

# Σπυρίδων Πασχάλης Ο νέος πρόεδρος

Τιμονιέρης του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) αναλαμβάνει ο Σπυρίδων Χ. Πασχάλης, διευθύνων σύμβουλος της Attica Group, διαδεχόμενος τον Μιχάλη Σακέλλη που ολοκλήρωσε μια πυκνή και εξαιρετικά επιτυχή 9ετή θητεία. Οι στόχοι του νέου προέδρου, η σύγχρονη πυξίδα της ακτοπλοΐας, και ο απολογισμός του απερχόμενου, επίτιμου προέδρου, που ακτινογραφεί τις επείγουσες και διαρκείς ανάγκες του κλάδου

**Π**ρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, με τριετή θητεία, αναδείχτηκε ο κ. Σπυρίδων Χ. Πασχάλης ύστερα από τη γενική συνέλευση και τις αρχαιρεσίες του Φεβρουαρίου. Αντιπρόεδρος Ακτοπλοΐας αναλαμβάνει ο Στρατής Απέργης, αντιπρόεδρος Διεθνών Πλών ο Σπύρος Πρωτοπαπαδάκης, αντιπρόεδρος Κρουαζιέρας ο Αντώνης Γελασάκης, γενικός γραμματέας ο Θεολόγος Παναγιωτάκης, ταμίας ο Διονύσης Θεοδωράτος και μέλη οι Σταύρος Αγγελιδάκης, Γιάννης Βερνίκος-Ευγενίδης, Βασίλης Μάμης, Μιχάλης Μιχαήλ και ο Μιχάλης Σακέλλης, τιμονιέρης

του Συνδέσμου για χρόνια, στον οποίο απονεμήθηκε ο τίτλος του επίτιμου προέδρου έπειτα από πρόταση του κ. Πασχάλη. Ο νέος πρόεδρος δήλωσε μεταξύ άλλων: «Τα επόμενα χρόνια θα χρειαστεί να διαχειριστούμε σημαντικές και επείγουσες προκλήσεις για τα ελληνικά επιβατηγά πλοία, οι οποίες απαιτούν την απόλυτη προσήλωση όλων μας για την έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπισή τους. Με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, δεσμεύομαι να εργαστώ προς μια βιώσιμη, περιβαλλοντικά ώριμη ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, πάντα σε αगाστή συνεργασία με τις αρμόδιες ρυθμιστικές και εποπτικές αρχές, για: την ανανέωση του ακτοπλοϊκού μας στόλου, την προσαρμογή στους νέους διεθνείς και ευρωπαϊκούς

περιβαλλοντικούς κανονισμούς με φιλοδοξία απανθρακοποίησης εντός των ευρωπαϊκών χρονοδιαγραμμάτων, τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας και την αναβάθμιση της ταξιδιωτικής εμπειρίας στα λιμάνια μας». Ο κ. Σπυρίδων Χ. Πασχάλης είναι από το 2012 διευθύνων σύμβουλος της Attica Group και όλων των θυγατρικών και συγγενών εταιρειών της. Ανήκει στο δυναμικό του Ομίλου από το 1996. Ορίστηκε εντεταλμένος σύμβουλος και μέλος δ.σ. της Blue Star Ναυτιλική Α.Ε. και όλων των θυγατρικών της το 1999, ενώ διατέλεσε διευθύνων σύμβουλος της Superfast Ferries από τον Φεβρουάριο του 2008. Την ίδια χρονιά εκλέχτηκε εκτελεστικό

μέλος δ.σ. της Attica Συμμετοχών. Το 2009 αναδείχτηκε για πρώτη φορά μέλος του ΣΕΕΝ, όπου κατείχε τη θέση αντιπροέδρου Διεθνών Πλών από το 2012 έως σήμερα. Είναι σύμβουλος δ.σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος από το 2014 και μέλος της Διοικούσας Επιτροπής από το 2019.

#### ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΣΑΚΕΛΛΗΣ: ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Σε απολογισμό πεπραγμένων για το 2021 με αναφορές και στη συνολική 9ετή θητεία του προχώρησε ο απερχόμενος πρόεδρος Μιχάλης Σακέλλης, κάνοντας λόγο –λίγο πριν ξεσπάσει ο πόλεμος στην Ουκρανία– και για τα κρίσιμα μέτωπα που θα κληθεί να ➤

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. ΠΑΣΧΑΛΗΣ**  
«Με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, δεσμεύομαι να εργαστώ προς μια βιώσιμη, περιβαλλοντικά ώριμη ελληνική επιβατηγό ναυτιλία»



«Πρέπει όλοι να γνωρίζουμε ότι ο Σύνδεσμός μας δεν μπορεί να αποτελεί όχημα στήριξης μεμονωμένων συμφερόντων. Αντίθετα, παραγωνρίζοντας τα πρόσκαιρα συμφέροντά μας, πρέπει να προωθούμε τις σωστές λύσεις, οι οποίες είναι πάντα προς όφελος όλων μας». Μιχάλης Σακέλλης, επίτιμος πρόεδρος ΣΕΕΝ



«Πρωταρχικό καθήκον της νέας διοίκησης του Συνδέσμου μας είναι η κατάργηση των περιορισμών και της άνισης μεταχείρισης σε βάρος του κλάδου μας»

αντιμετωπίσει η ακτοπλοία τα επόμενα χρόνια:

#### -40% ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2019

«Το 2021 υπήρξε ιδιαίτερα δύσκολη χρονιά για όλο τον κόσμο, με δύο σοβαρά προβλήματα να πρέπει να αντιμετωπιστούν: την πανδημία και την ενέργεια. Από την πανδημία η χώρα μας έχει πληγεί ιδιαίτερα, λόγω της μείωσης του τουρισμού, με αρνητικά αποτελέσματα και στο μεταφορικό μας έργο, το οποίο επιπλέον επηρεάστηκε και από τις απαγορεύσεις των μετακινήσεων και τα μέτρα που εφαρμόστηκαν. Το ακτοπλοϊκό μεταφορικό έργο επιβατών το 2021 ήταν αυξημένο σε σχέση με το 2020, αλλά μειωμένο κατά 40% περίπου σε σχέση με το 2019. Στα οχήματα η μείωση κυμάνθηκε από -15% έως -20%, ενώ η διακίνηση φορ-

τηγών οχημάτων παρουσίασε σχετική σταθερότητα, μειωμένη κατά 5%-10% σε σχέση πάντα με το 2019. Στις γραμμές της Αδριατικής επίσης υπήρξε σημαντική βελτίωση σε σχέση με το 2020, αλλά το μεταφορικό έργο παρέμεινε χαμηλό σε σχέση με το 2019, και συγκεκριμένα -35% σε επιβάτες, -28% σε Ι.Χ., ενώ παρουσίασε αύξηση 10% στη διακίνηση φορτηγών οχημάτων.

#### ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΠΙΦΥΛΑΚΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΟΙ

Τα αποτελέσματα για την επιβατική κίνηση το 2021 οπωσδήποτε δεν ήταν τα αναμενόμενα. Υπήρξε μακρά απαγόρευση των θαλάσσιων μετακινήσεων και μετέπειτα επιβολή περιοριστικών μέτρων. Οι προϋποθέσεις τής υπό όρους απελευθε-

ρωσης των μετακινήσεων ανακοινώθηκαν αργά, μόλις τον Μάιο, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει η έναρξη της τουριστικής περιόδου, ενώ η εφαρμογή των μέτρων υπήρξε επιλεκτική και σε βάρος των θαλάσσιων μεταφορών. Τα μειωμένα πρωτόκολλα στις θαλάσσιες μεταφορές ήταν άδικο μέτρο, αφού στις αερομεταφορές δεν ισχύει και αποτελεί ανεπίτρεπτη παρέμβαση στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Πρωταρχικό καθήκον της νέας διοίκησης του Συνδέσμου μας είναι η κατάργηση αυτών των περιορισμών και της άνισης μεταχείρισης σε βάρος του κλάδου μας. Επιπλέον, οι υγειονομικές εξελίξεις δεν ήταν οι αναμενόμενες και οι εμβολιασμοί δεν ήταν όσο αποτελεσματικοί περιμέναμε. Ενθαρρυντικό είναι ότι οι καλοκαιρινοί μήνες του 2021 απέδειξαν ότι ο τουρισμός μας έχει μεγάλη δυναμική. Δεν είναι υπερβολή να πούμε ότι τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο θα είχαμε πλησιάσει το μεταφορικό έργο του 2019 εάν δεν ίσχυαν τα μειωμένα πρωτόκολλα.

#### ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ: ΤΟ 40% ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Για το 2022 είναι βέβαιο ότι θα υπάρξει βελτίωση στο ετήσιο μεταφορικό έργο. Πρέπει να είμαστε επιφυλακτικοί και προσεκτικοί στα επόμενα βήματά μας. Οι γραμμές που είναι δρομολογημένα τα πλοία μας πρέπει να εξυπηρετούνται 12 μήνες τον χρόνο, ενώ ακόμα και όταν τα πλοία ακινητούν τα έξοδα παραμένουν υψηλά, στο 40-45% των συνολικών εξόδων. Η ενεργειακή κρίση που μαστίζει όλο τον κόσμο επηρεάζει την επιβατηγό ναυτιλία περισσότερο απ' οποιοδήποτε άλλο κλάδο της οικονομίας. Υπολογίζουμε ότι για την κάλυψη του κόστους καυσίμων δαπανάται σήμερα περίπου το 40% των καθαρών ναύλων που εισπράττουμε, ενώ μόνο για το 2021 υπολογίζουμε ότι οι εταιρείες μας επιβαρύνθη-



Attica  
Group

## ΕΝΑΣ ΟΜΙΛΟΣ, 4 ΧΩΡΕΣ, 60 ΜΟΝΑΔΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ

SUPERFAST FERRIES • BLUE STAR FERRIES • HELLENIC SEAWAYS • AFRICA MOROCCO LINK

ΑΤΤΙΚΑ ΓΡΟΥΠ, ένας Ελληνικός Ναυτιλιακός Όμιλος, με στόλο 31 σύγχρονων πλοίων και διεθνή παρουσία, που προσφέρει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και φορτηγών. Ένας πρωτοπόρος στην επιβατηγό ναυτιλία, με δραστηριότητες που λειτουργούν προς όφελος των συνεργατών και των τοπικών κοινωνιών, περιορίζουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και δημιουργούν προστιθέμενη αξία για τους μετόχους και τους εργαζόμενους.

Ο Όμιλος Attica, ο μεγαλύτερος Όμιλος στον κλάδο του στην Ελλάδα, ο τρίτος μεγαλύτερος στη Μεσόγειο και ανάμεσα στους δέκα μεγαλύτερους στην Ευρώπη, επενδύει συνεχώς στο μέλλον.

Γιατί η πρωτοπορία, είναι μια πορεία που δεν τελειώνει ποτέ.



SUPERFAST FERRIES

www.superfast.com

Blue Star Ferries

www.bluestarferries.com

HELLENIC SEAWAYS

www.hsw.gr

AFRICA MOROCCO LINK

www.aml.ma

# «Ρότα» προς νέα πλοία



Γ. ΤΟΠΛΑΣ

«Η ενεργειακή κρίση και το κόστος καυσίμων μπορούν να αντιμετωπιστούν. Όμως δεν είναι εύκολη υπόθεση και δεν μπορεί να μην έχει συνέπειες. Η κυβέρνηση πρέπει να προβληματιστεί για τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει η ενεργειακή κρίση στα νησιά μας, τους κατοίκους τους και τον τουρισμό τους, ο οποίος φιλοξενεί το 70% του τουρισμού στην Ελλάδα.

καν με 130 εκατ. ευρώ λόγω της αύξησης του κόστους καυσίμων κατά 45%. Η κατάσταση είναι αντιμετωπίσιμη. Όμως δεν είναι εύκολη υπόθεση και δεν μπορεί να μην έχει συνέπειες. Η κυβέρνηση πρέπει να προβληματιστεί για τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει η ενεργειακή κρίση στα νησιά μας, τους κατοίκους τους και τον τουρισμό τους, ο οποίος φιλοξενεί το 70% του τουρισμού στην Ελλάδα.

## ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Το κυριότερο θέμα για τα επόμενα χρόνια θα είναι το περιβαλλοντικό και τα μέτρα που θα εφαρμόζονται σταδιακά από το 2023 για τη μείωση των ρύπων και του ενεργειακού μας αποτυπώματος –με αποκορύφωμα το 2030, όταν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα πρέπει να μειωθούν κατά 55% σε σχέση με το 1990, ή το 2050 με τους μηδενικούς ρύπους. Σήμερα εκπονούνται δύο μελέτες για λογαριασμό του ΣΕΕΝ. Η πρώτη ανατέθηκε στο ΙΟΒΕ και αφορά τις επιπτώσεις των μέτρων στο πλαίσιο του «Fit for 55», με σκοπό την κατάθεση προτάσεων προς την κυβέρνη-

ση, την Ε.Ε. και την τοπική αυτοδιοίκηση. Η δεύτερη μελέτη έχει ανατεθεί στο Πολυτεχνείο και αφορά την ηλεκτροδότηση των πλοίων. [...]

## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΓΕΡΝΑ: ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΝΕΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Μεγάλο θέμα που θα μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια είναι η ανανέωση του ακτοπλοϊκού μας στόλου, η οποία συζητείται από το 2018 χωρίς να έχουμε καταλήξει σε οριστικές λύσεις. Το 2035, από τα 107 πλοία που είναι δρομολογημένα σήμερα στις ακτοπλοϊκές μας γραμμές τα 52 θα είναι ηλικίας άνω των 40 ετών, εκ των οποίων μάλιστα τα 20 άνω των 50 ετών. Στη διεθνή αγορά σπανίζει η διαθεσιμότητα πλοίων κατάλληλων και μικρής ηλικίας για την ακτοπλοΐα μας, ενώ δεν υπάρχουν καθόλου διαθέσιμα πλοία που να πληρούν τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Επίσης, η ναυπήγηση νέων πλοίων είναι χρονοβόρα και το ύψος των επενδύσεων εξαιρετικά υψηλό σε σχέση με το αναμενόμενο μεταφορικό έργο, το οποίο χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα. Οι πολυετείς συμβάσεις

δημόσιας υπηρεσίας που έχουν αποφασιστεί πιστεύουμε ότι μπορεί να βοηθήσουν στη ναυπήγηση πολύ μικρού αριθμού πλοίων, κάτι που βέβαια δεν λύνει το πρόβλημα. Είναι απαραίτητο να οριστικοποιηθεί η επιδότηση του οικολογικού κόστους των νέων ναυπηγήσεων, αλλά και η υπό ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησή τους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το σχέδιο του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Η εξυπηρέτηση των νησιών μας δεν είναι θέμα των ακτοπλοίων, αλλά είναι σοβαρό εθνικό θέμα. Οι λέξεις “θαλάσσιες συγκοινωνίες” για πολλά χρόνια απουσίαζαν από το λεξιλόγιο των αναπτυξιακών νόμων και προγραμμάτων και ο κλάδος μας δεν ήταν επιλέξιμος.

## ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ

Σε ό,τι αφορά τη ΣΣΕ για τους ναυτικούς μας, οι διαπραγματεύσεις με τη νέα ΠΝΟ ξεκίνησαν στις 31 Αυγούστου, με πολλές διαφωνίες και αντιπαραθέσεις, με αποτέλεσμα τη διακοπή τους και την προκήρυξη απεργιακών κινητοποιήσεων. Οι συνομιλίες επαναλήφθηκαν στις 17 Νοεμβρίου για να καταλήξουμε σε συμφωνία στις 13 Δεκεμβρίου με μηδενικές αυξήσεις για το 2020 και το 2021 και αυξήσεις 3% το 2022. Το ποσοστό αυτό δεν δικαιολογείται από τα οικονομικά μας αποτελέσματα, αλλά δικαιολογείται από την ανάγκη να υπάρχει εργασιακή ειρήνη, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα τις εξαιρετικές υπηρεσίες που προσφέρουν οι ναυτικοί μας.

