

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

---

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ  
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ  
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

---

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ  
ΕΛΛΑΔΟΣ

ΘΕΟΔΩΡΑ ΓΙΑΝΤΣΗ

Διπλωματική Εργασία  
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος  
Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2016



*Αφιερώνεται στον παππού μου, τον Θόδωρο*



### **Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».



## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστημίου Πειραιώς, σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

καθ. Κων/νος Χλωμούδης (Επιβλέπων)

καθ.: Αγγελική Παρδάλη

καθ.: Ερνέστος Τζαννάτος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα..





*ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ*

*Ευχαριστώ θερμά όσους με ώθησαν σ' αυτό το ταξίδι και όσους με βοήθησαν να φτάσω στο τέλος του!*

*Ιδιαίτερα: τον Επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής εργασίας, κ. Κώστα Χλωμούδη, για τις υποδείξεις του, τις ιδέες του και την υπομονή του τον καθηγητή κ. Κώστα Μουτζούρη για την ιδέα του θέματος και το μακρύ ταξίδι την καθηγήτρια κα Αγγελική Παρδάλη και τον καθηγητή κ. Ερνέστο Τζαννάτο για τα σχολιά τους τον κ. Κρ. Βαλερά, την Στέλλα, την Ιωάννα, τον Μιχάλη, την Βίκυ Γ. για την βοήθειά τους τους δικούς μου ανθρώπους, αυτούς που έχω και αυτούς που έχασα*



*Αντί Προλόγου**Ιθάκη*

Σα βρεις στον πηγαϊμό για την Ιθάκη,  
 να εύχεσαι νάναι μακρύς ο δρόμος,  
 γεμάτος περιπέτειες, γεμάτος γνώσεις.  
 Τους Λαιστρυγόνες και τους Κύκλωπας,  
 τον θυμωμένο Ποσειδώνα μη φοβάσαι,  
 τέτοια στον δρόμο σου ποτέ σου δεν θα βρεις,  
 αν μόν' η σκέψις σου υψηλή, αν εκλεκτή  
 συγκίνησις το πνεύμα και το σώμα σου αγγίζει.  
 Τους Λαιστρυγόνες και τους Κύκλωπας,  
 τον άγριο Ποσειδώνα δεν θα συναντήσεις,  
 αν δεν τους κουβανείς μες στην ψυχή σου,  
 αν η ψυχή σου δεν τους στήνει εμπρός σου.

Να εύχεσαι νάναι μακρύς ο δρόμος.  
 Πολλά τα καλοκαιρινά πρωιά να είναι  
 που με τι ευχαρίστησι, με τι χαρά  
 θα μπαίνεις σε λιμένας πρωτοειδωμένους·  
 να σταματήσεις σ' εμπορεία Φοινικικά,  
 και τες καλές πραγμάτειες ν' αποκτήσεις,  
 σεντέφια και κοράλλια, κεχριμπάρια κ' έβενους,  
 και ηδονικά μυρωδικά κάθε λογής,  
 όσο μπορείς πιο άφθονα ηδονικά μυρωδικά·  
 σε πόλεις Αιγυπτιακές πολλές να πας,  
 να μάθεις και να μάθεις απ' τους σπουδασμένους.

Πάντα στον νου σου νάχεις την Ιθάκη.  
 Το φθάσιμον εκεί είν' ο προορισμός σου.  
 Αλλά μη βιάζεις το ταξίδι διόλου.  
 Καλλίτερα χρόνια πολλά να διαρκέσει·  
 και γέρος πια ν' αράζεις στο νησί,  
 πλούσιος με όσα κέρδισες στον δρόμο,  
 μη προσδοκώντας πλούτη να σε δώσει η Ιθάκη.

Η Ιθάκη σ' έδωσε τ' ωραίο ταξίδι.  
 Χωρίς αυτήν δεν θάβγαινες στον δρόμο.  
 Άλλα δεν έχει να σε δώσει πια.

Κι αν πτωχική την βρεις, η Ιθάκη δεν σε γέλασε.  
 Έτσι σοφός που έγινες, με τόση πείρα,  
 ήδη θα το κατάλαβες η Ιθάκες τι σημαίνουν.



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία αναλύεται και παρουσιάζεται ένα νέο μοντέλο διακυβέρνησης των ελληνικών λιμένων, καθώς και η πιλοτική εφαρμογή του σε μια «περιφέρεια» της Ελλάδος, την Ανατολική Κεντρική Ελλάδα.

Από την ανάλυση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος προέκυψε ότι η Ελλάδα καλείται να διαχειριστεί περισσότερες από 1068 λιμενικές εγκαταστάσεις, ενώ 97 φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων 4 διαφορετικών κατηγοριών (Οργανισμοί λιμένος Α.Ε., Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, Κρατικά Λιμενικά Γραφεία και Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία) διαχειρίζονται το μεγαλύτερο αριθμό αυτών. Υπάρχουν επίσης πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις μη ενταγμένες σε φορέα διοίκησης. Η κατανομή ανά την επικράτεια τόσο των λιμενικών εγκαταστάσεων όσο και των φορέων διαχείρισης είναι άνιση.

Αρχικά, έγινε προσπάθεια ανάλυσης των 4 βασικών λειτουργιών (ιδιοκτησία γης, ρύθμιση, επιχειρείν και διαχείριση της κοινότητας) σε επιμέρους δραστηριότητες των λιμενικών αρχών, σε θεωρητικό επίπεδο αναλύοντας κάθε δραστηριότητα σε 5 στάδια (προγραμματισμός, σχεδιασμός, διαβούλευση, εφαρμογή και έλεγχος). Στην συνέχεια προτάθηκε η οργάνωση του ελληνικού λιμενικού συστήματος σε 2 επίπεδα Λιμενικών Αρχών, με την Λιμενική Αρχή Επιπέδου Α να αναλαμβάνει τον προγραμματισμό και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων υπό κρατική δομή ενώ η Λιμενική Αρχή Επιπέδου Β να αναλαμβάνει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή με ιδιωτικά κριτήρια, ούτως ώστε μέρος των αρμοδιοτήτων να ενταχθούν σε ανταγωνιστικό περιβάλλον. Στην Διαβούλευση μετέχουν και οι εμπλεκόμενοι φορείς. Δίνεται επίσης η δυνατότητα διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων μέσω συμβάσεων παραχώρησης.

Προτείνεται η εφαρμογή του στην περιοχή ενδιαφέροντος καθώς και η δημιουργία τομεακών λιμενικών δικτύων στην περιοχή, (Εμπορικό, ακτοπλοΐας, κρουαζιέρας, τουρισμού αναψυχής) για την περαιτέρω ενδυνάμωση των τομέων αυτών.

Όσον αφορά την περιοχή πιλοτικής εφαρμογής, βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα της Κεντρικής Ελλάδας, εντάσσονται ηπειρωτικοί και νησιωτικοί λιμένες, έχουν ήδη γίνει επιτυχημένες προσπάθειες σύνδεσης λιμενικών ταμείων στο νότιο τμήμα της, ενώ στο βόρειο υπάρχουν πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίς φορέα διοίκησης και η προτεινόμενη λύση ευελπιστεί να επιλύσει τα προβλήματα του χώρου.

Με τον τρόπο αυτό αναμένεται μια πιο δυναμική διακυβέρνηση του λιμενικού συστήματος που θα αξιοποιήσει τις δυνατότητες της χώρας.

**Λέξεις κλειδιά:** *Λιμένας, Λιμενική Αρχή, Διοίκηση και διαχείριση λιμένων*



# EFFECTIVE PORT GOVERNANCE AND MANAGEMENT

## The Case of East-Central Greece

### ABSTRACT

In this MSc thesis, a new governance model of Greek ports is proposed. Furthermore, a pilot implementation of this model in East Central Greece is analyzed and presented.

The analysis of the Greek port system shows that in Greece there is a large number of port facilities (more than 1068), and many Port Authorities (97). The Port Authorities operate under different institutional frameworks and are ranked in four categories, the following: Port Authorities S.A., Governmental Port Funds, Governmental Port Offices, and Municipal Port Funds. Still, a lot of port facilities do not have an institutional administration.

The four basic functions of the port authorities (landlord, regulator, operator and manager of the community) and the responsibilities related to them are analyzed on a theoretical level, separated them on actions, introducing five tasks for each action (Planning, design, consultation, implementation and controlling). The proposed model divides the port authorities in two levels A and B. Port Authority of level A will be responsible for planning and controlling mainly, as a public body and the Port Authority of level B will be responsible for design and implementation as a private body, to make the system more competitive. All the stakeholders are involved at the consultation task. The possibility, that the Port Facilities been managed by concessions is also available.

The region of the East-Central Greece is consisted of Thessaly's coastline in the north, and the east coastline of Central Greece in the south. In the North part of East-Central Greece, many port facilities are without institutional administration. In contrast, in the South part of the same region, small port funds have already been unified successfully under one Port Authority. The implementation of the model we propose, in combination with the organization of sectoral port networks (commercial, short sea shipping - ferries, cruise, yachting), will strengthen these sectors, solve the existing problems, and reinforce the potential of the country.

**Key words :** *Port, Port Authority, Port Governance*





## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
1.1 Αντικείμενο.....	1
1.2 Μεθοδολογία.....	2
1.3 Διάρθρωση.....	4
<b>2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ</b> .....	5
2.1 Περιφερειακή μονάδα.....	5
2.2 Διακυβέρνηση Λιμένων .....	6
2.3 Η Μεταρρύθμιση του Γαλλικού λιμενικού συστήματος .....	15
2.4 Η Μεταρρύθμιση του Ιταλικού λιμενικού συστήματος.....	17
<b>3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	21
3.1 Ιστορική εξέλιξη.....	21
3.2 Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο .....	22
3.3 Διοικητική και χωρική διαίρεση Ελλάδος.....	24
3.3.1 Διοικητικές διαιρέσεις.....	24
3.3.2 Χωρικές Διαιρέσεις.....	27
<b>4. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ</b> .....	33
4.1 Γενικά.....	33
4.2 Λιμένες και Λιμενικές Εγκαταστάσεις.....	33
4.3 Χρήσεις Λιμένων .....	38
4.4 Τουριστικοί Λιμένες .....	41
4.5 Αλιευτικοί και μη ενταγμένοι σε φορέα διοίκησης Λιμένες.....	44
4.6 Φορείς Διαχείρισης Λιμένων.....	45
4.7 Εποπτεία και Ρύθμιση Λιμένων.....	53
4.8 Προβλήματα και δυσλειτουργίες υφιστάμενης κατάστασης .....	54
<b>5. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ</b> 57	
5.1 Γενικά.....	57
5.2 Ανάλυση Λειτουργιών Λιμενικών Αρχών.....	58
5.3 Κριτήρια οριοθέτησης των προτεινομένων περιφερειών .....	64

<b>5.4 Στόχοι της αναδιάρθρωσης σε περιφερειακές ενότητες</b> .....	64
<b>5.5 Χρηματοοικονομική διερεύνηση για την προτεινόμενη αναδιάρθρωση</b> .....	65
<b>5.6 Η πρόταση μας</b> .....	65
5.6.1 Γενικά.....	65
5.6.2 Οι προς ένταξη λιμενικές εγκαταστάσεις στις Αρχές Λιμένος .....	71
5.6.3 Συμβάσεις Παραχώρησης .....	71
5.6.4 Παρεχόμενες Λιμενικές Υπηρεσίες .....	72
5.6.5 Αδειοδοτήσεις και συναρμοδιότητες .....	73
<b>5.7 Διαδικασία μετάβασης στο νέο σχήμα</b> .....	73
5.7.1 Φάσεις μετάβασης.....	73
5.7.2 Χρονικός προγραμματισμός .....	75
<b>6. ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ (ΑΚΕ)</b>	77
<b>6.1 Γενικά-Κριτήρια επιλογής περιοχής</b> .....	77
<b>6.2 Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης</b> .....	77
6.2.1 Δήμοι περιοχής μελέτης.....	77
6.2.2 Λιμενικές εγκαταστάσεις και φορείς διαχείρισης.....	79
6.2.3 Εμπορευματική και Επιβατική κίνηση.....	84
6.2.4 Λιμενικές εγκαταστάσεις στο παράκτιο μέτωπο της Θεσσαλίας.....	84
6.2.5 Λιμενικές εγκαταστάσεις στο παράκτιο μέτωπο της Στερεάς Ελλάδας .....	86
6.2.6 Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.....	87
<b>6.3 Δομή Αρχής Λιμένος Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος</b> .....	91
<b>6.3 Διαδικασία μετάβασης στο νέο σύστημα</b> .....	93
6.3.1 ΦΑΣΗ 1: Διαβούλευση - Νέο Θεσμικό Πλαίσιο .....	93
6.3.2 ΦΑΣΗ 2: Αρχική συνένωση- μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στους νέους φορείς .....	93
6.3.3 ΦΑΣΗ 3 Αξιολόγηση υφιστάμενων υποδομών – οργάνωση Τμημάτων – Μονάδων παροχής υπηρεσιών -Σύναψη Συμβάσεων Υπηρεσιών και Έργων - Διαβούλευση παλαιών φορέων διαχείρισης.....	94
6.3.4 ΦΑΣΗ 4. Υποβολή προτάσεων ήδη δημόσιων διαχειριστών (π.χ. Λιμενικά Ταμεία). Α' Στάδιο Μετεξέλιξη συμβάσεων Παραχώρησης Ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων .....	95
6.3.5 ΦΑΣΗ 5. Αξιολόγηση- Σύναψη Συμβάσεων Παραχώρησης (Α' Στάδιο).....	95
6.3.6 ΦΑΣΗ 6. Διαγωνισμοί μη διατεθεισών και νέων τερματικών (Β' Στάδιο) .....	95
6.3.7 ΦΑΣΗ 7. Αξιολόγηση Σύναψης Συμβάσεων Παραχώρησης Β' Στάδιο .....	96
6.3.8 ΦΑΣΗ 8. Εφαρμογή και Λειτουργία νέου σχήματος.....	96
<b>6.4 Λιμενικά Δίκτυα</b> .....	96
6.4.1 Δίκτυο Εμπορικών Λιμένων .....	98
6.4.2 Δίκτυο Κρουαζιέρας .....	98

6.4.3 Δίκτυο Ακτοπλοΐας .....	98
6.4.4 Δίκτυο Τουριστικών Λιμένων.....	99
<b>7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....</b>	<b>101</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>103</b>
ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	103
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	105
<b>ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ.....</b>	<b>1</b>
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α : ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ.....	3
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΩΝ .....	15

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΚΕ**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

<b>Σχήμα 2.1.</b> Ιδιοκτησία γής και δυνατότητα πώλησης και παραχώρησης γης σε τρίτους στους ευρωπαϊκούς λιμένες.....	13
<b>Σχήμα 2.2</b> Ενδεικτικά αποτελέσματα έρευνας της ESPO για την διακυβέρνηση των Ευρωπαϊκών Λιμένων .....	14
<b>Σχήμα 2.3</b> Οι λιμένες της Γαλλίας βάσει του μεγέθους τους.....	16
<b>Σχήμα 2.4</b> Η Διοικητική διαίρεση της Γαλλίας.....	16
<b>Σχήμα 2.5</b> . Συνενώσεις λιμενικών Αρχών στην Ιταλία.....	19
<b>Σχήμα 3.1</b> Χάρτης α) Περιφερειών και β) Αποκεντρωμένων διοικήσεων της Ελλάδος .....	27
<b>Σχήμα 3.2</b> Περιφερειακές Διοικήσεις Λιμενικού Σώματος –Ελληνικής Ακτοφυλακής.....	28
<b>Σχήμα 3.3</b> Χάρτης Χωρικών κατευθύνσεων Οργάνωσης του Τουρισμού.....	30
<b>Σχήμα 3.4</b> Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης των Τουριστικών Λιμένων .....	31
<b>Σχήμα 4.1</b> Κατανομή Ελληνικών Λιμένων στις κατηγορίες Κ1, Κ2 και Κ3 .....	34
<b>Σχήμα 4.2</b> Χάρτης Λιμένων Ελλάδος και Κύπρου ενταγμένων στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών .....	36
<b>Σχήμα 4.3.</b> Λιμένες ανά περιφέρεια.....	37
<b>Σχήμα 4.4.</b> Αριθμός Λιμένων ανά 10.000 κατοίκους και ανά περιφέρεια.....	37
<b>Σχήμα 4.5.</b> Ελληνικοί λιμένες ανά κατηγορία χρήσης και ποσοστό εμφάνισης.....	39
<b>Σχήμα 4.6.</b> Ελληνικοί λιμένες ανά Αυτοδιοικητική Περιφέρεια .....	40
<b>Σχήμα 4.7.</b> Ελληνικοί λιμένες ανά Αποκεντρωμένη Διοίκηση.....	40
<b>Σχήμα 4.8.</b> Ελληνικοί λιμένες ανά Περιφερειακή Διοίκηση Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.....	41
<b>Σχήμα 4.9.</b> Κατάσταση λειτουργίας χωροθετημένων Μαρινών Ελλάδας .....	42
<b>Σχήμα 4.10.</b> Χωροθετημένες Μαρίνες α) ανά Περιφέρεια και β) ανά Ζώνη ναυσιπλοΐας.....	43
<b>Σχήμα 4.11.</b> Λειτουργούσες Μαρίνες α) ανά Περιφέρεια και β) ανά Ζώνη ναυσιπλοΐας.....	43
<b>Σχήμα 4.12.</b> Φορείς διαχείρισης Μαρινών.....	44
<b>Σχήμα 4.13.</b> Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία .....	50
<b>Σχήμα 4.14.</b> Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία και ανά περιφέρεια.....	50
<b>Σχήμα 4.15.</b> Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία και ανά αποκεντρωμένη διοίκηση .....	51
<b>Σχήμα 4.16.</b> Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία και ανά περιφερειακή διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α....	51
<b>Σχήμα 4.17</b> Λιμένες και φορείς διοίκησης ανά περιφέρεια .....	52
<b>Σχήμα 4.18</b> Λιμένες και φορείς διοίκησης ανά αποκεντρωμένη διοίκηση .....	52
<b>Σχήμα 4.19</b> Λιμένες και φορείς διοίκησης ανά περιφερειακή διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. ....	53
<b>Σχήμα 5.1.</b> Σχηματική απεικόνιση λειτουργίας Αρχών Λιμένος. ....	74
<b>Σχήμα 5.2</b> Χρονικός Προγραμματισμός μετάβασης στο νέο σύστημα Αρχών Λιμένος. ....	76
<b>Σχήμα 6.1</b> Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων νέας δομής ανά χρήση.....	79
<b>Σχήμα 6.2</b> Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων ΑΚΕ ανά φορέα διαχείρισης, ανά νομό.....	80
<b>Σχήμα 6.3</b> Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων νέας δομής ανά φορέα διαχείρισης .....	80
<b>Σχήμα 6.4</b> Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων νέας δομής ανά δήμο.....	82
<b>Σχήμα 6.5</b> Χάρτης λιμενικών εγκαταστάσεων και αρίθμηση δήμων στη ΑΚΕ .....	83
<b>Σχήμα 6.6</b> Λιμενικές εγκαταστάσεις και εμπλεκόμενοι δήμοι στην Α:Κ:Ε: .....	91
<b>Σχήμα 6.7.</b> Σχηματική Λειτουργία λιμενικού Συστήματος Α.Κ.Ε.....	97

<b>Τίτλος Πίνακα</b>	<b>σελ</b>
<b>Πίνακας 2.1</b> Τύποι Λιμενικής διακυβέρνησης	7
<b>Πίνακας 2.2</b> . Υποθετική τυπολογία λιμενικής διακυβέρνησης	11
<b>Πίνακας 3.1</b> Αυτοδιοικητικές Περιφέρειες Ελλάδος	26
<b>Πίνακας 4.1</b> Ελληνικοί λιμένες ενταγμένοι στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών	35
<b>Πίνακας 4.2</b> Φορείς Διαχείρισης Λιμένων	47
<b>Πίνακας 5.1</b> Συμμετοχή σε δράσεις της λιμενικής βιομηχανίας των εμπλεκόμενων φορέων στο λιμενικό σύστημα	61
<b>Πίνακας 5.2</b> Δράσεις εμπλεκόμενων φορέων στην λιμενική βιομηχανία με 2 επίπεδα Λιμενικών Αρχών	68
<b>Πίνακας 6.1</b> .Κατανομή λιμενικών εγκαταστάσεων Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδας, ανά δήμο και ανά φορέα διαχείρισης	81
<b>Πίνακας 6.2</b> Χρήσεις λιμένων κατηγοριών K1, K2 και K3 της ΑΚΕ	89
<b>Πίνακας 6.3</b> Λιμενικές Εγκαταστάσεις Διακίνησης εμπορευματικών φορτίων στην ΑΚΕ	90



# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 Αντικείμενο

Αντικείμενο της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας είναι: α) η περιγραφή και η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος με τον εντοπισμό προβλημάτων και δυσλειτουργιών β) Η Διερεύνηση Διαχειριστικών μεθόδων – μοντέλων βάσει των οποίων λειτουργούν οι λιμένες διεθνώς γ) Στην συνέχεια και με επί τη βάσει των αναγκών για εξορθολογισμό του συστήματος, προτείνεται σύστημα λειτουργικής Διαχείρισης και Αποτελεσματικής διοίκησης λιμένων και λιμενικών επενδύσεων στον Ελλαδικό χώρο και τέλος δ) Η πρόταση εφαρμογής του προταθέντος συστήματος σε περιφερειακό επίπεδο όπως αυτό καθορίζεται.

Η γεωγραφική δομή της Ελλάδας είναι διαιρεμένη στο ηπειρωτικό και το νησιωτικό τμήμα, με πληθώρα όχι μόνον νήσων αλλά συμπλεγμάτων μικρών νήσων, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά το καθένα. Αν και το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού κατοικεί στην ηπειρωτική Ελλάδα, εντούτοις υπάρχουν στενοί δεσμοί με τα νησιά. Λόγω της γεωμορφολογίας αυτής από αρχαιοτάτων χρόνων υπήρχε πληθώρα λιμένων τόσο στο ηπειρωτικό τμήμα όσο και στα νησιά ώστε να συνδέονται επαρκώς τα παράλια της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά. Από την ίδρυση του Νέου Ελληνικού κράτους άρχισαν να τίθενται τα θεμέλια του λιμενικού συστήματος της χώρας. Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, τέθηκαν οι βάσεις του θεσμικού πλαισίου της λειτουργίας του λιμενικού συστήματος της χώρας. Μέχρι τις αρχές του 1960 υπήρχε ανάπτυξη στους κεντρικούς λιμένες της χώρας. Στην συνέχεια αναπτύχθηκε ραγδαία το σύστημα, με την κατασκευή πολλών μικρών λιμενικών εγκαταστάσεων. Πολλά δε χρήματα σπαταλήθηκαν στην κατασκευή έργων τα οποία σήμερα είτε παρουσιάζουν προβλήματα είτε υπολειπούνται.

Η λιμενική βιομηχανία εν τω μεταξύ, εξελίσσεται διεθνώς ενώ οι ελληνικοί λιμένες δύσκολα ακολουθούν την ανάπτυξη. Εκτός των Λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης οι υπόλοιποι λιμένες έχουν μόνον προγραμματικά σχέδια στην καλύτερη των περιπτώσεων. Βασικά όμως εξυπηρετούν μερικώς τις ανάγκες της ενδοχώρας.

Συγχρόνως, από την δεκαετία του 1980, άρχισαν μεταρρυθμίσεις στον διεθνή λιμενικό χώρο λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας και του διεθνούς εμπορίου. Η Ελλάδα παραμένει ουραγός, με πολλές εγκαταστάσεις και μικρή παραγωγικότητα.

Το Χανσεατικό μοντέλο διακυβέρνησης που επικρατεί στην Βόρεια Ευρώπη, έτσι όπως διαμορφώθηκε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ή το Αγγλοσαξονικό, με την επικράτηση των ιδιωτικοποιήσεων δεν φαίνεται να εναρμονίζεται με το κεντρικό κυβερνητικό μοντέλο διακυβέρνησης των Μεσογειακών κυρίως Χωρών. Το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα, οδηγήθηκε,

στην μετάβαση από το κεντρικό μοντέλο στο περιφερειακό- δημοτικό μοντέλο, σε μια διοίκηση άναρχη και μη αποτελεσματική. Ήδη, το δημοτικό μοντέλο διακυβέρνησης, έχει αστοχήσει ιδιαίτερα στην Ελλάδα. Για τον λόγο αυτό ακόμη και οι ελληνικές περιφέρειες κρίθηκαν μη αποτελεσματικές και η από-συγκέντρωση των (κρατικών) αρμοδιοτήτων οδηγεί σε αποκεντρωμένες διοικήσεις, που δημιουργήθηκαν από την ένωση περιφερειών.

Η έλλειψη δικτύου μεταφορών, με οδικούς άξονες ακόμη υπό κατασκευή και σιδηροδρομικό δίκτυο σαφώς υποβαθμισμένο, η ανάπτυξη των λιμένων στην ηπειρωτική χώρα, παραμένει ασθενής. Μόνον ο Πειραιάς, μετά την σύμβαση παραχώρησης στην COSCO παρουσιάζει σημαντικό λιμενικό προϊόν.

Η παρούσα εργασία εστιάζει περισσότερο στους μικρότερους λιμένες οι οποίοι υπολειτουργούν και λόγω των ειδικών συνθηκών της χώρας δεν πρόκειται ποτέ να φθάσουν στο μέγιστο της παραγωγικότητάς τους. Παρά ταύτα είναι αναγκαία η ύπαρξη τους για να κρατηθεί ζωντανό ένα τμήμα της χώρας που προσφέρει πολλά και θα πρέπει να επιβιώσει όλο τον χρόνο.

Σκοπός της εργασίας είναι να αναπτυχθεί ένα εργαλείο - μονάδα διοίκησης λιμενικών εγκαταστάσεων, βασιζόμενο στις υπάρχουσες δομές, τόσο νομοθετικές όσο και τις διοικητικές το οποίο θα είναι καταρχήν βιώσιμο, θα λαμβάνει υπόψιν τις ιδιαιτερότητες της χώρας και θα αναπτύσσει όσο το δυνατόν καλύτερα τους παραγωγικούς εμπλεκόμενους φορείς, διευκολύνοντας την είσοδο καινοτόμων δράσεων και ωθώντας, επί τη βάση καλών πρακτικών, την ανάπτυξη και την αξιοποίηση υπαρχόντων πόρων.

Για την επίτευξη του σκοπού επελέγη να αναλυθεί περαιτέρω η διαδικασία λειτουργίας του λιμενικού συστήματος ώστε να καθοριστούν ακριβείς αρμοδιότητες, που θα διευκολύνουν την ανασύνθεση τους σε ένα μοντέλο βιώσιμο στις σημερινές συνθήκες.

Ως πιλοτική εφαρμογή του προτεινόμενου μοντέλου διακυβέρνησης λιμενικών εγκαταστάσεων, επιλέχθηκε το θαλάσσιο μέτωπο της Θεσσαλίας και τμήματος της Στερεάς Ελλάδας. Η περιοχή της Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας όσον αφορά το ηπειρωτικό τμήμα λόγω ύπαρξης ορισμένων βιομηχανιών στην περιοχή παρουσιάζει εξαγωγικό λιμενικό προϊόν. Όσον αφορά την ακτοπλοΐα βρίσκεται στον μέσο όρο της Ελλάδος.

