (Α' 145).
8. Αριθμ. 2253.1-1/79080/19 Υ.Α. «Καθορισμός ενδεικτικού γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες.» (Β'4047)
9. Ν. 4948/2022 «Κύρωση Κώδικα νομοθεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών και δικαιωμάτων επιβατών» (Α'125).

10. Η διεθνή σύμβαση «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969», η οποία κυρώθηκε με τον ν. 1373/1983 (Α' 92).
11. Ν. 4551/2018 «Μηχανισμός εφαρμογής, κρατική εποπτεία, γενικοί όροι υλοποίησης του Μεταφορικού Ισοδυναμού (Μ. Ι.) και άλλες διατάξεις.» (Α'116).
12. Νόμος 2963/2001 Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις. (Α'268).
13. Υπ' αριθμ.3323.1/01/05/26-05-2005 κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου» (Β'718), όπως έχει τροποποιηθεί με την υπ'αριθμ.2252.2.1/30617/18/26-04-2018 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β' 1540) και έχει παραταθεί με την υπ' αριθμ. 2252.2.1/27203/21/15-4-2021 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β' 1650).
- 14.Αριθ.Πρωτ.:2252.2.1/48623/22/07-07-2022 Εγκύκλιος Υ.ΝΑ.Ν.Π./Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Δ.Θ.Σ.-Β' «Ανώτατες Επιτρεπόμενες Τιμές Καθαρών Ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης Επιβατών, Οχημάτων και Εμπορευμάτων, πλην Ταχυδρομικών Αποστολών, Πλοίων Ακτοπλοΐας κατά Σύνδεση και κατά Κατηγορία Πλοίου».
15. Ν.187/1973 «Περί κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α'261).
- 16.Αριθ. Πρωτ.: 2252.1.1/63640/22/09-09-2022 έγγραφο Υ.ΝΑ.Ν.Π./Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Δ.Θ.Σ./Β' (ΑΔΑ:ΨΛΠΕ4653ΠΩ-ΒΝΠ
- 17.Αριθ. Πρωτ.: 2252.1.1/71134/22/07-10-2022 έγγραφο Υ.ΝΑ.Ν.Π./Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Δ.Θ.Σ./Β' (ΑΔΑ: ΨΓΒΘ4653ΠΩ-Δ9Δ).
18. Αριθμ. 3324.1/01/13 Απόφαση Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου Καθορισμός υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στα Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ συμβατικά και ταχύπλοα πλοία (Β'1728), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
19. Ν.4690/2020 α)της από 13.4.2020 Π.Ν.Π. «Μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεχιζόμενων συνεπειών της πανδημίας του κορονοϊού COVID-19 και άλλες κατεπείγουσες διατάξεις» (Α' 84) και β) της από 1.5.2020 Π.Ν.Π. «Περαιτέρω μέτρα για την αντιμετώπιση των συνεχιζόμενων συνεπειών της πανδημίας του κορονοϊού COVID-19 και την επάνοδο στην κοινωνική και οικονομική κανονικότητα» (Α' 90) και άλλες διατάξεις (Α'104), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Από το διαδίκτυο:

Ελληνόγλωσση:

1. Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020:Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές, Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών-Foundation for economic& Industrial Research
2. Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών-Foundation for economic& Industrial Research, Αθήνα 2017
- 3.<https://www.naftikachronika.gr/2015/05/28/o-rolos-tis-ellinikis-aktoploias/>, προσπελάστηκε στις 05-11-2022
4. <https://www.elime.gr>, προσπελάστηκε στις 03-11-2022
5. <https://www.olp.gr/el>, προσπελάστηκε στις 03-11-2022
6. <https://www.patrasport.gr/> , προσπελάστηκε στις 05-11-2022
7. <https://www.rafinaport.gr/> , προσπελάστηκε στις 06-11-2022
8. <https://portheraklion.gr/index.php/el/> , προσπελάστηκε στις 07-11-2022
9. <https://corfuport.gr/> , προσπελάστηκε στις 08-11-2022
10. <https://mykonosports.gr/>, προσπελάστηκε στις 09-11-2022
11. <https://www.santoriniports.gr/> , προσπελάστηκε στις 10-11-2022
- 12.<https://www.ot.gr/2022/06/09/naytilia/poseidonia-2022-oi-times-naytiliakon-kaysimon-kai-lipantikou-ektokseyontai/>, προσπελάστηκε στις 11-11-2022
13. <https://www.naftemporiki.gr/maritime>, προσπελάστηκε στις 11-11-2022
14. <https://www.isalos.net/>, προσπελάστηκε στις 12-11-2022
15. <https://www.statistics.gr/el/>, προσπελάστηκε στις 07-11-2022
- 16.<https://www.karpathiakanea.gr/nea-simvasi-ipourgiou-naftilias-prev/>, προσπελάστηκε στις 10-11-2022
17. <https://insete.gr/statistika-eiserxomenou-tourismou/>, προσπελάστηκε στις 15-11-2022
18. <https://www.bankofgreece.gr/> , , προσπελάστηκε στις 17-11-2022
19. 21η Ετήσια Μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022, Ελληνική Ακτοπλοΐα 2022: Σε νέο Κύκλο Ανάπτυξης και Ευκαιριών XRTC BusinessConsultants. , προσπελάστηκε στις 05-12-2022
20. https://elstat-outsourcers.statistics.gr/Census2022_GR.pdf, προσπελάστηκε στις 06-12-2022

21. <https://seen.org.gr/el/>,προσπελάστηκε στις 08-12-2022
22. https://www.anek.gr/el/pdf_read/?file=https://www.anek.gr/wp-content/uploads/2022/09/ANEK_PR_H1_2022_GR-1.pdf ,προσπελάστηκε στις 10-12-2022
23. <https://attica-group.com/el/> ,προσπελάστηκε στις 15-12-2022
24. <https://www.bluestarferries.com/>,προσπελάστηκε στις 15-12-2022
25. <https://www.hellenicseaways.gr/>,προσπελάστηκε στις 15-12-2022
26. <https://www.anek.gr/el/> ,προσπελάστηκε στις 15-12-2022
27. <https://www.minoan.gr/>,προσπελάστηκε στις 15-12-2022
28. <https://www.seajets.com/el/>,προσπελάστηκε στις 17-12-2022
29. <https://www.levanteferries.com/>,προσπελάστηκε στις 17-12-2022
30. <https://fastferries.com.gr/>,προσπελάστηκε στις 17-12-2022
31. <https://www.insider.gr/oikonomia/253645/aktoploia-ethniko-shedio-eksyghronismoy- ananeosis-hrimatodotisis-gia-prasino-stolo> ,προσπελάστηκε στις 18-12-2022
32. <https://ellinikiaktoploia.net/>,προσπελάστηκε στις 19-12-2022
33. <https://www.ot.gr/>,προσπελάστηκε στις 20-12-2022

Ξενόγλωσση:

1. https://ec.europa.eu/info/index_en
2. Directive (EU) 2016/802 — reducing the sulphur content of certain liquid fuels
3. Directive 97/68/EC of the European Parliament and of the Council -On the approximation of the laws of the Member States relating to measures against the emission of gaseous and particulate pollutants from internal combustion engines to be installed in non-road mobile machinery
- 4.«Regulation of the European Parliament and of the Council» on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC
5. <https://www.superfast.com/>, προσπελάστηκε στις 14-12-2022
6. Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992
7. <https://www.statista.com/statistics/1109263/monthly-vlsfo-bunker-price-worldwide/>προσπελάστηκε στις 21-12-2022