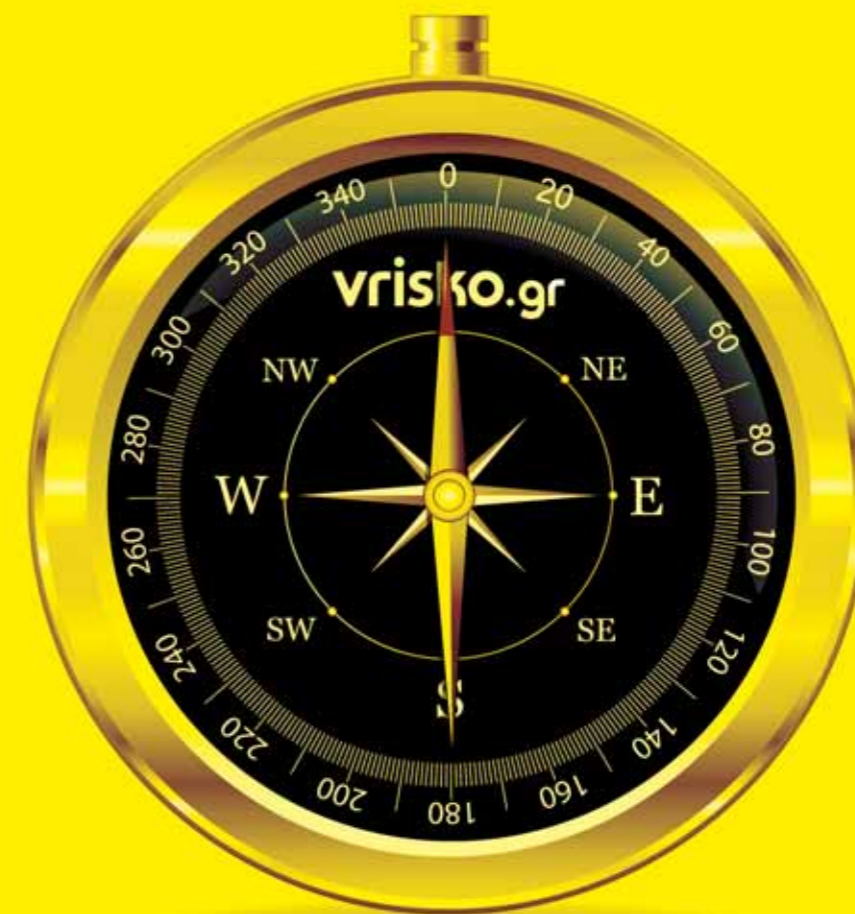
## ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Άλλο σοβαρό θέμα είναι η συμμετοχή μας στην Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ). Έχουμε πετύχει την προσαρμογή των προγραμματισμένων έργων στις προτάσεις των πλοιάρχων μας, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων και του επιβατικού κοινού. Το 2021 μετά από αίτημά μας συμφωνήθηκε η συμμε-

# Είσαι επαγγελματίας;

## Πάνω από 3.000.000 επισκέπτες τον μήνα ζητούν εσένα.

## Κλείσε την προβολή σου τώρα στο 18 333



# vrisko.gr

Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ



**ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΣΑΚΕΛΛΗΣ**  
«Έχω την πεποίθηση ότι υπάρχουν  
συνάδελφοι με προσόντα και ικανότητες  
να διαχειριστούν με τον καλύτερο τρόπο  
τα δύσκολα θέματα που έχουμε μπροστά μας»

Χ. ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ

**«Η εξυπηρέτηση των νησιών μας δεν είναι θέμα των ακτοπλόων. Είναι σοβαρό εθνικό θέμα. Οι λέξεις “θαλάσσιες συγκοινωνίες” για πολλά χρόνια απουσίαζαν από το λεξιλόγιο των αναπτυξιακών νόμων και προγραμμάτων. Ο κλάδος μας δεν ήταν επιλέξιμος»**

τοχή μας στο δ.σ. της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), με αντίστοιχη συμμετοχή τους στο δ.σ. του ΣΕΕΝ. Συζητήθηκαν θέματα κοινού ενδιαφέροντος, όπως η ηλεκτροδότηση των πλοίων και άλλες λιμενικές υπηρεσίες. Παρ’ όλα αυτά, υπάρχουν διαφωνίες στην πρακτική που ακολουθείται για την περισυλλογή στερεών αποβλήτων, σύμφωνα με τις προκηρύξεις των διαγωνισμών των Οργανισμών Λιμένων Πάτρας και Ηγουμενίστας και του Λιμενικού Ταμείου Χανίων, το περιεχόμενο των οποίων δεν μας βρίσκει σύμφωνους. Υπενθυμίζω την παρέμβασή μας στο Συμβούλιο της Επικρατείας για τα απόβλητα ναυπηγοεπισκευής, καθώς και τη σημαντική συνάντηση που είχε οργανώσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού στις 18 Νοεμβρίου 2021, με τη συμμετοχή του Συνδέσμου Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ) και της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ), που διαμαρτυρήθηκαν έντονα για το υφιστάμενο και το επιχειρούμενο μονοπώλιο της αποκομιδής στερεών αποβλήτων. Η κατάργηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) και η ακύρωση των αποφάσεών της είχε

ως αποτέλεσμα την απελευθέρωση επιδιώξεων εγκαθίδρυσης μονοπωλίων στις υπηρεσίες των λιμανιών, γεγονός που μας ανησυχεί ιδιαίτερα. Τέλος, και στην κρουαζιέρα τα αποτελέσματα δεν ήταν ικανοποιητικά. Οι αφίξεις πλοίων ήταν μειωμένες κατά 50% σε σχέση με το 2019, ενώ ο αριθμός επιβατών έφτασε το 25%. Είναι βέβαιο ότι η ανάκαμψη της κρουαζιέρας θα καθυστερήσει σε σχέση με τον υπόλοιπο τουρισμό.