## **1.2 Μεθοδολογία**

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι ο σχεδιασμός μιας, περιφερειακής δομής συνένωσης φορέων διαχείρισης λιμένων για την επίτευξη αποτελεσματικής διοίκησης και λειτουργικής διαχείρισης των λιμένων και των λιμενικών επενδύσεων που θα ενταχθούν στην νέα δομή.

Για τον σκοπό αυτό αναζητούνται στοιχεία, στην διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία, όσον αφορά τον σχεδιασμό περιφερειακών καινοτόμων δομών ανάπτυξης, της διακυβέρνησης και της εξέλιξης



της διαχείρισης των λιμένων. Παρατίθενται οι υπάρχουσες τάσεις ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση βάσει των οποίων θα πρέπει να προσδιορισθούν τα κριτήρια με τα οποία θα γίνει η τελική επιλογή, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη κατάσταση .

Κατόπιν, παρουσιάζεται το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και τα περιφερειακά επίπεδα που έχουν αναπτυχθεί στην Ελλάδα, μέσω των διοικητικών αναγκών και της επιβολής των Ευρωπαϊκών Πολιτικών, σε θέματα διοικητικής σύγκλησης.

Στην συνέχεια, παρουσιάζεται εν συντομία και αναλύεται σε περιφερειακά συστήματα η υφιστάμενη κατάσταση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος. Παρατηρούνται ανομοιογένειες στην χωρική κατανομή των εγκαταστάσεων και των φορέων διαχείρισης αυτών.

Μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης τίθενται τα κριτήρια επιλογής άριστου μεγέθους περιφερειακού επιπέδου διοίκησης, προδιαγράφονται στόχοι και αρμοδιότητες της νέας προτεινόμενης δομής και προτείνεται ο τρόπος διαμόρφωσης της νέας δομής διακυβέρνησης του λιμενικού συστήματος.

Για την διευκόλυνση της έρευνας και της αναζήτησης της από-συγκέντρωσης του ελληνικού Συστήματος γίνεται ανάλυση των λειτουργιών των λιμενικών αρχών και των υπολοίπων εμπλεκόμενων φορέων, ενώ συγχρόνως ομαδοποιούνται οι εμπλεκόμενοι φορείς, ώστε να είναι δυνατή η κατανομή αρμοδιοτήτων σε αυτούς.

Για την καλύτερη κατανομή των αρμοδιοτήτων, γίνεται ένα διαχωρισμός (Unbundling) των επιμέρους σταδίων κάθε λειτουργικής δραστηριότητας. Με τον τρόπο αυτό πιστεύεται ότι η ανακατανομή των αρμοδιοτήτων στους εμπλεκόμενους φορείς θα οδηγήσει στη μείωση των παρατηρούμενων συγκρουσιακών σχέσεων μεταξύ των και στην μείωση της γραφειοκρατίας εφόσον θα εκλείψουν οι ενδιάμεσες τριβές.

Επιλέγεται η διάσπαση των λιμενικών αρχών σε δύο (2) επίπεδα, με το πρώτο να ελέγχει τα θεσμικά ζητήματα και το δεύτερο να εμπλέκεται ανταγωνιστικά στην ανάπτυξη των λιμένων.

Τέλος, προσδιορίζεται ως πιλοτική η περιοχή της Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδας (Α.Κ.Ε.) - που περιλαμβάνει το παράκτιο τμήμα της Θεσσαλίας και το παράκτιο τμήμα της Στερεάς Ελλάδας το οποίο διαβρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος και τον Β. Ευβοϊκό Κόλπο - όπου γίνεται περαιτέρω ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και προδιαγράφονται οι αναγκαίες ενέργειες για την αξιοποίηση των υφισταμένων λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή. Ενώ για την πιο εύρυθμη λειτουργία του συστήματος προτείνεται η δημιουργία τομεακών δικτύων που θα διευκολύνουν την περαιτέρω ανάπτυξη ανά τομέα.

### **1.3 Διάρθρωση**

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναπτύσσεται σε επτά (7) κεφάλαια.

Το πρώτο κεφάλαιο περιλαμβάνει την εισαγωγή με τον σκοπό της εργασίας καθώς και την μεθοδολογία βάσει της οποίας συντάχθηκε.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη αναφορά στην διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία όσον αφορά την οριοθέτηση περιφερειακών μονάδων και όσον αφορά την διακυβέρνηση των λιμένων. Επίσης παρουσιάζονται, εν τάχει, τα βασικά χαρακτηριστικά των μεταρρυθμίσεων που έγιναν πρόσφατα στο Γαλλικό και Ιταλικό λιμενικό σύστημα.

Το τρίτο κεφάλαιο διαπραγματεύεται το θεσμικό πλαίσιο. Μετά την ιστορική ανασκόπηση, παρουσιάζεται το ισχύον θεσμικό, πλαίσιο βάσει του οποίου λειτουργεί το Ελληνικό λιμενικό σύστημα. Τέλος γίνεται αναφορά στις διοικητικές και χωρικές διαιρέσεις του Ελλαδικού χώρου που άπτονται του λιμενικού συστήματος.

Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφεται το ελληνικό λιμενικό σύστημα με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τους φορείς διαχείρισης. Παρουσιάζεται η κατανομή τους στις διοικητικές και χωρικές διαιρέσεις της Ελλάδας και εξάγονται συμπεράσματα για την λειτουργικότητά του.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η προτεινόμενη νέα δομή, τα κριτήρια τα οποία επελέγησαν για την περαιτέρω ανάλυση, οι στόχοι που τέθηκαν και τελικά η πρότασή μας, η οποία βασίζεται στην ανάλυση των επιμέρους λειτουργιών των λιμένων ως παραγωγικές μονάδες.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζεται, ως πιλοτική εφαρμογή, η περίπτωση της Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδας όπως παραπάνω καθορίστηκε. Γίνεται περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και των προβλημάτων που υπάρχουν στην περιοχή, ενώ ανάλογα με τον ρόλο τους εντάσσονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις και οι φορείς διαχείρισης στην νέα προτεινόμενη δομή.

Τέλος στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω διερεύνηση.

## 2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Η διακυβέρνηση, διαχείριση, των λιμένων καθώς και οι μεταρρυθμίσεις που η εξέλιξη της κοινωνίας και των οικονομικών μεγεθών επιβάλλουν στην συγκεκριμένη βιομηχανία, είναι προσφιλές θέμα με πολύ πλούσια διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία. Στα πλαίσια αυτής της εργασίας θα περιορισθεί στην αναζήτηση αναφορών: α) σχετικών με τον καθορισμό περιφερειακών μονάδων και κριτηρίων διαχωρισμού και β) σχετικών, με την διακυβέρνηση των λιμένων, την κατηγοριοποίησή τους, τις Ευρωπαϊκές τάσεις και τέλος στις πρόσφατες μεταρρυθμίσεις στην Γαλλία και Ιταλία. Όπως διαπιστώνεται, η διαφοροποίηση των υφιστάμενων μοντέλων είναι τόσο ευρεία, ώστε κάθε λιμάνι αποδεικνύεται και ειδική περίπτωση. Ως εκ τούτου και τα λιμενικά συστήματα, ανά χώρα διαφέρουν, ενώ σημαντικές διαφορές παρατηρούνται και στην διαφοροποίηση λόγω μεγέθους των λιμένων. Και ενώ για τους μεγάλους λιμένες η βιβλιογραφία είναι πολύ πλούσια, για τους μικρότερους λιμένες που αποτελούν όμως το βασικό αντικείμενο της παρούσας εργασίας δεν υπάρχουν πολλά στοιχεία. Επίσης, λόγω των ιδιαιτεροτήτων που διαφαίνονται, παρουσιάζονται πολλά case studies ή σύγκριση θεωρητικών μοντέλων και λίγες συγκριτικές μελέτες. Εξάλλου, ο αριθμός των ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων εντυπωσιάζει με τον αριθμό του και αποτελεί πρόκληση η αντιμετώπιση του.

### 2.1 Περιφερειακή μονάδα

Ως προς τον οικονομικό τομέα, συν τω χρόνω, διαπιστώθηκε ότι οι οικονομίες συνόλων (περιφερειακές) ήταν πιο αποτελεσματικές από τις ανεξάρτητες κατακτημένες οικονομίες. Παρά ταύτα, η έννοια της περιοχής-περιφέρειας (region) δεν είναι επακριβώς ορισμένη. Η «περιφέρεια-περιοχή» μπορεί να οριστεί ως τμήμα μιας γενικότερης ολότητας και καθορίζεται με βάση τα κριτήρια που τίθενται εν μέρει αυθαιρέτως. Τα πιο συχνά χρησιμοποιούμενα κριτήρια, σύμφωνα με τους Cook P. and Memedovic O., 2003, για τον καθορισμό της περιφέρειας και τα πιο βασικά, είναι τέσσερα (4) τα εξής:

- 1) Δεν πρέπει να έχει προκαθορισμένο μέγεθος
- 2) Πρέπει να είναι ομοιογενής ως προς καθορισμένα κριτήρια
- 3) Θα πρέπει να διαχωρίζεται από τις γειτονικές περιοχές από ένα συγκεκριμένο είδος ένωσης συνδεδεμένων χαρακτηριστικών
- 4) Να κατέχει μια εσωτερική συνοχή

Τα όρια των περιοχών - περιφερειών δεν είναι μονοσήμαντα ορισμένα, για όλες τις παραμέτρους. Οι περιοχές – περιφέρειες δύνανται να μεταβάλλονται, νέες περιφέρειες να αναδύονται και άλλες να διαλύονται. Ως εκ τούτου, για να οριοθετηθεί και στην συνέχεια να αναλυθεί μια περιοχή – περιφέρεια, πρέπει να αναζητηθούν τα κριτήρια που θα καθορίσουν τη λειτουργική μονάδα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Όσον αφορά την ανάγκη για καθορισμό περιφερειακών μονάδων σε επίπεδο λιμενικών διαχειριστικών και λειτουργικών αρχών, έχει πια ωριμάσει η ιδέα και αναζητούνται τα κριτήρια που θα καθορίσουν τις μονάδες αυτές, ανάμεσα από τις υπάρχουσες τάσεις αποκέντρωσης.

Εξάλλου παγκοσμίως επικρατούν 2 τάσεις ως προς την διακυβέρνηση των λιμένων. Η πρώτη, αφορά την αποκέντρωση από το κράτος προς την περιφέρεια, με την διοικητική αποκέντρωση και την ιδιωτικοποίηση, να σαρώνουν τον λιμενικό τομέα τις τελευταίες δεκαετίες. Ομοίως, μια άλλη τάση χωρικής αποκέντρωσης της λιμενικής κυκλοφορίας από πρωτεύοντες σε δευτερεύοντες λιμένες, εμφανίζεται όσο τα λιμενικά συστήματα βαίνουν προς ωρίμανση (Wilmsmeier G. and Monios J., 2016).

Γενικότερα, οι κυβερνήσεις εκφράζουν την τάση να απεμπλακούν από την προσφορά λιμενικών υπηρεσιών, με αποτέλεσμα οι λιμενικές αρχές να μεταμορφώνονται είτε σε αρχές παροχής των υπηρεσιών αυτών, είτε σε αρχές ρύθμισης παραμέτρων της οργάνωσης και της δράσης των ιδιωτικών εταιριών που αναλαμβάνουν αυτό το έργο. Οι λιμένες λειτουργούν ως επιχειρήσεις προσανατολισμένες στον καταναλωτή με τμήματα μάνατζμεντ, υιοθετώντας μηχανισμούς που τους επιτρέπουν να επιβιώσουν σε συνθήκες αυξανόμενου λιμενικού ανταγωνισμού. (Πάλλης Α., Χλωμούδης Κ., 2007)

Στην παρούσα εργασία, σκοπός είναι να βρεθεί το βέλτιστο μέγεθος για να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα η περιφέρεια όπως αυτή καθοριστεί. Δηλαδή, αναζητούνται κριτήρια για τον καθορισμό: α) των χαρακτηριστικών που θα συνδέουν τις επιμέρους μονάδες της περιφέρειας, β) του μεγέθους της περιφέρειας και γ) του χρονικού ορίζοντα που κατ' ελάχιστον θα δραστηριοποιηθεί καθώς και του χρονικού διαστήματος που απαιτείται για την έναρξη λειτουργίας.

## **2.2 Διακυβέρνηση Λιμένων**

Οι τρόποι με τους οποίους διοικούνται και διαχειρίζονται οι λιμένες είναι ποικίλοι. Το Συνταγματικό πλαίσιο των κρατών ανά την υφήλιο είναι διαφορετικό και στην συνέχεια το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων έρχεται να θέσει τους κανόνες λειτουργίας και διαχείρισης αυτών. Το μέγεθος των λιμένων και οι διαφορετικές υπηρεσίες που παρέχουν αυτοί διαφοροποιούν ακόμη περισσότερο το τοπίο.

Αρχικά, στην βιβλιογραφία της οικονομικής των λιμένων, οι τύποι της οργάνωσης διακυβέρνησης - διαχείρισης των λιμένων – (λειτουργία λιμενικών αρχών) χωρίστηκαν σε 3 σχήματα (Goss, 1990; Heaven, 1995, Baird, 1995) τα εξής α) Λιμάνια- Ιδιοκτήτες Γης (Landlord Ports), β) Λιμάνια που Παρέχουν τα Μέσα (Tools) και γ) Λιμάνια που Παρέχουν Όλες τις Υπηρεσίες (Comprehensive H Operating Ports), (Χλωμούδης, 2010).

Τα λιμάνια που παρέχουν όλες τις Υπηρεσίες μπορούν να είναι είτε ιδιωτικά είτε δημόσια. Ως δημόσιοι φορείς μπορούν να θεωρηθούν Κρατικοί, περιφερειακοί, Δημοτικοί φορείς, εταιρείες των παραπάνω κλπ.

Ο Χλωμούδης Κ.,(2010) διακρίνει τους λιμένες ανάλογα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς σε:

- Δημόσιοι Λιμενικοί Οικονομικοί Οργανισμοί: Κερδοσκοπικοί και Κοινοφελείς.
  - Λιμενικοί οργανισμοί που ελέγχονται από το κράτος
  - Λιμενικοί οργανισμοί ευθύνης της τοπικής αυτοδιοίκησης
  - Αυτόνομες λιμενικές αρχές
- Ιδιωτικοί Λιμενικοί Οργανισμοί
- Μικτοί Οικονομικοί Λιμενικοί Οργανισμοί

Στην συνέχεια, έρχεται η κατηγοριοποίηση των λιμενικών αρχών της Παγκόσμιας Τράπεζας (The World Bank, 2012) σε τέσσερις (4) τύπους, όπως φαίνονται στον Πίνακα 2.1, όπου διαχωρίζονται οι λειτουργίες των λιμένων σε κατηγορίες και ανάλογα με την διαχείριση των επιμέρους λειτουργιών κατατάσσονται στους τέσσερις (4) προτεινόμενους τύπους (Δημοσίους, Tools, Landlord και Ιδιωτικούς).

**Πίνακας 2.1** Τύποι Λιμενικής διακυβέρνησης

ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΥΠΟΔΟΜΗ	ΑΝΩΔΟΜΗ	ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΣΙΑ	ΆΛΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
Δημόσιος	■	■	■	■
Tool Port	■	■	■	■
Landlord Port	■	■	■	■
Ιδιωτικός	■	■	■	■

■ Δημόσια Ευθύνη      ■ Ιδιωτική Ευθύνη

Πηγή: World Bank Module 3, Port Reform Toolkit (2<sup>nd</sup> edition)

Όσον αφορά στην οργανωτική δομή των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει διαμορφωθεί ένα τεράστιο μωσαϊκό από μοντέλα διαχείρισης λιμένων σε όλη την Ευρώπη. Η θεώρηση μιας οντότητας ως δημόσιας ή ιδιωτικής κρίνεται από διάφορους παράγοντες αναλύοντας τις δημόσιες συμβάσεις βάσει κανόνων και εντάσσοντας τελικά την οντότητα σε δημόσια υπηρεσία ή ιδιωτική.

Ιδιωτική ή δημόσια η λιμενική αρχή καλείται να ανταπεξέλθει σε ορισμένες βασικές λειτουργίες. Οι βασικές δραστηριότητες (λειτουργίες) όπως αρχικά ορίστηκαν, που επιτελεί η λιμενική αρχή είναι 3 οι παρακάτω:

- **Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησία της γης (LANDLORD )**
- **Η ρύθμιση της διαχείρισης – λειτουργίας (REGULATOR)**
- **Η Επιχειρησιακή Λειτουργία (OPERATOR)**

Τα τελευταία χρόνια προστέθηκε μια τέταρτη δραστηριότητα, **η διαχείριση της κοινότητας**- του cluster και αφορά σχέσεις μεταξύ των λιμένων και των εμπλεκόμενων φορέων όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Η ποικιλομορφία της διακυβέρνησης δικαιολογείται εν μέρει από το μέγεθος της λιμενικής αρχής, ειδικά όπου η διακυβέρνηση προσπαθεί να ενσωματώσει το επιχειρησιακό προφίλ με τις λειτουργικές δράσεις. (ESPO 2010)

### **Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης**

Ανεξάρτητα από τον τύπο Διοίκησης, και από το, στον ποιον ανήκει η γη, οι φορείς που διαχειρίζονται τα λιμάνια εν ονόματι της κεντρικής κυβέρνησης ή των Δημοτικών Αρχών ή άλλου φορέα, έχουν ορισμένες κοινές αρμοδιότητες ως προς την διαχείριση της ιδιοκτησίας. Αυτές οι αρμοδιότητες είναι: Η διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα, η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων καθώς και ο σχεδιασμός και η εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων. (Baird 2000; Baltazar and Brooks 2001; Van Hooydonk 2003, Verhoeven 2015). Η δραστηριότητα αυτή, φαίνεται να είναι η σημαντικότερη για τις σύγχρονες λιμενικές αρχές ιδιαίτερα σε σχέση με τις προοπτικές των αλυσίδων αξίας. (Dooms and Verbeke 2007)

### **Η ρύθμιση της διαχείρισης - λειτουργίας<sup>1</sup>**

Η δραστηριότητα της ρύθμισης εμπεριέχεται κατά κάποιο τρόπο στον όρο λιμενική αρχή και συνδυάζει ένα μείγμα των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων, οι οποίες μπορούν γενικά να αναφέρονται στον έλεγχο, την εποπτεία και την αστυνόμευση. Πρόκειται ουσιαστικά για την διασφάλιση της ασφάλειας (safety and security) των πλοίων και των λειτουργιών διαχείρισης των φορτίων εντός του λιμένα, καθώς και για την εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών που ισχύουν σε αυτά και σε άλλα πεδία όπως στην περιβαλλοντική προστασία και στους εργασιακούς κανονισμούς. (Baird 2000; Baltazar and Brooks 2001; De Monie 2004; Van Hooydonk 2003, Verhoeven 2015). Σε μερικές περιπτώσεις, οι λιμενικές αρχές αναπτύσσουν δικούς τους κανονισμούς σε αυτά τα πεδία και χρησιμοποιούν την δική τους αστυνομία για να εξασκήσουν τον έλεγχο. (Knatz 2008)

---

<sup>1</sup> Η ρύθμιση δεν αναφέρεται σε λιμενικό σύστημα αλλά στην ενδολιμενική διαχείριση

## **Η Επιχειρησιακή Λειτουργία.**

Η Επιχειρησιακή λειτουργία, παραδοσιακά καλύπτει την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες μπορούν σε γενικές γραμμές να ομαδοποιηθούν σε 3 κατηγορίες: α) την φυσική μεταφορά των αγαθών και των επιβατών μεταξύ στεριάς και θάλασσας, β) την παροχή τεχνικών ναυτικών υπηρεσιών (πλοήγηση, ρυμούλκηση και πρόσδεση) και γ) μια σειρά από άλλες δευτερεύουσες υπηρεσίες. (Verhoeven 2015)

## **Η διαχείριση της κοινότητας (MANAGER COMMUNITY)**

Εν τω μεταξύ ένας νέος ρόλος άρχισε να αναδεικνύεται, αυτός που μπορεί καλύτερα να αναφερθεί ως η διαχείριση της κοινότητας ή του cluster, μια λειτουργική έννοια που κυρίως αναπτύχθηκε από τον De Langen (2004; 2007). Αυτή η νέα δραστηριότητα – λειτουργία είναι συνδεδεμένη εγγενώς με την αλλαγή του χαρακτήρα των λιμενικών κοινοτήτων και των εμπλεκόμενων φορέων. Έχει οικονομική και κοινωνική διάσταση η οποία αντιστοιχεί στις πιέσεις που δέχεται: α) από τους εμπλεκόμενους φορείς, β) την κυβέρνηση και γ) τους κοινωνικούς φορείς. Η οικονομική διάσταση μορφώνεται από την εξέλιξη των οικονομικών παραγόντων.

Η κοινωνική διάσταση χαρακτηρίζεται από συγκρουόμενα συμφέροντα των εμπλεκόμενων φορέων. Ο De Langen (2007) προσδιορίζει μια σειρά από χαρακτηριστικές συγκρουσιακές καταστάσεις που μπορεί να παρουσιαστούν σε σχέση με την ανάπτυξη των λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας του περιβάλλοντος, της αστικής ανάπτυξης, των συνθηκών εργασίας, τα συμφέροντα των κατοίκων και της συνολικής οικονομικής ανάπτυξης. (Verhoeven, 2015)

Η λειτουργία - δραστηριότητα Διαχείριση της Κοινότητας είναι ουσιαστικά μια συντονιστική λειτουργία, που προορίζεται να επιλύσει προβλήματα συλλογικής δράσης μέσα και έξω από την περιοχή του λιμανιού, όπως τα σημεία συμφόρησης εντός της χερσαίας ζώνης και στις εξόδους του λιμένα, την κατάρτιση και την εκπαίδευση του προσωπικού, τις Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών, το μάρκετινγκ και την προώθηση, καθώς και την εισαγωγή καινοτομιών και την διεθνοποίηση (οικονομική διάσταση). (De Langen και Chouly 2004, Van der Horst και De Langen 2007, Verhoeven, 2015 ).

Ο Verhoeven (2010), κατατάσσει τις λιμενικές αρχές βάσει μιας δυνητικής τυπολογίας όπως παρουσιάζεται και στην έκθεση της ESPO (2010), EUROPEAN PORT GOVERNANCE (REPORT OF AN ENQUIRY INTO THE CURRENT GOVERNANCE OF EUROPEAN SEAPORTS), σε 3 τύπους. Η τυπολογία αυτή αποτελείται από τρεις βασικούς τύπους: «συντηρητής», ο «ειδικός -διευκολυντής» και ο «επιχειρηματίας» (Verhoeven 2010). Τα βασικά

χαρακτηριστικά του κάθε υποθετικού τύπου παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.2, τα οποία συναρτά με την γεωγραφική επιρροή του λιμένα σε 3 επίπεδα α) Τοπικό, β) περιφερειακό και γ) παγκόσμιο.

Οι τέσσερις (4) λειτουργίες της Λιμενικής Αρχής είναι όπως παραπάνω αναλύθηκαν: α) η Ιδιοκτησία, β) η ρύθμιση γ) η λειτουργία και δ) η διαχείριση της κοινότητας.

Μια λιμενική αρχή «συντηρητής» επικεντρώνεται στο νοικοκύρεμα και παθητικά και μηχανιστικά εκτελεί τις 3 πρώτες λειτουργίες σε τοπικό επίπεδο. Λόγω του χαμηλού προφίλ της στάσης του «συντηρητή» η λιμενική αρχή διατρέχει τον μέγιστο κίνδυνο να μπει στο περιθώριο και ακόμη να πάψει να υφίσταται.

Μια λιμενική αρχή «ειδικός-διευκολυντής», προβάλλεται σαν ο διαμεσολαβητής μεταξύ των οικονομικών και κοινωνικών ενδιαφερόντων και ως εκ τούτου διεκπεραιώνει την τέταρτη λειτουργία. Αυτού του είδους η λιμενική αρχή κοιτάζει πέρα από την περίμετρο του λιμένα και προσπαθεί να συνάψει περιφερειακές οικονομικές σχέσεις. Αυτός είναι ο τύπος της λιμενικής αρχής που μέχρι στιγμής φαίνεται να υποστηρίζεται και θεωρητικά στην βιβλιογραφία λόγω της λεπτής ισορροπίας που αντιπροσωπεύει.

Η λιμενική αρχή «Επιχειρηματίας συνδυάζει τα κύρια χαρακτηριστικά του «ειδικού-διευκολυντή» με μια πιο ειλικρινή εμπορική στάση σαν επενδυτής, (ως πάροχος υπηρεσιών και σύμβουλος) στα 3 γεωγραφικά επίπεδα. Λόγω αυτού του φιλόδοξου προφίλ είναι επίσης ο τύπος που διατρέχει τον υψηλότερο κίνδυνο να εμπλακεί σε προβλήματα που οφείλονται σε συγκρούσεις μεταξύ των διαφόρων λειτουργικών επιπέδων.

Η έκθεση της ESPO (ESPO, 2010) επικεντρώνεται στον διαχωρισμό της διακυβέρνησης των λιμένων στην Ευρώπη βάσει γεωγραφικού διαχωρισμού όπως αυτός αρχικά διατυπώθηκε από το Ferdinand Suykens πρώην γενικό διευθυντή του λιμένα της Αμβέρσας, καθηγητή Οικονομικών των Λιμένων και πρώτο πρόεδρο της ESPO. Σύμφωνα με τον Ferdinand Suykens στην Ευρώπη διακρίνονται 3 κύριες τάσεις - σχολές λιμενικής διακυβέρνησης οι εξής: (Suykens and Van de Voorde 1998).

