



ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

**ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ και ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΠΟΡΘΕΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ**



ΑΘΗΝΑ ΜΑΡΤΙΟΣ 2010

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΟΝ. ΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	2
1.1.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
1.1.2	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	4
2	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	5
2.1.1	Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ.....	5
2.1.2	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	8
2.1.3	Ακτοπλοϊκή Συνδεση ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	9
2.1.4	Επιβατική Κίνηση Λιμενα ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	9
2.1.5	Κίνηση Οχημάτων Λιμενα ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	18
2.1.6	Αλιευτικά Σκαφη Και Σκαφη Αναψυχης ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	28
2.1.7	Κυριοι Χρηστεσ Λιμενα ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - Προοπτικεσ.....	29
2.1.8	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ.....	31
3	ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΟΓΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ	43
3.1.1	ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ.....	43
3.1.2	ΤΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑ.....	48
3.1.3	Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιων ενδό-μεταφορών.....	51
3.1.4	Δικαιώματα επιβατών στις θαλάσσιες ενδο-μεταφορές.....	53
3.1.5	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ	58
3.1.6	ΕΜΠΛΟΚΗ του ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΣΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ.....	63

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

1.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η φυσική θέση του νησιού της Κέρκυρας, οι εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητές του, αλλά και οι διάφορες κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή τα τελευταία χρόνια καθορίζουν και τις δραστηριότητες της θαλάσσιας πύλης διακίνησης ανθρώπων και αγαθών του νησιού.

Η μέχρι σήμερα εξέλιξη του λιμανιού της Κέρκυρας και οι διαγραφόμενες προοπτικές του στο μέλλον, καθορίζουν τον ρόλο του περισσότερο στους τομείς της ακτοπλοΐας και της τουριστικής κίνησης και λιγότερο στον τομέα της διακίνησης εμπορευμάτων. Η σημαντικότερη δραστηριότητα του λιμανιού, σαν αποτέλεσμα της φυσικής του θέσης, είναι η διακίνηση επιβατών και οχημάτων με σκάφη Ε/Γ-Ο/Γ από και προς την Ιταλία καθιστώντας με αυτόν τον τρόπο την Κέρκυρα σε σημαντική πύλη της Ελλάδας προς τα δυτικά και ειδικότερα προς τη γειτονική Ιταλία και τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μαζί με τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

Ο σημαντικότερος τομέας για την οικονομική ανάπτυξη του νησιού της Κέρκυρας είναι ο τουρισμός. Από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, η Κέρκυρα ήταν δημοφιλής προορισμός τουριστών, ιδιαίτερα υψηλού οικονομικού επιπέδου, λόγω της φυσικής του ομορφιάς, της ύπαρξης ελκυστικών αξιοθέατων και ιστορικών μνημείων. Για τους λόγους αυτούς η τουριστική περίοδος είναι χρονικά εκτεταμένη διαρκώντας από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο, ενώ η τουριστική κίνηση παραμένει αξιοσημείωτη και κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Στο γεγονός αυτό συνέβαλλε, αλλά όχι όσο αναμενόταν, η λειτουργία της Εγνατίας οδού. Επομένως πέραν των άλλων η εξυπηρέτηση της επικοινωνίας με την ηπειρωτική Ελλάδα σχετίζεται άμεσα με τις τουριστικές δραστηριότητες στο νησί της Κέρκυρας και της αναπτυξιακής της προοπτικής στον τομέα αυτό και για αυτό τον λόγο αποτελεί ένα ενδιαφέρον σημείο διερεύνησης για το Επιμελητήριο Κέρκυρας. Επισημαίνεται ότι η διερεύνηση ενδεχόμενης εμπλοκής του Επιμελητηρίου Κέρκυρας στην θαλάσσια επικοινωνία με την ηπειρωτική Ελλάδα μπορεί να είναι μόνο συμπληρωματική προς το λιμάνι της Κέρκυρας που είναι η κύρια πύλη

εισόδου και εξόδου επιβατών, εμπορευμάτων και οχημάτων και φυσικά με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

1.1.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το παρόν έργο εκπονήθηκε από την εταιρεία συμβούλων ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΥ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε., και αφορά την προμελέτη της σκοπιμότητας της ενδεχόμενης εμπλοκής του Επιμελητηρίου Κέρκυρας σε μία δραστηριότητα σε πορθμειακή γραμμή Κέρκυρας Ηγουμενίτσας.

Στόχος του έργου είναι η προκαταρκτική εκτίμηση μιας δραστηριοποίησης του Επιμελητηρίου στον συγκεκριμένο τομέα και περιλαμβάνει την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στην επικοινωνία με την ηπειρωτική Ελλάδα και στα δύο λιμάνια Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας και στην προκαταρκτική προμελέτη σκοπιμότητας ανάλογης δραστηριότητας και εκτίμησης της συμμετοχής του Επιμελητηρίου.

2 ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

2.1.1 Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ

Η κύρια επικοινωνία της Κέρκυρας με την ηπειρωτική Ελλάδα γίνεται μέσω των λιμένων Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας που διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και οχημάτων και υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων προς την Δυτική Ευρώπη και κύρια πύλη επικοινωνίας της ηπειρωτικής Ελλάδας με την Κέρκυρα. Το λιμάνι της Κέρκυρας από την άλλη μεριά είναι η πύλη επικοινωνίας του νησιού με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Ένα πολύ σημαντικό τμήμα των λειτουργιών του λιμένα Κέρκυρας είναι η θαλάσσια επικοινωνία της Κέρκυρας με την Ηπειρωτική Ελλάδα (Ηγουμενίτσα), αλλά και με τα γειτονικά νησιά (Παξούς, Αντίπαξους και Διαπόντια Νησιά). Η διακίνηση εμπορευμάτων στο λιμάνι της Κέρκυρας δεν μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα σημαντική, αφού λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα και της έλλειψης επαρκών αγαθών, εξυπηρετεί μόνο τις εσωτερικές ανάγκες του νησιού. Ο κύριος όγκος της τροφοδοσίας του νησιού γίνεται με φορτηγά αυτοκίνητα που διακινούνται στη γραμμή Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα. Επομένως, στο Λιμάνι της Κέρκυρας συγκεντρώνονται όλες σχεδόν οι δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν ένα λιμάνι σαν κυρίως επιβατικό και τουριστικό. Συγκεκριμένα οι κύριες δραστηριότητες του λιμανιού διακρίνονται σε:

- Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας, για διακίνηση επιβατών και οχημάτων όλων των κατηγοριών (φορτηγών, λεωφορείων, Ι.Χ. επιβατικών, δικύκλων).
- Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών εξωτερικού τρίτων χωρών (Αλβανίας), για διακίνηση επιβατών και οχημάτων.
- Εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων.
- Εξυπηρέτηση ημερόπλοιων και λοιπών τουριστικών σκαφών, που εκτελούν τουριστικά δρομολόγια στο θαλάσσιο χώρο του Βορείου Ιονίου.

- Εξυπηρέτηση φορτηγών πλοίων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.
- Αποθήκευση εμπορευμάτων.
- Εξυπηρέτηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ακτοπλοΐας ανοικτού ή κλειστού τύπου, που εκτελούν την θαλάσσια επικοινωνία της Κέρκυρας με την ηπειρωτική Ελλάδα (Ηγουμενίτσα) και τα παρακείμενα μικρότερα νησιά (Παξούς, Διαπόντια Νησιά), για μεταφορά επιβατών και οχημάτων.
- Εξυπηρέτηση υπηρεσιών υδατοδρομίου για τον ελλιμενισμό υδροπλάνων που εκτελούν την γραμμή Πατρών – Κέρκυρας και των μελλοντικών γραμμών της Κέρκυρας με τα παρακείμενα μικρά νησιά Ερεϊκούσα, Μαθράκι και Οθωνοί.
- Ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες με παραχώρηση χρήσης λιμενικών χώρων στις υπάρχουσες παραδοσιακές ναυπηγικές μονάδες στα δυτικά των κυρίων εγκαταστάσεων του λιμένα.
- Ελλιμενισμός μικρών ιδιωτικών σκαφών αναψυχής στο χώρο του γειτονικού Παλαιού Λιμανιού

Από την πλευρά του ιδιωτικού τομέα, οι κύριοι εμπλεκόμενοι στις δραστηριότητες του Οργανισμού θεωρούνται οι πάροχοι των τουριστικών υπηρεσιών (κυρίως Ναυτικοί και τουριστικοί πράκτορες) , τα σωματεία φορτοεκφορτωτών και καβοδετών πλοίων και ιδιωτικές επιχειρήσεις οικοδομικών υλικών, μικρών ναυπηγο-επισκευαστικών μονάδων και εμπορικών δραστηριοτήτων μέσα στο λιμενικό χώρο.

Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνεται η συνολική εισροή επιβατών, τα συνολικά κρουαζιερόπλοια που κατέφθασαν στο Λιμένα Κέρκυρας από το 2003 έως το 2010, καθώς και οι ποσοστιαίες μεταβολές τους σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Το 2010 είναι η χρονιά που η συνολική κίνηση των επιβατών και ο αριθμός των κρουαζιεροπλοίων ξεπέρασε κάθε προηγούμενο εμφανίζοντας συνολικά 549.025 επιβάτες και φθάνοντας τα 429 κρουαζιερόπλοια.

ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ				
ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	% Μτβ Επιβατών	% Μτβ Αριθμού Κ/Ζ
2003	264.871	308		
2004	260.279	309	-1,73%	0,32%
2005	276.050	328	6,06%	6,15%
2006	311.445	342	12,82%	4,27%
2007	384.553	369	23,47%	7,89%
2008	441.600	410	14,83%	11,11%
2009	500.400	375	13,32%	-8,54%
2010	549.025	429	9,72%	14,40%

Ο αριθμός των Κρουαζιερόπλοιων την 5ετία 1997-2002 αυξήθηκε ραγδαία, με επιστέγασμα τις 308 αφίξεις τη θερινή περίοδο του έτους 2003, και πλέον σήμερα αποτελεί κύρια πηγή εισοδήματος για το νησί.

Στα επόμενα παρουσιάζονται αναλυτικά στοιχεία για τα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας.

2.1.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

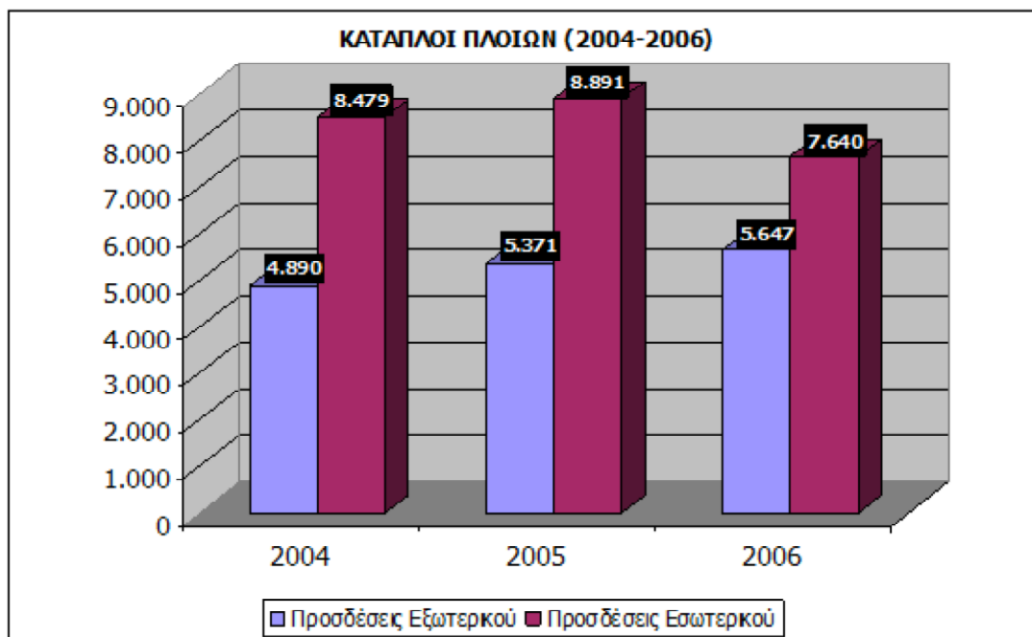
Ο κύριος σκοπός του Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της Ζώνης Λιμένα δικαιοδοσίας του. Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και οχημάτων και υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων. Το λιμάνι είναι βασικά επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το Εσωτερικό όσο και με το Εξωτερικό. Δεδομένης της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων (ΣΕΜΠΟ-Container Terminal, Σιλό), όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται στα φορτηγά και στις νταλίκες, καθώς και ορισμένων χύδην φορτίων. Συνεπώς το λιμάνι δεν μπορεί, προς το παρόν, να χαρακτηριστεί εμπορευματικό.

Ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της χερσαίας ζώνης του Λιμένα, την συντήρηση και βελτίωση των κτιριακών και τεχνικών εγκαταστάσεων της όπως και την εύρυθμη λειτουργία της. Παράλληλα εκμισθώνει σε ιδιώτες καταστήματα και γραφεία εντός του τερματικού σταθμού όπως και υπαίθριους χώρους σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης που έχει υπογραφεί μεταξύ Ο.Λ.ΗΓ. ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου. Συνεργάζεται επίσης με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς και τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας για θέματα που αφορούν την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικότερα ποσοτικά στοιχεία των δραστηριοτήτων του λιμένα τα τελευταία χρόνια.

2.1.3 ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Στον σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι ετήσιοι κατάπλοι πλοίων Εσωτερικού και Εξωτερικού, στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά την τελευταία τριετία που υπάρχουν διαθέσιμα (2004-2006).



Η ακτοπλοϊκή κίνηση του λιμένα παρουσιάζει σταθερή τάση αύξησης την συγκεκριμένη τριετία όσον αφορά στην κίνηση Εξωτερικού, ενώ η κίνηση Εσωτερικού για το 2006 παρουσίασε μείωση.

2.1.4 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Στον Πίνακα 1 απεικονίζεται η ετήσια επιβατική κίνηση Εσωτερικού από και προς την Ηγουμενίτσα και η ποσοστιαία μεταβολή της κατ' έτος για την περίοδο 2002 - 2006.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (2002 – 2006)				
ΕΤΟΣ	ΑΠΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ		ΠΡΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
2002	699.653	4,34%	699.799	3,95%
2003	680.488	-2,73%	680.251	2,79%
2004	670.612	-1,45%	681.757	0,22%
2005	736.521	9,83%	744.488	9,20%
2006	761.540	3,39%	770.467	3,49%

Η συνολική επιβατική κίνηση εσωτερικού προς το λιμάνι κατά την τελευταία πενταετία είναι αυξητική, με μέσο ρυθμό αύξησης περίπου 4,0% ετησίως. Αντίστοιχα, η συνολική επιβατική κίνηση εσωτερικού από Ηγουμενίτσα παρουσιάζει μέσο ρυθμό αύξησης περίπου 2,6% ετησίως την τελευταία πενταετία. Παρατηρείται ότι το 2005, ο λιμένας παρουσίασε σημαντική αύξηση της κίνησης, γεγονός που αποδίδεται, αφενός στην σημαντική αύξηση της εσωτερικής τουριστικής κίνησης και αφετέρου στην βελτίωση των υπηρεσιών και της λειτουργίας του λιμένα με την ολοκλήρωση της Α΄ Φάσης επέκτασής του (σημειώνεται ότι ο νέος λιμένας εγκαινιάστηκε στο τέλος του 2003).

Στον Πίνακα 2 παρουσιάζεται η ετήσια επιβατική κίνηση Εξωτερικού από και προς την Ηγουμενίτσα και η ποσοστιαία μεταβολή της κατ' έτος για την περίοδο 2002 - 2006.