#### **ΘΑ ΕΙΜΑΙ ΠΑΡΩΝ...**

Αγαπητοί συνάδελφοι, τα τελευταία εννέα χρόνια με τιμήσατε ψηφίζοντάς με πρόεδρο του Συνδέσμου μας και σας ευχαριστώ πολύ για την εμπιστοσύνη και τη συνεργασία σας. Χωρίς αυτή δεν θα μπορούσα να αντεπεξέλθω στις μεγάλες ευθύνες που μου αναθέσατε. Κατά τη διάρκεια της θητείας μου, όλοι όσοι εκπροσωπήσαμε τον ΣΕΕΝ υπήρξαμε ιδιαίτερα προσεκτικοί και αντικειμενικοί, με αποτέλεσμα να αυξήσουμε την αξιοπιστία του Συνδέσμου μας και να γίνουμε απαραίτητοι και χρήσιμοι συνομιλητές της κυβέρνησης και άλλων δημόσιων Οργανισμών. Πρέπει όλοι να γνωρίζουμε ότι ο Σύνδεσμος δεν μπορεί να αποτελεί όχημα στήριξης

μεμονωμένων συμφερόντων. Αντίθετα, παραγωγίζοντας τα πρόσκαιρα συμφέροντά μας, πρέπει να προωθούμε τις σωστές λύσεις, οι οποίες είναι πάντα προς όφελος όλων μας.

**Μ**ε τις κοινές προσπάθειές μας καταφέραμε την υλοποίηση σημαντικών αιτημάτων του κλάδου και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού μας πλαισίου. Συνοψίζοντας θέλω να αναφερθώ: Στην ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου μας, που βασίστηκε στην απελευθέρωση των υπηρεσιών, την οποία όλοι στηρίξαμε και στηρίζουμε. Στην κατάργηση διαφόρων χαρατσιών, όπως του ΚΑΕΟ, της διαφυγούσας εργασίας, των αχθοφορικών δικαιωμάτων και του επίναυλου, που επιβάρυναν τα εισιτήρια με 10% περίπου. Στο κοινό ακτοπλοϊκό εισιτήριο και το ηλεκτρονικό σύστημα ΗΚΣΘΕΕΑ. Στις πολύτιμες θεσμικές αλλαγές του Ν. 4150 που έγιναν μετά από πολύωρες συζητήσεις και διαπραγματεύσεις με τους εκπροσώπους μας και τη νομική μας σύμβουλο. Στη μείωση των κατηγοριών των υποχρεωτικών εκπτώσεων από 23 σε 9. Στην απελευθέρωση των υπηρεσιών κρουαζιέρας, που αποτέλεσε πολυετή στόχο μας και υλοποιήθηκε το 2010. Στη συμμετοχή μας σε όλα τα στάδια μελέτης του μεταφορικού ισοδυναμίου, που εφαρμόζεται χωρίς να επιβαρυνθούμε ή να το χρηματοδοτούμε –μέτρο που πιστεύω ότι στο μέλλον θα επεκταθεί και στα οχήματα Ι.Χ. και σε άλλες κατηγορίες επιβατών. Τέλος, στην αύξηση των μισθωμάτων των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας το 2020 και στη δυνατότητα σύναψης πολυετών συμβάσεων. Έχω την πεποίθηση ότι υπάρχουν συνάδελφοι με προσόντα και ικανότητες να διαχειριστούν με τον καλύτερο τρόπο τα δύσκολα θέματα που έχουμε μπροστά μας. Προσωπικά, θα συμμετέχω στις εργασίες του Συνδέσμου μας, σε οτιδήποτε είναι χρήσιμο κι απαραίτητο». 📌

# Αγαθονήσι

Συντεταγμένες: 37°27'49"Ν 26°58'09"Ε  
Πληθυσμός: 185 κάτοικοι  
Έκταση: 13,41 km<sup>2</sup>



Στη Dodekanisos Seaways, από γενιά σε γενιά, παραμένουμε πιστοί στις αξίες και την αποστολή μας: να υποστηρίζουμε τη νησιωτικότητα ενώνοντας τους ανθρώπους των νησιών μας, κυρίως των πιο απομακρυσμένων.



DIRECT LINE 22410 70590  
www.12ne.gr



Ρόδος, Κως, Σάμος, Ικαρία, Πάτμος, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Λέρος, Σύμη, Πανορμίτης, Νίσυρος, Χάλκη, Τήλος, Λειψοί, Αγαθονήσι, Φούρνοι, Αρκοί, Καστελόριζο