- Η «Χανσεατική» παράδοση, τοπική, συνήθως δημοτική διακυβέρνηση, η οποία δεσπόζει στους λιμένες γύρω από την Βαλτική και την Βόρεια Θάλασσα
- Η «Λατινική» παράδοση, της κρατικής διακυβέρνησης, η οποία επικρατεί στην Γαλλία και στις χώρες γύρω από την Μεσόγειο και τέλος
- Η «Αγγλοσαξονική» παράδοση, της ανεξάρτητης διακυβέρνησης, η οποία είναι χαρακτηριστική στα λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας



## Πίνακας 2.2 . Υποθετική τυπολογία λιμενικής διακυβέρνησης

FUNCTION	TYPE	'Conservator'	'Facilitator'	'Entrepreneur'
Landlord		Passive real estate 'manager': - continuity and maintenance - development mainly left to others (government / private sector) - financial revenue from real estate on "tariff" basis	Active real estate 'broker': - continuity, maintenance and improvement - development broker and co-investor - includes urban and environmental real estate brokerage - financial revenue from real estate on commercial basis  Mediator in commercial B2B relations between service providers and port customers  Strategic partnerships with inland ports, dry ports and other seaports	Active real estate 'developer': - continuity, maintenance and improvement - direct investor - includes urban and environmental real estate development - financial revenue from real estate on commercial basis - financial revenue from non-core activities Direct commercial B2B negotiations with port customers – active pursuit of market niches  Direct investments in inland ports, dry ports and other seaports
Regulator		Passive application and enforcement of rules and regulations mainly set by other agencies   Financial revenue from regulator role on 'tariff' basis	Active application and enforcement of rules and regulations through co-operation with local, regional and national regulatory agencies + setting of own rules and regulations  Provide assistance to port community to comply with rules and regulations  Financial revenue from regulator role on 'tariff' basis with differential charging options for sustainability	Idem facilitator   Idem facilitator + selling expertise and tools outside the port  Financial revenue from regulator role on commercial basis
Operator		Mechanistic application of concession policy (license-issuing window)	Dynamic use of concession policy, in combination with real estate broker role  'Leader in dissatisfaction' as regards performance of private port services providers  Provide services of general economic interest and specialised commercial services.	Dynamic use of concession policy, in combination with real estate development role  Shareholder in private port service providers  Provide services of general economic interest as well as commercial services.  Provide services in other ports
Community Manager		Not actively developed	Economic dimension: - solve hinterland bottlenecks - provide training and education - provide IT services - promotion and marketing - lobbying	Idem facilitator type but economic dimension with more direct commercial involvement
GEOGRAPHICAL DIMENSION		Local	Local + Regional	Local + Regional + Global

Table 1: Hypothetical typology of port authorities (source: Verhoeven 2010)

Στην ίδια παραπάνω αναφερόμενη έκθεση η ανάλυση των δεδομένων της βασίστηκε εν μέρει στον παραπάνω διαχωρισμό όπως αυτό επεκτάθηκε στην συνέχεια από τον Verhoeven, (2010). Πλην των 3 παραπάνω αναφερομένων κατηγοριών, προστέθηκαν 2 ακόμη παραδόσεις η νέο χανσεατική και η νέο λατινική. Ο διαχωρισμός που προτείνεται ως γεωγραφικές ομάδες είναι 5 και οι χώρες που εντάσσονται σε κάθε κατηγορία παράδοσης είναι:

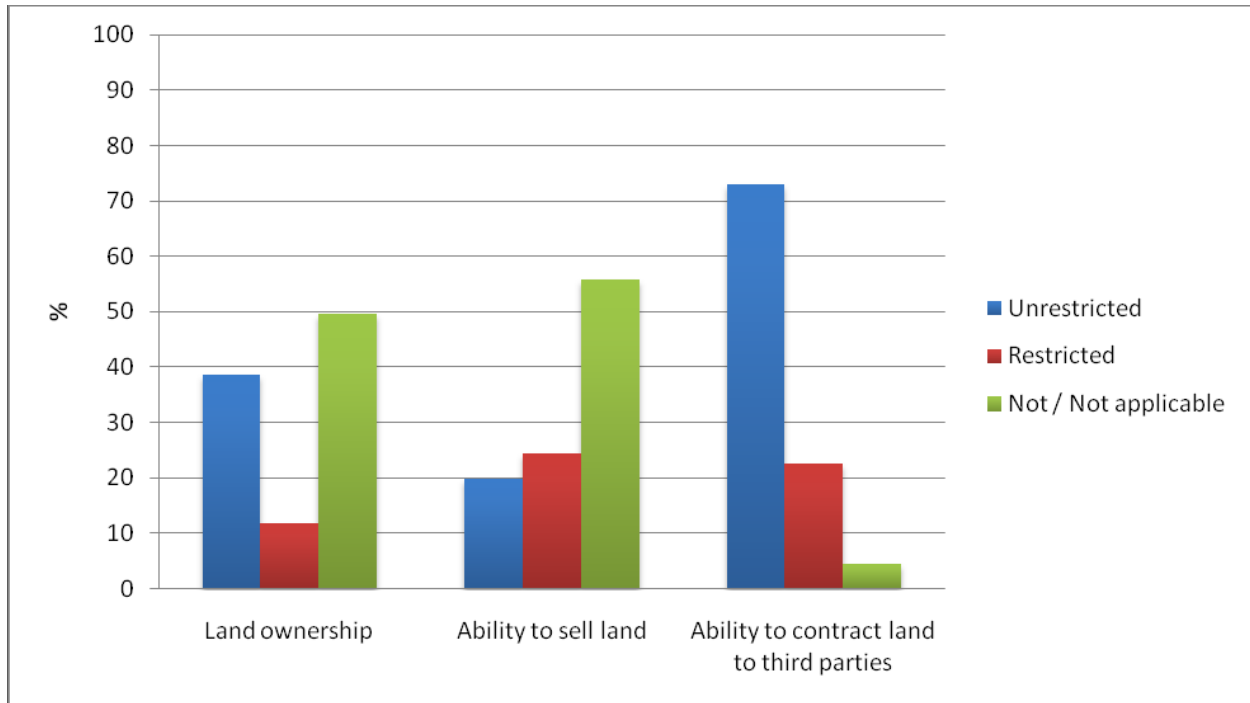
1. Χανσεατική: λιμενικές αρχές από: Ισλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, Φινλανδία, Γερμανία, Ολλανδία και Βέλγιο.
2. Νέο-Χανσεατική: Λιμενικές Αρχές από Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία και Πολωνία
3. Αγγλοσαξονική: Λιμενικές Αρχές από το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία
4. Λατινική: Λιμενικές Αρχές από Γαλλία, Πορτογαλία, Ισπανία, Μάλτα, Ελλάδα, Κύπρο και Ισραήλ
5. Νέο-Λατινική: Λιμενικές Αρχές από Σλοβενία, Κροατία, Βουλγαρία και Ρουμανία.

Πέραν των παραπάνω διαχωρισμών, οι ιδιωτικοποιήσεις και οι τρόποι που πραγματοποιούνται έρχονται να δυσχεράνουν έτι παραπάνω το ήδη περιπεπλεγμένο περιβάλλον της λιμενικής διακυβέρνησης. Στο Σχήμα 2.1. παρουσιάζεται ενδεικτικά η δυνατότητα ιδιωτικοποίησης της γής των λιμένων στην Ευρώπη.

Όπως φαίνεται από τα παραπάνω υπάρχει μεγάλη βιβλιογραφία όσον αφορά την διακυβέρνηση των λιμένων και έχουν γίνει προσπάθειες κατηγοριοποιήσεων των λειτουργιών και ομαδοποιήσεων κατά γεωγραφικές περιοχές. Περιοριστήκαμε στην Ευρώπη ως περιφέρεια. Ανάλογοι διαχωρισμοί υπάρχουν για τους λιμένες της Ασίας, της Αυστραλίας, της Αμερικής κλπ.

Ειδικότερα για την κατάσταση στην Ελλάδα υπάρχουν πολλές αναφορές. Ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω μερικές πρόσφατες εργασίες:

Οι Chlomodis K., et al, 2003 αναζητούν αναδιοργάνωση των λιμένων, ο Pallis A. (2007) αναλύει την στρατηγική του σχεδιασμού της τότε μεταρρύθμισης των ελληνικών λιμένων ενώ παρέχει μια διττή αξιολόγηση για το πώς η στρατηγική αυτή έχει εφαρμοστεί στην πράξη και παρουσιάζει εμπειρικά στοιχεία των οικονομικών επιδόσεων κατά την μετα μεταρρυθμιστική περίοδο. Οι Πάλλης Α., και Χλωμούδης Κ. (2007), αναζητούν για την Ρύθμιση των Λιμένων, μια «Εξυπνη» Λιμενική Αρχή. Ο Pallis A. (2008), προσπαθεί να συνδέσει την διακυβέρνηση των λιμένων με την παραγωγικότητα. Ο Pallis A. (2012), ασχολείται με την ιδιωτικοποίηση των ελληνικών λιμένων. Ο Χλωμούδης Κ. (2011) εκδίδει σχετικό βιβλίο. Οι Pallis, T., et al, (2015), ασχολούνται με τις Συμβάσεις Παραχώρησης και στην είσοδο στην αγορά τερματικών εμπορευματοκιβωτίων στην διαχείριση λιμένων. Στην σημερινή ανάγκη αναδιάρθρωσης του υφιστάμενου λιμενικού συστήματος αναφέρεται ο Χλωμούδης Κ. (2010, 2016α, 2016β).



**Σχήμα 2.1.** Ιδιοκτησία γής και δυνατότητα πώλησης και παραχώρησης γης σε τρίτους στους ευρωπαϊκούς λιμένες

Πηγή: EUROPEAN PORT GOVERNANCE 2010

Επίσης η ESPO στο 6<sup>ο</sup> Fact Finding Report με τίτλο **TRENDS IN EU PORTS GOVERNANCE, 2016**, παρουσιάζει στατιστικά στοιχεία για την κατάσταση της διακυβέρνησης των ευρωπαϊκών λιμένων. Ενδεικτικά, στο Σχήμα 2.2, παρουσιάζονται αποτελέσματα της εν λόγω έρευνας, η οποία συγχρηματοδοτείται από ερευνητικό πρόγραμμα της FP7 (PORTOPIA). Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, το 2016, το 87% των λιμενικών αρχών είναι υπό δημόσιο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το 59% κατά κύριο λόγο υπό κρατικό έλεγχο ενώ το 33% υπό δημοτικό έλεγχο. Το 51% των λιμενικών αρχών είναι εμπορευματοποιημένες (εταιρικές ) οντότητες όπως: Ε.Π.Ε., Α.Ε. κλπ., ενώ το 78% υπόκεινται πλήρως ή μερικώς στο εμπορικό δίκαιο και τέλος το 80% λειτουργούν μέσα σε συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο.

Ήδη από το 2003 οι Chlomoudis et al. 2003, αναζητούν την αναδιοργάνωση του λιμένα στον κόσμο της θεωρίας της παραγωγής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλοντας να εναρμονίσει τα διαφορετικά καθεστώτα και διαπιστώνοντας τα έντονα προβλήματα του κλάδου, προσπαθεί να θεσπίσει πλαίσιο που να αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, Βρυξέλλες, 2013

## THE HYBRID NATURE OF PORT AUTHORITIES

- ➊ **OWNERSHIP OF EU PORT AUTHORITIES**
  - 87% Public ownership
  - 7% Mixed public-private ownership
  - 6% Private ownership
- ➋ **PORT AUTHORITIES ARE GOVERNED BY SPECIFIC LAWS/ACTS**
  - 41% Fully subject
  - 27% Partially subject
  - 22% Not subject
- ➌ **PORT AUTHORITIES ARE FULLY OR PARTIALLY SUBJECT TO COMMERCIAL LAW**
  - 41% Fully subject
  - 27% Partially subject
  - 22% Not subject

**EXAMPLES OF mixed ownership public-private partnerships in Greece and elsewhere**  
 (3) **Koper SA (COP (SA))** and since 2018 also in **Comarosa (CO)**  
 In April 2016, China's **Cosco group** acquired 67% of the shares of **Private Port Authority (PPA)**, a listed company that operates the port used to receive the **EU** aid in 2012. The **Greek State** will own 7% of PPA, after the sale is approved by the **Greek Parliament**.

**PUBLIC OWNERSHIP BY LEVEL OF PUBLIC AUTHORITY**  
 ● 59% State  
 ● 23% Municipality (e.g. state and province)  
 ● 5% Contribution  
 ● 2% Province or other government level (e.g. **Bundesland**)

**PORT AUTHORITIES BY LEGAL FORM**  
 ● 51% Limited companies  
 ● 44% Independent public bodies  
 ● 5% Other

**EXAMPLES**  
 On 1 April 2011, the **Port of Amsterdam** was officially corporatised. **New Havenhoofddijk Amsterdam NV** is a limited liability company of which the **City of Amsterdam** is the main shareholder.  
 Finnish ports are limited liability companies since 1 January 2015.  
 As from January 1st 2016, the **Port of Antwerp** became **Havenhoofd Antwerpen NV** van 'publiek recht' a corporation under public law.

**SEAPORTS REMAIN UNDER PUBLIC OWNERSHIP**  
 In 2016, most port authorities in Europe remain publicly owned. Full ownership by the state or by the municipality remains predominant. Only very few port authorities combine ownership of different government levels (e.g. state-municipality province-municipality). Mixed public-private ownership is still very rare and exists only in a few countries. In these cases, the public sector owns the majority of shares and private shareholders' participation is rather limited. Port authorities listed in the stock exchange remain the exception in 2016. Full private ownership, where the port authority is fully owned by one or more private parties, is characteristic of some ports in the UK. There are no other fully private ports from other countries in the sample of respondent ports (1) & (2).  
 The ownership picture did not change substantially since 2010, despite the financial and economic crisis and the pressure on Member States' budgets. EU seaports take a different path than EU airports, which undergo a clear trend towards more private ownership<sup>2</sup>.

**But are moving towards more independent private-like management**  
 Compared to 2010, more port authorities are structured as independent commercial entities (**Ltd**-'Limited Companies', **SA**-'Société Anonyme', **GmbH**, **AB**-'Aktiebolag', **Spolka Akcyjna**, etc.) and operate in a commercially-oriented manner. In 2016, they account for 51% of the respondents. Next, 44% of port authorities are still independent public bodies with their own legal personality and different degrees of functional and financial dependency from the public administration (3).

These two main categories, while operating under different legal forms, may share similar principles like self-financing, and commercial and entrepreneurial behaviour to increase market share and to attract private investment. They may also share same levels of influence from public authorities through participation in the governing board of the port.  
 Reinforcing this idea, the survey shows that in 2016, most port authorities, irrespective of their legal form, already comply with normal commercial law. Only 22% of respondent ports are exclusively subject to public law. The survey also shows that most port authorities continue to operate within an established legal framework set by specific legal acts (port decrees, port laws, etc.) (4) & (5).

2. The ownership of Europe's Airports, 2016 [www.aac.europa.eu](http://www.aac.europa.eu)  
 3. More detailed analysis and insight would be necessary to establish more clearly where the key differences exist between the characteristics of corporatised port management and public management.



Σχήμα 2.2 Ενδεικτικά αποτελέσματα έρευνας της ΕΣΠΟ για την διακυβέρνηση των Ευρωπαϊκών Λιμένων

### **2.3 Η Μεταρρύθμιση του Γαλλικού λιμενικού συστήματος**

Στην Γαλλία, η μεταρρύθμιση στον Τομέα των Λιμένων άρχισε το 2004 με μεταρρυθμίσεις στο Θεσμικό Πλαίσιο και η εφαρμογή του συνεχίζεται μέχρι και σήμερα, με καταληκτική ημερομηνία ολοκλήρωσης την 1/1/2017. Η μεταρρύθμιση άρχισε νομοθετικά από τα περιφερειακά λιμάνια το 2004, συνεχίστηκε με τα μεγάλα Λιμάνια το 2008 ενώ τέλος το 2012 επεκτάθηκε και στους λιμένες των υπερποντίων εδαφών (Αποικίες).

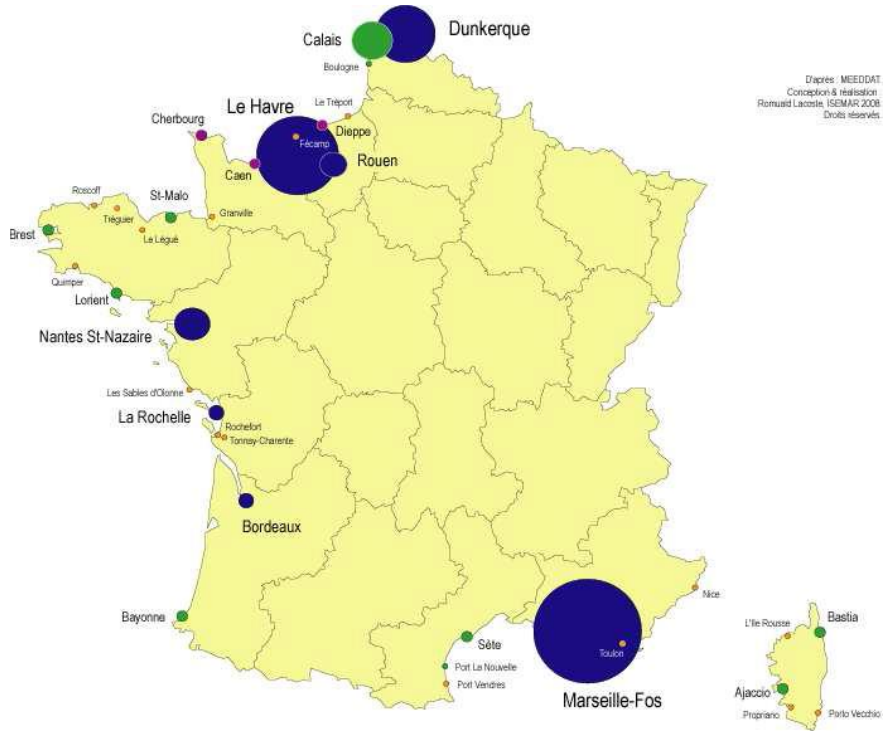
Οι Γαλλικοί εμπορικοί λιμένες διαχειρίζονται περίπου το 85% του εξωτερικού εμπορίου της Γαλλίας σε όγκο και το 66% σε αξία. Μπορούν να διαχωρισθούν σε 3 κατηγορίες:<sup>3</sup>

1. Λιμένες λειτουργούντες υπό την διοίκηση του κράτους. Σε αυτούς περιλαμβάνονται 11 μεγάλοι θαλάσσιοι λιμένες στην ηπειρωτική Γαλλία και στα υπερπόντια εδάφη.
2. Αποκεντρωμένοι εμπορικοί λιμένες και αλιευτικοί λιμένες. Περίπου 40 λιμένες υπό περιφερειακές διοικήσεις (μερικοί από το 1983, άλλοι από το 2007), οι περισσότεροι των οποίων λειτουργούν από εμπορικά επιμελητήρια. Αυτοί οι λιμένες διαχειρίζονται 71,4 ΜΤ αγαθών, 22.3 εκατομμύρια επιβατών και περίπου 200.000 τόνους αλιευτικών προϊόντων.
3. Αυτόνομοι λιμένες στα υπερπόντια εδάφη (Πολυνησία και Νέα Καληδονία).

Στο Σχήμα 2.3. φαίνονται οι μεγαλύτεροι λιμένες της Γαλλίας .(Ο κύκλος, βάσει του μεγέθους των διακινουμένων φορτίων).

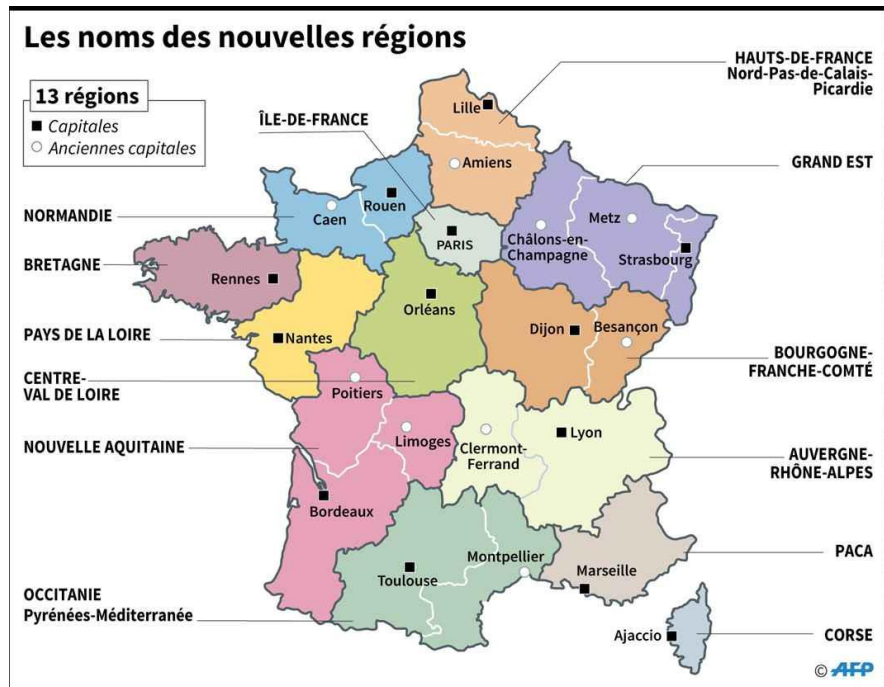
Όσον αφορά τους 40 αποκεντρωμένους λιμένες, η διοίκησή τους βρίσκεται ακόμη σε μεταβατικό στάδιο, καθώς η διοικητική μεταρρύθμιση συνεχίζεται με τον καθορισμό νέων περιφερειών. Τον Νοέμβριο του 2015, καθορίστηκε το χρονοδιάγραμμα ένταξης των αποκεντρωμένων λιμένων στις νέες διοικήσεις τους, όπως αυτές θα καθοριστούν μετά την προδιαγραφόμενη διαδικασία ένταξης στους φορείς διαχείρισης και όπως αυτοί κριθούν πλέον συμφέροντες. Μόλις στις 29 Σεπτεμβρίου 2016 οριστικοποιήθηκε με Διάταγμα η διαίρεση της Γαλλίας σε 13 περιφέρειες όπως φαίνεται στον συνημμένο Χάρτη.

<sup>3</sup> <http://www.cluster-maritime.fr/en/maritime-sectors/581/ports-activities-and-services>



Σχήμα 2.3 Οι λιμένες της Γαλλίας βάσει του μεγέθους τους

Πηγή MEEDAT



Σχήμα 2.4 Η Διοικητική διαίρεση της Γαλλίας

Πηγή: <http://www.20minutes.fr/societe/1933299-20160929-fait-nom-12-nouvelles-regions-officialise>

Με τον Νόμο του 2004 για την μεταρρύθμιση της αυτοδιοίκησης στην Γαλλία, οι 40 λιμένες τέθηκαν κάτω από την διοίκηση των περιφερειών ή άλλων σχημάτων.

Με τον Νόμο του 2008, οι 7 Αυτόνομοι λιμένες καταργήθηκαν και αντικαταστάθηκαν από τους 7 Μεγάλους Λιμένες (Marseille/Fos, Le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes – Saint Nazaire, Bordeaux, La Rochelle.) η λειτουργία τους δε από σύστημα Tool μετατράπηκε σε Landlord βασικά, με την υποδομή να παραμένει στο κράτος και τις ανωδομές και τις υπηρεσίες να παρέρχονται σε ιδιώτες. Η μεταρρύθμιση αυτή βρήκε σημαντική αντίδραση τόσο από τους εργαζόμενους όσο ακόμη και από την ευρωπαϊκή ένωση η οποία διερευνά την υπόθεση για αθέμιτο ανταγωνισμό, λόγω της μεταβίβασης του εξοπλισμού σε ιδιώτες με μειωμένη αξία. Με τον Νόμο του 2012, επιχειρείται η επέκταση των μεταρρυθμίσεων και στους υπερπόντιους λιμένες.

Η σημαντικότερη μεταρρύθμιση έγινε με τον Νόμο του 2008. Οι μεταρρυθμίσεις αυτές παρουσιάζονται και αναλύονται από τους Lacoste R. and Douet M., (2010), όπου παρατίθενται οι διαφορές μεταξύ του παλαιού και του νέου συστήματος.

Μια σοβαρή κριτική ανάλυση έγινε από τους Cariou P. et al., (2013) όπου αναφέρονται και στοιχεία για τον Λιμένα της Μασσαλίας.

Όσον αφορά τους μικρότερους λιμένες, οι Εμπορικοί διαχειρίζονται από τις περιφέρειες (region), οι αλιευτικοί από τα διαμερίσματα (Departement) και τέλος οι Τουριστικοί λιμένες (Ports de plaisance) από τις κοινότητες <sup>4</sup>(

Αν και δεν έχει ολοκληρωθεί η μεταρρύθμιση δεν φαίνονται ακόμη ορατά τα αποτελέσματά της. Σ' αυτό, ίσως έχει συμβάλει, η οικονομική κρίση και οι απεργίες που έγιναν στα Γαλλικά Λιμάνια.

## **2.4 Η Μεταρρύθμιση του Ιταλικού λιμενικού συστήματος**

Οι Ιταλοί θεωρούσαν ότι το λιμενικό τους σύστημα πάσχει (C. Ferrari, et al, 2015) και περίμεναν την αναμενόμενη μεταρρύθμιση. Τον Ιανουάριο του 2016, μετά από 22 χρόνια αφότου υιοθετήθηκε το σύστημα landlord στην Ιταλία (Μεταρρύθμιση του 1994), η Ιταλική Βουλή ψήφισε νόμο-διάταγμα για την αναδιοργάνωση του Ιταλικού Λιμενικού Συστήματος, το οποίο άρχισε να τίθεται σε εφαρμογή από τον Αύγουστο του 2016, αλλάζοντας την οργάνωση της όλης αρχιτεκτονικής του λιμενικού συστήματος σε εθνικό επίπεδο.

---

<sup>4</sup> Recueil\_Ports\_maritimes\_5\_janvier\_2016, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Τα κύρια σημεία του διατάγματος για την αναδιοργάνωση των λιμένων είναι (i) η κατάργηση των λιμενικών αρχών και η αναδιοργάνωση των λιμένων σε κέντρα στρατηγικών αποφάσεων που διαχειρίζονται από το Σύστημα Λιμενικών Αρχών (Port System Authorities), PSA αντί PA, (ii) η απλούστευση των διαδικασιών μεταφοράς επιβατών και φορτίων τράνζιτ, και (iii) ο κεντρικός συντονισμός θα γίνεται από το Υπουργείο Υποδομών και Συγκοινωνιών (M.I.T.) (Law Firm Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners, 2015).

**Τα Ιταλικά λιμάνια θα αναδιοργανωθούν σε 15 Συστήματα Λιμενικών Αρχών βασισμένα στα στρατηγικά κέντρα αποφάσεων, στα Ιταλικά λιμάνια core, όπως αυτά έχουν τεθεί από την Ε.Ε. Τα λιμάνια αυτά είναι:** Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia and Trieste.

Τα νέα Συστήματα Λιμενικών Αρχών θα είναι υπεύθυνα για 54 εθνικούς λιμένες. Οι τοπικές περιφερειακές αρχές θα μπορούν να ζητούν να ενταχθούν στα συστήματα και άλλα, τοπικής σημασίας λιμάνια.

Τα νέα Συστήματα Λιμενικών Αρχών, θα έχουν έναν στρατηγικό ρόλο στην πολιτική προγραμματισμού και συντονισμού των λιμένων, στη δική τους περιοχή. Θα στοχεύουν στο να προσελκύουν επενδύσεις εκ μέρους των διαφόρων λιμένων σε συνδυασμό με τις δημόσιες διοικήσεις. Η σχέση με το Υπουργείο Συγκοινωνιών θα είναι επίσης σχετική, ειδικά για τον Σχεδιασμό των Λιμενικών Συστημάτων και τα προγράμματα των υποδομών, με Εθνική ή Ευρωπαϊκή συνεισφορά.

Το νέο θεσμικό Πλαίσιο αναδιοργανώνει τα διοικητικά συμβούλια, μειώνει την γραφειοκρατία εισάγοντας το single window (υποχρεωτικό για όλη την Ε.Ε.) και τέλος προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται.

Σύμφωνα με άρθρο του Parola (2016), η μεταρρύθμιση προκαλεί μια αρνητική αίσθηση μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (Stakeholders), επειδή αναλαμβάνει μια εκ νέου συγκέντρωση της εκτελεστικής εξουσίας από την περιφέρεια στη Ρώμη, σε αντίθεση με τις διεργασίες αποκέντρωσης που έλαβαν χώρα σε μια σειρά από θαλάσσιες χώρες σε όλο τον κόσμο.