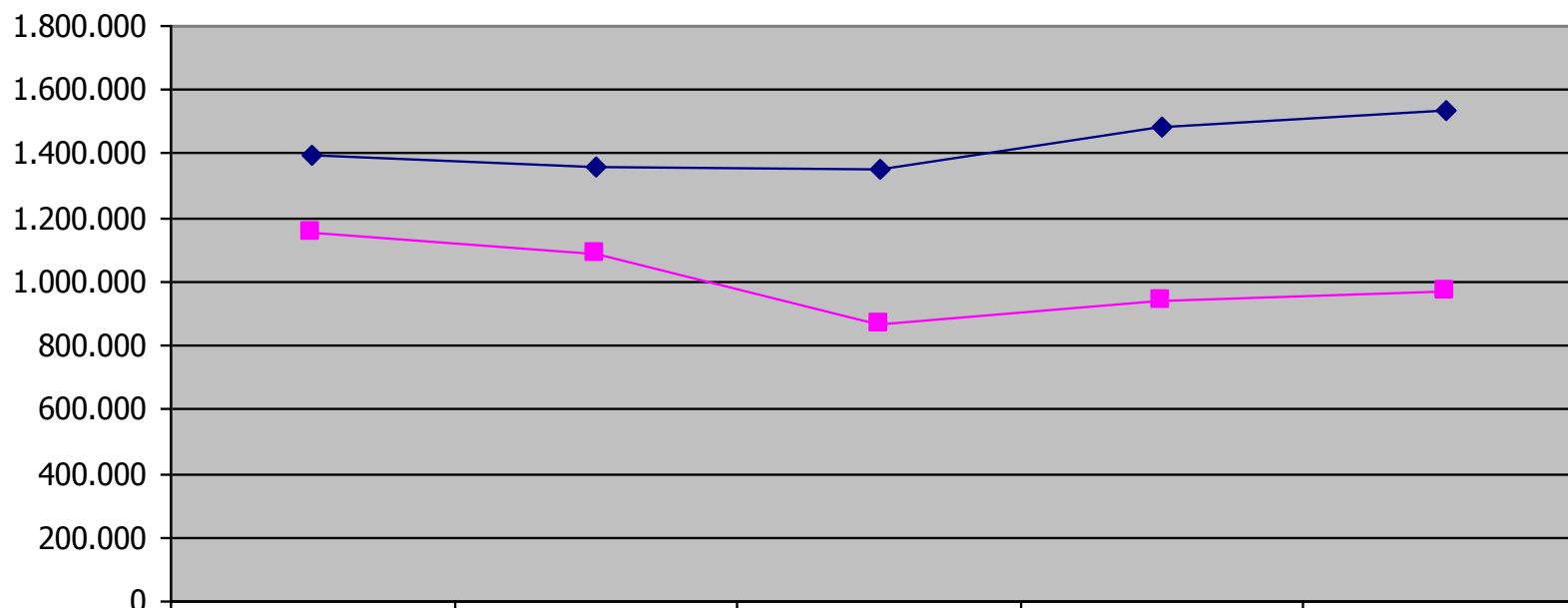
ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (2002 – 2006)				
ΕΤΟΣ	ΑΠΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ		ΠΡΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
2002	526.787	-3,40%	626.260	-3,33%
2003	479.308	-9,01%	607.882	-2,93%
2004	382.850	-20,12%	485.450	-20,14%
2005	415.586	8,55%	523.248	7,79%
2006	428.611	3,13%	543.752	3,92%

Η συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού **από** το λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά την τελευταία πενταετία έχει μειωθεί σημαντικά από 526.000 το 2002 σε 428.600 επιβάτες το 2006 (μείωση κατά περίπου 18,5%). Αντίστοιχη σημαντική μείωση παρατηρείται και στην επιβατική κίνηση εξωτερικού προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, όπου η επιβατική κίνηση έχει μειωθεί από 626.000 το 2002 σε 543.700 το 2006 (μείωση κατά περίπου 13%). Η μείωση της επιβατικής κίνησης εξωτερικού συνέβη κυρίως μεταξύ 2002 και 2004 και οφείλεται, στη μείωση της τουριστικής κίνησης στην εν λόγω περίοδο.

Αξιοσημείωτη είναι η διαφαινόμενη αντιστροφή της εν λόγω τάσης το 2005 και 2006, που αποδίδεται στην αύξηση της τουριστικής κίνησης γενικότερα και στη σταδιακή αναγνώριση από τους χρήστες των βελτιωμένων υπηρεσιών και εγκαταστάσεων που προσφέρει πλέον ο λιμένας Ηγουμενίτσας.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διαχρονική πορεία του συνόλου της επιβατικής κίνησης εσωτερικού και εξωτερικού του λιμένα (σύνολο επιβατών από και προς το λιμάνι) για την περίοδο 2002 – 2006.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (2002-2006)

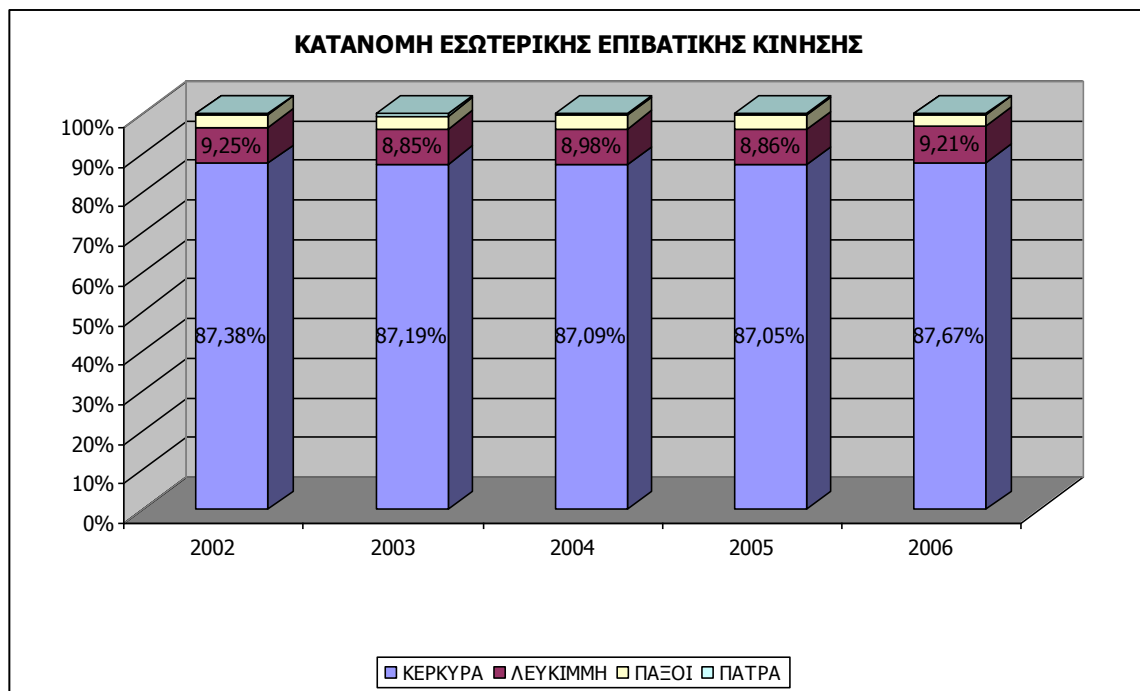


	2002	2003	2004	2005	2006
—◆— Επιβάτες Εσωτερικού	1.399.452	1.360.739	1.352.369	1.480.969	1.532.016
—■— Επιβάτες Εξωτερικού	1.153.047	1.087.190	868.300	938.300	972.363

—◆— Επιβάτες Εσωτερικού —■— Επιβάτες Εξωτερικού

Στον Πίνακα 3 που ακολουθεί παρουσιάζεται η **επιβατική κίνηση** εσωτερικού ανά προορισμό για την περίοδο 2002-2006, ενώ στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζεται η ποσοστιαία κατανομή της συνολικής κίνησης ανά προορισμό.

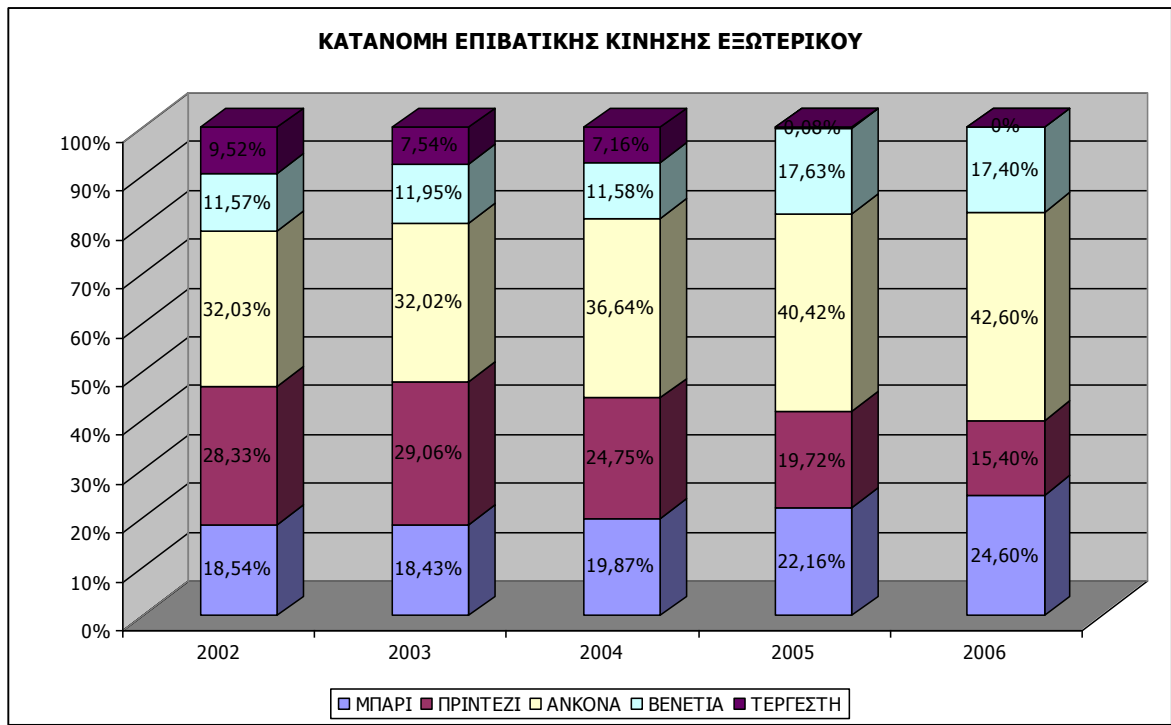
ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ					
ΑΠΟ ΗΓ/ΤΣΑ	2002	2003	2004	2005	2006
ΗΓ/ΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ	613.23	593.895	585.021	642.785	670.806
ΗΓ/ΤΣΑ-ΛΕΥΚΙΜΜΗ	62.960	59.042	60.057	63.848	67.571
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ	21.801	23.822	23.133	27.741	21.428
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΑΤΡΑ	1.655	3.729	2.401	2.147	1.735
ΣΥΝΟΛΟ	699.65	680.488	670.612	736.521	761.540
ΠΡΟΣ ΗΓ/ΤΣΑ	2002	2003	2004	2005	2006
ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	609.62	592.509	592.790	646.384	672.435
ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓ/ΤΣΑ	66.462	61.368	61.429	67.422	73.624
ΠΑΞΟΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	21.959	23.162	24.876	28.059	22.823
ΠΑΤΡΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	1.753	3.212	2.662	2.583	1.585
ΣΥΝΟΛΟ	699.79	680.251	681.757	744.448	770.467



Ο προορισμός με το μεγαλύτερο ποσοστό αφίξεων - αναχωρήσεων είναι η πόλη της Κέρκυρας, κατέχοντας σταθερά στην πενταετία ποσοστό περίπου ίσο με 87% του συνόλου επιβατών Εσωτερικού. Ο δεύτερος μεγαλύτερος προορισμός, με ποσοστό που κυμαίνεται κοντά στο 9%, είναι η Λευκίμμη, ενώ είναι αξιοσημείωτη η σημαντική ανάπτυξη της κίνησης από και προς τους Παξούς από το 2002 στο 2005 (συνολική αύξηση περίπου 20,5% στην τετραετία) η οποία όμως το 2006 επανήλθε στα επίπεδα του 2002.

Στο Πίνακα 4 που ακολουθεί παρουσιάζεται η επιβατική κίνηση Εξωτερικού ανά προορισμό για την περίοδο 2002-2006, ενώ στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζεται η ποσοστιαία κατανομή της συνολικής κίνησης ανά προορισμό.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ					
ΑΠΟ ΗΓ/ΤΣΑ	2002	2003	2004	2005	2006
ΗΓ/ΤΣΑ-ΑΝΚΟΝΑ	180.360	167.229	150.189	173.842	183.887
ΗΓ/ΤΣΑ-ΜΠΑΡΙ	95.626	92.555	72.755	97.527	110.811
ΗΓ/ΤΣΑ-ΒΕΝΕΤΙΑ	58.044	56.888	45.330	73.638	75.986
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΡΙΝΤΕΖΙ	142.191	126.026	88.199	70.223	57.927
ΗΓ/ΤΣΑ-ΤΕΡΓΕΣΤΗ	50.240	36.610	26.377	356	0
ΛΟΙΠΑ	326	40	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	526.461	479.308	382.850	415.586	428.611
ΠΡΟΣ ΗΓ/ΤΣΑ					
ΠΡΟΣ ΗΓ/ΤΣΑ	2002	2003	2004	2005	2006
ΑΝΚΟΝΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	188.679	191.755	167.916	205.637	230.622
ΜΠΑΡΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	117.999	107.823	99.784	110.500	128.974
ΒΕΝΕΤΙΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	75.282	72.994	55.216	91.839	92.734
ΠΡΙΝΤΕΖΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	184.239	189.864	126.746	114.880	91.422
ΤΕΡΓΕΣΤΗ-ΗΓ/ΤΣΑ	59.418	45.398	35.788	392	0
ΛΟΙΠΑ	643	48	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	625.617	607.834	485.450	523.248	543.752



Κατά την τελευταία πενταετία η κίνηση με την Ανκόνα ενισχύθηκε σημαντικά και πλέον αποτελεί το πρώτο λιμάνι προορισμού, από και προς την Ιταλία, με ποσοστό ίσο περίπου με 42% της συνολικής επιβατικής κίνησης εξωτερικού από/προς το Λιμένα. Η Ανκόνα προτιμάται από τις ναυτιλιακές εταιρείες, σε σχέση με το Πρίντεζι, όπου η κίνηση, το 2006, έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό των επιπέδων του 2002 (η συνολική κίνηση από/προς το Πρίντεζι μειώθηκε κατά 54% στην πενταετία). Παράλληλα, παρατηρείται μικρή αύξηση της κίνησης με το Μπάρι (αύξηση κατά περίπου 12,2% στην πενταετία), διατηρώντας επίσης σταθερό μερίδιο της κίνησης του λιμένα, της τάξης του 20%, κατά την πενταετία. Σημειώνεται ότι λίγο μετά τις αρχές του 2005, αλλά και κατά την διάρκεια του 2006, η γραμμή με την Τεργέστη έμεινε ανενεργή και η κίνηση απορροφήθηκε κυρίως από τη Βενετία και το Μπάρι.

2.1.5 ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Στον πίνακα 5 παρουσιάζεται η ετήσια κίνηση Οχημάτων Εσωτερικού (φορτηγά, λεωφορεία, αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως και δίκυκλα) από και προς την Ηγουμενίτσα και η ποσοστιαία μεταβολή της κατ' έτος για την περίοδο 2002 - 2006.

ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (2002 – 2006)				
ΕΤΟΣ	ΑΠΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ		ΠΡΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
2002	207.327	5,69%	212.498	5,80%
2003	211.085	1,81%	215.229	1,29%
2004	215.593	2,14%	221.663	2,99%
2005	238.567	10,66%	245.904	10,94%
2006	240.420	0,77%	246.423	0,21%

Η συνολική κίνηση οχημάτων εσωτερικού **προς** το λιμάνι αυξάνεται σε όλη την περίοδο, παρουσιάζοντας μέσο ρυθμό αύξησης περίπου 4,2% ετησίως. Αντίστοιχα, η συνολική κίνηση οχημάτων εσωτερικού **από** το λιμάνι παρουσιάζει μέσο ρυθμό αύξησης περίπου επίσης 4,2% ετησίως.