Επιπλέον, η μεταρρύθμιση αποτυγχάνει να παρέχει στα Συστήματα Λιμενικών Αρχών τα διαχειριστικά εργαλεία και τους χρηματοδοτικούς πόρους που είναι απαραίτητα για να συνεχίσουν τις φιλόδοξες στρατηγικές ανάπτυξης των λιμένων, που ορίστηκαν σε εθνικό επίπεδο. Πράγματι, οι νέες αρχές θα είναι μη οικονομικές δημόσιες οντότητες, σε αντίθεση με τις επιλογές που έχουν

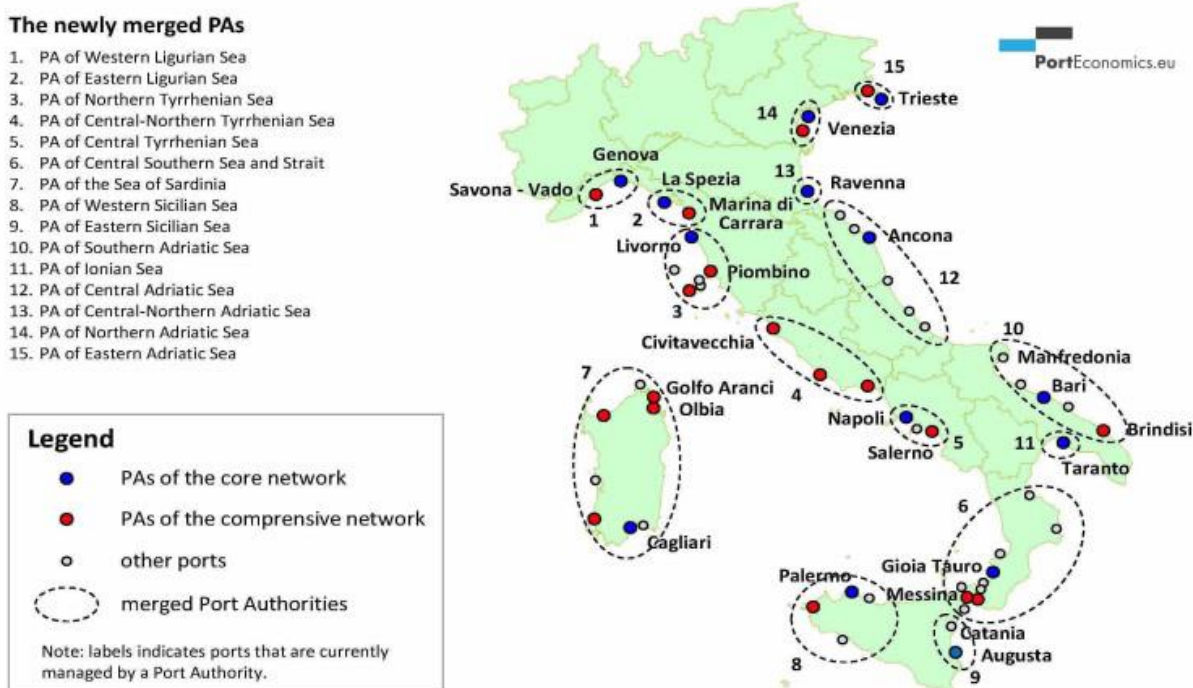
---

<sup>5</sup> Francesco Parola, Port Economics, 29 Αύγουστος 2016



αναληφθεί στη Βόρεια Ευρώπη, όπου οι αρχές του λιμένα του Ρότερνταμ, Αμβέρσας και Άμστερνταμ είναι εταιρείες που υπόκεινται σε ιδιωτικό δίκαιο.

Στο Σχήμα 2.5 που ακολουθεί φαίνονται οι συνενώσεις των λιμένων σε Συστήματα Λιμενικών Αρχών στην Ιταλία.



Cite: Parola, F. (2016). Italy reframes its port governance. PortEconomics.eu

**Σχήμα 2.5** . Συνενώσεις λιμενικών Αρχών στην Ιταλία

Πηγή: Parola F.(2016) Italy reframesits port governance. PortEconomics.eu

Από την υφιστάμενη κατάσταση στην Ευρώπη (δεν αναφέρονται στοιχεία στην παρούσα μελέτη), φαίνεται ότι τα Χανσεατικά μοντέλα διακυβέρνησης έχουν καλύτερα αποτελέσματα από ότι τα λατινικά και όχι μόνον σε λιμενικό επίπεδο. Παρά ταύτα, η προσπάθεια της Ε.Ε. να επιβάλλει τέτοιου είδους μοντέλα διακυβέρνησης δεν είχε τα καλύτερα αποτελέσματα στις χώρες του Νότου και μετά την αποκέντρωση οδηγούμαστε στην από-συγκέντρωση.



### 3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

#### 3.1 Ιστορική εξέλιξη

Από την ίδρυση του νέου Ελληνικού κράτους, τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, διεφάνει η διασύνδεση των νεοελλήνων με την θάλασσα και τους λιμένες. Η ανάγκη για ρύθμιση του νομοθετικού πλαισίου βάσει του οποίου λειτουργούν οι λιμένες της χώρας προέκυψε πολύ νωρίς. Ήδη νομοθετικές πράξεις σχετικές με το λιμενικό σύστημα άρχισαν να εμφανίζονται από το 1865.

Το 1923, με το Νομοθετικό Διάταγμα περί Λιμένων και Λιμενικών Έργων (ΦΕΚ Α/181/4/7/1923), τίθενται οι βάσεις του θεσμικού πλαισίου που διέπει την λειτουργία των φορέων διαχείρισης των λιμένων δηλαδή των Λιμενικών Ταμείων και την κατασκευή των λιμενικών έργων, τον τρόπο χρηματοδότησής τους και λοιπές ρυθμίσεις καταργώντας όποιες προηγούμενες νομοθετικές ρυθμίσεις υπήρχαν. Ήδη η χώρα αριθμεί 83 Λιμενικά Ταμεία. Το 1939, με Βασιλικό Διάταγμα κωδικοποιούνται οι διατάξεις οι αφορούσες τα Λιμενικά Ταμεία, οι οποίες είναι σε ισχύ μέχρι και σήμερα. Το 1949, γίνεται η πρώτη προσπάθεια συγχώνευσης των Λιμενικών Ταμείων σε Νομαρχιακό επίπεδο, ενώ το 1989 αρχίζουν μεταρρυθμίσεις στο Λιμενικό Σύστημα ώστε η διοίκηση και διαχείρισή τους να γίνει πιο αποτελεσματική. Για πρώτη φορά θεσμοθετείται το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο με την μεταφορά των αρμοδιοτήτων των λιμένων σε αυτοδιοικητικούς φορείς.

Το **1993**, με Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ.390 - ΦΕΚ165/Α/27/9/1993) αποφασίζεται η δεύτερη συγχώνευση Λιμενικών Ταμείων σε επίπεδο Νομού μετά το 1949. Με την συγκεκριμένη απόφαση δημιουργούνται 17 Λιμενικά Ταμεία σε επίπεδο Νομού. Το **1995**, διασπώνται το Λιμενικό Ταμείο Νομού Ηλείας, σε Λιμενικό Ταμείο Κατάκολου και Κυλλήνης με το Π.Δ. 135 (ΦΕΚ 81/Α/5/5/1995) και το Λιμενικό Ταμείο Νομού Λέσβου, σε Λέσβου και Λήμνου με το Π.Δ.258 (ΦΕΚ 142/Α/7/7/1995).

Το **1999**, με το Ν. 2688 (ΦΕΚ40Α), έγινε η μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης σε ανώνυμες εταιρείες. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς αποτελούσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και ιδρύθηκε το 1930 με το Ν. 4748 (ΦΕΚ166Α). Ομοίως και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης που ιδρύθηκε το 1953 με το Ν.Δ. 2551 (ΦΕΚ229Α). Το **2001**, με το Ν.2932 (ΦΕΚ145Α) για την μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες, γίνεται διάσπαση τριών Λιμενικών Ταμείων, του Νομού Μαγνησίας, του Νομού Έβρου και του Νομού Καβάλας που είχαν προέλθει αντίστοιχα από τη συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Βόλου-Σκοπέλου, Αλεξανδρούπολης-Σαμοθράκης και Καβάλας-Θάσου. Με τον ίδιο νόμο (Ν. 2932/2001), τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία Λιμενικό Ταμείο Αλεξανδρούπολης, Λιμενικό Ταμείο Βόλου, Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας, Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου, Λιμενικό Ταμείο Ηγουμενίτσας, Λιμενικό Ταμείο Καβάλας, Λιμενικό Ταμείο Ν. Κέρκυρας, Λιμενικό Ταμείο Λαυρίου, Λιμενικό Ταμείο Πατρών, Λιμενικό Ταμείο Ραφήνας

μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρίες με τις επωνυμίες αντίστοιχα "Όργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Βόλου Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Ελευσίνας Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Καβάλας, Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Λαυρίου Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Πατρών Ανώνυμη Εταιρεία", "Όργανισμός Λιμένος Ραφήνας Ανώνυμη Εταιρεία". Το 2006, με το Ν. 3450 (ΦΕΚ64Α) το Λιμενικό Ταμείο Σαμοθράκης συγχωνεύεται με τον Όργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε. (Πάλλης Α., et al 2016).

### **3. 2 Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο**

Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν με διάφορους Νόμους και Προεδρικά Διατάγματα 13 Όργανισμοί Λιμένος ως Ανώνυμες Εταιρείες, 12 Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, 70 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και 2 Λιμενικά Γραφεία. Με Προεδρικά Διατάγματα ορίζονται οι αρμοδιότητες των φορέων αυτών.

Επίσης ισχύουν αντικρουόμενοι νόμοι όπως ο Νόμος Υπ' αριθμ. 3852 ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010 «**Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης**», σύμφωνα με τον οποίο «*Κάθε δήμος μπορεί να συνιστά ή να έχει: Ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου για τη διοίκηση και διαχείριση ζώνης λιμένα, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.....*» δηλαδή δύναται να ιδρύσει Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, ενώ αντίθετα ο Νόμος Υπ' αριθμ. 4150 ΦΕΚ 102/Α/29.4.2013 «**Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις**» στο πλαίσιο της ανάπτυξης Εθνικού Λιμενικού Συστήματος άρθρο 38, θεσμοθετεί την δημιουργία Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων (άρθρο 39) και μέσω του Άρθρου 42 «*Διαδικασία ανάπτυξης λιμενικού συστήματος 1. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης της Ρ.Α.Α., προσκαλεί τα Δημοτικά ή Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία να υποβάλουν προτάσεις στο πλαίσιο χάραξης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, προκειμένου είτε να συγχωνευθούν μεταξύ τους προς το σκοπό δημιουργίας Ανώνυμης Εταιρίας – Περιφερειακού Λιμενικού Δικτύου είτε να προσχωρήσουν σε ένα από τα Κεντρικά Λιμενικά Δίκτυα της παραγράφου 3<sup>α</sup> του άρθρου 38 του παρόντος*». Συγχρόνως με το άρθρο 51 του ίδιου νόμου έγινε συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων του Νομού Εύβοιας από Ν.Π.Δ.Δ. σε Όργανισμό Λιμένων Α.Ε.

Παρά ταύτα στην συνέχεια, το 2015 ιδρύθηκαν 5 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και το 2016 το Κρατικό Λιμενικό Ταμείο Λέσβου μετατράπηκε σε Δημοτικό.

Με τον παραπάνω αναφερόμενο Νόμο (Υπ' αριθμ.3852 ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010) ιδρύθηκε η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) ως ρυθμιστικό όργανο. Οι αρμοδιότητες της ΡΑΛ περιγράφονται αναλυτικά στον Νόμο υπ' αριθμ. 4389 ΦΕΚ/94/Α/27/5/2016, με τον οποίο

συστήθηκε ως Ανεξάρτητη Αρχή, ενώ την εποπτεία του Λιμενικού Συστήματος έχει η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Όσον αφορά τους Τουριστικούς Λιμένες, το 1993 εκδόθηκε ο Νόμος 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993) «**Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις**», Κεφάλαιο Γ' «**Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων**», άρθρα 29 έως 37, βάσει του οποίου νομοθετείται η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων.

Ο Νόμος 2160/1993 τροποποιήθηκε από τους παρακάτω νόμους :Νόμος 2636/1998 (ΦΕΚ 198/Α/27.8.1998), Νόμος 4002/2011 (ΦΕΚ 180/Α'/22.8.2011), Νόμος 4070/2012 (ΦΕΚ 82/Α'/10.4.2012), Νόμος 4179/2013 (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013), Νόμος 4254/2014 (ΦΕΚ 85/Α'/7.4.2014), Νόμος 4276/2014 (ΦΕΚ 155/Α'/30.7.2014), Νόμος 4280/2014 (ΦΕΚ 159/Α'/8.8.2014). Οι βασικές τροποποιήσεις του Ν.2160/1993 βρίσκονται στους Ν.4070/2012 και Ν.4179/2013. (Γιαντσή Θ. και Παρδάλη Α., 2015).

Τέλος όσον αφορά τους Αλιευτικούς Λιμένες ο μόνος θεσμοθετημένος φορέας Διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων είναι ο ΟΚΑΑ ΑΕ (Οργανισμός Κεντρικών Αγορών και Αλιείας) ο οποίος διαχειρίζεται τις 11 Ιχθυόσκαλες που ανήκουν στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης.

Για την ορθή εφαρμογή της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής, υπάρχουν εγκύκλιοι που αφορούν τα αλιευτικά σκάφη και προκαθορίζουν ορισμένους λιμένες ως προς την χρήση τους.

Γενικά διαπιστώνεται ακυβερνησία στον τομέα του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης όσον αφορά τους Αλιευτικούς Λιμένες.

### **3.3 Διοικητική και χωρική διαίρεση Ελλάδος**

#### **3.3.1 Διοικητικές διαιρέσεις**

Η διοίκηση της χώρας χωρίζεται σε Αυτοδιοίκηση και Διοίκηση κεντρικής κυβέρνησης σύμφωνα με τον Νόμο ΥΠ'ΑΡΙΘ. 3852 ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010.

*«Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης». (ΜΕΡΟΣ Α' ΣΥΣΤΑΣΗ – ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ Οι δήμοι και οι περιφέρειες συγκροτούν τον πρώτο και δεύτερο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης.....  
.....Οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις συγκροτούνται ως ενιαίες μονάδες για τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες του κράτους και ασκούν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα στις κρατικές υποθέσεις της περιφέρειάς τους, σύμφωνα με το άρθρο 101 του Συντάγματος.*

*Οι δήμοι είναι αυτοδιοικούμενα κατά τόπο νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και αποτελούν τον πρώτο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης*

*Οι περιφέρειες είναι αυτοδιοικούμενα κατά τόπο νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και αποτελούν το δεύτερο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης. 2. Οι περιφέρειες σχεδιάζουν, προγραμματίζουν και υλοποιούν πολιτικές σε περιφερειακό επίπεδο στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής της χώρας, λαμβάνοντας υπόψη και τις εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές.*

*Μεταξύ των δύο βαθμών τοπικής αυτοδιοίκησης δεν υφίστανται σχέσεις ελέγχου και ιεραρχίας, αλλά συνεργασίας και συναλληλίας, οι οποίες αναπτύσσονται βάσει του νόμου, κοινών συμφωνιών, καθώς και με το συντονισμό κοινών δράσεων.*

Οι αρμοδιότητες των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων αναφέρονται στο Άρθρο 180 του Νόμου υπ' αριθμ. 3852 ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010 (Καλλικράτης) και παρατίθενται στην συνέχεια αυτές που αφορούν τους λιμένες τις χερσαίες ζώνες αυτών και έργα εντός ζώνης Αιγιαλού.

#### ***Άρθρο 280***

***Αρμοδιότητες Αποκεντρωμένης Διοίκησης ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ Άρθρο 280***

*Αρμοδιότητες Αποκεντρωμένης Διοίκησης Ι. Οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις ασκούν τις αρμοδιότητες των κρατικών Περιφερειών, περιλαμβανομένων και εκείνων των*

αντίστοιχων συλλογικών οργάνων τους, όπως αυτές καθορίζονταν στον ιδρυτικό τους νόμο 2503/1997 (ΦΕΚ 107 Α'), καθώς και στους μεταγενέστερους ειδικούς νόμους και στις σχετικές κανονιστικές διατάξεις, όπως ισχύουν, με εξαίρεση τις αρμοδιότητες που περιέρχονται με το άρθρο 186 του παρόντος νόμου, στις περιφέρειες. II. Στις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις απονέμεται η άσκηση των ακόλουθων, πρόσθετων, αρμοδιοτήτων: .....

**9. Η παραχώρηση οικοπεδικών εκτάσεων της χερσαίας Ζώνης Λιμένα για την ανέγερση κτιρίων «Στέγης Λιμενεργάτη», καθώς και γραφείων κεφαλαίου αποζημίωσης φορτοεκφορτωτών και ΕΡΦΑ σε μεταλλευτικές επιχειρήσεις.**

**10. Η παραχώρηση χρήσης χώρων της Ζώνης Λιμένα σε μεταλλευτικές επιχειρήσεις.**

**12. Η έγκριση της παραχώρησης από το φορέα διοίκησης λιμένα, με αντάλλαγμα και για ορισμένο χρονικό διάστημα, της χρήσης χώρων που βρίσκονται εντός της Ζώνης Λιμένα.**

**36. Ο έλεγχος και εποπτεία προστατευτικών έργων και προσχώσεων σε Ζώνη Αιγιαλού.**

Ως εκ τούτου είναι φανερό ότι οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις έχουν σοβαρές αρμοδιότητες αν και όχι καλά προσδιορισμένες, στις Ζώνες Λιμένα και στην παράκτια ζώνη, πράγμα για το οποίο δεν είναι επαρκώς προετοιμασμένες και επανδρωμένες.

Οι Περιφέρειες είναι 13 εκ των οποίων οι 12 έχουν παράκτια ζώνη και σε όλες τις περιφέρειες υπάρχουν φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων. Οι Δήμοι είναι ~325 εκ των οποίων οι 198 έχουν παράκτια Ζώνη και κατά τον νόμο δικαιούνται να ιδρύσουν φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο).

Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας παρουσιάζονται εν συντομία οι διαιρέσεις σε περιφέρειες και Αποκεντρωμένες Διοικήσεις της Χώρας. Όσον αφορά στοιχεία για τους Δήμους διατίθενται στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών. Επισημαίνεται επίσης ότι σχετικά με την Διαχείριση των Ευρωπαϊκών προγραμμάτων υπάρχει επιπλέον διαίρεση σε 5 υπερπεριφέρειες.

Στοιχεία για τις Αυτοδιοικητικές Περιφέρειες δίνονται στον Πίνακα 3.1

Οι 7 Αποκεντρωμένες Διοικήσεις είναι οι ακόλουθες:

- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής, με έδρα την Αθήνα.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδας, με έδρα τη Λάρισα.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Ηπείρου - Δυτικής Μακεδονίας, με έδρα τα Ιωάννινα
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου, με έδρα την Πάτρα.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου με έδρα τον Πειραιά.
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Κρήτης, με έδρα το Ηράκλειο
- Αποκεντρωμένη Διοίκηση Μακεδονίας – Θράκης, με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

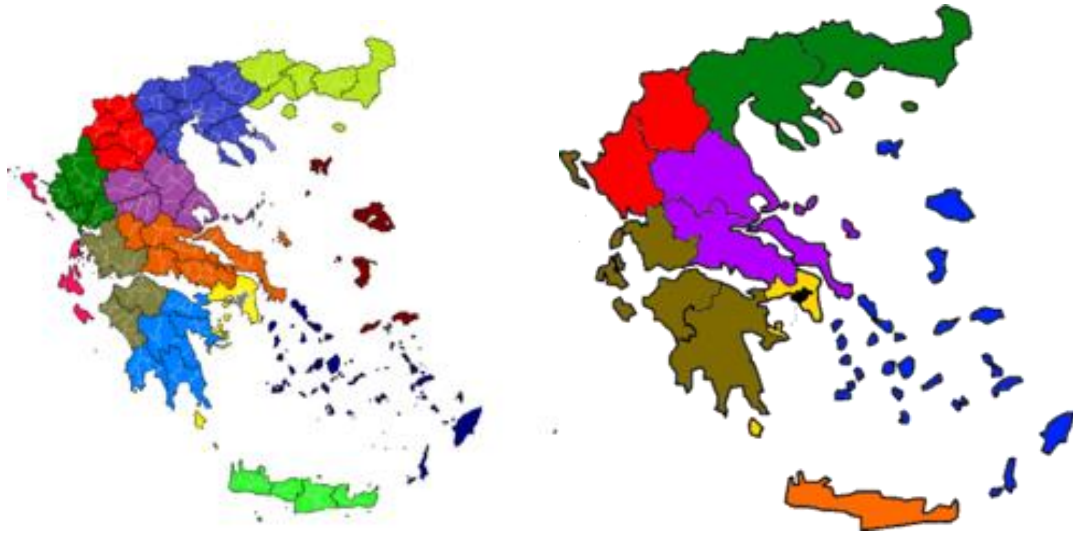
**Πίνακας 3.1** Αυτοδιοικητικές Περιφέρειες Ελλάδος

A/ A	Περιφέρεια	Έδρα	Έκταση ( <u>km<sup>2</sup></u> )	Πληθυσμός (κάτοικοι)	Πυκνότητα πληθυσμού (κάτοικοι/km <sup>2</sup> )
1	Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	Κομοτηνή	14.157	606.170	42,82
2	Κεντρική Μακεδονία	Θεσσαλονίκη	18.811	1.874.590	99,66
3	Δυτική Μακεδονία	Κοζάνη	9.451	282.120	29,85
4	Ήπειρος	Ιωάννινα	9.203	336.650	36,58
5	Θεσσαλία	Λάρισα	14.037	730.730	52,06
6	Ιόνιοι Νήσοι	Κέρκυρα	2.307	206.470	89,50
7	Δυτική Ελλάδα	Πάτρα	11.350	680.190	59,93
8	Στερεά Ελλάδα	Λαμία	15.549	546.870	35,17
9	Αττική	Αθήνα	3.808	3.812.330	1001,11
10	Πελοπόννησος	Τρίπολη	15.490	581.980	37,57
11	Βόρειο Αιγαίο	Μυτιλήνη	3.836	197.810	51,57
12	Νότιο Αιγαίο	Ερμούπολη	5.286	308.610	58,38
13	Κρήτη	Ηράκλειο	8.336	621.340	74,54

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Στο Σχήμα 3.1 παρουσιάζονται με διαφορετικά χρώματα:α) οι Αυτοδιοικητικές Περιφέρειες και β) οι Αποκεντρωμένες Διοικήσεις





**Σχήμα 3.1** Χάρτης α) Περιφερειών και β) Αποκεντρωμένων διοικήσεων της Ελλάδος

Πηγή: <https://el.wikipedia.org/>

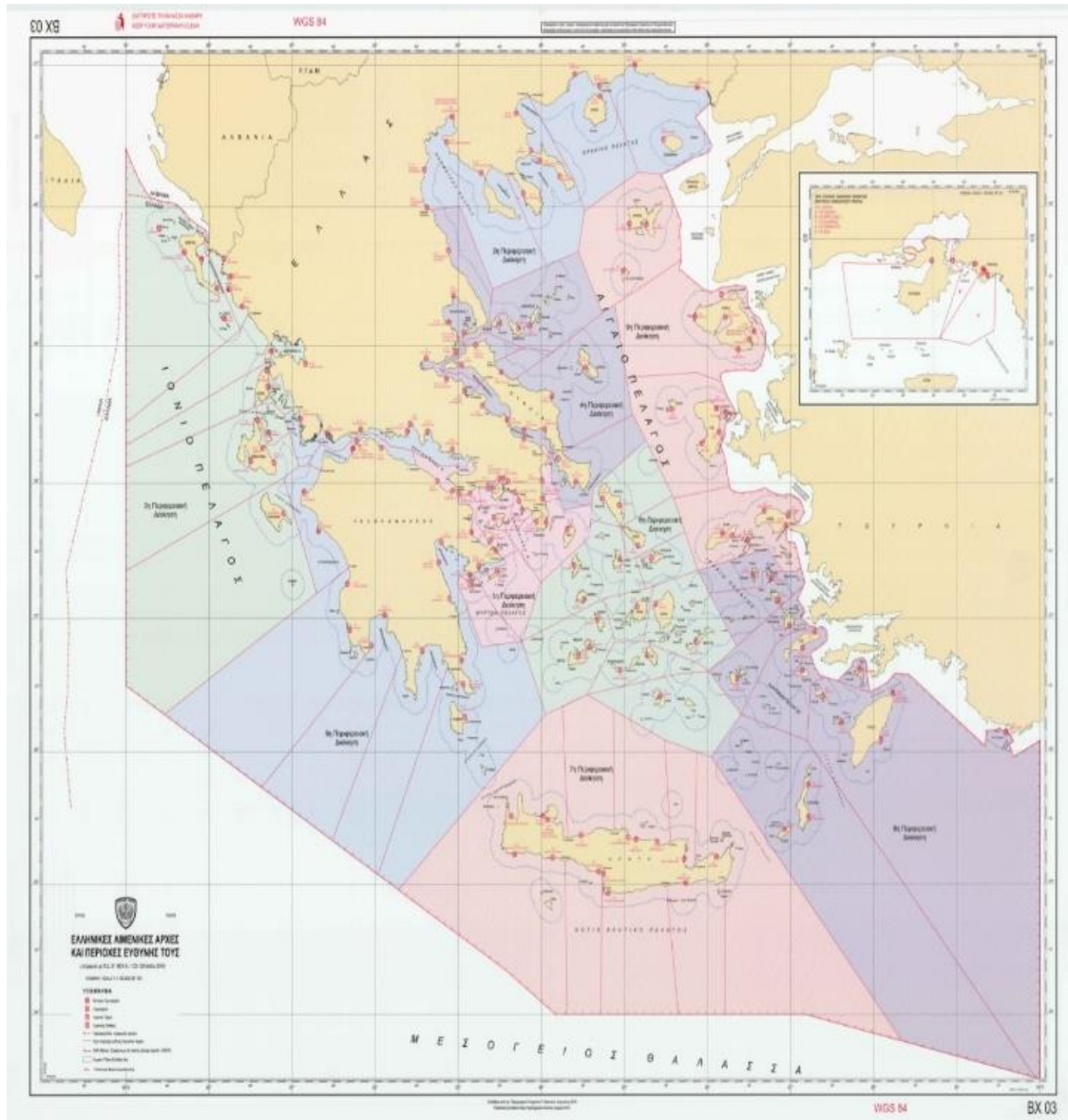
### 3.3.2. Χωρικές Διαίρεσεις

Στην συνέχεια, παρατίθενται χωρικές διαίρεσεις της Ελλάδος που αφορούν βασικά τον θαλάσσιο χώρο όπως αυτές έχουν θεσμοθετηθεί για τις αντίστοιχες ανάγκες κάθε χωρικής διαίρεσης. Ειδικότερα, παρουσιάζεται ο διαχωρισμός σε Περιφερειακές Διοικήσεις του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και οι διαχωρισμοί που προτάθηκαν και εντάχθηκαν στα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια του Τουρισμού.

Ο θαλάσσιος χώρος της χώρας αστυνομεύεται από το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ. -Ε.Α). Η διοίκηση του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής διαίρεται σε 9 Περιφερειακές Διοικήσεις με έδρα κεντρικό Λιμεναρχείο ως ακολούθως:

- 1η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τον Πειραιά
- 2<sup>η</sup> Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Καβάλα
- 3η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Ηγουμενίτσα
- 4η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τον Βόλο
- 5η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Πάτρα
- 6η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τη Σύρο
- 7η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα το Ηράκλειο
- 8η Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα την Ρόδο
- 9<sup>η</sup> Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α. με έδρα τη Μυτιλήνη.

Οι περιοχές δικαιοδοσίας των περιφερειακών διοικήσεων φαίνονται στο Σχήμα 3 2.



**Σχήμα 3.2** Περιφερειακές Διοικήσεις Λιμενικού Σώματος –Ελληνικής Ακτοφυλακής

Πηγή: Υδρογραφική Υπηρεσία Πολεμικού Ναυτικού

Ήδη, από το 1980, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού ΕΟΤ, ενδιαφέρεται να αναπτύξει δίκτυο λιμένων σκαφών αναψυχής. Για τον σκοπό αυτό αναθέτει κατά την περίοδο 1981-82, στην τότε Έδρα Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π.,( μετέπειτα Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.,) την εκπόνηση για λογαριασμό του Ε.Ο.Τ. του Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ). Πρόκειται ουσιαστικά για την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού, λιμένων σκαφών αναψυχής επί τη βάσει πολλαπλών κριτηρίων (κοινωνικοοικονομικών, γεωγραφικών, πολιτισμικών, γεωμορφολογικών, λειτουργικών, συγκοινωνιακών, τουριστικών κλπ.). Σημειώνεται ότι το ΣΕΣΥΛΑ δεν θεσμοθετήθηκε.

Το ΣΕΣΥΛΑ προέβλεπε την διαίρεση του Ελλαδικού θαλάσσιου χώρου σε οκτώ Ζώνες **Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Υποσυστήματα Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής)** και την δημιουργία συνολικά 380 εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίστηκαν σε 3 κατηγορίες, Μαρίνες, Σκάλες και Καταφύγια. Προτάθηκαν 26 Μαρίνες, 106 Σκάλες και 248 Καταφύγια. Ο διαχωρισμός στις 3 κατηγορίες έγινε με βάση το δυναμικό των λιμενικών εγκαταστάσεων και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Τα οκτώ υποσυστήματα είναι τα ακόλουθα:

Υποσύστημα 1: **Ιόνιο Πέλαγος**

Υποσύστημα 2: **Θρακικό Πέλαγος - Θερμαϊκός Κόλπος**

Υποσύστημα 3: **Ανατολικό Αιγαίο –Δωδεκάνησα**

Υποσύστημα 4: **Κρήτη**

Υποσύστημα 5: **Νότια Πελοπόννησος**

Υποσύστημα 6: **Σαρωνικός – Κορινθιακός – Αργολικός**

Υποσύστημα 7: **Νότιος Ευβοϊκός – Νότιο Αιγαίο**

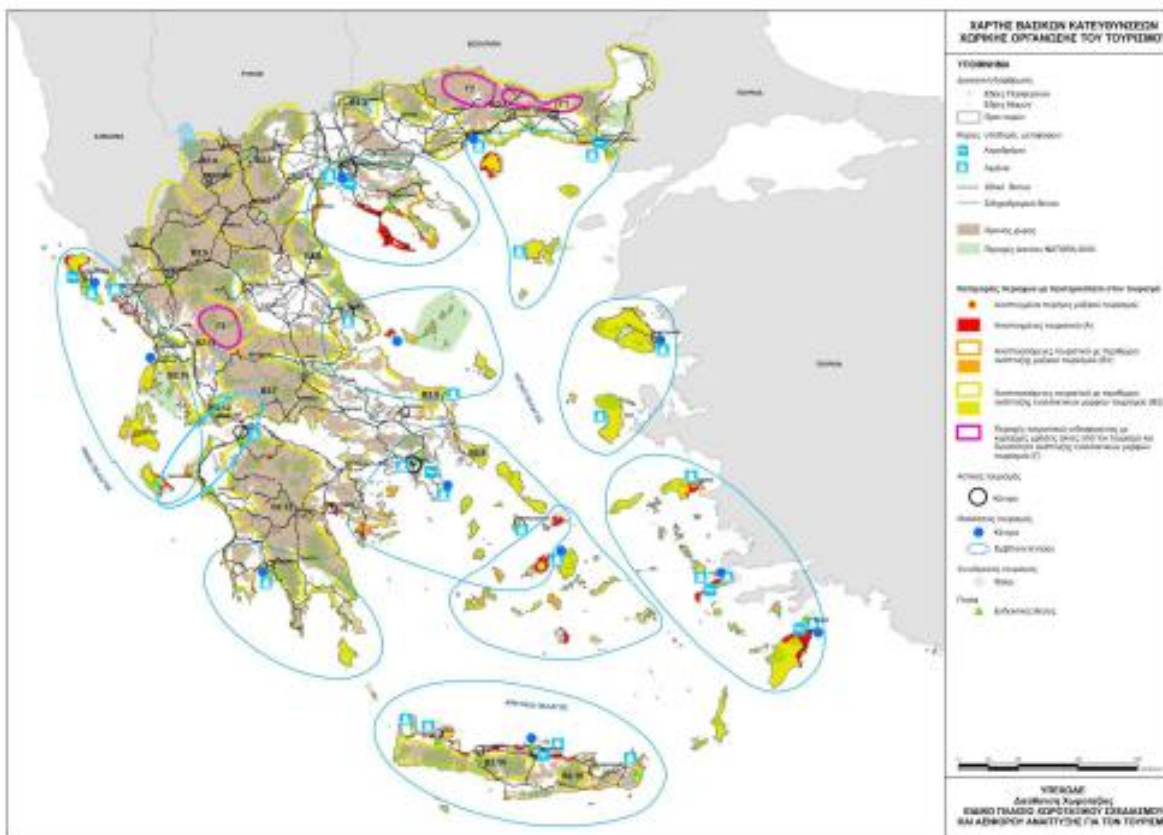
Υποσύστημα 8: **Βόρειος Ευβοϊκός – Παγασητικός – Σποράδες**

Πολύ αργότερα, με την υπ' αριθμ. **24208 Κοινή Υπουργική Απόφαση** (ΦΕΚ 3155/Β'/11/6/2009), εγκρίνεται το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού, με το οποίο προτείνεται η ανάπτυξη 11 κέντρων υποστήριξης θαλάσσιου τουρισμού. Στο Σχήμα 3.3 δίνεται ο χάρτης Χωρικών Κατευθύνσεων Οργάνωσης του Τουρισμού όπως παρουσιάζεται στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης.

Με την υπ' αριθμ. **67659 Κοινή Υπουργική Απόφαση** (ΦΕΚ 1138/Β'/12.12.2013 ) εγκρίνεται η τροποποίηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. Στο άρθρο 6 παράγραφος Γ2 δίνονται οι Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης του γιώτινγκ. Με το νέο Χωροταξικό Σχέδιο προτείνεται η διαίρεση του θαλάσσιου χώρου σε 10 Ζώνες Ναυσιπλοΐας. Στον Σχήμα 3.3 παρουσιάζεται ο Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης των Τουριστικών Λιμένων, ενώ παρουσιάζονται οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες.

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, του 2013 ο θαλάσσιος χώρος της Ελλάδος χωρίζεται σε 9 Ζώνες Ναυσιπλοΐας αναψυχής .

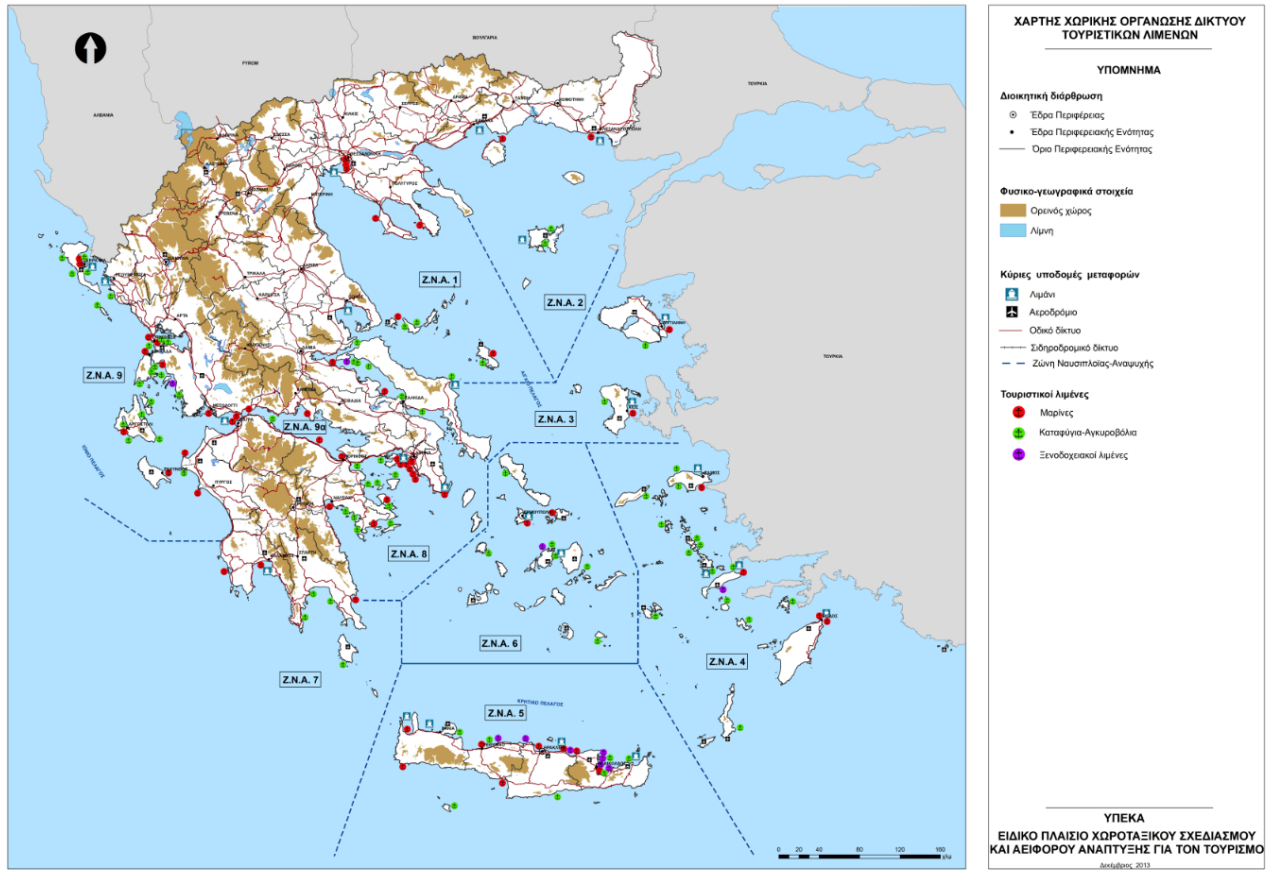
Οι Εννέα συν μία Ζώνες είναι οι ακόλουθες (Βλέπε Σχήμα 3.4 ).



**Σχήμα 3.3** Χάρτης Χωρικών κατευθύνσεων Οργάνωσης του Τουρισμού

**Πηγή:** ΥΠΕΚΑ, Διεύθυνση Χωροταξίας, ΕΠΙΧΣΑΑ Τουρισμού, 2009

- Z.N.A. 1: Θερμαϊκός–Βόρειες Σποράδες–Παγασητικός–Βόρειος Ευβοϊκός
- Z.N.A. 2: Θρακικό πέλαγος–Βόρειο Αιγαίο
- Z.N.A. 3: Κεντρικό–Ανατολικό Αιγαίο
- Z.N.A. 4: Νοτιοανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα
- Z.N.A. 5: Κρήτη
- Z.N.A. 6: Κυκλάδες
- Z.N.A. 7: Νότια Πελοπόννησος
- Z.N.A. 8: Αργολικός – Σαρωνικός – Νότιος Ευβοϊκός
- Z.N.A. 9 Ιόνιο Πέλαγος
- Z.N.A. 9α: Κορινθιακός (υποσύστημα Z.N.A. 9)



**Σχήμα 3.4** Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης των Τουριστικών Λιμένων

*Πηγή: ΥΠΕΚΑ, Διεύθυνση Χωροταξίας, ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2013*

Σημειώνεται ότι:

α) η τροποποίηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό ακυρώθηκε για τυπικούς λόγους με την υπ' αριθμ. 3632 από 13.10.2015 απόφαση της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας, ως εκ τούτου ισχύει το αρχικό του 2009.

β) Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού δεν είναι εφαρμοστικοί Νόμοι, άλλα Στρατηγικός Σχεδιασμός και ως εκ τούτου οι ζώνες Ναυσιπλοΐας δεν αντιστοιχούν σε θεσμοθετημένο διαχωρισμό.



## 4. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

### 4.1 Γενικά

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια να παρουσιαστεί η υφιστάμενη χωρική κατανομή τόσο των λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας όσο και των φορέων διαχείρισης αυτών. Επίσης παρουσιάζονται υφιστάμενες θεσμοθετημένες και μη κατηγοριοποιήσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων. Από τα παρακάτω διαφαίνεται αλληλοεμπλοκή αρμοδιοτήτων, ανισοκατανομή πόρων και φορέων και γενικά έλλειψη σχεδιασμού και διακυβέρνησης.

### 4.2 Λιμένες και Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Οι καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας ανέρχονται σε 1068 (Παπουτσάκης, 2016). Οι εγκαταστάσεις αυτές εξυπηρετούν εμπορικές, τουριστικές αλιευτικές κλπ. δραστηριότητες. Η Ελληνική Πολιτεία κατατάσσει τους λιμένες σε 4 κατηγορίες βάσει του ρόλου τους και της σημασίας τους στο Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα ΚΥΑ Αριθμ. 8315.2/02/07 Κατάταξη Λιμένων (ΦΕΚ Β/202/16.02.2007)

- **Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος: (Κατηγορία Κ1: 16 λιμένες)**

Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων

- **Λιμένες Εθνικής Σημασίας (Κατηγορία Κ2: 16 λιμένες)**

Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου

- **Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (Κατηγορία Κ3: 25 λιμένες)**

Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας

Στην κατηγορία Κ4, **Λιμένες Τοπικής Σημασίας**, εντάσσονται όλοι οι υπόλοιποι λιμένες.

Στο Σχήμα 4.1 φαίνονται οι λιμένες των 3 κατηγοριών Κ1, Κ2 και Κ3 στον Χάρτη της Ελλάδος. Από τους 16 λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος (κατηγορία Κ1) οι 10 βρίσκονται στην Ηπειρωτική Χώρα και μόνον 6 σε νησιά, οι λιμένες Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και

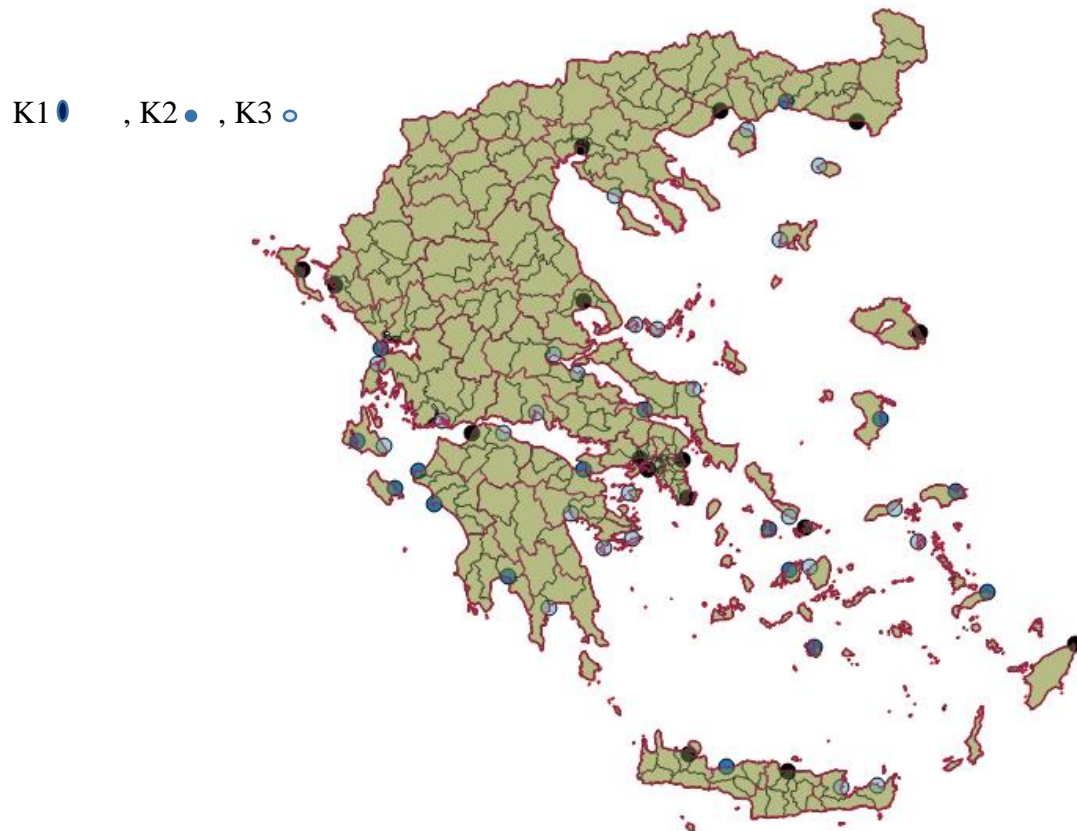


Σούδας Χανίων. Αντίθετα στις κατηγορίες K2 Λιμένες Εθνικής Σημασίας και K3 Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος, οι λιμένες στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας είναι ανά 6 στην K2 και στην K3 ενώ σε νησιά βρίσκονται 10 λιμένες της κατηγορίας K2 και 19 λιμένες της κατηγορίας K3. Η κατηγοριοποίηση αυτή δείχνει ότι α) τα κυριότερα λιμάνια βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα και β) το αυξημένο ενδιαφέρον της πολιτείας για τα νησιά.

Όσον αφορά το δίκτυο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 5 λιμένες είναι ενταγμένοι στο κεντρικό δίκτυο (core ) και 20 στο εκτεταμένο δίκτυο (comprehensive). Βάσει αυτού του δικτύου υπάρχει υποχρέωση να αναπτυχθούν οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες που θα συνδέουν τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο Πίνακας 4.1 περιέχει τους ελληνικούς λιμένες τους ενταγμένους στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και στο Σχήμα 4.2 δίνεται ο Χάρτης με τις θέσεις των λιμένων αυτών.

Στο Σχήμα 4.3 παρουσιάζεται η κατανομή των λιμένων - λιμενικών εγκαταστάσεων ανά περιφέρεια ενώ στο Σχήμα 4.4 η κατανομή των λιμένων ανά 10.000 κατοίκους ανά περιφέρεια.



**Σχήμα 4.1** Κατανομή Ελληνικών Λιμένων στις κατηγορίες K1, K2 και K3

Πηγή: Παπουτσάκης 2016



**Πίνακας 4.1** Ελληνικοί λιμένες ενταγμένοι στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών

MS	Port Name	Core/Comprehensive	Corridor
GR	Volos	Compr.	
GR	Athens	Core	Orient/East-Med
GR	Chalkida	Compr.	
GR	Chania	Compr.	
GR	Chios	Compr.	
GR	Elefsina	Compr.	
GR	Igoumenitsa	Core	Orient/East-Med
GR	Iraklion	Core	
GR	Kalamata	Compr.	
GR	Katakolo	Compr.	
GR	Kavala	Compr.	
GR	Kerkyra	Compr.	
GR	Kyllini	Compr.	
GR	Lavrio (Sounio)	Compr.	
GR	Mykonos	Compr.	
GR	Mytilini	Compr.	
GR	Naxos	Compr.	
GR	Paros	Compr.	
GR	Patras	Core	Orient/East-Med
GR	Rafina	Compr.	
GR	Rodos	Compr.	
GR	Santorini	Compr.	
GR	Skiathos	Compr.	
GR	Syros	Compr.	
GR	Thessaloniki	Core	Orient/East-Med

Πηγή:

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014\\_list\\_of\\_329\\_ports\\_june.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014_list_of_329_ports_june.pdf)



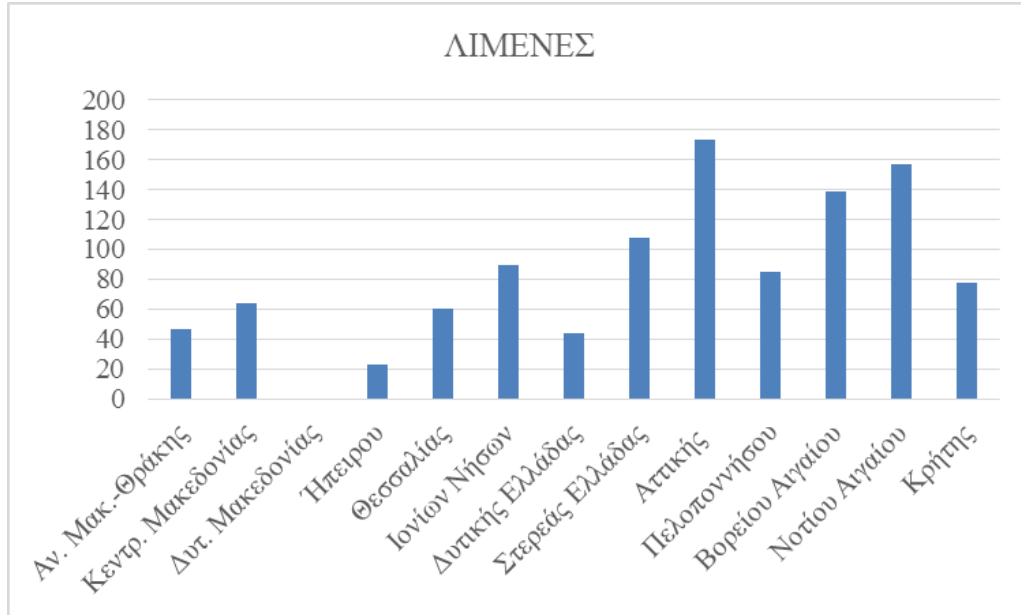
### 10.1. Comprehensive & Core Networks: Inland waterways and ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10

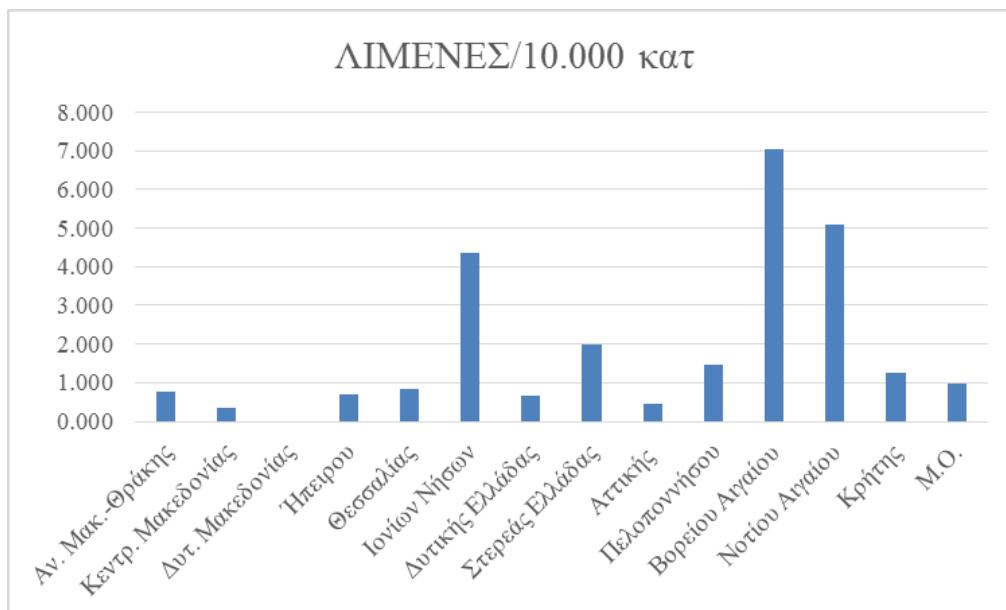


**Σχήμα 4.2** Χάρτης Λιμένων Ελλάδος και Κύπρου ενταγμένων στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών  
 Πηγή: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/el-cy.pdf>



**Σχήμα 4.3.** Λιμένες ανά περιφέρεια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



**Σχήμα 4.4.** Αριθμός Λιμένων ανά 10.000 κατοίκους και ανά περιφέρεια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

### **4.3 Χρήσεις Λιμένων**

Η βασική λειτουργία των λιμένων είναι η παροχή λιμενικών υπηρεσιών ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων

Οι βασικές χρήσεις λιμένων είναι οι παρακάτω αναφερόμενες

- i. Γενικά Εμπορεύματα (General Cargoes)
- ii. Φορτία Χύδην (Dry and Liquid Bulk Cargoes)
- iii. Εμπορευματοκιβώτια – Ε/Κ (Containers)
- iv. Ακτοπλοΐα Εσωτερικού – Εξωτερικού
- v. Κρουαζιέρα (Cruise)
- vi. Αναψυχής (Leisure – Marinas)
- vii. Αλιευτικά (Fishing)

Από τις παραπάνω αναφερόμενες χρήσεις οι 3 πρώτες αφορούν καθαρά εμπορευματική χρήση που εξυπηρετείται από διαφορετικού τύπου πλοία, των οποίων η φόρτωση – εκφόρτωση γίνεται με διαφορετικό τρόπο και άρα απαιτούνται οι αντίστοιχες λιμενικές υποδομές και ο αντίστοιχος λιμενικός εξοπλισμός. Η iv και v χρήσεις αφορούν την μεταφορά επιβατών. Στην περίπτωση της v χρήσης (Ακτοπλοΐα) συγχρόνως με τους επιβάτες μεταφέρονται και εμπορεύματα Ro-Ro (εμπορική χρήση). Η κρουαζιέρα, αν και εξυπηρετεί Τουρίστες εξυπηρετείται από λιμενικές υποδομές που δύνανται να εξυπηρετήσουν μεγάλα επιβατηγά πλοία και στον χερσαίο χώρο υπάρχουν αντίστοιχες υποδομές για επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών.

Ενώ επίσης λιμενικές εγκαταστάσεις χρησιμοποιούν τα ναυπηγεία και οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, το Πολεμικό Ναυτικό, το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή κλπ.

Πολλές φορές οι Λιμένες εξυπηρετούν περισσότερες της μίας χρήσης. Για τους Λιμένες της επικράτειας, των κατηγοριών K1, K2 και K3 υπάρχουν αναλυτικοί Πίνακες με τις χρήσεις που εξυπηρετούν<sup>6</sup> Σημειώνεται ότι το σύνολο των λιμένων αυτών είναι 57 χωρίς να διαχωρίζονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις από τις οποίες αποτελούνται π.χ. ο Λιμένας Πειραιά αναφέρεται στην κατηγορία K1 ενώ ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (Ο.Λ.Π. Α.Ε.) αποτελείται από 40 λιμενικές εγκαταστάσεις.