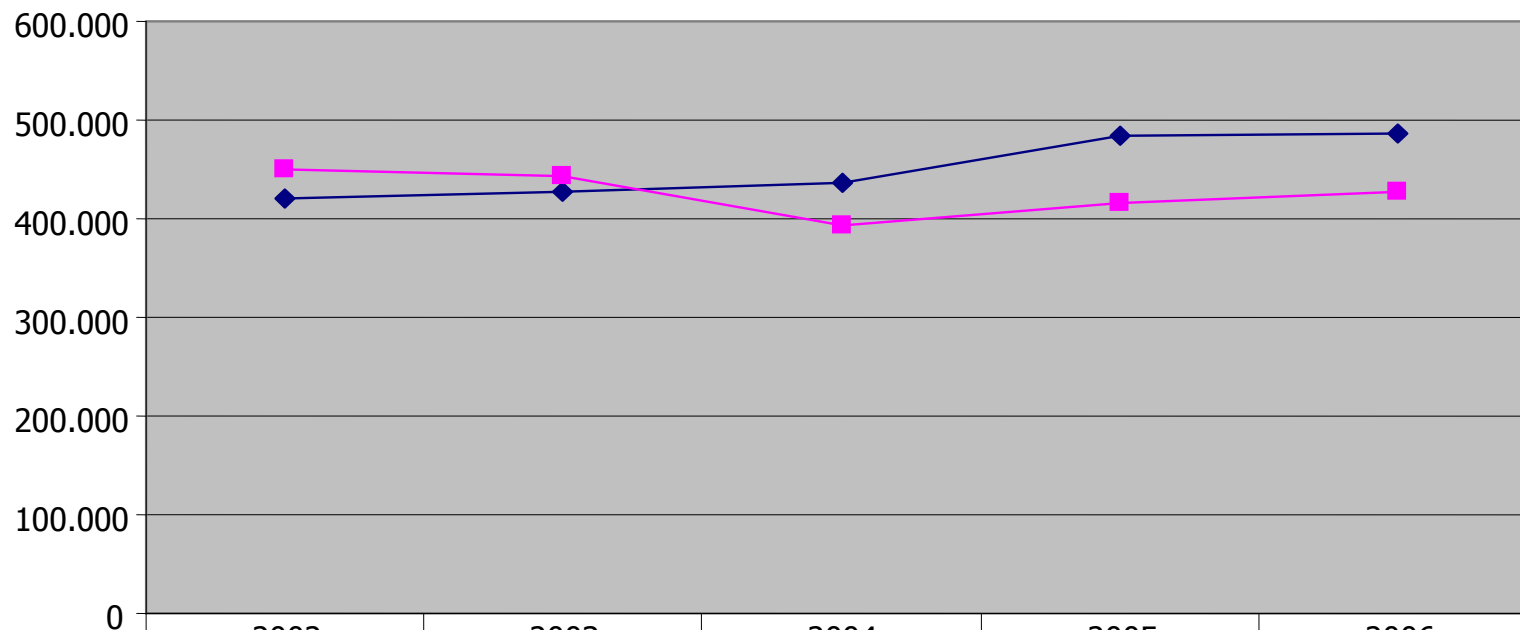
Στον πίνακα 6 παρουσιάζεται η ετήσια κίνηση Οχημάτων Εξωτερικού (φορτηγά, λεωφορεία, αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως και δίκυκλα) από και προς την Ηγουμενίτσα και η ποσοστιαία μεταβολή της κατ' έτος για την περίοδο 2002 - 2006.

ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (2002 – 2006)				
ΕΤΟΣ	ΑΠΟ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ		ΠΡΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
2002	198.668	-0,41%	251.182	0,55%
2003	190.849	-3,94%	252.098	0,36%
2004	165.677	-13,19%	227.965	-9,57%
2005	175.992	6,23%	239.586	5,10%
2006	176.021	0,016%	251.864	5,12%

Η συνολική κίνηση οχημάτων εξωτερικού **προς** το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει μειωθεί από περίπου 250.000 το 2001 σε περίπου 240.000 οχήματα το 2005 (μείωση κατά περίπου 4%), ενώ κατά το 2006 επανήλθε στα επίπεδα του 2002. Στην κίνηση οχημάτων εξωτερικού **από** το λιμάνι της Ηγουμενίτσας παρατηρείται αρκετά μεγάλη πτώση. Συγκεκριμένα η κίνηση οχημάτων έχει μειωθεί από περίπου 200.000 το 2002 σε περίπου 176.000 το 2006 (μείωση κατά περίπου 12%). Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι οι αφίξεις σε απόλυτα νούμερα ξεπερνούν σε σημαντικό βαθμό τις αναχωρήσεις (κατά την πενταετία 2002 - 2006, αναχώρησαν από το Λιμάνι 907.207 οχήματα, ενώ αφίχθησαν 1.222.695). Με δεδομένο ότι παρόμοια εικόνα παρουσιάζεται και στην επιβατική κίνηση, είναι προφανής η ανάγκη για παροχή αναβαθμισμένων τουριστικών υπηρεσιών στην πόλη, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, η οποία θα κρατήσει στην Ηγουμενίτσα, έστω και για λίγες διανυκτερεύσεις, το ολοένα αυξανόμενο τουριστικό ρεύμα που προέρχεται κυρίως από την Ιταλία, αλλά και από το Εσωτερικό.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διαχρονική πορεία του συνόλου της κίνησης οχημάτων εσωτερικού και εξωτερικού του λιμένα (σύνολο οχημάτων από και προς το λιμάνι) για την περίοδο 2002– 2006.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ/ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (2002-2006)

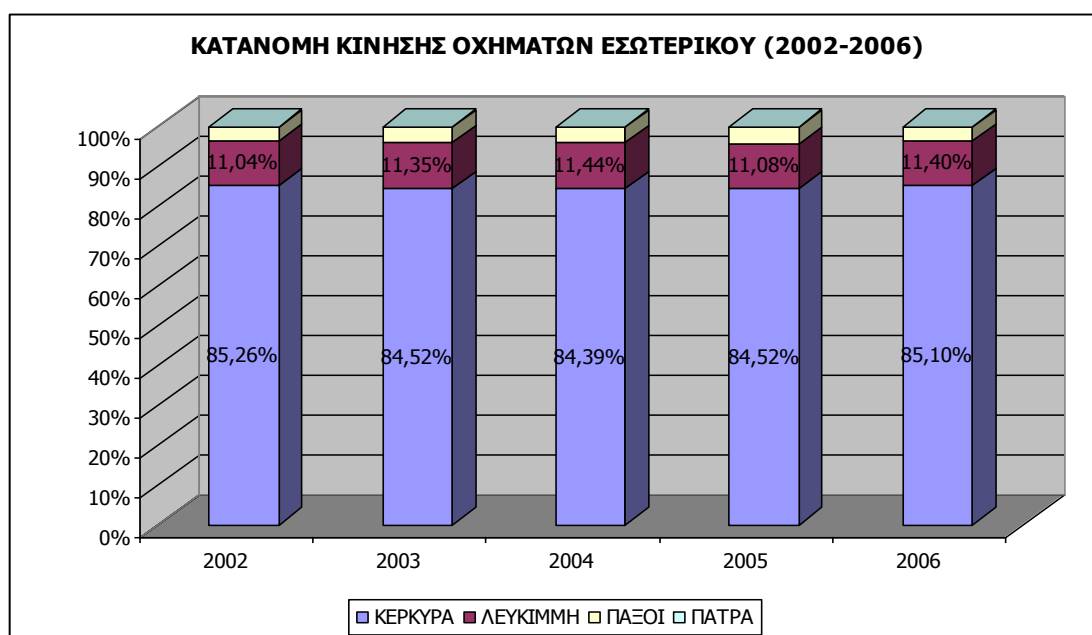


	2002	2003	2004	2005	2006
—◆— Οχήματα Εσωτερικού	419.825	426.314	437.256	484.471	486.843
—■— Οχήματα Εξωτερικού	449.850	442.947	393.642	415.578	427.885

—◆— Οχήματα Εσωτερικού —■— Οχήματα Εξωτερικού

Στο Πίνακα 7 που ακολουθεί παρουσιάζεται η συνολική **κίνηση Οχημάτων Εσωτερικού** ανά προορισμό για την περίοδο 2002-2006, ενώ στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζεται η ποσοστιαία κατανομή της συνολικής κίνησης ανά προορισμό. Στον Πίνακα 8 παρουσιάζεται η **κίνηση ανά προορισμό και τύπο οχήματος**.

ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ					
ΑΠΟ ΗΓ/ΤΣΑ	2002	2003	2004	2005	2006
ΗΓ/ΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ	177.311	178.67	182.081	201.909	205.544
ΗΓ/ΤΣΑ-ΛΕΥΚΙΜΜΗ	22.338	23.537	24.688	26.200	26.444
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ	7.418	8.278	8.444	10.158	8.106
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΑΤΡΑ	260	594	380	300	326
ΣΥΝΟΛΟ	207.32	211.0	215.593	238.567	240.320
ΠΡΟΣ ΗΓ/ΤΣΑ					
2002	2003	2004	2005	2006	
ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	180.622	181.62	186.916	207.557	208.634
ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓ/ΤΣΑ	23.999	24.856	25.338	27.492	28.999
ΠΑΞΟΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	7.547	8.139	8.808	10.234	8.433
ΠΑΤΡΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	330	608	601	621	357
ΣΥΝΟΛΟ	212.49	215.2	221.663	245.904	246.423



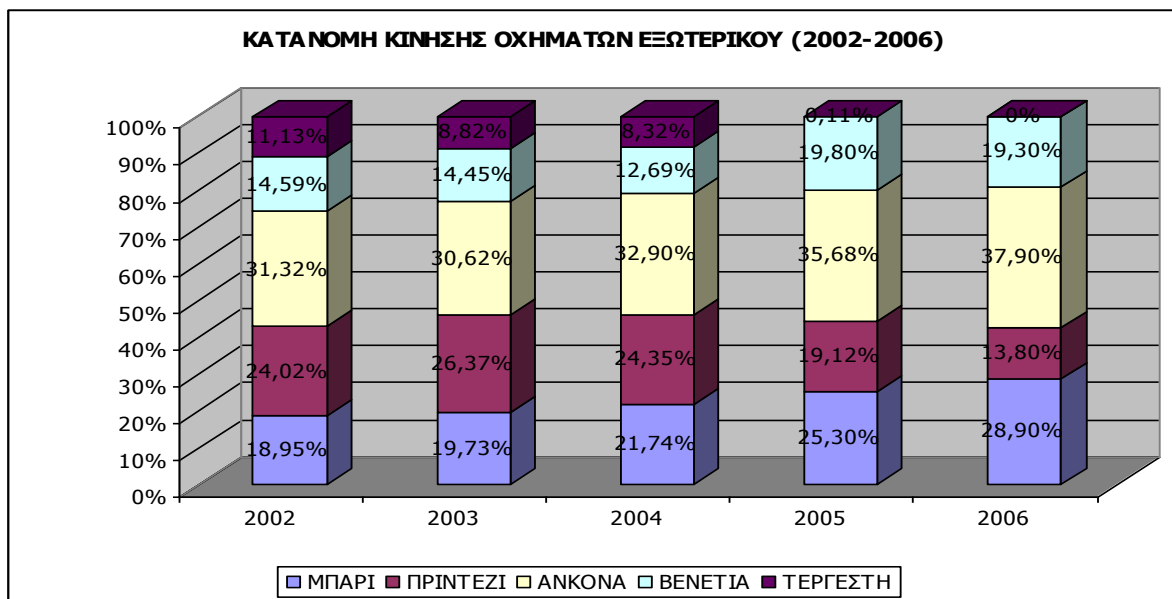
ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΑΠΟ ΗΓ/ΤΣΑ	2002				2003				2004				2005				2006			
	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ
ΗΓ/ΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ	39.413	4.901	127.849	5.148	36.598	4.643	132.023	5.412	39.135	4.044	133.477	5.425	40.917	3.939	151.000	6.053	39.292	5.228	154.790	6.234
ΗΓ/ΤΣΑ-ΛΕΥΚΙΜΜΗ	4.462	344	16.682	850	6.097	253	16.374	813	5.513	250	18.222	703	5.612	249	19.564	775	5.102	346	20.104	892
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ	1.693	10	5.283	432	1.818	69	5.775	616	1.811	76	5.914	643	2.129	88	6.983	958	1.930	88	5.532	556
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΑΤΡΑ	24	0	151	85	29	0	464	101	31	3	261	85	73	0	199	28	60	0	233	33
ΣΥΝΟΛΟ	45.592	5.255	149.965	6.515	44.542	4.965	154.636	6.942	46.490	4.373	157.874	6.856	48.731	4.276	177.746	7.814	46.384	5.662	180.659	7.715

ΠΡΟΣ ΗΓ/ΤΣΑ	2002				2003				2004				2005				2006			
	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ
ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	42.672	4.976	127.762	5.212	41.592	4.781	129.735	5.518	43.288	4.109	134.256	5.263	45.115	3.886	152.249	6.307	44.866	5.146	152.091	6.531
ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓ/ΤΣΑ	4.796	306	17.966	931	6.175	276	17.538	867	5.593	247	18.764	734	5.600	255	20.794	843	5.447	380	22.157	1.015
ΠΑΞΟΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	1.959	10	5.172	406	1.881	66	5.674	518	2.088	76	5.961	683	2.331	90	6.890	923	2.024	64	5.663	682
ΠΑΤΡΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	23	1	241	65	58	1	460	89	20	1	485	95	51	0	464	106	89	0	198	70
ΣΥΝΟΛΟ	49.450	5.293	151.141	6.614	49.706	5.124	153.407	6.992	50.989	4.433	159.466	6.775	53.097	4.231	180.397	8.179	52.426	5.590	180.109	8.298

Στο Πίνακα 9 που ακολουθεί παρουσιάζεται η **κίνηση Οχημάτων Εξωτερικού** από και προς προορισμό για την περίοδο 2002-2006, ενώ στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζεται η ποσοστιαία κατανομή της συνολικής κίνησης ανά προορισμό. Στον Πίνακα 10 παρουσιάζεται η **κίνηση ανά προορισμό και τύπο οχήματος**.

ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΡΟΣ/ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ					
ΑΠΟ ΗΓ/ΤΣΑ	2002	2003	2004	2005	2006
ΗΓ/ΤΣΑ-ΜΠΑΡΙ	36.816	39.497	36.463	48.648	55.903
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΡΙΝΤΕΖΙ	47.058	48.446	40.572	32.274	25.010
ΗΓ/ΤΣΑ-ΑΝΚΟΝΑ	66.724	61.132	56.218	62.292	63.356
ΗΓ/ΤΣΑ-ΒΕΝΕΤΙΑ	26.203	25.037	19.861	32.592	31.752
ΗΓ/ΤΣΑ-ΤΕΡΓΕΣΤΗ	21.659	16.737	12.563	186	0
ΛΟΙΠΑ	208	208	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	198.668	191.057	165.677	175.992	176.021
ΠΡΟΣ ΗΓ/ΤΣΑ					
ΜΠΑΡΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	48.308	47.906	49.130	56.481	67.806
ΠΡΙΝΤΕΖΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	60.863	68.379	55.273	47.167	34.190
ΑΝΚΟΝΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	73.982	74.499	73.276	85.990	98.918
ΒΕΝΕΤΙΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	39.334	38.984	30.107	49.689	50.950
ΤΕΡΓΕΣΤΗ-ΗΓ/ΤΣΑ	28.330	22.330	20.179	259	0
ΛΟΙΠΑ	365	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	251.182	252.098	227.965	239.586	251.864

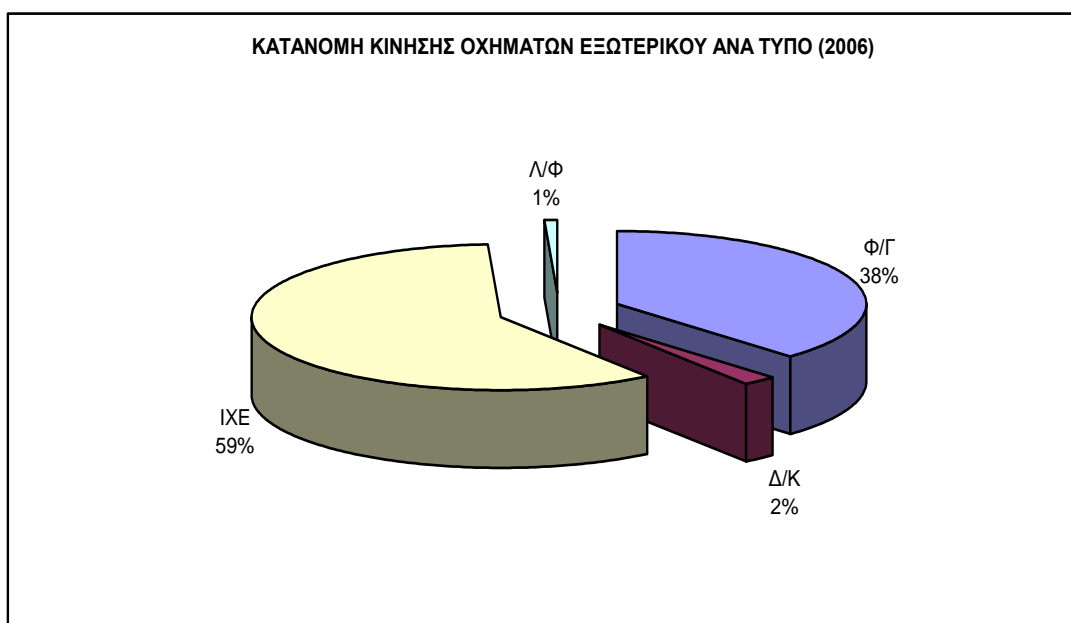
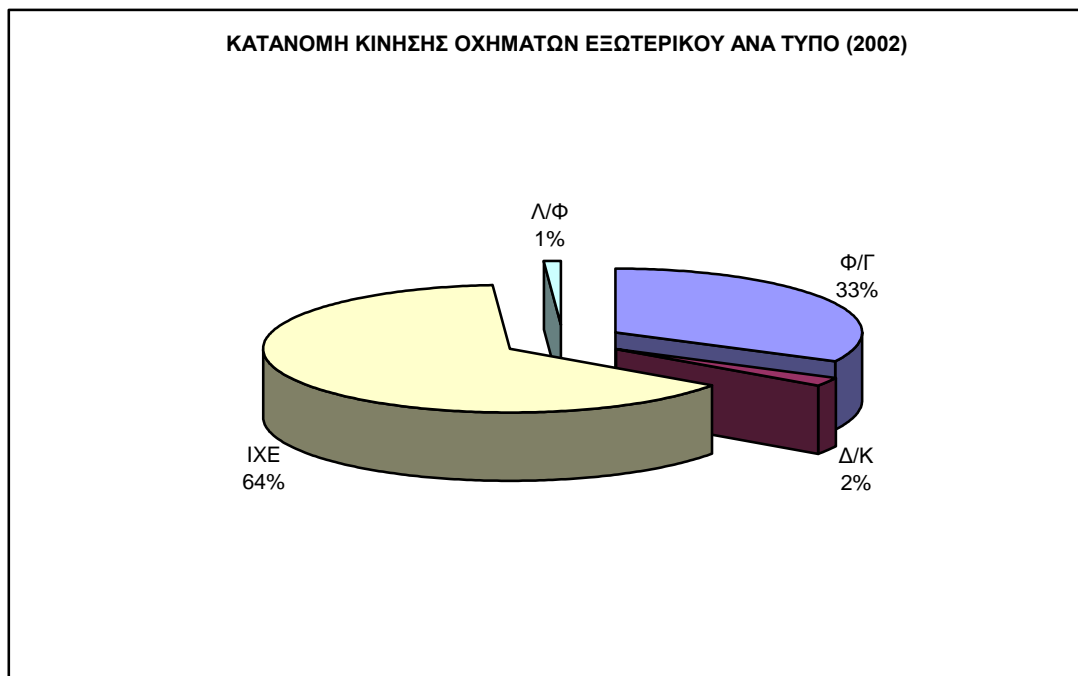


ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΑΠΟ ΗΓ/ΤΣΑ	2002				2003				2004				2005				2006			
	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ
ΗΓ/ΤΣΑ-ΜΠΑΡΙ	18.558	988	16.807	463	22.013	656	16.417	411	23.768	386	11.889	420	32.231	525	15.340	552	39.256	642	15.478	527
ΗΓ/ΤΣΑ-ΠΡΙΝΤΕΖΙ	17.349	583	28.588	538	21.594	283	25.983	586	23.271	330	16.533	438	17.502	193	14.067	512	12.000	115	12.395	500
ΗΓ/ΤΣΑ-ΑΝΚΟΝΑ	18.808	530	45.559	1.827	17.364	588	41.501	1.679	17.381	510	36.783	1.544	16.105	660	43.440	2.087	16.894	936	43.515	2.011
ΗΓ/ΤΣΑ-ΒΕΝΕΤΙΑ	10.460	86	14.794	863	9.528	87	14.663	759	7.254	61	11.808	738	10.891	111	20.378	1.212	10.352	148	20.126	1.126
ΗΓ/ΤΣΑ-ΤΕΡΓΕΣΤΗ	6.432	77	14.441	709	5.231	29	10.897	580	4.303	24	7.849	387	113	1	72	0	0	0	0	0
ΛΟΙΠΑ	183	1	24	0	183	1	24	0												
ΣΥΝΟΛΟ	71.607	2.264	120.189	4.400	75.730	1.643	109.461	4.015	75.977	1.311	84.862	3.527	76.842	1.490	93.297	4.363	78.502	1.841	91.514	4.164

ΠΡΟΣ ΗΓ/ΤΣΑ	2002				2003				2004				2005				2006			
	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ	Φ/Γ	Λ/Φ	ΙΧΕ	Δ/Κ
ΜΠΑΡΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	24.562	1.042	22.124	580	26.302	769	20.290	545	30.970	596	17.082	482	37.787	610	17.502	582	47.423	683	19.161	539
ΠΡΙΝΤΕΖΙ-ΗΓ/ΤΣΑ	21.365	711	38.085	702	27.985	566	39.074	754	28.638	488	25.618	529	22.117	346	24.036	668	13.626	256	19.748	560
ΑΝΚΟΝΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	14.256	701	56.731	2.294	13.886	757	57.670	2.186	13.623	560	57.040	2.053	13.697	808	68.992	2.493	14.961	1.068	80.512	2.377
ΒΕΝΕΤΙΑ-ΗΓ/ΤΣΑ	7.753	109	30.306	1.166	5.857	152	31.643	1.332	4.656	88	24.203	1.160	7.925	183	39.988	1.593	7.364	156	41.667	1.763
ΤΕΡΓΕΣΤΗ-ΗΓ/ΤΣΑ	6.583	120	20.700	927	4.829	62	16.649	790	4.365	44	15.228	542	79	1	177	2	0	0	0	0
ΛΟΙΠΑ	274	1	90	0	0	0	0	0												
ΣΥΝΟΛΟ	74.519	2.683	167.946	5.669	78.859	2.306	165.326	5.607	82.252	1.776	139.171	4.766	81.605	1.948	150.695	5.338	83.374	2.163	161.088	5.239

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η σύνθεση της κίνησης οχημάτων εξωτερικού ανά τύπο για τα έτη 2002 και 2006.



Εν αντιθέσει με την κίνηση οχημάτων εσωτερικού, όπου η κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων φτάνει σχεδόν το 85% της συνολικής εσωτερικής κίνησης, η κίνηση οχημάτων από και προς το εξωτερικό μοιράζεται μεταξύ

επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών. Η κίνηση φορτηγών από και προς το εξωτερικό (εμπορευματική κίνηση) έχει αυξησει σημαντικά το μερίδιό της από 33% το 2002 σε 38% το 2006, ενώ παράλληλα έχει αυξηθεί η κίνηση και σε απόλυτους αριθμούς παρουσιάζοντας αύξηση περίπου 10.7% μέσα στην πενταετία (από 146.126 φορτηγά το 2002 σε 161.876 το 2006). Η σημαντική αυτή αύξηση της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα φανερώνει τη μελλοντική δυναμική που μπορεί να παρουσιάσει ο λιμένας στις εμπορευματικές μεταφορές, με την ολοκλήρωση των σημαντικών υποδομών που βρίσκονται σε εξέλιξη στη περιοχή (Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός) και με την σημαντική βελτίωση των υποδομών του λιμένα με την ολοκλήρωση των έργων επέκτασής του.

Ιδιαίτερα όσον αφορά την ολοκλήρωση της Εγνατίας πρέπει να σημειωθεί ότι ήδη διαφαίνεται (από στατιστικά στοιχεία) μία συνεχώς αυξανόμενη, χρόνο με το χρόνο, κίνηση φορτηγών, με μία παράλληλη μείωση της κίνησης μεταναστών, ενώ εκτιμάται ότι με την παράδοση ολόκληρου του τμήματος Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα (που προβλέπεται για τις αρχές του 2009) και την ολοκλήρωση του τμήματος Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη (επίσης προβλέπεται για τις αρχές του 2009) η τάση αυτή θα ενισχυθεί αισθητά.

2.1.6 ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Σε ένα μεγάλο μέρος της χερσαίας ζώνης του λιμένα, και ειδικότερα τα Σύβοτα και την Σαγιάδα, ελλιμενίζεται σημαντικός αριθμός σκαφών αναψυχής. Ωστόσο δεν γίνεται συστηματική καταγραφή των σκαφών που εισέρχονται και εξέρχονται και δεν υπάρχουν ποσοτικά στοιχεία. Σε αυτό έχει συντελέσει η έλλειψη λιμενικών υποσταθμών σε περιοχές όπως η Πλαταριά που θα μπορούσαν να ελέγχουν την κίνηση των σκαφών αυτών.

Αναφορικά με τα αλιευτικά καταφύγια, ελλιμενίζεται μεγάλος αριθμός σκαφών αλλά υπάρχει ανάγκη πρόσθετων χώρων και υποδομών για την εξυπηρέτησή των σκαφών. Τα ήδη υπάρχοντα αλιευτικά καταφύγια που υπάρχουν στην ζώνη του λιμένα δεν είναι οργανωμένα και δεν μπορούν να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες.

2.1.7 ΚΥΡΙΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΛΙΜΕΝΑ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΧΡΗΣΤΕΣ ΛΙΜΕΝΑ - ΠΕΛΑΤΕΣ

Χρήστες των υπηρεσιών του οργανισμού, σύμφωνα και με τα αναλυτικά στοιχεία που προηγήθηκαν, αποτελούν κατά κατηγορία:

- Τα πλοία που εξυπηρετούν την κίνηση στο εσωτερικό και το εξωτερικό.
- Οι επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού που χρησιμοποιούν τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα.
- Τα οχήματα, με σημαντική διάκριση σε φορτηγά που εξυπηρετούν το εμπόριο και σε λοιπά μεταφορικά μέσα (λεωφορεία, Ι.Χ. και δίκυκλα).
- Τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής.

Οι κύριες ακτοπλοϊκές εταιρείες που αποτελούν πελάτες του λιμένα, είναι οι ακόλουθες:

- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
- SUPERFAST FERRIES
- BLUE STAR FERRIES
- ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
- AGOUDIMOS LINES
- ELMES LINES
- ANEK LINES

- ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ
- MED LINK LINES
- FIVE STAR LINES
- ΓΑΥΛΟΣ Ν.Ε.
- ΝΟΣΤΟΣ Ν.Ε.
- ΑΝΩ ΧΩΡΑ Ν.Ε.
- ΤΑΤΙΑΝΝΑ ΑΓΑΠΗΤΟΥ Ν.Ε.
- FRANK LINE AVOTALE NAVIGATION
- WAVE LORD NAVIGATION CO LTD
- MARLINES C.A.
- ΣΑΡΡΗΣ Ν.Ε.
- ΠΕΤΡΑΚΗΣ Ν.Ε.
- PALMIER S.A.
- MARITIME WAY L.T.D.
- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Ν.Ε.
- ΝΗΣΟΣ ΜΕΓΑΝΗΣΙ Ν.Ε.
- FLANMARE SHIPPING INC.

2.1.8 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

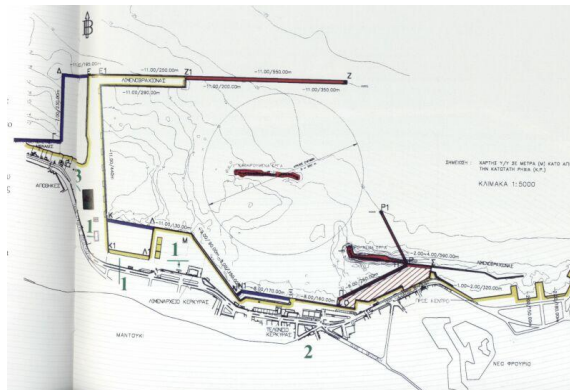
Η φυσική θέση του νησιού της Κέρκυρας , οι εμπορικές και οικονομικές δραστηριότητές του, αλλά και οι διάφορες κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή τα τελευταία χρόνια καθορίζουν και τις δραστηριότητες της κύριας πύλης διακίνησης ανθρώπων και αγαθών του νησιού, πού είναι το λιμάνι του.



Έτσι η μέχρι σήμερα εξέλιξη του λιμανιού της Κέρκυρας και οι διαγραφόμενες προοπτικές του στο μέλλον, καθορίζουν τον ρόλο του σαν λιμάνι Εθνικής εμβέλειας περισσότερο στους τομείς της ακτοπλοΐας και της τουριστικής κίνησης και λιγότερο στον τομέα της διακίνησης εμπορευμάτων. Η σημαντικότερη δραστηριότητα του λιμανιού, σαν αποτέλεσμα της φυσικής του θέσης, είναι η διακίνηση επιβατών και οχημάτων με σκάφη Ε/Γ-Ο/Γ από και προς την Ιταλία καθιστώντας με αυτόν τον τρόπο την Κέρκυρα σε σημαντική πύλη της Ελλάδας προς τα δυτικά και ειδικότερα προς τη γειτονική Ιταλία και τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μαζί με τα λιμάνια της Πάτρας και της

Ηγουμενίτσας. Οι πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις των τελευταίων ετών στον χώρο των Βαλκανίων, ενίσχυσαν την δυναμική του λιμανιού στον τομέα της ακτοπλοίας μεταξύ Ελλάδας – Ιταλίας και Δυτ. Ευρώπης, αφού η διακίνηση από την Ελλάδα προς την Κεντρική και Δυτ. Ευρώπη μέσω των Δυτ. Βαλκανίων είχε γίνει επισφαλής.

Ο σημαντικότερος τομέας για την οικονομική ανάπτυξη του νησιού της Κέρκυρας είναι ο τουρισμός. Από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, η Κέρκυρα ήταν δημοφιλής προορισμός τουριστών, ιδιαίτερα υψηλού οικονομικού επιπέδου, λόγω της φυσικής του ομορφιάς, της ύπαρξης ελκυστικών αξιοθέατων και ιστορικών μνημείων. Για τους λόγους αυτούς η τουριστική περίοδος είναι χρονικά εκτεταμένη διαρκώντας από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο, ενώ η τουριστική κίνηση παραμένει αξιοσημείωτη και κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Επομένως τόσο η εξυπηρέτηση των πλοίων της ακτοπλοίας από την Ελλάδα και τις χώρες της Δυτ. Ευρώπης, κύρια της Ιταλίας, καθώς και η εξυπηρέτηση των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων σχετίζεται άμεσα με τις τουριστικές δραστηριότητες στο νησί της Κέρκυρας και της αναπτυξιακής της προοπτικής στον τομέα αυτό. Το λιμάνι της Κέρκυρας είναι η κύρια πύλη εισόδου και εξόδου επιβατών και οχημάτων αυτών των πλοίων.



Συγκεκριμένα οι κύριες δραστηριότητες του λιμανιού διακρίνονται σε:

- Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας, για διακίνηση επιβατών και οχημάτων όλων των κατηγοριών (φορηγών, λεωφορείων, Ι.Χ. επιβατικών, δικύκλων).
- Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών εξωτερικού τρίτων χωρών (Αλβανίας), για διακίνηση επιβατών και οχημάτων.
- Εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων.
- Εξυπηρέτηση ημερόπλοιων και λοιπών τουριστικών σκαφών, που εκτελούν τουριστικά δρομολόγια στο θαλάσσιο χώρο του Βορείου Ιονίου.
- Εξυπηρέτηση φορηγών πλοίων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.
- Αποθήκευση εμπορευμάτων.
- Εξυπηρέτηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ακτοπλοΐας ανοικτού ή κλειστού τύπου, που εκτελούν την θαλάσσια επικοινωνία της Κέρκυρας με την ηπειρωτική Ελλάδα (Ηγουμενίτσα) και τα παρακείμενα μικρότερα νησιά (Παξούς, Διαπόντια Νησιά), για μεταφορά επιβατών και οχημάτων.
- Εξυπηρέτηση υπηρεσιών υδατοδρομίου για τον ελλιμενισμό υδροπλάνων που εκτελούν την γραμμή Πατρών – Κέρκυρας και των μελλοντικών γραμμών της Κέρκυρας με τα παρακείμενα μικρά νησιά Ερεικούσα, Μαθράκι και Οθωνοί.
- Ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες με παραχώρηση χρήσης λιμενικών χώρων στις υπάρχουσες παραδοσιακές ναυπηγικές μονάδες στα δυτικά των κυρίων εγκαταστάσεων του λιμένα.
- Ελλιμενισμός μικρών ιδιωτικών σκαφών αναψυχής στο χώρο του γειτονικού Παλαιού Λιμανιού

Στις δευτερογενείς δραστηριότητες του Οργανισμού κατατάσσονται οι εμπορικές δραστηριότητες ((ενοικίαση λιμενικών χώρων και κτιρίων για εμπορικές δραστηριότητες) και διάφορες λιμενικές διευκολύνσεις (χρήση γεφυροπλάστιγγας και χρήση ηλεκτρικών εγκαταστάσεων).