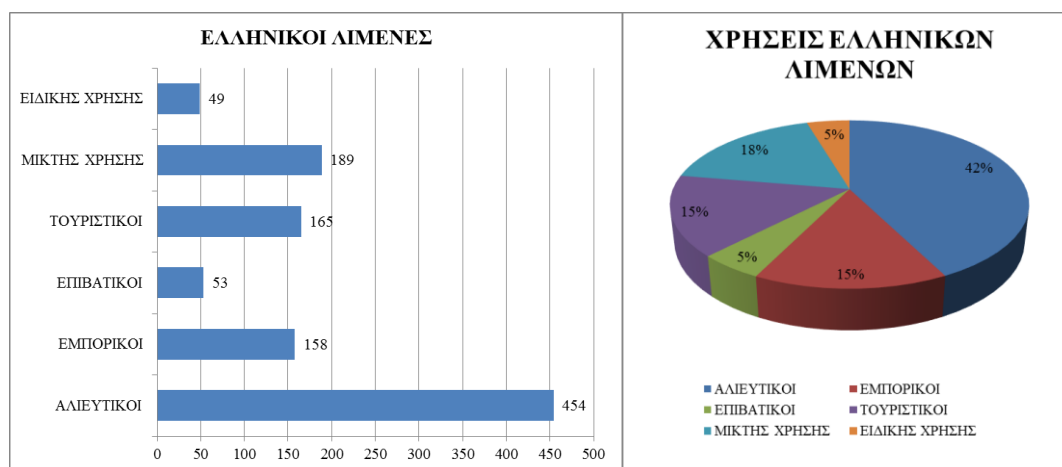
Οι 1068 λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν καταγραφεί στην χώρα αναφέρονται βασικά σε τερματικούς σταθμούς λιμενικών εγκαταστάσεων και όχι σε λιμένες με συνέπεια να εξυπηρετούν πολλές φορές διαφορετικές χρήσεις. Για την περαιτέρω χωρική κατανομή τους στην επικράτεια αποφασίσθηκε για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας, οι λιμενικές εγκαταστάσεις να καταταχθούν μονοσήμαντα σε 6 βασικές ομάδες όπως, αναφέρονται στην συνέχεια.

1. Αλιευτικοί λιμένες όπου περιλαμβάνονται οι λιμένες εκφόρτωσης αλιευμάτων, οι Ιχθυόσκαλες, τα αλιευτικά καταφύγια και ότι έχει χρηματοδοτηθεί ως αλιευτικό καταφύγιο

<sup>6</sup> «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΩ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ» ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. 2013

2. Εμπορικοί λιμένες οι οποίοι εξυπηρετούν εμπορικά πλοία όλων των εμπορικών χρήσεων. Περιλαμβάνονται οι χρήσεις (i, ii και iii) ήτοι γενικού φορτίου, χύδην υγρά - στερεά, εμπορευματοκιβώτια κλπ. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και οι ιδιωτικές εμπορικές λιμενικές εγκαταστάσεις
3. Επιβατικοί Λιμένες, εξυπηρετούν ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα (χρήσεις iv και v)
4. Τουριστικοί λιμένες (Μαρίνες, Τουριστικά καταφύγια και αγκυροβόλια, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις κλπ,<sup>7</sup>)
5. Μικτής χρήσης, όπου τουλάχιστον 2 από τις αμέσως παραπάνω δραστηριότητες- (1 έως και 4) συνυπάρχουν
6. Ειδικής χρήσης (π.χ. ναυπηγεία, στρατιωτικοί λιμένες κλπ)

Όπως φαίνεται από το Σχήμα 4.5 στο οποίο παρουσιάζεται ο αριθμός και το ποσοστό ανά κατηγορία λιμένα στην επικράτεια, οι περισσότεροι λιμένες (454 ή ποσοστό 42%) ανήκουν στην κατηγορία των Αλιευτικών λιμένων, οι 158 είναι εμπορικοί, οι 189 χρησιμοποιούνται για πολλαπλές δραστηριότητες, οι 165 είναι τουριστικοί, οι 53 είναι επιβατικοί και τέλος 49 είναι ειδικών χρήσεων. Στα Σχήμα 4.6, 4.7 και 4.8 δίνεται η κατανομή των χρήσεων ανά Περιφέρεια, ανά Αποκεντρωμένη Διοίκηση και ανά Περιφερειακή Διοίκηση του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

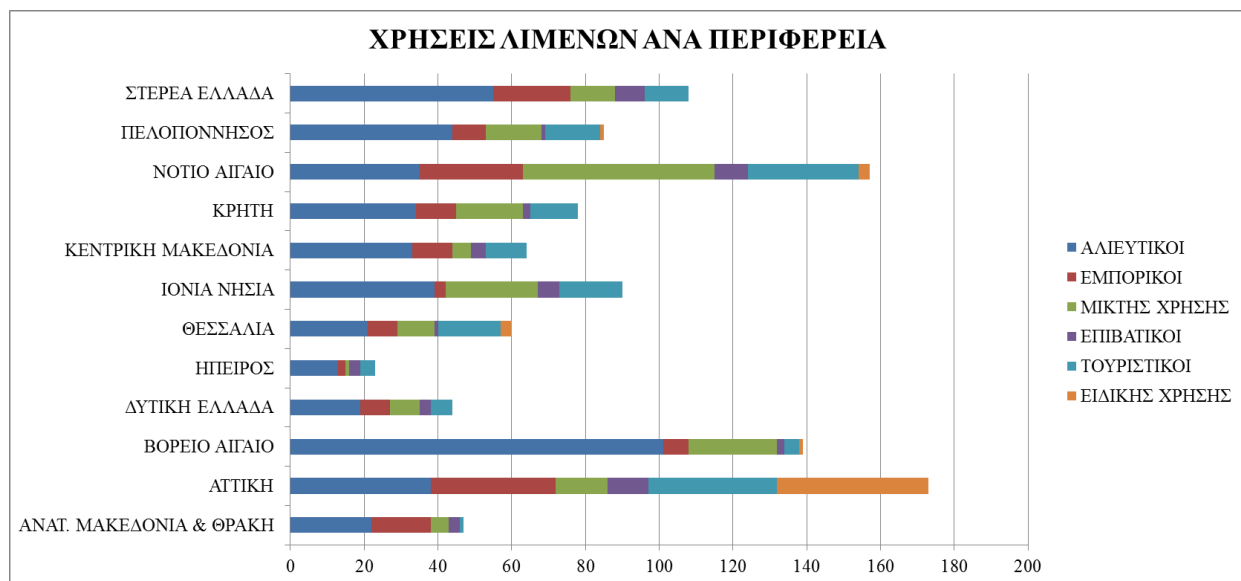


**Σχήμα 4.5.** Ελληνικοί λιμένες ανά κατηγορία χρήσης και ποσοστό εμφάνισης

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

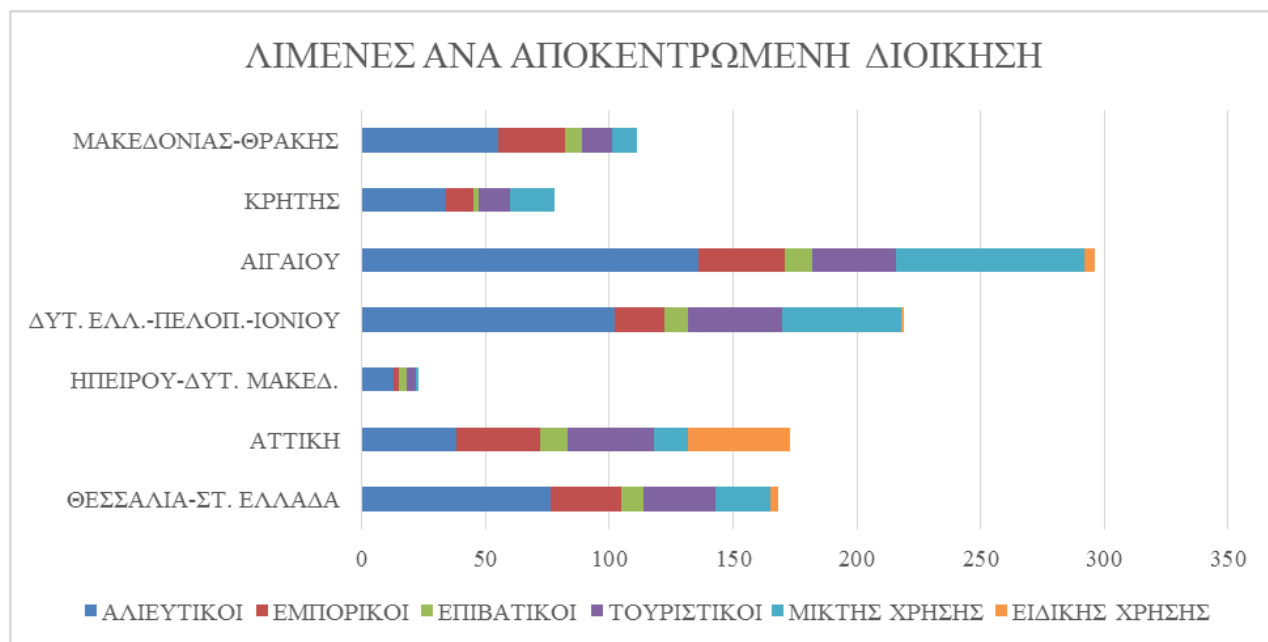
Όπως φαίνεται από το Σχήμα 4.6 υπάρχει μεγάλη ανισοκατανομή μεταξύ των περιφερειών. Στην Αττική υπάρχουν οι περισσότεροι λιμένες συνολικά. Στην Αττική επίσης βρίσκονται οι περισσότεροι λιμένες ειδικής χρήσης και τουριστικοί λιμένες. Στην συνέχεια έπονται οι περιφέρειες του Νοτίου Αιγαίου και του Βορείου Αιγαίου. Όσον αφορά την ηπειρωτική Ελλάδα η Περιφέρεια με τους περισσότερους λιμένες (μετά την Αττική) είναι η Στερεά Ελλάδα λόγω της Ευβοίας και με τους λιγότερους, η Ήπειρος.

<sup>7</sup> Όπως έχουν χαρακτηριστεί από τον διαχειριστή τους, και όχι βάσει της χωροθέτησης και αδειοδότησης μέσω του Υπουργείου Τουρισμού



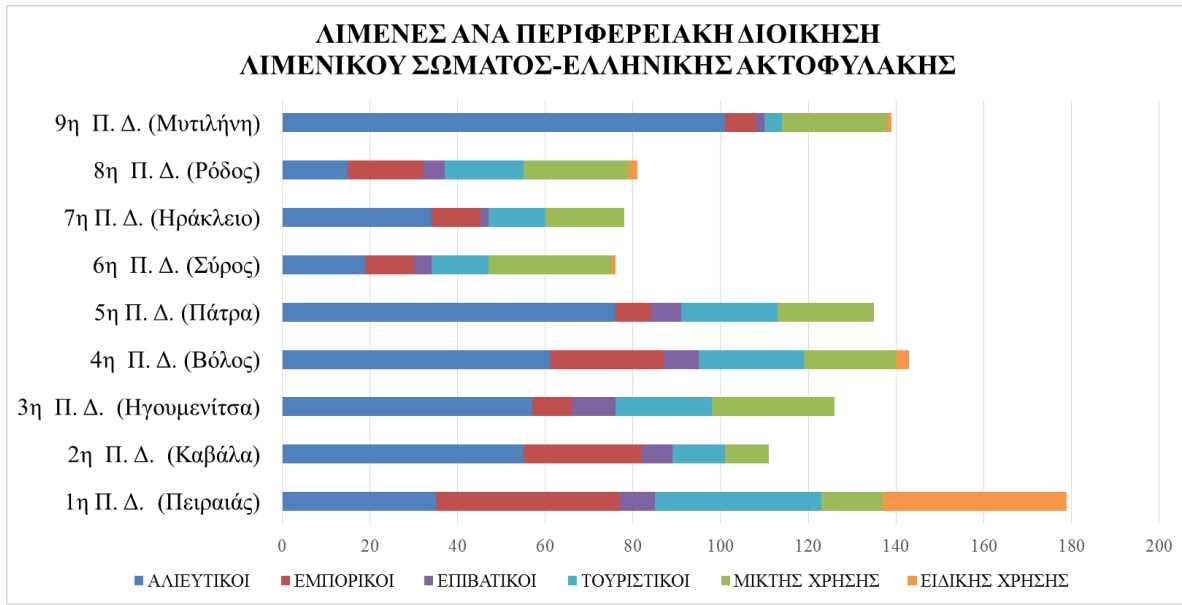
**Σχήμα 4.6.** Ελληνικοί λιμένες ανά Αυτοδιοικητική Περιφέρεια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία (Στοιχεία Παπουτσάκης, 2016)



**Σχήμα 4.7.** Ελληνικοί λιμένες ανά Αποκεντρωμένη Διοίκηση

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία (Στοιχεία Παπουτσάκης, 2016)



**Σχήμα 4.8.** Ελληνικοί λιμένες ανά Περιφερειακή Διοίκηση Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία ( Στοιχεία Παπουτσάκης, 2016)

#### **4.4 Τουριστικοί Λιμένες**

Οι Τουριστικοί Λιμένες όπως έχουν θεσμοθετηθεί με τον όρο αυτό, εποπτεύονται από το Υπουργείο Τουρισμού και δεν εντάσσονται στους 97 φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης Λιμένων.

«Τουριστικός Λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες: α) Μαρίνες β) Καταφύγια και γ) Αγκυροβόλια. Η κατηγορία Ξενοδοχειακοί Λιμένες που προβλεπόταν και ως τέτοιοι χωροθετήθηκαν 11 λιμένες, καταργήθηκε με το Ν.4070/2012 και οι λιμένες αυτοί εντάσσονται πλέον σε μια από τις παραπάνω αναφερόμενες κατηγορίες, συνήθως στην κατηγορία του Τουριστικού Καταφύγιου. Αναλυτικότερα:

α) Μαρίνα είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές υψηλών προδιαγραφών οι οποίες ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

β) Καταφύγιο είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριακές υποδομές μέχρι 300 m<sup>2</sup> με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

γ) Αγκυροβόλιο είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.

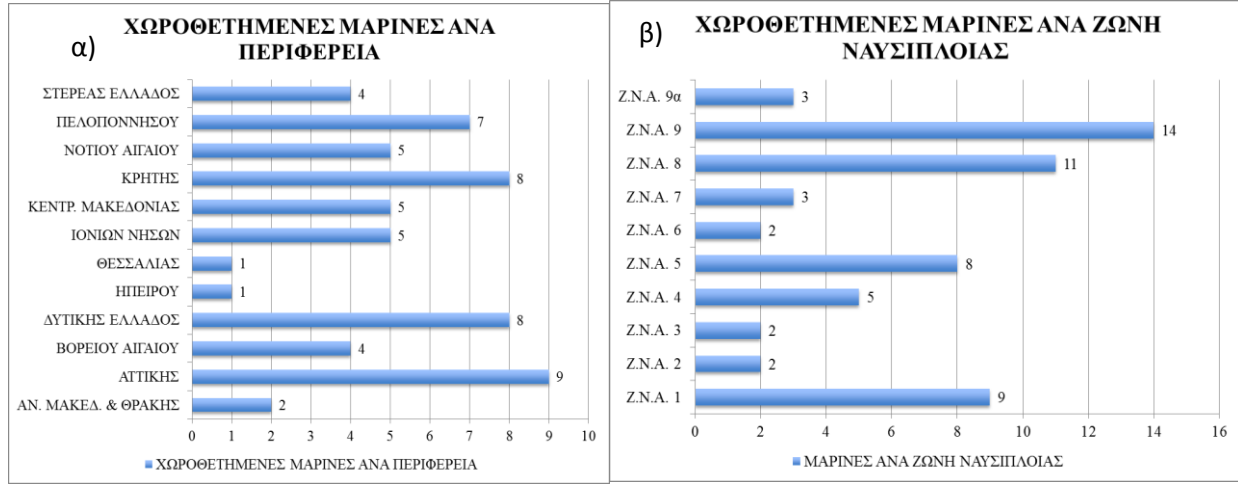
Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Τουρισμού έχουν χωροθετηθεί 59 Μαρίνες, 62 Καταφύγια και 22 Αγκυροβόλια στην επικράτεια (Στοιχεία 2015). Η χωροθέτηση όμως δεν συνεπάγεται ύπαρξη και λειτουργία του τουριστικού λιμένα. Στο Σχήμα 3.4 απεικονίζονται οι θέσεις των χωροθετημένων Τουριστικών Λιμένων. Ειδικότερα όσον αφορά τις Μαρίνες από τις 59 χωροθετημένες λειτουργούσαν το 2015, μόνον οι 28. Στο Σχήμα 4.9 φαίνεται η κατάσταση λειτουργίας για τις 59 χωροθετημένες Μαρίνες. Στα Σχήματα 4.10 και 4.11 δίνονται η κατανομή των χωροθετημένων Μαρινών ανά περιφέρεια και ανά ζώνη ναυσιπλοΐας, καθώς και η κατανομή των εν λειτουργία Μαρινών ανά περιφέρεια και ανά ζώνη ναυσιπλοΐας αντίστοιχα.



**Σχήμα 4.9.** Κατάσταση λειτουργίας χωροθετημένων Μαρινών Ελλάδας

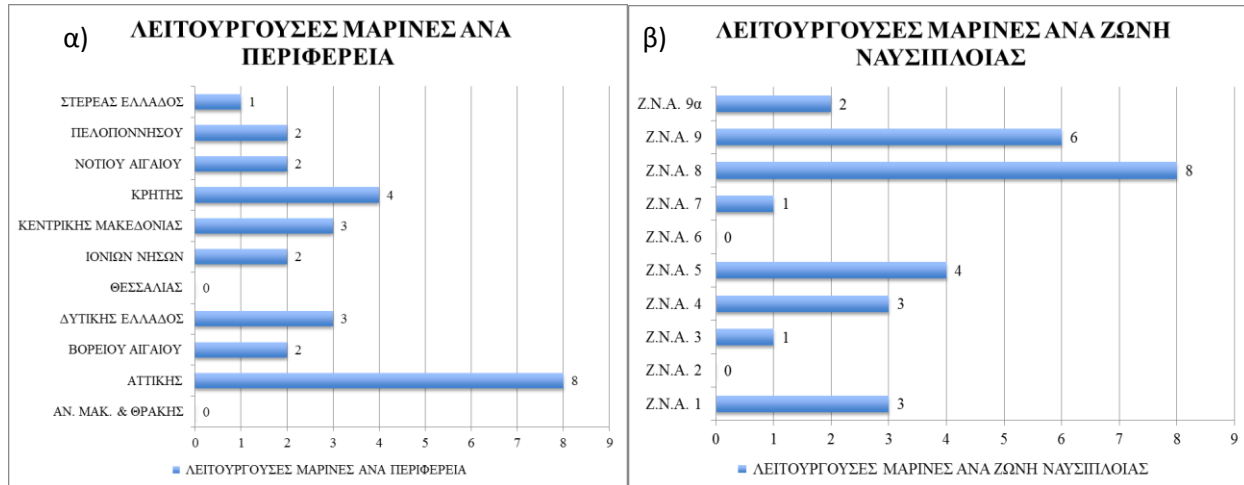
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία ( Στοιχεία: Υπουργείο Τουρισμού)





**Σχήμα 4.10.** Χωροθετημένες Μαρίνες α) ανά Περιφέρεια και β) ανά Ζώνη ναυσιπλοΐας

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία ( Στοιχεία: Υπουργείο Τουρισμού)



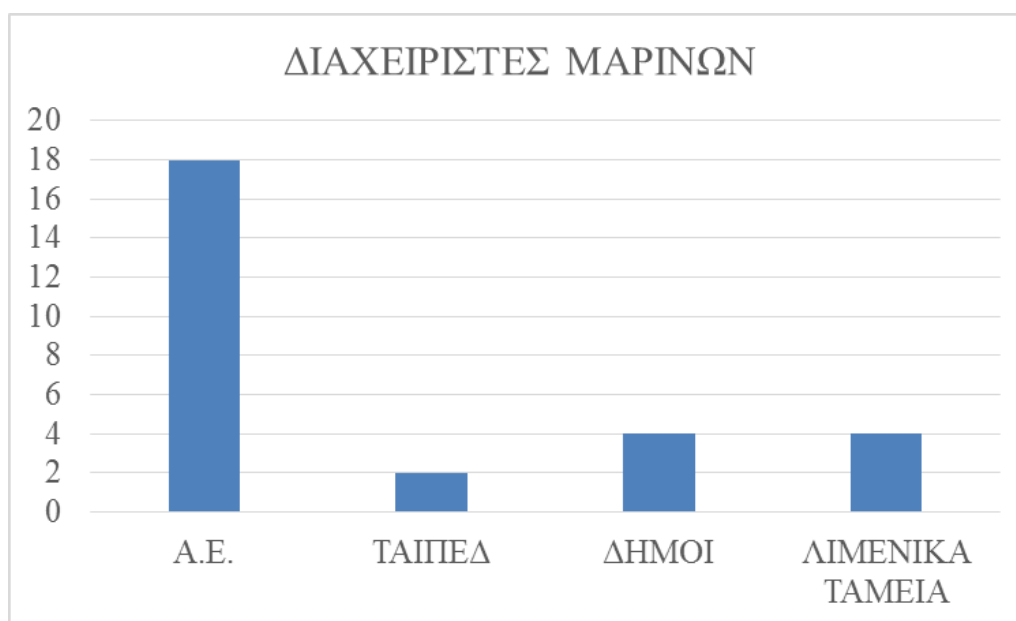
**Σχήμα 4.11.** Λειτουργούσες Μαρίνες α) ανά Περιφέρεια και β) ανά Ζώνη ναυσιπλοΐας

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία ( Στοιχεία: Υπουργείο Τουρισμού)

Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο η χωροθέτηση, αδειοδότηση και σύναψη σύμβασης παραχώρησης των Τουριστικών Λιμένων είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού ως επισπεύδουσα Υπηρεσία. Σήμερα το δικαίωμα της σύναψης Σύμβασης Παραχώρησης για τις Μαρίνες έχει μεταβιβαστεί στο ΓΑΙΠΕΔ και αναμένεται η μεταβίβασή του δικαιώματος αυτού στο νέο υπερταμείο. Η διαχείριση της πλειονότητας των Μαρινών γίνεται από Ανώνυμες Εταιρείες ιδιωτικών συμφερόντων οι οποίες έχουν συνάψει συμβάσεις παραχώρησης με το ελληνικό δημόσιο. Στο Σχήμα 4.12 που ακολουθεί φαίνεται ο τρόπος διαχείρισης των 28 εν λειτουργία Μαρινών.

Σημειώνεται ότι: α) 4 εκ των 18 ιδιωτών διαχειριστών είναι ξενοδοχειακών συμφερόντων, β) ένας ιδιώτης διαχειριστής διαχειρίζεται 4 Μαρίνες, γ) στην κατηγορία Δήμοι εντάσσονται και οι Εταιρείες Δήμων και δ) στα Λιμενικά Ταμεία συμπεριλαμβάνονται τα Δημοτικά και τα Κρατικά.

Παρά το θολό τοπίο που επικρατεί στους Τουριστικούς Λιμένες τόσο ως προς την χωροθέτηση και λειτουργία αυτών όσο και ως προς τα κριτήρια ένταξης σε κατηγορίες (Μαρίνα, Καταφύγιο εφόσον οι κτιριακές εγκαταστάσεις είναι μικρότερες από 300 m<sup>2</sup>, Αγκυροβόλιο), το Υπουργείο Τουρισμού έχει προχωρήσει σημαντικά στον τρόπο χωροθέτησης και αδειοδότησης, με υψηλά περιβαλλοντικά και λειτουργικά κριτήρια όπως επίσης και στην σύναψη των Συμβάσεων Παραχώρησης



Σχήμα 4.12. Φορείς διαχείρισης Μαρινών

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

#### **4.5 Αλιευτικοί και μη ενταγμένοι σε φορέα διοίκησης Λιμένες**

Ο μεγαλύτερος αριθμός αλιευτικών λιμένων αφορά αλιευτικά καταφύγια, τα οποία κατασκευάστηκαν βασικά με κοινοτικούς πόρους, ιδιαίτερα κατά την διάρκεια του Γ' ΚΠΣ, για να καλύψουν όχι μόνον αλιευτική χρήση. Οι περισσότερες από αυτές τις εγκαταστάσεις είναι εγκαταλελειμμένες με σωρεία προβλημάτων και εκτεταμένων μερικές φορές ζημιών, οι οποίες διοικητικά υπάγονται σε δήμους χωρίς να έχει συσταθεί Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο για την διαχείρισή τους και τελικά αρμόδιο είναι το Υπουργείο Εσωτερικών.

Για την ορθή εφαρμογή της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής, ορισμένα σκάφη είναι υποχρεωμένα να ολοκληρώνουν την αλιευτική τους δραστηριότητα με την εκφόρτωση ή μεταφόρτωση των προϊόντων τους σε προκαθορισμένους λιμένες. Τα αλιευτικά που υπάγονται σε αυτές τις δεσμεύσεις, είναι τα σκάφη που διαθέτουν ειδική άδεια αλίευσης τόνου, τα σκάφη που αλιεύουν τόνο ως παρεμπίπτον αλιεύμα και τα σκάφη που αλιεύουν με τα εργαλεία μηχανότρατα βυθού, πελαγική μηχανότρατα, γρι-γρι, παραγάδια επιφανείας, δράγες σκάφους και υδραυλικές δράγες. Ο αριθμός των προκαθορισμένων αυτών λιμένων ανέρχεται σε 236 σύμφωνα με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης.

Επίσης το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης έχει υπό την εποπτεία του τις 11 ιχθυόσκαλες, των οποίων την διαχείριση έχει αναθέσει στον ΟΚΑΑ ΑΕ (Οργανισμός Κεντρικών Αγορών και Αλιείας).

Οι ιχθυόσκαλες είναι ένδεκα και εδρεύουν στον Πειραιά (Κερατσίνι), στη Θεσσαλονίκη (Νέα Μηχανιώνα), στην Πάτρα, στην Καβάλα, στην Αλεξανδρούπολη, στην Κάλυμνο, στην Πρέβεζα, στη Χαλκίδα, στα Χανιά (Σούδα), στη Χίο και στο Μεσολόγγι.

Όσον αφορά το υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης δεν έχει αναπτύξει προδιαγραφές για την χωροθέτηση, αδειοδότηση και λειτουργία αλιευτικών λιμένων, χερσαίων υποδομών και λιμενικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης των ιχθυοκαλλιεργητών.

#### **4.6 Φορείς Διαχείρισης Λιμένων**

Οι φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης των ελληνικών λιμένων είναι 4 κατηγοριών: α) Οι Οργανισμοί Λιμένος (13), β) Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (12), γ) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (70) και γ) Λιμενικά Γραφεία (2) συνολικά 97

Κατάλογος με τα 70 Δημοτικά Λιμενικά ταμεία δίνεται στο ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α

Οι Οργανισμοί Λιμένος είναι ανώνυμες εταιρείες μονομετοχικές ως επί το πλείστον ενώ 2 εξ αυτών είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών άρα πολυμετοχικές. (Οι Ο.Λ.Πειραιώς και Ο.Λ. Θεσσαλονίκης). Σήμερα η διοίκηση του ΟΛΠ έχει περιέλθει στην COSCO μετά την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών, ενώ ο Ο.Λ.Θ. Α.Ε. είναι σε διαδικασία πώλησης. Εκτός του ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ. Α.Ε. ανήκουν στην κατηγορία Tools .

Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία έχουν κρατική διοίκηση, τα δημοτικά λιμενικά ταμεία έχουν διοικήσεις διορισμένες από τους Δήμους ενώ τα Λιμενικά Γραφεία είναι μικρά κρατικά λιμενικά ταμεία, διαχειριζόμενα μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις. Τα λιμενικά Ταμεία ανήκουν στην κατηγορία Tools.