Οι υπηρεσίες/ προϊόντα που προσφέρει ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας διακρίνονται σε δύο βασικά είδη εκμεταλλεύσεων, τις κύριες και δευτερεύουσες:

1. Κύριες Εκμεταλλεύσεις

- Λιμενικά τέλη (τα οποία περιλαμβάνουν)
- Τέλη επιβατών
- Τέλη οχημάτων
- Τέλη ελλιμενισμού
- Τέλη πετρελεύσεων πλοίων κλπ

2. Δευτερεύουσες Εκμεταλλεύσεις

- Μισθώματα χώρων & γηπέδων (π.χ. για τραπεζοκαθίσματα κλπ)
- Μισθώματα κτιρίων
- Μισθώματα ναυπηγοεπισκευαστικών χώρων
- Χώροι ελεγχόμενης στάθμευσης (ανάθεση διαχείρισης με σύμβαση)
- Πλάστιγγα (ομοίως)
- Εναποθήκευση αποσκευών (ομοίως)
- Φορτοεκφορτώσεις χύδην φορτίων
- Υδροδότηση
- Ηλεκτροδότηση
- Εκμετάλλευση λιμένα Παξών (προγραμματική συμφωνία με Δήμο Παξών). Τα λιμενικά τέλη εισπράττονται από τον ΟΛΚΕ και αποδίδονται στον Δήμο, ενώ τις εισπράξεις από την

εκμετάλλευση λιμενικών χώρων τις πραγματοποιεί ο Δήμος Παξών.

Δεν εντοπίζονται προσφερόμενες υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ) και στο σύνολο τους οι προσφερόμενες υπηρεσίες αποτελούν εμπορικές εκμεταλλεύσεις.

Επιχειρησιακές και Υποστηρικτικές Λειτουργίες

Η βασική επιχειρησιακή λειτουργία του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της Ζώνης Λιμένα δικαιοδοσίας της, στα πλαίσια των υποχρεώσεών της όπως αυτά ορίζονται στον Ν.2932/01 και Ν.3429/05. Αναλυτικότερα οι βασικές επιχειρησιακές και Υποστηρικτικές λειτουργίες περιλαμβάνουν:

- Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του λιμένα.
- Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων, φορτίων.
- Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- Η ανάληψη και εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.
- Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής, του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- Η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω

τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού.

- Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.
- Η εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα και τους τοπικούς φορείς και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.
- Η εποικοδομητική συνεργασία και η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας.
- Η ανάληψη καθηκόντων "Γενικού Διαχειριστή" των χώρων της Ζώνης Λιμένα στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού και ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, της χάραξης εθνικής λιμενικής πολιτικής για λογαριασμό του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.
- Να εισηγείται για τη δημιουργία και λειτουργία αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας.
- Κάθε άλλη δραστηριότητα που είχε ανατεθεί στο Λιμενικό Ταμείο Νομού Κερκύρας ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Συστήματα Υποστήριξης των Λειτουργιών

Ένα πολύ σημαντικό τμήμα των λειτουργιών του λιμένα είναι η θαλάσσια επικοινωνία της Κέρκυρας με την Ηπειρωτική Ελλάδα (Ηγουμενίτσα), αλλά και με τα γειτονικά νησιά (Παξούς, Αντίπαξους και Διαπόντια Νησιά). Η διακίνηση εμπορευμάτων στο λιμάνι της Κέρκυρας δεν μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα σημαντική, αφού λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα και της έλλειψης επαρκών αγαθών, εξυπηρετεί μόνο τις εσωτερικές ανάγκες του νησιού. Ο κύριος όγκος της τροφοδοσίας του νησιού γίνεται με φορτηγά αυτοκίνητα που διακινούνται στη γραμμή Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα. Επομένως, στο Λιμάνι της Κέρκυρας συγκεντρώνονται όλες σχεδόν οι δραστηριότητες που χαρακτηρίζουν ένα λιμάνι σαν κυρίως επιβατικό και

τουριστικό. Συγκεκριμένα οι κύριες δραστηριότητες του λιμανιού διακρίνονται σε:

- Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας, για διακίνηση επιβατών και οχημάτων όλων των κατηγοριών (φορτηγών, λεωφορείων, Ι.Χ. επιβατικών, δικύκλων).
- Εξυπηρέτηση πλοίων Ε/Γ-Ο/Γ γραμμών εξωτερικού τρίτων χωρών (Αλβανίας), για διακίνηση επιβατών και οχημάτων.
- Εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων.
- Εξυπηρέτηση ημερόπλοιων και λοιπών τουριστικών σκαφών, που εκτελούν τουριστικά δρομολόγια στο θαλάσσιο χώρο του Βορείου Ιονίου.
- Εξυπηρέτηση φορτηγών πλοίων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.
- Αποθήκευση εμπορευμάτων.
- Εξυπηρέτηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ακτοπλοΐας ανοικτού ή κλειστού τύπου, που εκτελούν την θαλάσσια επικοινωνία της Κέρκυρας με την ηπειρωτική Ελλάδα (Ηγουμενίτσα) και τα παρακείμενα μικρότερα νησιά (Παξούς, Διαπόντια Νησιά), για μεταφορά επιβατών και οχημάτων.
- Εξυπηρέτηση υπηρεσιών υδατοδρομίου για τον ελλιμενισμό υδροπλάνων που εκτελούν την γραμμή Πατρών – Κέρκυρας και των μελλοντικών γραμμών της Κέρκυρας με τα παρακείμενα μικρά νησιά Ερεικούσα, Μαθράκι και Οθωνοί.
- Ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες με παραχώρηση χρήσης λιμενικών χώρων στις υπάρχουσες παραδοσιακές ναυπηγικές μονάδες στα δυτικά των κυρίων εγκαταστάσεων του λιμένα.

- Ελλιμενισμός μικρών ιδιωτικών σκαφών αναψυχής στο χώρο του γειτονικού Παλαιού Λιμανιού

Στις δευτερογενείς δραστηριότητες του Οργανισμού κατατάσσονται οι εμπορικές δραστηριότητες (ενοικίαση λιμενικών χώρων και κτιρίων για εμπορικές δραστηριότητες) και διάφορες λιμενικές διευκολύνσεις (χρήση γεφυροπλάστιγγας και χρήση ηλεκτρικών εγκαταστάσεων).

Οι δημόσιοι φορείς που εμπλέκονται και επηρεάζουν την παροχή λιμενικών υπηρεσιών του Ο.Λ.ΚΕ είναι τα εποπτεύοντα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας, κυρίως μέσω των υπηρεσιών του Λιμεναρχείου και της Πλοηγικής Υπηρεσίας και το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών , μέσω των υπηρεσιών Τελωνείου αλλά και σαν άμεσα εμπλεκόμενο στην έγκριση της τιμολογιακής πολιτικής του Οργανισμού. Επίσης, οι τοπικοί φορείς Νομαρχία Κέρκυρας, Δήμος Κερκυραίων και Κερκυραϊκός Οργανισμός Τουρισμού.

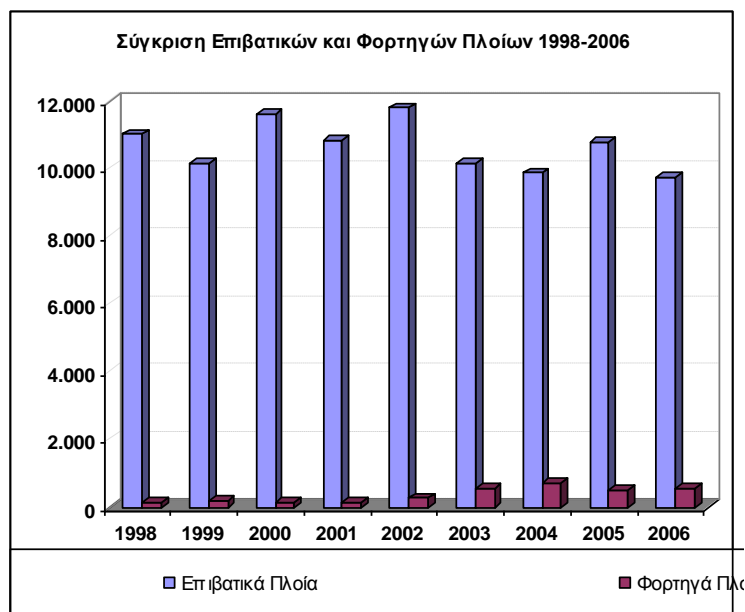
Από την πλευρά του ιδιωτικού τομέα, οι κύριοι εμπλεκόμενοι στις δραστηριότητες του Οργανισμού θεωρούνται οι πάροχοι των τουριστικών υπηρεσιών (κυρίως Ναυτικοί και τουριστικοί πράκτορες) , τα σωματεία φορτοεκφορτωτών και καβοδετών πλοίων και ιδιωτικές επιχειρήσεις οικοδομικών υλικών, μικρών ναυπηγο-επισκευαστικών μονάδων και εμπορικών δραστηριοτήτων μέσα στο λιμενικό χώρο.

Στη συνέχεια δίνονται αναλυτικά στοιχεία για την επιβατική και εμπορευματική κίνηση του λιμένα.

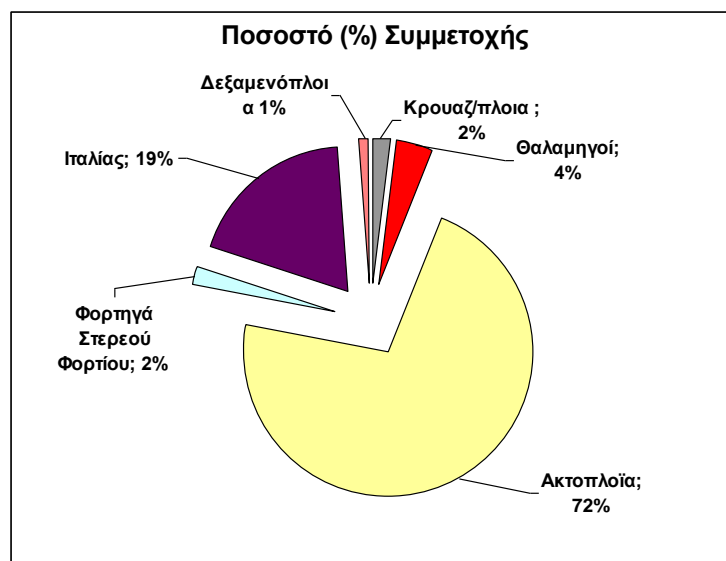
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ 1998- 2006

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ						ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ			ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
	ΠΛΟΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ			ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟ- ΠΛΟΙΑ	ΘΑΛΑΣΣΗΓΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ	ΣΤΕΡΕΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΔΕΞΑΜΕΝΟ- ΠΛΟΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΗΓΩΝ	
	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	ΙΤΑΛΙΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ							
1998	8.063	2.699	10.762	117	159	11.038	62	107	169	11.207
1999	7.341	2.571	9.912	89	199	10.200	106	100	206	10.406
2000	8.668	2.479	11.147	117	354	11.618	77	96	173	11.791
2001	8.314	1.853	10.167	184	503	10.854	40	112	152	11.006
2002	8.780	2.160	10.940	255	620	11.815	167	117	284	12.099
2003	7.294	2.010	9.304	280	609	10.193	456	114	570	10.763
2004	7.697	1.503	9.200	304	396	9.900	634	112	746	10.646
2005	8.259	1.873	10.132	328	340	10.800	397	141	538	11.338
2006	7.245	1.724	8.969	342	460	9.771	460	114	562	10.333
ΣΥΝΟΛΟ 9ΕΤΙΑΣ	71.661	18.872	90.533	2.016	3.640	96.189	2.399	1.013	3.400	99.589
%	72%	19%	91%	2%	4%	97%	2%	1%	3%	100%

Η καταλυτική υπεροχή της κίνησης επιβατικών έναντι φορτηγών πλοίων είναι ενδεικτική στο ακόλουθο διάγραμμα:



Επίσης καταφανής είναι η κυρίαρχη συμμετοχή της ακτοπλοΐας και των πλοίων προορισμού Ιταλίας στη σύνθεση του μίγματος κίνησης πλοίων, όπως φαίνεται στο εξής διάγραμμα:

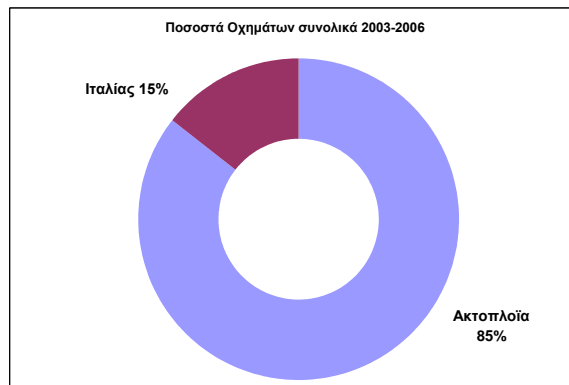
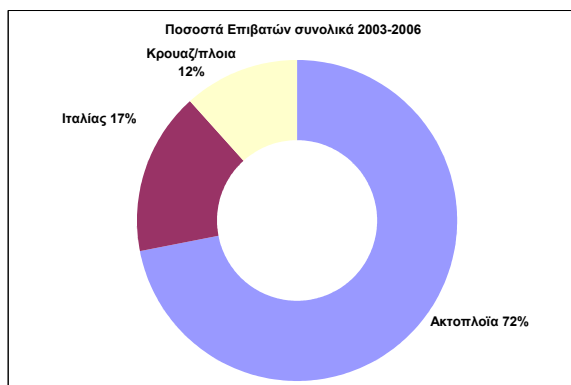


Τα στοιχεία κίνησης επιβατών και οχημάτων, διαφοροποιούνται δραστικά μεταξύ αναφερόμενων επιβιβάσεων και αποβιβάσεων, σε σημείο που να θεωρείται επισφαλής η θεώρηση και σύγκριση μεταξύ τους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι καταγράφονται περίπου διπλάσιες (!) αποβιβάσεις από όσες καταγεγραμμένες επιβιβάσεις. Για λόγους διαχρονικής σύγκρισης των μεγεθών και κατανομής τους στις διάφορες κατηγορίες, λαμβάνονται στη συνέχεια υπόψη τα στοιχεία των επιβιβάσεων, ως εξής:

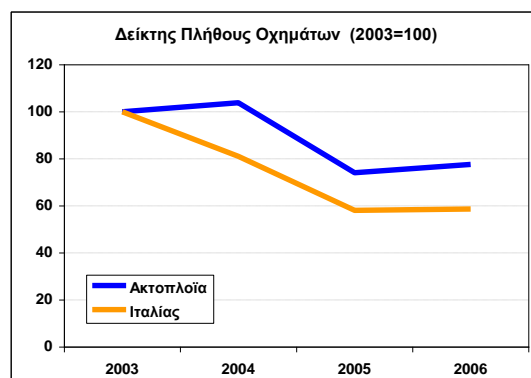
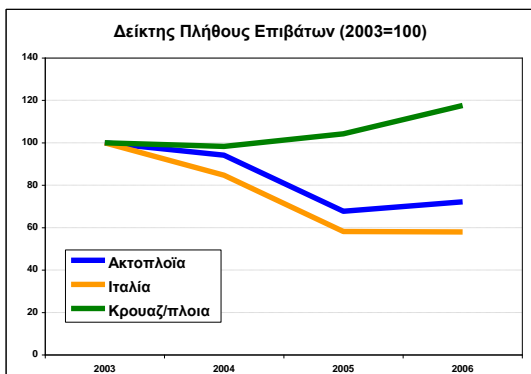
ΣΥΝΟΛΙΚΩΣ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΑ ΑΤΟΜΑ - ΟΧΗΜΑΤΑ 1998-2006

ΕΤΟΣ	ΑΤΟΜΑ				ΟΧΗΜΑΤΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΓΡΑΜΜΩΝ			ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖ/ΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΟΜΩΝ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	ΙΤΑΛΙΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	ΙΤΑΛΙΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ					
1998	547.013	195.394	742.407	42.250	784.657	141.329	33.244	174.573
1999	560.818	165.795	726.613	30.637	757.250	143.346	29.480	172.826
2000	611.069	192.507	803.576	54.452	858.028	154.154	33.025	187.179
2001	664.271	173.217	837.488	109.095	946.583	171.905	30.570	202.475
2002	710.704	190.389	901.093	227.429	1.128.522	183.743	33.490	217.233
2003	732.133	175.692	907.825	264.871	1.172.696	181.295	33.257	214.552
2004	679.988	142.641	822.629	260.274	1.082.903	189.741	28.368	218.109
2005	728.207	148.156	876.363	276.050	1.152.413	209.358	29.938	239.296
2006	750.634	144.446	895.080	311.445	1.206.525	210.098	28.213	238.311
ΣΥΝΟΛΟ 9ΕΤΙΑΣ	5.984.837	1.528.237	7.513.074	1.576.503	9.089.577	1.584.969	279.585	1.864.554
%	66%	17%	83%	17%	100%	85%	15%	100%

Η κατανομή των επιβατών και των οχημάτων στις βασικές ομάδες αναφοράς είναι ως εξής:



Στις τάσεις διαμόρφωσης των μεγεθών καταγράφεται μια έντονη πτώση κατά το 2005 και στη συνέχεια, παρουσία τάσης ανάκαμψης, όπως εμφανίζεται στα παρακάτω διαγράμματα:



3 ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΛΟΓΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

3.1.1 ΑΡΧΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Η πολιτική ηγεσία στα πλαίσια των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει η χώρα έχει αναλωθεί κυβέρνηση στην προσπάθεια να προετοιμάσει προς πώληση τα σημαντικά λιμάνια της χώρας. Στα πλαίσια αυτά μια σημαντική παράμετρος είναι η γεωγραφική ομαδοποίησή τους ώστε να δημιουργηθούν ελκυστικά πακέτα για τους υποψήφιους επενδυτές. Η ανάλυση των επιπτώσεων της δημιουργίας αυτού του δικτύου στην Κέρκυρα είναι ενδιαφέρουσα και αφορά την ενδεχόμενη ενοποίηση του λιμένα Κέρκυρας με τα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Πάτρας. Για τον λόγο αυτό παρατίθεται μια επισκόπηση για αυτά:

Λιμάνι Πάτρας: Η επιβατική κίνηση του λιμανιού της Πάτρας προέρχεται κυρίως από τις γραμμές της Ιταλίας και δευτερευόντως από την εσωτερική κίνηση προς Κεφαλονιά, Ιθάκη και Κέρκυρα. Μερικά στατιστικά του λιμανιού για την προ της κρίσης περίοδο 2003-2009 καθώς και για το έτος 2010 είναι τα ακόλουθα (στρογγυλεμένοι αριθμοί):

- Αφίξεις επιβατών κατά το έτος 2010: 650.000 άτομα.
- Αφίξεις επιβατών εξωτερικού (Ιταλία) κατά το 2010: 67.6% των αφίξεων.
- Μεταβολή αφίξεων επιβατών από το έτος 2003 έως το 2009: -22% (μείωση).
- Αφίξεις φορτηγών κατά το έτος 2010: 120.000 φορτηγά.
- Αφίξεις φορτηγών εξωτερικού (Ιταλία) κατά το 2010: 93% των αφίξεων.
- Μεταβολή αφίξεων φορτηγών από το έτος 2003 έως το 2009: -18% (μείωση).

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι η κίνηση τόσο των επιβατών όσο και των φορτηγών προς το λιμάνι της Πάτρας ακολουθεί μία πτωτική πορεία ακόμη και στην προ της κρίσης περίοδο. Ο Οργανισμός Λιμένα Πατρών θεωρεί ότι η Πάτρα κατέχει σημαντική θέση στην Νοτιοανατολική Ευρώπη και έχει κάνει, με την συνδρομή του Δημοσίου, σημαντικές επενδύσεις κατά τα τελευταία χρόνια με σημαντικότερη την κατασκευή ενός νέου λιμένα, στην νότια πλευρά της πόλης. Ο σχεδιασμός προβλέπει την χρήση του νότιου λιμένα για τον ελλιμενισμό των πλοίων γραμμής και του βόρειου (παλαιού) για χρήση από mega yachts και κρουαζιερόπλοια και εξέλιξή του σε βάση (home port) κρουαζιερόπλοιων. Επίσης σχεδιάζεται η παραπέρα ανάπτυξη του εμπορευματικού σταθμού.

Το βασικό πλεονέκτημα του λιμανιού της Πάτρας ήταν ανέκαθεν το ότι αποτελούσε το πλέον προσβάσιμο από την Αθήνα και την νότια Ελλάδα δυτικό λιμάνι της χώρας. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές Πάτρας - Ιταλίας έχουν καθιερωθεί εδώ και χρόνια και έχουν δώσει στο λιμάνι αυτό την φήμη ενός από τα μεγαλύτερα της χώρας. Κατά τα τελευταία χρόνια όμως ο γεωοικονομικός χάρτης της Ευρώπης αλλάζει σημαντικά τόσο εξ'αιτίας της ένταξης και προβλεπόμενης ένταξης χωρών της ανατολικής Ευρώπης στην ΕΕ, όσο και της κατασκευής νέων οδικών αρτηριών και λιμένων. Η κατασκευή της Ιόνιας οδού πιθανώς θα μεταφέρει κάποια από την κίνηση του λιμανιού της Πάτρας στην πλησιέστερη προς την Ιταλία Ηγουμενίτσα. Επίσης η βελτίωση του οδικού άξονα και της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Βουδαπέστη και η μελλοντική ένταξη των Σκοπίων και της Σερβίας στην ΕΕ θα απορροφήσει σημαντική από την εμπορευματική κίνηση του λιμανιού προς την κεντρική και δυτική Ευρώπη, κάτι το οποίο ήδη δείχνει η σταθερή πτωτική πορεία του. Στον εμπορευματικό τομέα το λιμάνι της Πάτρας έχει να συναγωνιστεί τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά τα οποία ήδη αποτελούν της πύλες της βαλκανικής στην Μεσόγειο, αλλά πιθανώς και του Αστακού εάν αυτό διεκδικήσει μία θέση. Η κρουαζιέρα αποτελεί μία μερική λύση καθώς η περιοχή έχει αρκετά ενδιαφέροντα, όπως τους Δελφούς και την Ολυμπία, αλλά υπάρχει και ανταγωνισμός από το ήδη καθιερωμένο Κατάκολο. Η εξέλιξη του λιμανιού σε βάση κρουαζιερόπλοιων της Κεντρικής Μεσογείου φαίνεται σαν ένα δύσκολο να επιτευχθεί όνειρο με δεδομένη την κακή εικόνα του αεροδρομίου του Άραξου και τον ανταγωνισμό από άλλα λιμάνια στην περιοχή της κεντρικής Μεσογείου.

Λιμάνι Ηγουμενίτσας: Η επιβατική κίνηση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας προέρχεται κυρίως από τις γραμμές της Κέρκυρας και της Ιταλίας. Επιβάτες προερχόμενοι από Ιταλικά λιμάνια καταφθάνουν στην Ηγουμενίτσα είτε για να συνεχίσουν σε διάφορους προορισμούς της δυτικής και βόρειας κατά κύριο λόγο Ελλάδας και της Τουρκίας ή για να μετεπιβιβαστούν σε πλοία με προορισμό την Κέρκυρα. Τα φορτηγά φθάνουν στην Ηγουμενίτσα κυρίως για να μεταβούν μέσω της Εγνατίας στην βόρεια Ελλάδα, σε χώρες της νότιας Βαλκανικής, αλλά και στην Τουρκία. Μερικά στατιστικά για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι τα ακόλουθα:

- Αφίξεις επιβατών κατά το έτος 2010: 1.400.000 άτομα.
- Αφίξεις επιβατών εξωτερικού (Ιταλία) κατά το 2010: 42.6% των αφίξεων.
- Μεταβολή αφίξεων επιβατών από το έτος 2003 έως το 2009: 11% (αύξηση).
- Αφίξεις φορτηγών κατά το έτος 2010: 125.000 φορτηγά.
- Αφίξεις φορτηγών εξωτερικού (Ιταλία) κατά το 2010: 64% των αφίξεων.
- Μεταβολή αφίξεων φορτηγών από το έτος 2003 έως το 2009: 3% Ιταλία, 5.5% Κέρκυρα (αύξηση).

Τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει υπερδιπλάσια επιβατική κίνηση από αυτό της Πάτρας, αλλά και ελαφρά μεγαλύτερη κίνηση φορτηγών. Ιδιαίτερη σημασία όμως έχει η έστω και μικρή αυξητική τάση τόσο στην κίνηση επιβατών όσο και φορτηγών σε αντιδιαστολή με την σημαντική αρνητική τάση του λιμανιού της Πάτρας. Επίσης είναι σημαντικό το ότι το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης επιβατών προέρχεται από τις γραμμές της Κέρκυρας και των φορτηγών από αυτές της Ιταλίας. Ακόμη, καθώς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί σε πολλές περιπτώσεις διαμετακομιστικό σημείο για επιβάτες και οχήματα προερχόμενα από την Ιταλία με προορισμό την Κέρκυρα επωφελείται διπλά, δηλαδή τόσο στις γραμμές της Ιταλίας, όσο και της Κέρκυρας. Τα παραπάνω δείχνουν σε ένα βαθμό εξάρτηση του

λιμανιού της Ηγουμενίτσας από τον νομό Κερκύρας. Μεγάλες επενδύσεις έχουν γίνει και γίνονται στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και ο σχεδιασμός προβλέπει τόσο την ανάπτυξη διαμετακομιστικού κέντρου εμπορευμάτων, όσο και της κρουαζιέρας. Η περιφέρεια Ηπείρου επιθυμεί το λιμάνι, με την υποστήριξη του αεροδρομίου των Ιωαννίνων, να εξελιχθεί σε βάση (home base) κρουαζιεροπλοίων.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού αποτελεί το κύριο λιμάνι της κεντρικής και βόρειας Ελλάδας, καθώς και της ανατολικής Βαλκανικής στο Ιόνιο. Μετά την προβλεπόμενη ολοκλήρωση της Ιόνιας οδού θα αποτελεί και μία εξαιρετική επιλογή για ματάβαση από την νότια Ελλάδα στην Ιταλία, καθώς είναι το πλησιέστερο λιμάνι της ηπειρωτικής Ελλάδας σε αυτήν. Είναι λοιπόν αναμενόμενο στο μέλλον η Ηγουμενίτσα να απορροφήσει κίνηση από την Πάτρα, όπως επίσης όμως και να απωλέσει κίνηση μετά την κατασκευή του οδικού άξονα Μαύρη θάλασσα - Δυρράχιο (Παραεγνατία, όπως λέγεται από πολλούς), αλλά και την ένταξη των Σκοπίων και της Σερβίας στην ΕΕ, οπότε θα αναβαθμιστεί ο οδικός και σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα - Βουδαπέστη. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σχεδιάζει συνεργασίες με λιμάνια της Βαλτικής και ευελπιστεί να αναδειχθεί σε ένα Μεσογειακό λιμάνι της ανατολικής Ευρώπης. Σε αυτό όμως, όπως και το λιμάνι της Πάτρας έχει να ανταγωνιστεί τα ήδη καθιερωμένα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά. Η μη προβλεπόμενη, μεσοπρόθεσμα τουλάχιστον, κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στην δυτική Ελλάδα δεν θα δώσει παραπέρα δυνατότητες ανάπτυξης στην Ηγουμενίτσα. Στον τομέα της κρουαζιέρας μπορεί να υπάρξει μία αρκετά σημαντική ανάπτυξη με δεδομένη την παρουσία αρκετών περιοχών ενδιαφέροντος στην ευρύτερη περιοχή, όπως η Δωδώνη, το Νεκρομαντείο και ίσως ακόμη και τα Μετέωρα. Η επιθυμία όμως της περιφέρειας Ηπείρου να αναδείξει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σε βάση (home base) κορυφαζιερόπλοιοιων χρησιμοποιώντας το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων για την μεταφορά των επιβατών θα συναντήσει τον ισχυρό ανταγωνισμό του συνδυασμού του απέναντι λιμανιού της Κέρκυρας και του διεθνούς αεροδρομίου της.

Λιμάνι Κέρκυρας: Η επιβατική κίνηση του λιμανιού της Κέρκυρας προέρχεται κυρίως από την γραμμή της Ηγουμενίτσας, τα κρουαζιερόπλοια και κατόπιν από τις γραμμές της Ιταλίας και της Πάτρας.

Οι επιβάτες, αλλά και τα φορτηγά που φθάνουν στο λιμάνι της Κέρκυρας έχουν τελικό προορισμό στην συντριπτική πλειοψηφία τους τον νομό Κερκύρας πλην περιπτώσεων επιβατών που μετεπιβιβάζονται σε αεροπλάνα για πτήσεις εσωτερικού ή εξωτερικού. Το λιμάνι της Κέρκυρας λοιπόν δεν αποτελεί πύλη εισόδου εμπορευμάτων τα οποία να προορίζονται για άλλα σημεία της Ελλάδας ή άλλου κράτους. Μερικά στατιστικά για το λιμάνι της Κέρκυρας είναι τα ακόλουθα:

- Αφίξεις επιβατών κατά το έτος 2010: 1.500.000 άτομα.
- Αφίξεις επιβατών εξωτερικού (Ιταλία) και κρουαζιέρας κατά το 2010: 44% των αφίξεων.
- Μεταβολή αφίξεων επιβατών από το έτος 2003 έως το 2009: 35% (αύξηση).
- Αφίξεις φορτηγών κατά το έτος 2010: 46.209 φορτηγά.
- Αφίξεις φορτηγών εξωτερικού (Ιταλία) κατά το 2010: 4% των αφίξεων.
- Μεταβολή αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας από το έτος 2003 έως το 2009: 89% (αύξηση).

Τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν ότι το λιμάνι της Κέρκυρας όχι μόνο έχει υπερδιπλάσια κίνηση επιβατών από αυτό της Πάτρας, αλλά ξεπερνάει και αυτό της Ηγουμενίτσας, και είναι το λιμάνι με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στην εκτός Αττικής Ελλάδα. Η κίνηση επιβατών επίσης παρουσιάζει μεγάλη αυξητική τάση η οποία οφείλεται κυρίως στην αύξηση των αφίξεων κρουαζιέρας, δεδομένου του γεγονότος ότι οι γραμμές της Ηγουμενίτσας, στις οποίες ιδίως στα χρόνια της κρίσης παρουσιάστηκε μείωση, με προοπτική η διαφορά από τα υπόλοιπα δύο λιμάνια της δυτικής Ελλάδας να αυξηθεί. Οι αφίξεις από Ιταλία αντίθετα αποτελούν ένα μικρό ποσοστό και κατά τα τελευταία χρόνια, για οικονομικούς λόγους, όλο και λιγότερα πλοία των γραμμών της Ιταλίας προσεγγίζουν το λιμάνι, με αποτέλεσμα οι επιβάτες να είναι υποχρεωμένοι να ταξιδέψουν στην Ηγουμενίτσα και εκεί να μετεπιβιβαστούν στα πλοία για την Κέρκυρα. Οι επενδύσεις που γίνονται τα τελευταία χρόνια στο λιμάνι αφορούν κυρίως στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας, του ελλιμενισμού γιότ και mega yachts και στην διευκόλυνση των γραμμών Ηγουμενίτσας και

Ιταλίας. Η κρουαζιέρα φαίνεται να έχει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης στην Κέρκυρα, καθώς το νησί προσφέρει από την μία πλευρά την πόλη - μνημείο UNESCO και από την άλλη θαυμάσιες φυσικές ομορφιές σε μικρή απόσταση από το λιμάνι, κάτι που το κάνει να διαφέρει από τα υπόλοιπα δύο υπό εξέταση λιμάνια που τα σημεία ενδιαφέροντος βρίσκονται σε σημαντικές αποστάσεις από αυτά. Ο ΟΛΚΕ στοχεύει στο να γίνει το λιμάνι βάση (home port) για κρουαζιερόπλοια καθώς ο διεθνής αερολιμένας της Κέρκυρας μπορεί να διευκολύνει τις αφίξεις των επιβατών.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι αν η ομαδοποίηση σχετίζεται με την επιλογή της Πάτρας σαν έδρας του δικτύου θα έχει πιθανότατα σαν συνέπεια την μη παραπέρα ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Κέρκυρα και ίσως και την μείωση των αφίξεων. Ακόμη και στην περίπτωση όμως που η διοίκηση του δικτύου καταβάλει ισότιμη προσπάθεια για την ανάπτυξη των τριών λιμανιών τα αποτελέσματα για τα λιμάνια της Κέρκυρας και της Ηγουμενίτσας δεν θα είναι ικανοποιητικά καθώς η αρχή θα βρίσκεται μακριά και δεν θα έχει την δυνατότητα της άμεσης επαφής και αντίληψης της πραγματικότητας όπως έχουν οι διοικήσεις των παρόντων λιμενικών ταμείων.