Στον Πίνακα 4.2 δίνονται ανά περιφέρεια, νομό και δήμο οι λιμενικές αρχές της χώρας. Στο Σχήμα 4.13 εμφανίζεται ο καταμερισμός των φορέων διαχείρισης ανά κατηγορία ενώ στα Σχήματα 4.14 έως και 4.16 η κατανομή των φορέων διαχείρισης ανά περιφέρεια, ανά αποκεντρωμένη διοίκηση και ανά Περιφερειακή Διοίκηση του Λ.Σ.-Ε.Α. Τέλος στα Σχήματα 4.17 έως 4.19 παρουσιάζονται ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων ανά φορέα, ο αριθμός των ενταγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων ανά φορέα και ο αριθμός των φορέων ανά περιφέρεια, αποκεντρωμένη διοίκηση και Περιφερειακή Διοίκηση του Λ.Σ.- Ε.Α αντίστοιχα. Όπως φαίνεται υπάρχει μεγάλη ανισοκατανομή ως προς τους φορείς διαχείρισης ανά διοικητική ή χωρική διαίρεση όπως και μεγάλη ανισοκατανομή ως προς τον αριθμό των λιμενικών εγκαταστάσεων που διαχειρίζεται κάθε φορέας. Επίσης παρατηρείται μεγάλος αριθμός μη ενταγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων σε φορέα διαχείρισης.

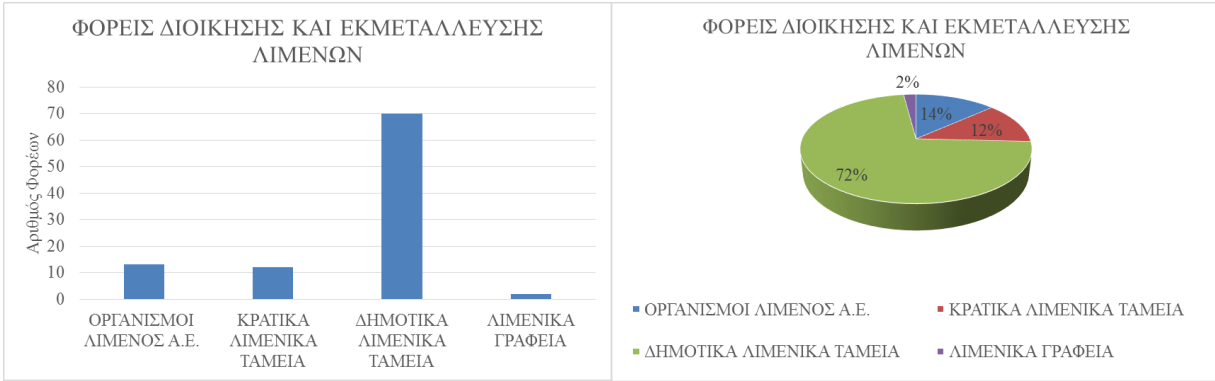
Πίνακας 4.2 . Φορείς Διαχείρισης Λιμένων

	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΝΟΜΟΣ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΟΣ Α.Ε.	ΚΡΑΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ	ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ	ΛΙΜΕΝΙΚΑ. ΓΡΑΦΕΙΑ
1	Ανατολικής Μακεδονίας- Θράκης					
		Αλεξανδρούπολης	Αλεξανδρούπολης			
		Ξάνθης			1 Αβδήρων	
		Καβάλας	Καβάλας		2. Θάσου,	
2	Κεντρικής Μακεδονίας					
		Θεσσαλονίκης	Θεσσαλονίκης			Θεσσαλονίκης
		Πιερίας		Πιερίας		
		Σερρών			3 Αμφίπολης	
				Χαλκιδικής	4.Σιθωνίας, 6.Αριστοτέλη 6.Νέας Προποντίδας,	
3	Δυτικής Μακεδονίας		-			
4	Ήπειρου					
		Θεσπρωτίας	Ηγουμενίτσας			
		Άρτας			7 Άρτας,	
		Πρεβέζης			8. Πρέβεζας, 9. Πάργας	
5	Θεσσαλίας					
		Λάρισας				Λάρισας
		Μαγνησίας	Βόλου		10 Σκιάθου, 11 Σκοπέλου, 12 Αλονήσου	
6	Ιονίων Νήσων					
		Κερκύρας	Κέρκυρας			
		Κεφαλληνίας				13.Κεφαλληνίας -Ιθάκης
		Ζακύνθου		Ζακύνθου		
		Λευκάδας			14. Λευκάδος	

	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΝΟΜΟΙ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΟΣ	ΚΡΑΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ	ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ	ΛΙΜΕΝΙΚΑ. ΓΡΑΦΕΙΑ
7	<b>Δυτικής Ελλάδας</b>					
		Αχαΐας	Πατρών		15. Αιγιαλείας	
		Ηλείας			16. Κυλλήνης, 17. Πύργου	
		Αιτωλοακαρνανίας		Αιτωλοακαρνανίας	18. Αμφιλοχίας, 19. Ναυπάκτου, 20. Ξηρομέρου, 21. Ι.Π. Μεσολογγίου	
8	<b>Στερεάς Ελλάδας</b>					
		Ευβοίας	Νομού Ευβοίας	Σκύρου		
		Φθιώτιδας		Φθιώτιδας		
		Φωκίδας		Φωκίδας	22. Γαλαξιδίου	
		Βοιωτίας		Αντίκυρας		
9	<b>Αττικής</b>					
	<b>Ανατολικής Αττικής</b>	Ανατολικής Αττικής	Ραφήνας Λαυρίου		23. Πόρτο Ράφτη, 24. Σκάλας Ωρωπού	
	<b>Πειραιώς</b>	Πειραιώς	Πειραιώς Ελευσίνας		25. Αίγινας, 27. Πόρου 28. Τροιζηνίας, 27. Κυθήρων, 28. Σαλαμίνας, 29. Σπετσών, 30. Ύδρας, 31. Πόρου	
10	<b>Πελοποννήσου</b>					
		Μεσσηνίας		Μεσσηνίας	32. Καλαμάτας, 33. Πύλου	
		Λακωνίας		Λακωνίας	34. Μονεμβάσιας, 35. Ανατολικής Μάνης	
		Κορίνθου			36. Κορινθίων, 37. Βέλος-Βόχας, 38. Λουτρακίου-Περαχώρας, 39. Σικυωνίων	
		Αργολίδος			40. Επιδαύρου 41. Ναυπλίου 42. Ερμιονίδας	
		Αρκαδίας			43. Τυρού 44. Λεωνιδίου, 45. Β. Κυνουρίας	

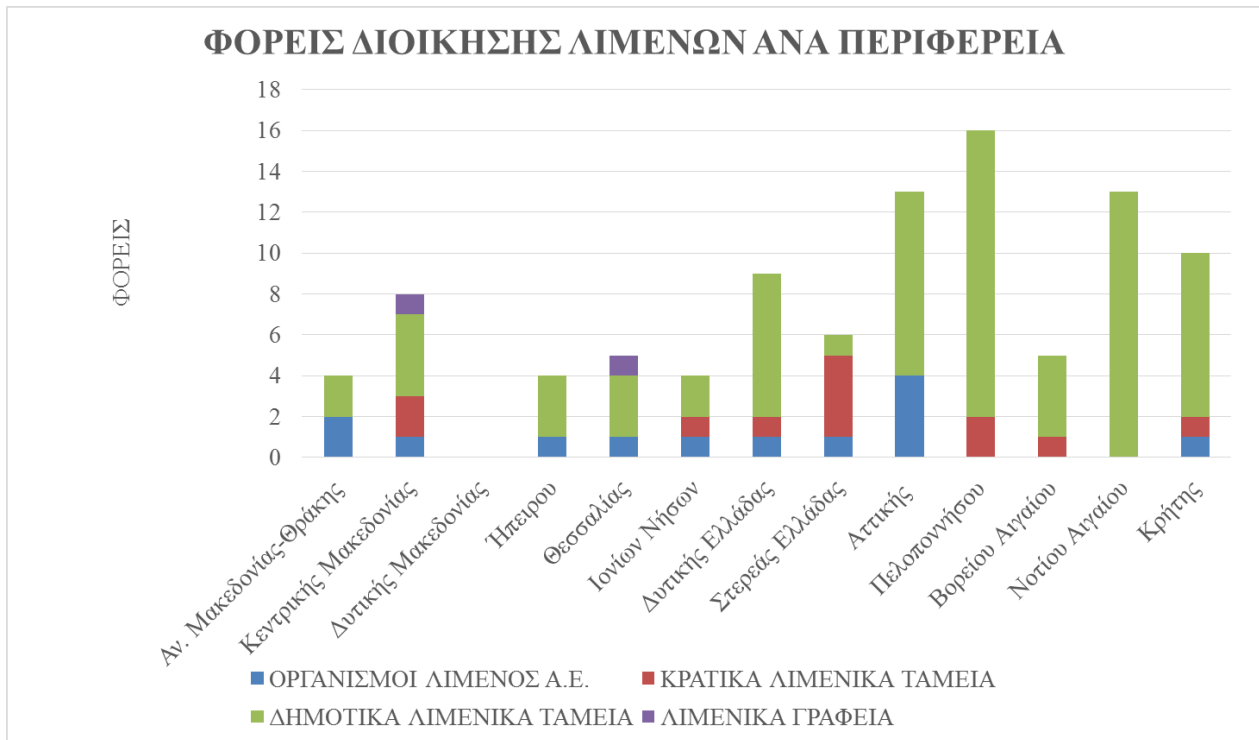
	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΝΟΜΟΙ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΟΣ	ΚΡΑΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ	ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ	ΛΙΜΕΝΙΚΑ. ΓΡΑΦΕΙΑ
11	<b>Βορείου Αιγαίου</b>					
		Λέσβου				46. Λέσβου, 47. Λήμνου
		Χίου				48. Χίου
		Σάμου		Ικαρίας		49. Σάμου
12	<b>Νοτίου Αιγαίου</b>					
		Κυκλάδων				50.Σύρου, 51.Τήνου-Ανδρου, 52.Μυκόνου, 53.Νάξου, 54.Ιου, 55.Μήλου , 56.Πάρου-Αντίπαρου, 57.Θήρας, 58.Σίφνου
		Δωδεκανήσου				59.Νοτ. Δωδεκανήσου, 60.Καλύμνου, 61.Κω , 62.Πάτμου
13	<b>Κρήτης</b>					
		Ηρακλείου	Ηρακλείου			63. Μαλεβιζίου, 64.Φαιστού, 65.Χερσονήσου
		Χανίων		Χανίων		66..Χανίων
		Ρεθύμνου				67.Ρεθύμνου
		Λασηθίου				68.Αγ. Νικολάου 69.Ιεράπετρας, 70.Σητείας

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



**Σχήμα 4.13.** Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία φορέα

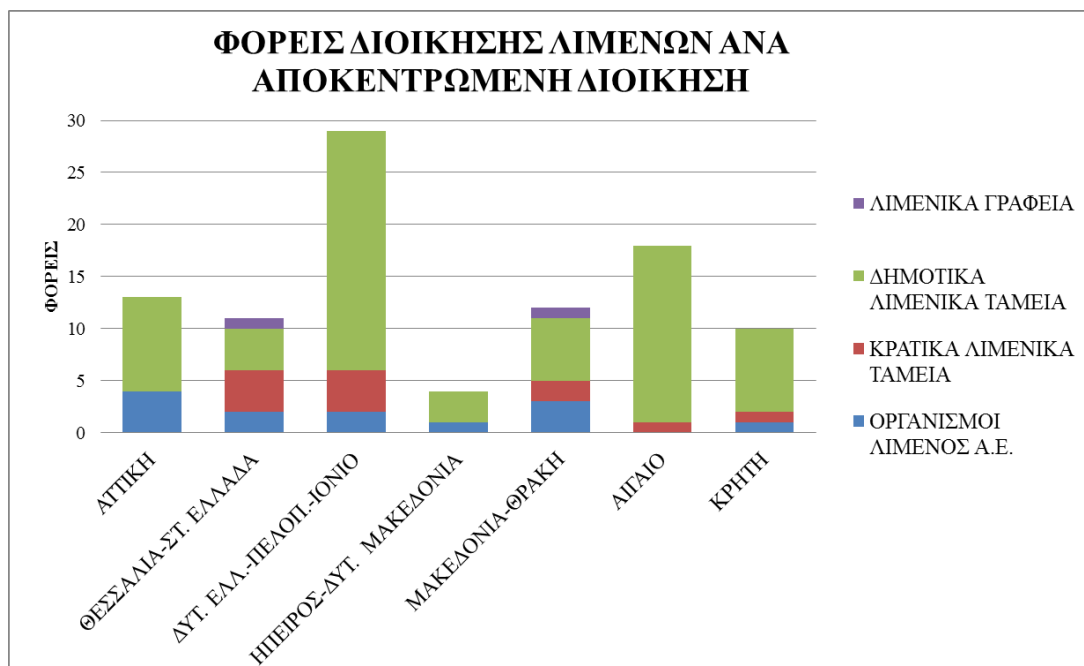
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



**Σχήμα 4.14.** Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία φορέα και ανά περιφέρεια

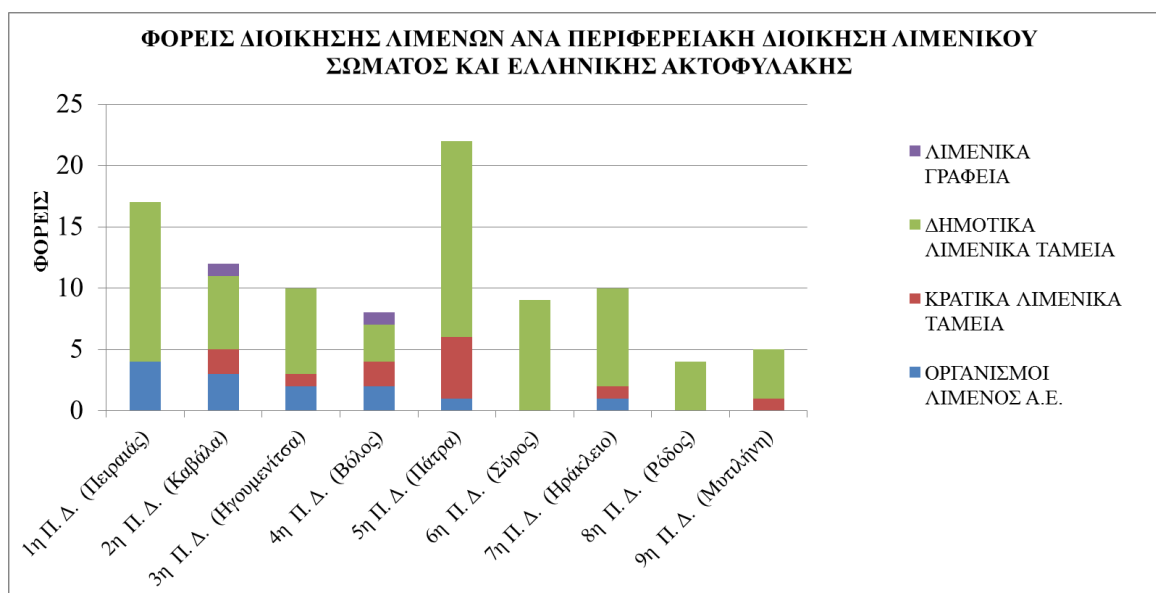
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία





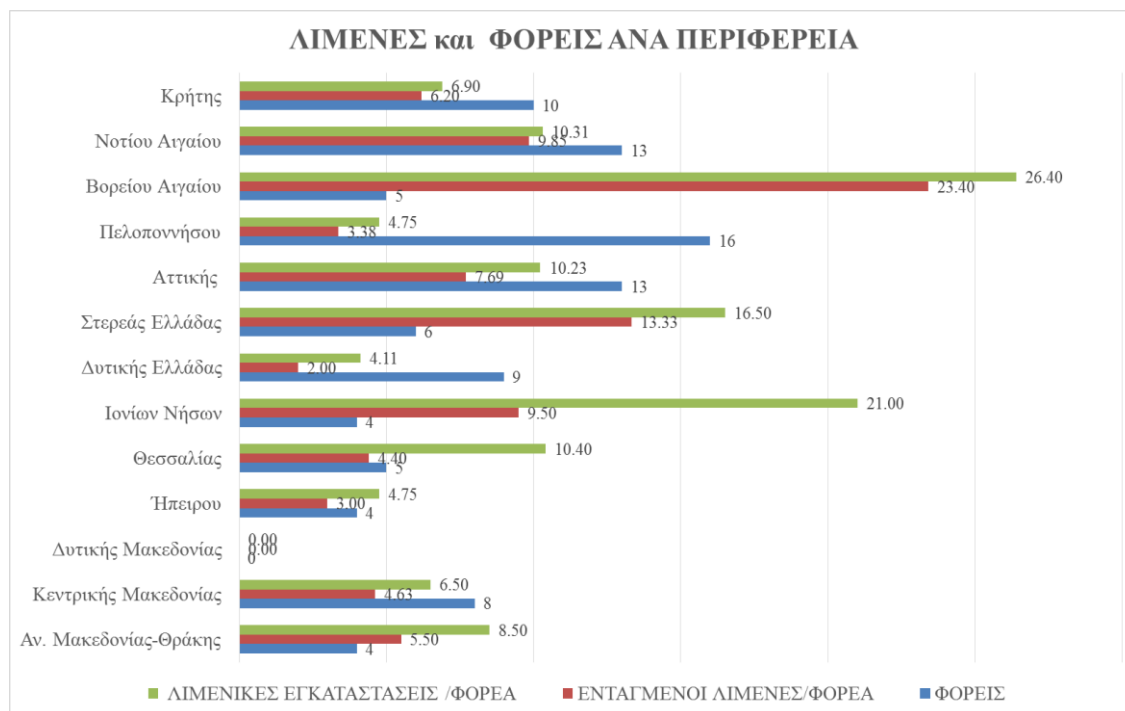
**Σχήμα 4.15.** Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία και ανά αποκεντρωμένη διοίκηση

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



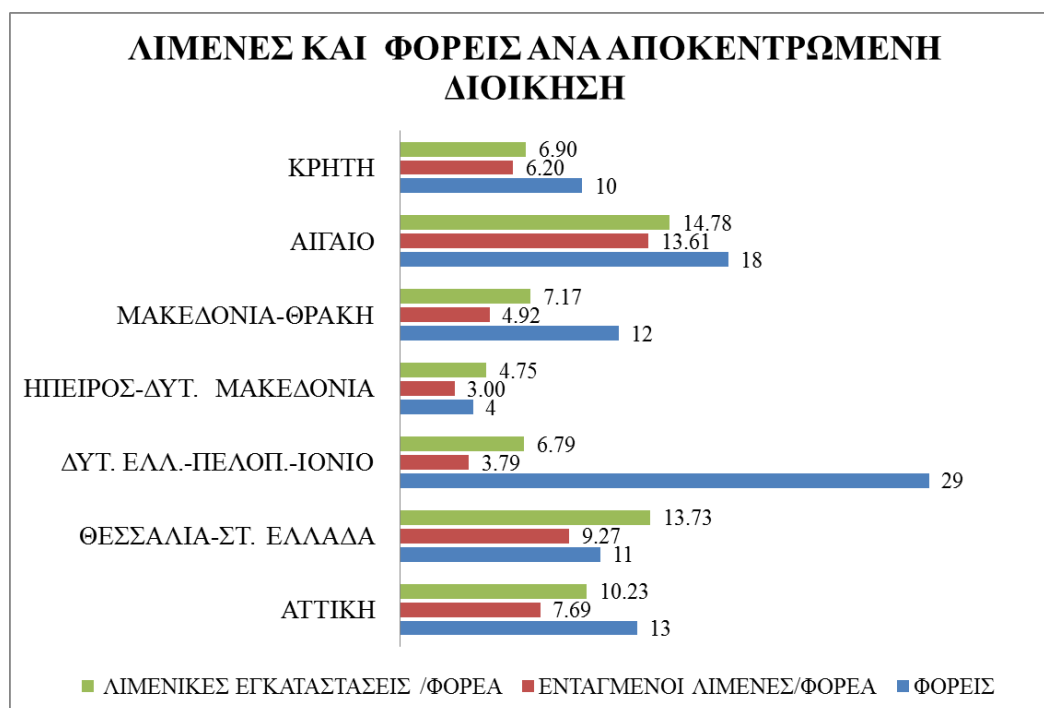
**Σχήμα 4.16.** Φορείς διοίκησης λιμένων ανά κατηγορία και ανά περιφερειακή διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



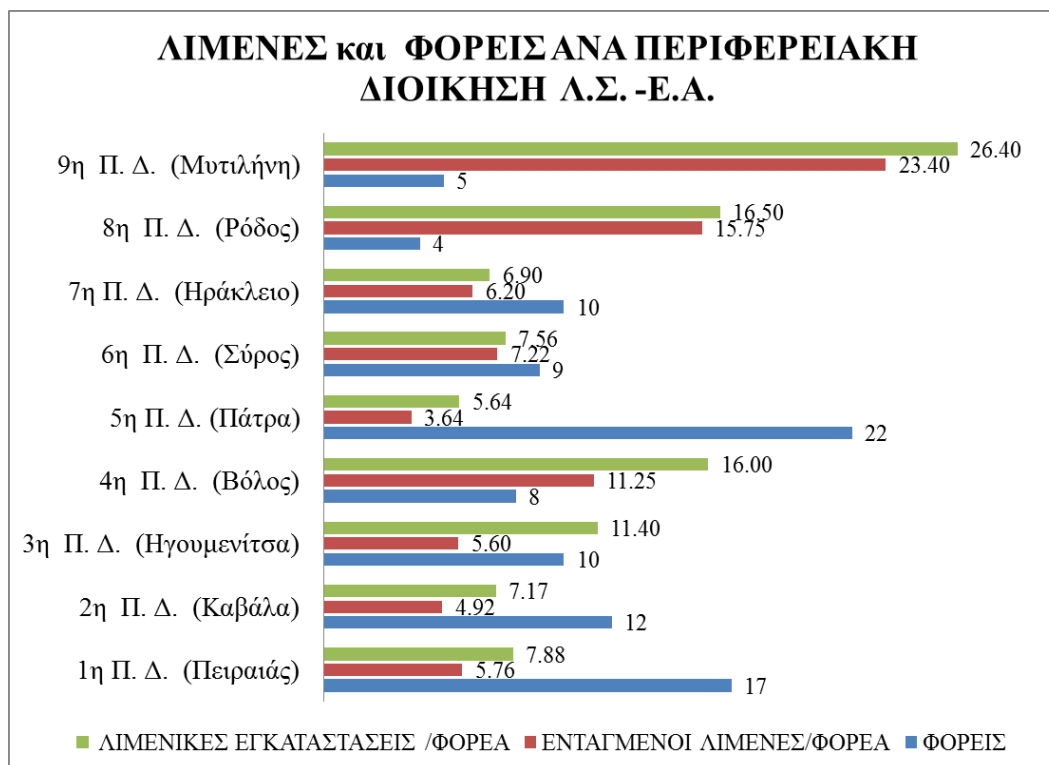
**Σχήμα 4.17** Λιμένες και φορείς διοίκησης ανά περιφέρεια

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



**Σχήμα 4.18** Λιμένες και φορείς διοίκησης ανά αποκεντρωμένη διοίκηση

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



**Σχήμα 4.19** Λιμένες και φορείς διοίκησης ανά περιφερειακή διοίκηση Λ.Σ.-Ε.Α.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

#### **4.7 Εποπτεία και Ρύθμιση Λιμένων**

Η εποπτεία των λιμένων και ο σχεδιασμός της Λιμενικής Πολιτικής είναι αντικείμενα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΛΠ) και της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ).

Η χάραξη και ο σχεδιασμός της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής για την ανάπτυξη των Λιμένων είναι αντικείμενο της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής που συστήθηκε με τον Νόμο υπ' αριθμ. 2932/ΦΕΚ/145/Α/27/6/2001, όπου και αναφέρονται αναλυτικά οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας .

Με τον ίδιο Νόμο, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 44 του Ν.4150/2013 συστήθηκε και η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) με αντικείμενα:

α) Τον γενικό σχεδιασμό των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και τον καθορισμό των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου εθνικού και περιφερειακού χωρικού σχεδιασμού.

- β) Την ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και την κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών.
- γ) Τον καθορισμό των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων.
- δ) Την παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς.
- ε) Την έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων.
- στ) Τον καθορισμό των χρήσεων γης και των όρων δόμησης.

Η Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων που υπάγεται στο Υπουργείο Τουρισμού είναι το αντίστοιχο όργανο της ΕΣΑΛ, αλλά για τους Τουριστικούς Λιμένες.

Ενώ για την ρύθμιση του λιμενικού συστήματος συστήθηκε ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή, η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Η Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων» (Ρ.Α.Λ.), έχει ως γενικότερη αποστολή την εποπτεία και τη διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, με έμφαση στην τήρηση της συμβατικής τάξης και την εφαρμογή της νομοθεσίας περί ελεύθερου ανταγωνισμού.

#### **4.8 Προβλήματα και δυσλειτουργίες υφιστάμενης κατάστασης**

Όπως παρουσιάζεται το υφιστάμενο λιμενικό σύστημα, εκτός από την εποπτεία και την ρύθμιση, η οποία υπολειτουργεί ακόμη, παρουσιάζει τεράστιο πρόβλημα στον διαχειριστικό ιδιαίτερα τομέα.

Η ύπαρξη των πολλών λιμενικών εγκαταστάσεων είναι γεγονός, δικαιολογείται από την γεωμορφολογία της χώρας. Επειδή δε, ικανοποιούν κοινωνικές ανάγκες και ανάγκες συνοχής της Ελληνικής Επικράτειας, η παραγωγικότητά τους δεν αναμένεται να είναι η μέγιστη. Ως εκ τούτου ο τεράστιος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων χρήζει άμεσης διαχειριστικής αντιμετώπισης για την εύρυθμη λειτουργία του. Η ύπαρξη πολλών διαφορετικών φορέων διαχείρισης κάτω από διαφορετικά θεσμικά πλαίσια καθώς και η ύπαρξη μη ενταγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων σε φορέα διαχείρισης δυσχεραίνουν την κατάσταση. Οι συναρμοδιότητες των φορέων των εμπλεκόμενων στην διαχείριση των λιμένων και ο μη επακριβής καθορισμός των αρμοδιοτήτων δημιουργεί τριβές, συγκρούσεις και καθυστερήσεις, συνεπικουρούμενης της οικονομικής κρίσης.

Όσον αφορά τον σχεδιασμό του λιμενικού συστήματος υπάρχει στα χαρτιά θεσμοθετημένη με νόμο που ποτέ δεν λειτούργησε, η δημιουργία των δικτύων η οποία αν μη τι άλλο είναι φιλόδοξο πρόγραμμα χωρίς γερές βάσεις στην υφιστάμενη πραγματικότητα.

Για την περαιτέρω διερεύνηση της κατάστασης απαιτείται πιο αναλυτική προσέγγιση των πραγμάτων ώστε να καθοριστούν οι αρμοδιότητες κάθε εμπλεκόμενου φορέα επακριβώς και στην συνέχεια βάσει των υφισταμένων δυνατοτήτων να οριοθετηθούν φορείς και καθορισθούν λιμενικές εγκαταστάσεις ανά φορέα.