3.1.2 ΤΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑ

Με τον όρο Πορθμείο (Π/Θ), ή Επιβατηγό - οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ), χαρακτηρίζεται γενικά οποιοδήποτε πλωτό ναυπήγημα που χρησιμοποιείται για τη ζεύξη δύο αντίπερα συνήθως ακτών.

Περισσότερο γνωστά είναι με το όνομα «φέρι μπωτ» εκ του αγγλικού όρου «ferry boat». Τα μικρότερα τέτοια σκάφη ονομάζονται «περάματα» τα οποία κινούνται συνήθως με μηχανική έλξη, είτε αυτοδυνάμως, είτε με επάκτιες μηχανές έλξης. Τέτοιο είδος σκάφους υφίσταται σήμερα σε λειτουργία στον Ισθμό της Κορίνθου. Τα σκάφη αυτά χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση περιορισμένου πάντα αριθμού επιβατών, αγαθών και

ακόμα περισσότερο περιορισμένου αριθμού οχημάτων και μέχρι ορισμένου βάρους. Μεγαλύτερα τέτοια σκάφη είναι τα οχηματαγωγά.

Αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισε μια ραγδαία ναυπήγηση πλοίων σε συνδυασμό επιβατηγού πλοίου και οχηματαγωγού για τη καλλίτερη εξυπηρέτηση όχι μόνο των πορθμειακών γραμμών αλλά και γενικότερα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ιδιαίτερα σε χώρες περισσότερο νησιωτικές, με συνέπεια όλες σχεδόν σήμερα οι ακτοπλοϊκές γραμμές αυτών των Χωρών, να χαρακτηρίζονται πορθμειακές. Στην Ελλάδα άρχισε να παρατηρείται αυτή η εξέλιξη στη δεκαετία του 1970 όπου αργά – αργά τα κλασσικά πλέον αμιγή επιβατηγά πλοία άρχισαν να παραχωρούν τη θέση τους στα νεότευκτα πορθμεία και να αποσύρονται από τις γραμμές αυτές, όπου άλλα εξ αυτών παροπλίσθησαν προς διάλυση, ενώ άλλα άλλαξαν χαρακτήρα περισσότερο ως τουριστικά πλοία.

Τα πορθμεία γενικά διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες:

"Πορθμεία κλειστού τύπου" των οποίων ο χώρος οχημάτων είναι κλειστός εσωτερικός, που είναι τα μεγαλύτερα και επικρατέστερα και

"Πορθμεία ανοικτού τύπου" των οποίων ο αντίστοιχος χώρος είναι ανοικτός μη προστατευόμενος, που τυγχάνουν μικρής συνήθως χωρητικότητας, υπαγόμενα σε πλείστους περιορισμούς, εκτέλεσης πλόων, καιρικών περιορισμών κ.λπ..

Έτσι σήμερα μεγάλα Επιβατηγά - Οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ ή Π/Θ) πλοία εξυπηρετούν ιδιαίτερα τουριστική κίνηση και μεταφορές εισαγωγών και εξαγωγών που επιχειρούνται από τις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας, καθώς και το σύνολο των εσωτερικών γραμμών (μεταφορών) Κρήτης, Κυκλάδων και νήσων Ανατολικού Αιγαίου. Επίσης μικρά τέτοια σκάφη ανοικτού τύπου εξυπηρετούν μεταφορές επιβατών οχημάτων και φορτίων σε κοντινές αποστάσεις όπως στον Αργοσαρωνικό και στις γραμμές Ρίου -

Αντιρίου, Ωρωπού - Ερέτριας, Αγίου Κωνσταντίνου - Αιδηψού, Καβάλας - Θάσου και γραμμών Επτανήσου.

Η επιτυχία της επικράτησης των πορθμείων, Ε/Γ-Ο/Γ, έγκειται κυρίως στα πλεονεκτήματα του τύπου αυτών έναντι των άλλοτε αμιγών επιβατηγών τα οποία παράλληλα με την αύξηση των διακινούμενων οχημάτων και την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα ακόλουθα δέκα: "

- Επίσπευση χρόνου φορτοεκφόρτωσης.
- Επίσπευση χρόνου παραμονής στους λιμένες προσέγγισης, συνεπεία του προηγούμενου.
- Ταχύτερη εξυπηρέτηση οδηγών - επιβατών δυνάμενοι να μετακινούνται με τα οχήματά τους.
- Ασφαλέστερη και ταχύτερη διακίνηση οχημάτων, με μείωση στο ελάχιστο κινδύνων ζημιών τους κατά τη μεταφορά.
- Φθηνότερος ναύλος μεταφοράς οχημάτων, έναντι των αμιγών επιβατηγών και φορτηγών πλοίων.
- Υψηλότερη αποδοτικότητα του πλοίου ως μονάδα με ταχύτερη απόσβεση των επενδυόμενων σ' αυτό κεφαλαίων.
- Μείωση του κόστους μεταφοράς, κατά μονάδα επιβάτη - όχημα, για τον μεταφορέα, και της δαπάνης μεταφοράς του επιβάτη.
- Πορθμειακή σύνδεση μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών κόμβων.
- Ταχύτερη ανάπτυξη λιμένων προσέγγισης (οικονομικής, οικιστικής, τουριστικής κ.λ.π)
- Απρόσκοπτη διακίνηση αγαθών μη επιβαρυνόμενα με ιδιαίτερο κόστος μεταφοράς κατά μονάδα.

Στο σχετικό πρωτόκολλο ή πιστοποιητικό ασφάλειας του κάθε τέτοιου πλοίου αναγράφεται τόσο η μεταφορική του ικανότητα σε επιβάτες όσο και σε μεγάλα και μικρά φορτηγά και επιβατηγά οχήματα.

3.1.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟ-ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Με το Νόμο 2932/2001 "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδο-μεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (Α 145/27-06-01), απελευθερώθηκε από την 1η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας των θαλάσσιων ενδο-μεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992).

2. Κύριοι άξονες του Νόμου 2932/01 (ΦΕΚ Α 145/01) , όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 3153/2003 (ΦΕΚ Α'153/03), 3260/2004 (ΦΕΚ Α'151/04), 3409//2005 (ΦΕΚ Α'273/05), 3450/2006 (ΦΕΚ Α'64/06) 3482/2006 (ΦΕΚ Α'163/06) 3511/2006 (ΦΕΚ Α'258/06), 3569/2007 ΦΕΚ (Α'122), είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η δημιουργία συνθηκών ελευθέρου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδο-μεταφορές.

Ειδικότερα η Πολιτεία διατηρεί τον θεσμικό της ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή), ενώ η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

3. Με βάση τον Νόμο 2932/01 και σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92 (ΕΟΚ), η δρομολόγηση των ακτοπλοϊκών πλοίων στις θαλάσσιες ενδο-μεταφορές είναι ελεύθερη για τους Έλληνες και κοινοτικούς πλοιοκτήτες οι οποίοι δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος της Πολιτείας περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.
4. Η δρομολόγηση των πλοίων γίνεται σε ετήσια βάση. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υποβάλλουν μέχρι την 31η Ιανουαρίου εκάστου έτους δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων για τις γραμμές που επιθυμούν να εξυπηρετούν για την δρομολογιακή περίοδο που ξεκινάει από την 1 Νοεμβρίου του ίδιου έτους και λήγει την 31 Οκτωβρίου του επομένου. Κατ' εξαίρεση δύνανται οι πλοιοκτήτες να υποβάλουν δηλώσεις δρομολόγησης και μετά την 31 Ιανουαρίου.
5. Το Υπουργείο δύναται να παρεμβαίνει στο αναγκαίο μέτρο στις παραπάνω ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:
 - α) οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων
 - β) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.
6. Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται

συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, διάρκειας μέχρι και 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκομένων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

7. Με απόφαση του Υπουργού, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δύναται να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών το ναυολόγιο και τη στελέχωση.
8. Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.
9. Αρμόδια για θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδο-μεταφορές είναι η επιτροπή Ανταγωνισμού.

3.1.4 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. Με τις διατάξεις του νόμου 3709/08 (ΦΕΚ Α 213/08) «Δικαιώματα - υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις» θεσπίσθηκε το νομικό πλαίσιο προστασίας του χρήστη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, με στόχους:
 - α) Τη διασφάλιση στον επιβάτη αναβαθμισμένων υπηρεσιών, οι οποίες θα διέπονται από χαρακτηριστικά αξιοπιστίας και

ακρίβειας προς όφελος των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών και του ελληνικού τουρισμού.

- β) Τη σαφή ενίσχυση των δικαιωμάτων του επιβάτη και τη δημιουργία αισθήματος ασφάλειας και προστασίας από την Πολιτεία.
- γ) Τη βελτίωση της φιλικότητας των θαλάσσιων μεταφορών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς.

Η εν λόγω πρωτοβουλία εντάσσεται τόσο στο πλαίσιο του βασικού στόχου που έχει τεθεί από το Υπουργείο για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, όσο και στο πλαίσιο της ευρύτερης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη βελτίωση της θέσης του επιβάτη στο συνολικό σύστημα των μεταφορών.

2. Οι βασικές αρχές που διέπουν το νέο Νόμο σχετίζονται:

- α) με το δικαίωμα της πλοιοκτήτριας εταιρείας να επιλαμβάνεται, ως πρωταρχικά αρμόδια και στο πλαίσιο της ελεύθερης λειτουργίας της αγοράς, επί των παραπόνων των επιβατών.
- β) με τη θέσπιση σαφών κανόνων για την παροχή ενός ελάχιστου επιπέδου προστασίας και συνδρομής προς τους επιβάτες σε περίπτωση διαταραχής του ταξιδιού,
- γ) με την καθιέρωση ομοιόμορφων διαδικασιών για την ενιαία αντιμετώπιση θεμάτων όπως του χρόνου επιστροφής εισιτηρίων, της επιστροφής ποσοστού ναύλου και αποζημιώσεων, ως ελάχιστη απαίτηση, χωρίς να αποκλείεται η παροχή ευμενέστερων όρων προς τον επιβάτη στο πλαίσιο του ανταγωνισμού,

- δ) με τη βελτίωση των υπηρεσιών πληροφόρησης του επιβάτη καθώς και την βελτίωση της επίγνωσης των δικαιωμάτων του,
 - ε) με τη λήψη ειδικών μέτρων για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα για τη βελτίωση της προσβασιμότητάς τους στα πλοία και τη συμμετοχή στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες με ίσους όρους,
 - στ) με την καθιέρωση διαδικασιών εξωδικαστικής επίλυσης ή φιλικής διευθέτησης των διαφορών, χωρίς να αποκλείεται η διεκδίκηση περαιτέρω απαιτήσεων από τον επιβάτη μέσω της δικαστικής οδού.
3. Ειδικότερα από τις διατάξεις του Νόμου 3709/08 καθιερώνονται:
- α) το δικαίωμα του επιβάτη να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση μεταφοράς και να επιστρέψει το εισιτήριο του πριν την εκτέλεση του ταξιδιού
 - β) η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την παροχή συνδρομής στους επιβάτες (τροφοδοσία, κατάλυμα) στις περιπτώσεις καθυστέρησης, διακοπής του δρομολογίου (αναλογικά με τη διάρκεια της καθυστέρησης ή της διακοπής) ή ακύρωσης αυτού.
 - γ) η ευθύνη φύλαξης χειραποσκευών και ανώτατων ορίων βάρους αυτών χωρίς την καταβολή ναύλου.
 - δ) η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την καταβολή αποζημιώσεων στους επιβάτες στις ανωτέρω περιπτώσεις.
 - ε) το δικαίωμα του επιβάτη να λαμβάνει αντικειμενική πληροφόρηση όταν προβαίνει σε έρευνα για την πραγματοποίηση ταξιδιού και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, σε περίπτωση διαταραχής αυτού.

- ατ) διαδικασίες προώθησης του επιβάτη στον τελικό προορισμό του στην περίπτωση απώλειας ταξιδιού ανταπόκρισης λόγω καθυστέρησης του πλοίου.
- ζ) η περίπτωση της απαγόρευσης απόπλου του πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και προσδιορίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση αυτή
- η) το ύψος των αποζημιώσεων στην περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμης έκδοσης εισιτηρίων καθώς και η υποχρέωση συνδρομής στον επιβάτη στις περιπτώσεις αυτές μέχρι την προώθηση στον προορισμό του.
- θ) υποχρεώσεις προς τους επιβάτες οι οποίες σχετίζονται κυρίως με την ευταξία και την ασφάλεια του πλοίου
- ι) οι διαδικασίες υποβολής παραπόνων και καταγγελιών επιβατών καθώς και απαιτήσεων τους.
- ια) ειδικές ρυθμίσεις για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους και συστήνεται συμβουλευτικό όργανο προς τον Υπουργό , με τη συμμετοχή εκπροσώπου της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία για την εξέταση θεμάτων που αφορούν στην προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία σε όλο το φάσμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την εισήγηση προς τον Υπουργό μέτρων για την βελτίωσή της.

4. Κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του ν. 3709/08 εκδόθηκε η αριθ. 3332.12/01/09/23-2-2009 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ Β' 427) «Καθορισμός των διαδικασιών υποβολής παραπόνων επιβατών που ταξιδεύουν στα δρομολογημένα πλοία που διενεργούν επιβατικές θαλάσσιες ενδο-μεταφορές, του

περιεχομένου του ειδικού εντύπου παραπόνων, καθώς και της διαχείρισης αυτών».

Με την Υπουργική Απόφαση καθορίζονται:

- α) ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου υποβολής παραπόνων που αφορά τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου, όπως καθορίζονται στις διατάξεις του ν. 3709/08.
- β) οι αρμόδιες Υπηρεσίες εποπτείας και διαχείρισης των παραπόνων και καταγγελιών.
- γ) τα πρόσωπα υποδοχής των καταγγελιών ή παραπόνων ή απαιτήσεων του επιβάτη καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται στις περιπτώσεις για τις οποίες, καταγγελίες ή παράπονά επιβατών, δεν δόθηκαν απαντήσεις ή επαρκείς εξηγήσεις.

Το θεσμικό πλαίσιο περιλαμβάνει

ΦΕΚ Β' 412/06-03-2009

Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και κατάλοιπων φορτίου σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 2007/71/ΕΚ οδηγίας. Αντικατάσταση της υπ' αριθμ. 3418/07/02 (ΦΕΚ 712 Β') κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα και όροι για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και κατάλοιπων φορτίου».

N3614/2007 - (ΦΕΚ 267)

Διαχείριση, έλεγχος και εφαρμογή αναπτυξιακών παρεμβάσεων για την προγραμματική περίοδο 2007 - 2013.

EK725/2004

Κανονισμός (ΕΚ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

N2932/2001 - (ΦΕΚ 145)

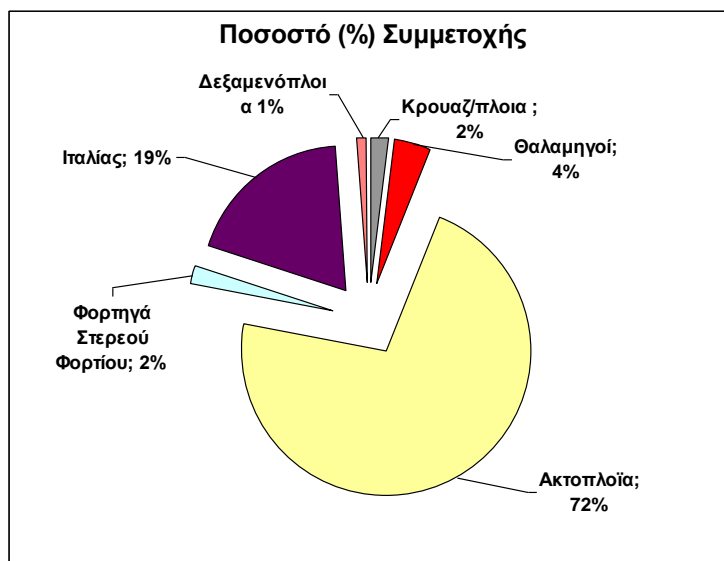
Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδο-μεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις.

3.1.5 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Αν και διαφαίνεται ότι η κίνηση εμπορευμάτων και επιβατών και το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο δεν είναι απαγορευτική για την ανάπτυξη μιας νέας πορθμειακής γραμμής κυρίως επιβατικής που να συνδέει την Κέρκυρα με την κυρίως Ελλάδα ιδίως μετά την θέσει σε κυκλοφορία της ΕΓΝΑΤΙΑΣ οδού φαίνεται ότι η οικονομική σκοπιμότητα δημιουργίας μιάς τέτοιας γραμμής δεν έχει συγκινήσει κανένα επιχειρηματία.

Τα κατωτέρω στοιχεία υποστηρίζουν την άποψη αυτή:

A. Συμμετοχή κατά κατηγορία πλοίου



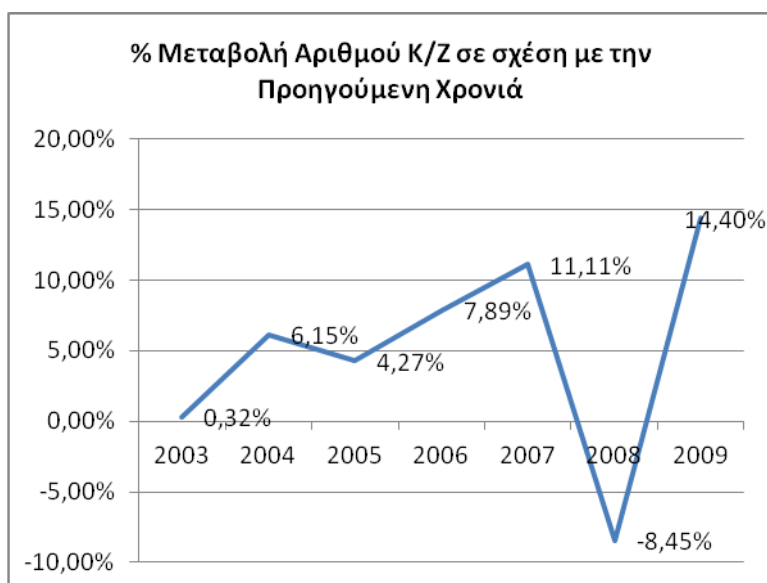
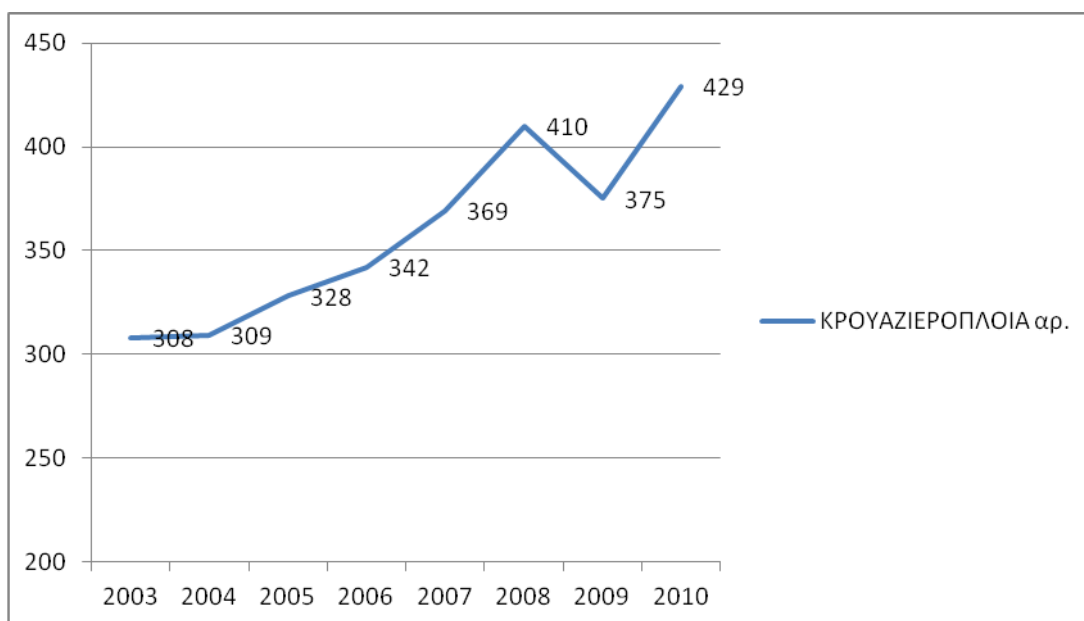
B. Επισκέψεις επιβατών και πλοίων

ΕΠΙΣΚΕΨΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ 2003-2010				
ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ αρ.	MTB % ΕΠΙΒΑΤΩΝ	MTB % ΠΛΟΙΩΝ
2003	264.871	308		
2004	260.279	309	-1,73%	0,32%
2005	276.050	328	6,06%	6,15%
2006	311.445	342	12,82%	4,27%
2007	384.553	369	23,47%	7,89%
2008	441.600	410	14,83%	11,11%
2009	500.400	375	13,32%	-8,45%
2010	549.025	429	9,72%	14,40%

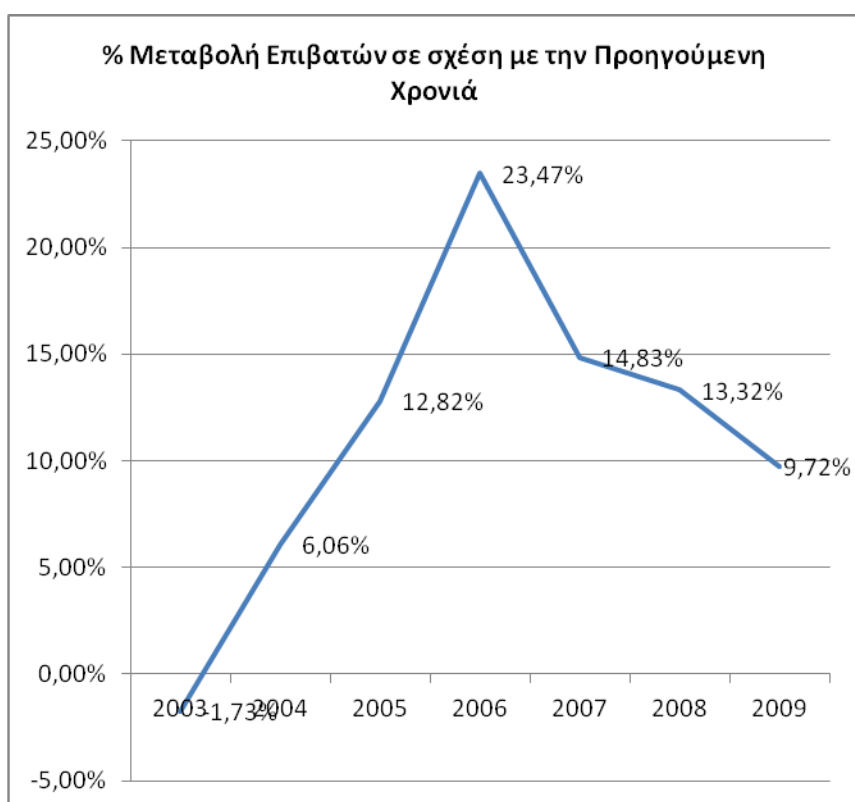
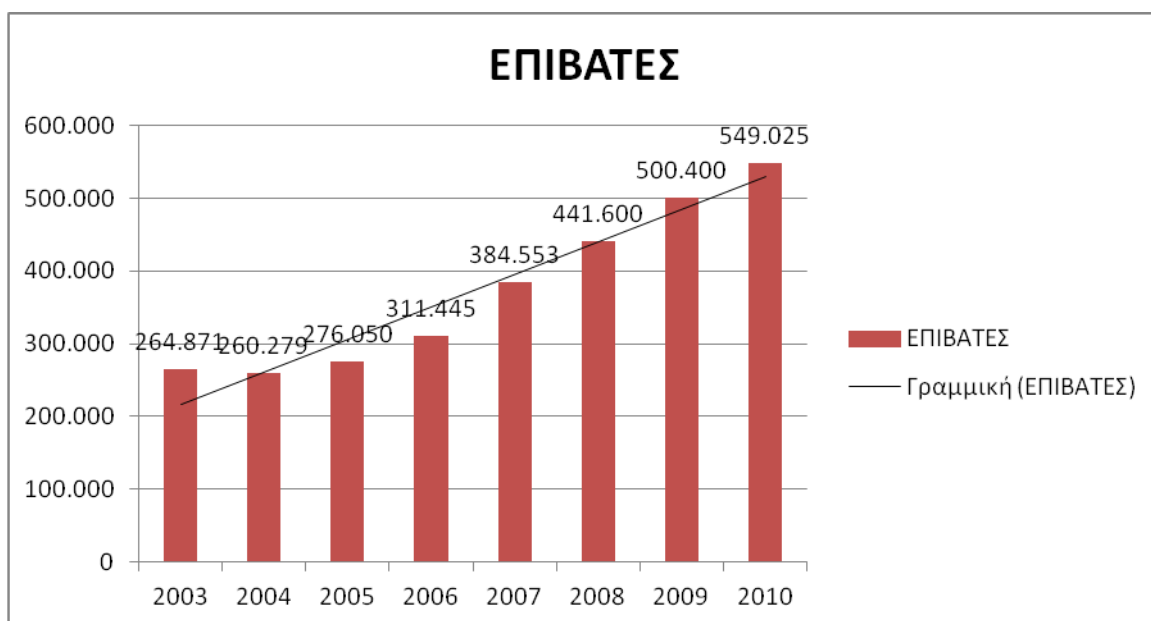
Γ. Θαλάσσια διακίνηση Κέρκυρας στην περίοδο της κρίσης

ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ										
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ				
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ
2010	713.043	178.081	35.283	5.189	6.233	712.177	178.135	36.726	5.152	6.215
2009	743.378	190.705	40.151	4.945	6.713	738.120	189.711	41.925	5.974	6.625
2008	712.992	175.451	40.553	5.237	6.673	704.579	172.475	43.721	5.048	6.698
ΛΕΥΚΙΜΜΗ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ										
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ				
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ
2010	77.767	20.548	4.964	402	919	80.562	22.292	5.331	436	959
2009	79.151	21.814	5.675	446	930	91.458	25.470	6.049	451	912
2008	76.565	21.133	5.909	453	994	81.749	22.650	6.573	454	1.080
ΚΕΡΚΥΡΑ - ΠΑΤΡΑ										
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ				
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ
2010	26.933	4.447	3.390	5	864	21.513	3.849	1.251	2	878
2009	26.203	4.335	3.491	7	692	22.322	4.009	1.465	9	781
2008	35.611	6.075	5.018	20	1.120	27.683	5.064	1.808	15	856
ΚΕΡΚΥΡΑ - ΙΤΑΛΙΑ										
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ				
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ
2010	82.776	13.866	1.652	307	759	84.099	13.899	1.451	293	776
2009	98.874	16.161	1.796	354	820	90.629	15.018	1.430	336	814
2008	104.852	15.478	1.657	430	898	95.189	14.946	1.537	368	1.194
ΚΕΡΚΥΡΑ - ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ										
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ				
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ
2010	3.432	149	113	0	61	4.834	343	323	1	56
2009	3.874	176	65	0	55	4.255	236	87	0	69
2008	4.145	206	119	0	73	4.196	202	115	0	76
ΚΕΡΚΥΡΑ - ΠΑΞΟΙ										
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ				
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ
2010	31.774	599	807	8	225	32.230	717	753	9	266
2009	33.882	556	670	5	179	33.245	577	711	7	187
2008	28.543	616	717	8	252	29.095	800	790	13	256
ΚΕΡΚΥΡΑ - ΑΛΒΑΝΙΑ										
ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ						ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ				
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΙΧ	ΦΓ	Λ/Φ	Δ/Κ
2010	28.918	289	0	0	56	31.241	289	0	0	46
2009	32.361	331	0	0	41	35.027	280	0	0	53
2008	35.737	175	0	0	7	35.985	170	0	0	8

Δ. Μεταβολή Κρουζιεροπλοίων



Ε. Μεταβολή Επιβατών



3.1.6 ΕΜΠΛΟΚΗ ΤΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΣΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Το Επιμελητήριο ως ΝΠΔΔ έχει συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο και μπορεί να δραστηριοποιηθεί στον συγκεκριμένο χώρο μόνο μέσω της δημιουργίας μιας εταιρίας ειδικού προς τούτο σκοπού σύμφωνα με προβλεπόμενα από την σχετική νομοθεσία.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, Νόμος 3419/2005 και 2081/92, (που αντικατέστησε το Ν. 1089/1980 και το Ν. 1746/88), έδωσε μια νέα και σύγχρονη πνοή στο Επιμελητηριακό θεσμό και παρέσχε σ' αυτόν Διοικητική και Διαχειριστική αυτοτέλεια. Ειδικά σε σχέση με την αυτοτέλεια, θα πρέπει να τονισθεί η παράγραφος 3 του άρθρου 2 σύμφωνα με την οποία: "Τα Επιμελητήρια έχουν δικαίωμα, λόγω της αυτοτέλειάς τους, να ενεργούν κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων αλλ' εντός των ορίων του εγκεκριμένου προϋπολογισμού τους, προκειμένου να πραγματοποιήσουν τους σκοπούς και τις αρμοδιότητές τους". Επιπλέον σύμφωνα με την παράγρ 2 του άρθρου 1, σκοπός του είναι: " Η προστασία και ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας, στην περιφέρειά του, μέσα στα πλαίσια των συμφερόντων της εθνικής οικονομίας ως και η εν γένει οικονομική πρόοδος αυτής. Η παροχή γνωμοδοτικών εισηγήσεων, για κάθε θέμα οικονομικού περιεχομένου, προς την Πολιτεία με γνώμονα πάντοτε την οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειάς του και την εξυπηρέτηση του γενικότερου συμφέροντος της εθνικής οικονομίας. Επίσης η παροχή γνωμοδοτικών εισηγήσεων και πληροφοριών για κάθε θέμα οικονομικού περιεχομένου προς τα μέλη του και κάθε ενδιαφερόμενο", ενώ μπορεί να αναπτύσσει και άλλες δραστηριότητες μέσω εταιριών ειδικού σκοπού κατόπιν εγκρίσεως του εποπτεύοντος υπουργείου.

Συνεπώς η προαναφερθείσα δραστηριοποίηση στον συγκεκριμένο χώρο μόνο μέσω της δημιουργίας μιας εταιρίας ειδικού προς τούτο σκοπού είναι σύμφωνη με προβλεπόμενα από την σχετική νομοθεσία.

Επιχειρησιακά δεδομένου του κόστους των πλοίων για την υποστήριξη μιας τέτοιας γραμμής (απαιτούνται 2 τουλάχιστον πλοία κόστους άνω των 6.000.000), της απαιτούμενης τεχνογνωσίας και της συγκεκριμένης οικονομικής συγκυρίας εκτιμάται ότι επειδή οι προοπτικές σκοπιμότητας είναι οριακά θετικές θα πρέπει να αναπτυχθεί μια μελέτη βιωσιμότητας με βάση τα διατιθέμενα προς τούτο κεφάλαια από τα αποθεματικά του Επιμελητηρίου τα οποία επειδή προφανώς υπολείπονται του ως άνω ποσού θα πρέπει να συμπληρωθούν τόσο από επιπλέον ιδιωτικά κεφάλαια όσο και από δανειακά κεφάλαια. Για αυτό τον λόγο η μελέτη βιωσιμότητας θα πρέπει να συμπληρώνεται και ένα δεκαετές επιχειρηματικό σχέδιο που θα καταλήγει στις απαιτούμενες κεφαλαιακές ανάγκες και στο profile του πιθανού «συνεταίρου» που πρέπει να αναζητηθεί από το Επιμελητήριο για την σύμπτυξη μιας εταιρίας ειδικού σκοπού και μετά να αποφασισθεί το ενδεχόμενο και το τυχόν ύψος της συμμετοχής του.