## **5. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

### **5.1 Γενικά**

Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος, το οποίο αποτελείται από περισσότερους από 1000 λιμενικές εγκαταστάσεις και 97 φορείς διαχείρισης, αναζητείται δομή διακυβέρνησης και διαχείρισης των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας, σε περιφερειακό επίπεδο αφού καθορισθούν τα γεωγραφικά, οικονομικά, κοινωνικά κριτήρια που θα οριοθετήσουν την περιφέρεια-περιοχή. Στην συνέχεια θα αναζητηθούν οι στόχοι που θα οδηγήσουν στις αρμοδιότητες που θα έχουν οι νέες δομές και στην θεσμική μεταρρύθμιση που θα απαιτηθεί ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι.

Η ρύθμιση του συστήματος θα γίνεται από την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, ενώ η γενική εποπτεία ανήκει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Για να αποδώσει ένα σύστημα λιμένων θα πρέπει να είναι εύκαμπτο και ευπροσάρμοστο στις εξελίξεις. Σήμερα στην Ελλάδα με καταγεγραμμένες τουλάχιστον 1068 λιμενικές εγκαταστάσεις και 97 φορείς διαχείρισης και εκμετάλλευσης το πεδίο είναι χαοτικό. Ούτε ακριβής καταγραφή των εγκαταστάσεων δεν είναι δυνατόν να γίνει. Οι προτεινόμενοι νέοι φορείς θα έρθουν αντιμέτωποι με πληθώρα προβλημάτων. Θα πρέπει να δύνανται να ανταπεξέλθουν και στις 4 λειτουργίες του συστήματος όπως αυτές έχουν περιγραφεί. Εάν κάποιο επίπεδο λειτουργίας αντιμετωπίσει πρόβλημα αυτόματα το σύστημα καθίσταται προβληματικό στο σύνολό του. Σήμερα ουσιαστικά το ανώτατο επίπεδο διοίκησης – διακυβέρνησης είναι τόσο κατακερματισμένο ώστε δεν υφίσταται.

Η κατάσταση αυτή δημιουργήθηκε εν μέρει και από τις τάσεις αποκέντρωσης και αυτοδιοίκησης που κυριάρχησαν τα προηγούμενα χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ήδη στην Ευρώπη (Γαλλία, Ιταλία) τίθενται σε ισχύ νέα περιφερειακά σχήματα συνενώνοντας τις δομές διοίκησης και μειώνοντας τον αριθμό των φορέων διοίκησης των λιμένων.

Οι υφιστάμενες θεωρίες και μοντέλα λιμενικής ανάπτυξης, με οικονομοτεχνικούς μόνον όρους, είναι δύσκολο να εφαρμοσθούν στον Ελλαδικό χώρο, όπου η νησιωτικότητα είναι ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά. Εάν εφαρμοσθούν μόνον όροι της αγοράς, αυτόματα, τα περισσότερα νησιά θα μείνουν ακατοίκητα. Τόσο η προσβασιμότητα όσο και η τροφοδοσία πολλών νησιών γίνεται αποκλειστικά από τους λιμένες. Εκτός των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης οι υπόλοιποι μεγάλοι λιμένες εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο εσωτερικές ανάγκες, ειδικά φορτία και φορτία Ro-Ro. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι μόνον 2 από τους 13 οργανισμούς λιμένος βρίσκονται σε νησιά (Ηράκλειο και Κέρκυρα).

Δίνεται η ευκαιρία να προταθεί ένα σύστημα αποτελούμενο από 7-9 Αρχές Λιμένος ακολουθώντας τις 2 παγκόσμιες τάσεις: α) αποκέντρωσης της διοίκησης και β) την δημιουργία δικτύων λιμένων, ούτως ώστε, οι λιμένες να αποτελέσουν ατμομηχανή της ανάπτυξης της χώρας.

Ούτε Συγκέντρωση αρμοδιοτήτων στη ΓΓΛΠΠ στο Υπουργείο, ούτε Από- κέντρωση με επάλληλη διαχειριστική ανεπάρκεια λόγω υψηλής εξειδίκευσης των εμπλεκομένων. (Χλωμούδης 2016α)

- Ο ρόλος του κράτους θα είναι πιο ευέλικτος, με μικρότερη αλλά πιο εξειδικευμένη παρεμβολή
- Γρήγορη, ικανή και αποτελεσματική ανταπόκριση στις μεταβολές του ανταγωνισμού

## **5.2 Ανάλυση Λειτουργιών Λιμενικών Αρχών**

Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας περιορίζεται στο πλαίσιο λειτουργίας των Λιμένων που καθορίζεται από τις 4 λειτουργίες – δραστηριότητες (functions) όπως παρουσιάζονται στην παράγραφο 2.2

- Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης
- Η ρύθμιση της διαχείρισης -λειτουργίας
- Η Επιχειρησιακή Λειτουργία
- Η διαχείριση της κοινότητας

Σε κάθε λειτουργία εντάσσονται διάφορες επιμέρους λειτουργικές δράσεις. Οι λειτουργικές αυτές δράσεις είναι συνοπτικά οι ακόλουθες ανά λειτουργία:

### **Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης**

- Η διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα
- Η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων
- Η συντήρηση των υποδομών και των εγκαταστάσεων- εξοπλισμού
- Η συντήρηση του εξοπλισμού
- Ο Σχεδιασμός και εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων
- Η παραχώρηση τερματικού προς εκμετάλλευση σε ιδιώτη ή άλλο δημόσιο φορέα

### **Η ρύθμιση της διαχείρισης –λειτουργίας**

- Διασφάλιση ασφάλειας (Safety and security) σε πλοία και φορτία
- Περιβαλλοντική διασφάλιση
- Εργασιακοί κανονισμοί



- Single window
- Επιβολή προστίμων

### Η Επιχειρησιακή λειτουργία

- Μεταφορά επιβατών
- Φορτοεκφόρτωση φορτίων
- Αποθήκευση και μεταφορά φορτίων εντός λιμένα
- Μεταφορά φορτίων εκτός λιμένα
- Λιμενικές Ναυτικές Υπηρεσίες (πλοήγηση, ρυμούλκηση πρόσδεση)
- Λιμενικές δευτερεύουσες υπηρεσίες (πετρέλευση, ενέργεια, κατάλοιπα κλπ)

### Η Διαχείριση της κοινότητας

- Διαφήμιση – μάρκετινγκ
- Εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού
- Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών
- Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομίες (RDI Research, Development, innovation))
- Μη λιμενικές υπηρεσίες διασύνδεση με ενδοχώρα κλπ

Για την ολοκλήρωση κάθε λειτουργικής δράσης απαιτούνται 5 βήματα - στάδια, τα εξής: 1) Επιτελικό, 2) Σχεδιαστικό, 3) Συμβουλευτικό, 4) Επιχειρησιακό-εφαρμοστικό και 5) Ελεγκτικό, όπως στην συνέχεια αναλύονται:

- 1) **Επιτελικό στάδιο (Planning):** Στο Στάδιο αυτό αφού έχει διαγνωστεί η ανάγκη και βάσει του οράματος της Λιμενικής Αρχής τίθενται οι στόχοι και οι προδιαγραφές για την υλοποίησή του.
- 2) **Σχεδιαστικό στάδιο (Design):** Στο Στάδιο αυτό υλοποιούνται όλες οι αναγκαίες ενέργειες για την ωρίμανση της δράσης, την ποσοτική και ποιοτική εκτίμησή της και λαμβάνονται οι απαραίτητες άδειες για την εκτέλεσή της .
- 3) **Συμβουλευτικό Στάδιο (Consultation):** Στο Στάδιο αυτό που διαρκεί καθ' όλη την διάρκεια ζωής της δράσης, αλλά κυριότερα στα 2 πρώτα στάδια, προβάλλονται οι απαιτήσεις και οι παρατηρήσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων και στην συνέχεια επί τη βάσει των στοιχείων αυτών επιλέγεται το μέγεθος της παρέμβασης σε κάθε ένα από τα υπόλοιπα στάδια
- 4) **Επιχειρησιακό- Εφαρμοστικό Στάδιο (Implementation):** κατά την διάρκεια του σταδίου αυτού μπαίνει σε εφαρμογή και λειτουργεί η προδιαγεγραμμένη δράση όπως αυτή έχει ενταχθεί στο λειτουργικό τμήμα του λιμένος. Πρόκειται για έργο ή παροχή υπηρεσιών ή επιβολή κανόνων.

5) **Ελεγκτικό Στάδιο (Controlling)**: Για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος απαιτείται ο έλεγχος σε κάθε δράση ώστε αφ' ενός να αποφεύγονται αστοχίες και αφετέρου να βελτιώνεται το προϊόν.

Τέλος, οι εμπλεκόμενοι φορείς στην λιμενική βιομηχανία μπορούν να χωρισθούν σε 6 βασικές κατηγορίες:

- Λιμενικές Αρχές,
- Διαχειριστές τερματικών
- Πελάτες λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικού προϊόντος
- Πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών
- Κοινότητα (cluster), άμεσα και έμμεσα οικονομικά συνδεδεμένοι με τις παραπάνω κατηγορίες
- Κοινωνικό σύνολο (κάτοικοι, περιβαλλοντικές οργανώσεις κλπ)

Βάσει των παραπάνω αναφερομένων παραμέτρων, προτείνεται η κατανομή των δράσεων και κατά συνέπεια των σχετικών αρμοδιοτήτων, να γίνει σύμφωνα με τον Πίνακα 5.1 ώστε να λειτουργεί εύρυθμα η λιμενική βιομηχανία, χωρίς αοριστίες ή εμπλοκές αρμοδιοτήτων

Οι υπόλοιποι «αρμόδιοι φορείς» θα περιορισθούν στα καθήκοντά τους, αδειοδοτήσεις, έλεγχοι, ρύθμιση και η άποψη τους θα εντάσσεται στην ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ.

**Πίνακας 5.1.** Συμμετοχή σε δράσεις της λιμενικής βιομηχανίας των εμπλεκόμενων φορέων στο λιμενικό σύστημα

a/a	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΔΡΑΣΗ	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ	ΠΕΛΑΤΕΣ	ΠΑΡΟΧΟΙ	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	ΚΟΙΝ. ΣΥΝΟΛΟ
1	<b>1. Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης</b>							
2	1.1	διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα,	1,2,3,4,5	3 ή 2,4 υπό όρους				3
3	1.2	Η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων	1,2,3,4,5	3 ή 2,4 υπό όρους				3
4	1.3	Η συντήρηση των υποδομών και των εγκαταστάσεων-εξοπλισμού	1,2,3,4,5	3 ή 2 4 υπό όρους	3	3		
	1.4	Η συντήρηση του εξοπλισμού	1,5	2,4				
5	1.5	Ο Σχεδιασμός και εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων	1,2,3,4,5	3 ή 4	3	3	3	3
6	1.6	Η παραχώρηση τερματικού προς εκμετάλλευση σε ιδιώτη ή άλλο δημόσιο φορέα	1,2,3,4,5	3	3	3	3	3

7	<b>2. Η ρύθμιση της διαχείρισης –λειτουργίας</b>							
8	2.1	Διασφάλιση ασφάλειας (Safety and security) σε πλοία και φορτία	1,2,3,4,5	3 ή 2,4	3	3	3	
9	2.2	Περιβαλλοντική διασφάλιση	1,2,3,4,5	3 ή 2, 4	3	3	3	3
10	2.3	Εργασιακοί κανονισμοί	1,2,3,4,5	3, ή 2, 4	3	3	3	
11	2.4	Single window	1,2,3,4,5	3 ή 4	3			
12	2.5	Επιβολή προστίμων	1,2,3,4,5		3	3	3	
13	<b>3. Η Επιχειρησιακή λειτουργία</b>							
14	3.1	Μεταφορά επιβατών	1,2,3,4,5	1,2,3,4	3	3	3	
15	3.2	Φορτοεκφόρτωση φορτίων	1,2,3,4,5	1,2,3,4	3	3	3	
16	3.3	Αποθήκευση φορτίων και μεταφορά εντός λιμένα	1,2,3,4,5	1,2,3,4	3	3	3	
17	3.4	Μεταφορά εκτός λιμένα φορτίων	1,2,3,4,5	1,2,3,4	4, ή 3	4, ή 3	3	
18	3.5	Λιμενικές Ναυτικές Υπηρεσίες (πλοήγηση, ρυμούλκηση πρόσδεση)	1,2,3,4,5	1,2,3,4	3	1,2,4	3	
19	3.6	Λιμενικές δευτερεύουσες υπηρεσίες (πετρέλευση, ενέργεια, κατάλοιπα κλπ)	1,2,3,4,5	1,2,3,4	3	1,2,4	3	

20	<b>4. Η Διαχείριση της κοινότητας</b>							
21	4.1	Διαφήμιση – μάρκετινγκ	1,2,3,4,5	1,2,3,4	1,2,3,4	1,2,3,4	2,3,4	
22	4.2	Εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού	1,2,3,4,5	1,2,3,4	1,2,3,4	1,2,3,4	2,3,4	3
23	4.3	Τεχνολογίες Πληροφοριών και επικοινωνιών	1,2,3,4,5	2,3,4	2,3,4	2,3,4	2,3,4	3
24	4.4	Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομίες	1,2,3,4,5	2,3,4	2,3,4	2,3,4	2,3,4	3
25	4.5	Μη λιμενικές υπηρεσίες διασύνδεση με ενδοχώρα κλπ	1,2,3,4,5	2,3,4	2,3,4	2,3,4	2,3,4	3

Όπου: 1= Επιτελικό, 2= Σχεδιαστικό, 3= Συμβουλευτικό, 4= Επιχειρησιακό - Εφαρμοστικό και 5= Ελεγκτικό στάδιο δράσης

Εναλλακτικά ή η λιμενική αρχή ή ο διαχειριστής

Συμπληρωματικά και η λιμενική αρχή και οι εμπλεκόμενοι φορείς

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

### **5.3 Κριτήρια οριοθέτησης των προτεινομένων περιφερειών**

Για να καθορισθούν τα όρια της περιφέρειας θα πρέπει καταρχήν να πληρούνται τα γενικά κριτήρια του καθορισμού της περιφέρειας όπως αυτά έχουν προταθεί. Τα πιο συχνά χρησιμοποιούμενα και τα πιο βασικά είναι 4 τα εξής: (Cook P. and Memedovic O., 2003)

- 1) Δεν πρέπει να έχει προκαθορισμένο μέγεθος
- 2) Πρέπει να είναι ομοιογενής ως προς καθορισμένα κριτήρια
- 3) Θα πρέπει να διαχωρίζεται από τις γειτονικές περιοχές από ένα συγκεκριμένο είδος ένωσης συνδεδεμένων χαρακτηριστικών
- 4) Να διαθέτει μια εσωτερική συνοχή

Τα ειδικά κριτήρια που πρέπει να τεθούν για την συνένωση των υφιστάμενων δομών διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων σε περιφερειακό επίπεδο είναι οικονομοτεχνικά και κοινωνικά. Η περιβαλλοντική διάσταση του είναι επίσης πολύ σημαντική.

Τα βασικά κριτήρια ομοιογένειας που τίθενται για την συνένωση των λιμενικών ταμείων και τον καθορισμό των περιφερειακών οντοτήτων είναι: α) Χωρικά με κέντρο θαλάσσιο χώρο, β) διοικητικά, ώστε να περιορίζεται η διασπορά αρμοδιοτήτων σε διαφορετικά διοικητικά κέντρα, γ) διασύνδεσης μεταξύ των λιμένων, δ) ισοκατανομής, ε) ανταγωνιστικοί και συμπληρωματικοί στόχοι.

### **5.4 Στόχοι της αναδιάρθρωσης σε περιφερειακές ενότητες**

Οι Στόχοι της προτεινόμενης αναδιάρθρωσης του λιμενικού συστήματος επιγραμματικά είναι :

- Η αποτελεσματική και λειτουργική διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων
- Η μείωση της γραφειοκρατίας
- Η διευκόλυνση των επενδύσεων
- Η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών και εισαγωγή νέων καινοτόμων υπηρεσιών
- Η αξιοποίηση των υφισταμένων πόρων, υποδομών και ανθρώπινου δυναμικού
- Η αύξηση της παραγωγικότητας και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας
- Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και θέσεων υψηλής εξειδίκευσης
- Η αποφυγή διπλών επενδύσεων και η επίτευξη οικονομιών κλίμακας
- Η διαφάνεια των διαδικασιών
- Η αποφυγή μονοπωλιακών καταστάσεων (δημοσίων ή ιδιωτικών)
- Η εξεύρεση ρόλου για κάθε λιμένα και η αποφυγή εσωτερικού ανταγωνισμού
- Η διευκόλυνση εισόδου και εξόδου νέων παικτών στο σύστημα
- Η αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων στο Εθνικό και Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών
- Η εναρμόνιση του θεσμικού πλαισίου με το Ευρωπαϊκό

- Η δημιουργία ευκαιριών και τέλος
- Η ανάπτυξη Ενιαίας Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής με την συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Βασική προϋπόθεση για την επιτυχή λειτουργία του νέου θεσμού θα είναι η μεταβίβαση των αναγκαίων αρμοδιοτήτων στα νέα όργανα ώστε να διασφαλίζεται η δημόσια ιδιοκτησία του αιγιαλού.

## **5.5 Χρηματοοικονομική διερεύνηση για την προτεινόμενη αναδιάρθρωση**

Επειδή η χρηματοδότηση νέων λιμενικών επενδύσεων είναι δύσκολη σε περιόδους κρίσης όπως αυτή την οποία διανύουμε και επειδή οι υφιστάμενες υποδομές χρήζουν συντήρησης, τα νέα σχήματα θα πρέπει να δύνανται να χρηματοδοτηθούν με όλους τους δυνατούς τρόπους. Θα πρέπει να ληφθεί μνεία, ιδιαίτερα λόγω της νησιωτικότητας να αποφευχθούν περιορισμοί λόγω ανταγωνισμού και επιδοτήσεων.

Τα νέα σχήματα θα πρέπει να δύνανται να χρηματοδοτηθούν από:

- Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.)
- Χρηματοδότηση από κοινοτικούς πόρους ( Ταμεία της Ε.Ε.)
- Δανειοδότηση
- Ιδίους Πόρους (Τέλη, παροχή Υπηρεσιών κλπ.)
- **Τέλη παραχώρησης (δικαίωμα σύναψης Σύμβασης Παραχώρησης)**

Η θεσμοθέτηση της νέας δομής ως δημόσιου φορέα επιτρέπει την χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και διευκολύνει την χρηματοδότηση από Κοινοτικούς Πόρους εντάσσοντας τις λιμενικές επενδύσεις σε Προγράμματα διαφόρων Ταμείων, αντιπαράχοντας τις ενισχύσεις και τους περιορισμούς λόγω ανταγωνισμού.

Η δανειοδότηση και οι Ίδιοι Πόροι είναι οι 2 βασικοί τρόποι χρηματοδότησης μέχρι σήμερα. Η χρηματοδότηση από τα τέλη παραχώρησης είναι η βασικότερη νέα τομή στον οικονομικό Τομέα της λειτουργίας των νέων δομών και κρίνεται ως η πλέον αναγκαία προϋπόθεση για την επιτυχή έκβαση του νέου θεσμού.

## **5.6 Η πρόταση μας**

### **5.6.1 Γενικά**

Σκοπός της πρότασης μας είναι η μετάβαση από ένα λιμενικό Σύστημα βασισμένο σε λιμενικές αρχές τύπου Tools το οποίο ισχύει σήμερα κατά κύριο λόγο στην Ελλάδα, σε ένα λειτουργικό

σύστημα landlord, το οποίο δείχνει πιο αποτελεσματικό χωρίς να παραβούμε το ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο όσον αφορά τον Αιγιαλό και τις χρήσεις του, ενσωματώνοντας την από-συγκέντρωση της περιφερειακής δομής.

Η πρότασή μας βασίζεται στην ανάλυση των λειτουργιών της παραγράφου 5.1 και στον περαιτέρω διαχωρισμό των Λιμενικών Αρχών σε 2 επίπεδα Α και Β. Η κάθε Αρχή Λιμένος θα λειτουργεί και στις 4 βασικές λειτουργίες. Οι Λιμενικές Αρχές Α' Επιπέδου θα αναλάβουν βασικά τις Επιτελικές και Ελεγκτικές αρμοδιότητες - στάδια των δραστηριοτήτων των λειτουργιών- καθώς και τον Στρατηγικό Σχεδιασμό του Συστήματος. Οι Λιμενικές Αρχές Β' Επιπέδου θα αναλάβουν τις σχεδιαστικές και εφαρμοστικές δραστηριότητες.

Οι αρμοδιότητες κάθε επιπέδου Λιμενικής Αρχής θα οριοθετηθούν με βάση τις δράσεις όπως αυτές καθορίζονται στον Πίνακα 5.2. που ακολουθεί. Κάθε λιμενική μονάδα θα αποτελεί αυτοτελές κέντρο κόστους και ενδεχομένως ειδική δομή στα πλαίσιά του. (Χλωμούδης, 2016<sup>α</sup>). Οι Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε. θα μετεξελιχθούν σε οργανισμούς διαχείρισης και αξιοποίησης περιουσίας Α.Ε και θα λειτουργούν ως το Β' επίπεδο Λιμενικής Αρχής βάσει των αρμοδιοτήτων που θα προκύψουν από τις δράσεις του Πίνακα 5.2. Σήμερα θεωρούνται συμβάσεις παραχώρησης, με προκαθορισμένες ζώνες λιμένα, οι οποίες βέβαια μπορούν και τροποποιούνται. Σίγουρα θα διευρυνθεί η γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητας τους και θα είναι ανοιχτά συστήματα όσον αφορά τις λιμενικές ζώνες αφού τμήματα θα παραχωρούνται με συμβάσεις προς εκμετάλλευση από το Α' επίπεδο Λιμενικής Αρχής χωρίς την άμεση εμπλοκή τους στην διαδικασία. Ως εκ τούτου η μορφή της Σύμβασης παραχώρησης που έχουν με το Ελληνικό Δημόσιο θα πρέπει να αλλάξει.

Η κάθε λιμενική εγκατάσταση θα δύναται να παραχωρείται σε ιδιωτικά ή άλλα δημόσια συμφέροντα. Επίσης αρμοδιότητες θα πρέπει να μεταφερθούν από τις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις στις Αρχές Λιμένος και πιθανώς από την Κτηματική Υπηρεσία.

Οι Λιμενικές Αρχές Α' Επιπέδου θα συγκροτηθούν ως Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου. Προτείνεται Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου παρά τους γραφειοκρατικούς περιορισμούς ιδιαίτερα στην οικονομική διαχείριση ώστε η Αρχή να δύναται: α) να ασκήσει πολιτική με σκοπό μη κερδοσκοπικό β) να έχει αρμοδιότητες επάνω στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του αιγιαλού και της παραλίας και γ) να χρηματοδοτείται από Δημόσιες Επενδύσεις και ενισχύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφεύγοντας προβλήματα ανταγωνισμού.

Τα βασικά πλεονεκτήματα των Ν.Π.Δ.Δ. έναντι των Ανωνύμων Εταιρειών και των αυτοδιοικητικών σχημάτων είναι τα ακόλουθα: Τα Ν.Π.Δ.Δ. δύνανται να χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) και τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω των αντίστοιχων προγραμμάτων ενώ οι Α.Ε. είναι εταιρείες με σκοπό το κέρδος ως εκ τούτου δεν δύνανται να χρηματοδοτηθούν άμεσα από τους παραπάνω αναφερόμενους Πόρους. Τα Ν.Π.Δ.Δ. ακολουθούν την ίδια κεντρική πολιτική ενώ στα αυτοδιοικητικά σχήματα η



πολιτική εξαρτάται από τους εκλεγμένους αντιπροσώπους και πιθανόν να δίσταται ανά περιφέρεια ή δήμο. Η στελέχωσή των Ν.Π.Δ.Δ. τόσο στο υπαλληλικό όσο και στον διοικητικό τομέα γίνεται με αυστηρότερα κριτήρια από ότι στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Ενώ τέλος τόσο στις Α.Ε. όσο και στα Αυτοδιοικητικά Σχήματα υπάρχει διοικητικό κενό με την ύπαρξη αρμοδιοτήτων της κεντρικής εξουσίας που μόνον τα Ν.Π.Δ.Δ. δύνανται να καλύψουν.

Η Αρχή Λιμένος Α' Επιπέδου θα διαθέτει τουλάχιστον Τμήματα Διοίκησης, Νομικό και Τμήμα Συμβάσεων και διενέργειας διαγωνισμών για την διεκπεραίωση όλων των ανωτέρω. Η έδρα των Λιμενικών Αρχών και των 2 επίπεδων θα βρίσκεται σε παράλια πόλη ενώ γραφεία της θα λειτουργούν όπου απαιτείται σε κεντρικούς λιμένες. Με τον τρόπο αυτό θα αξιοποιηθεί το υπάρχον προσωπικό, οι υφιστάμενες υποδομές και νέες θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης θα προκύψουν. Τα εκτελεστικά μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων θα επιλέγονται βάσει κριτηρίων, ενώ θα υπάρχει Συμβουλευτικό Όργανο όλων των εμπλεκόμενων Φορέων.

Είναι σημαντικό, στη διοίκηση των «νέων» λιμενικών αρχών, να μην αντιπροσωπεύονται μόνον τοπικά συμφέροντα, ιδιωτικά ή δημόσια. Τα διοικητικά συμβούλια των λιμενικών αρχών, θα πρέπει να είναι απαρτιζόμενα κατά κύριο λόγο από εκπαιδευμένους στα της λιμενικής βιομηχανίας (Χλωμούδης, 2016α).

Η Λιμενική Αρχή Β' Επιπέδου θα είναι Ανώνυμη Εταιρεία που καλείται με ανταγωνιστικούς όρους να μετέχει στην αγορά. Εφόσον υπάρχει Οργανισμός Λιμένος στην περιφέρεια θα μετεξελίσσεται σε Λιμενική Αρχή Β' Επιπέδου. Σε αντίθετη περίπτωση θα ιδρύεται μια Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία: «ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ Χ Α.Ε.» ή ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ Χ Α.Ε. στην οποία θα ενταχθούν οι διαχειριστικές και επιχειρησιακές λειτουργίες. Με τον τρόπο αυτό θα παρακάμπτονται η γραφειοκρατία και το δημόσιο λογιστικό.

Η Λιμενική Αρχή Β' Επιπέδου θα διαθέτει τουλάχιστον Τμήματα Διοίκησης, Τεχνικό και Οικονομικής Ανάλυσης για την διεκπεραίωση των αρμοδιοτήτων της.

Η Λιμενική Αρχή Β' Επιπέδου ή Οργανισμός Λιμένος θα δύναται να παρέχει λιμενικές υπηρεσίες και να «αγοράζει» λιμενικές Υπηρεσίες. Θα λειτουργεί επίσης ως διαχειριστής τερματικών.

Για τον σκοπό αυτό προτείνεται η συγκρότηση 7-9 Αρχών Λιμένων ανά την επικράτεια με εξουσίες Λιμενικής Αρχής Α' Επιπέδου, ως Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου.

Στην παρούσα εργασία δεν γίνεται περαιτέρω ανάλυση των χωρικών ορίων των προτεινομένων Αρχών Λιμένα ή όπως άλλως ονομασθούν. Οριοθετείται μόνον η πιλοτική περιοχή βάσει κριτηρίων που αναφέρονται στην συνέχεια. Στο Σχήμα 5.1 δίνεται σχηματική απεικόνιση της Αρχής Λιμένος.

**Πίνακας 5.2 . Δράσεις εμπλεκόμενων φορέων στην λιμενική βιομηχανία με 2 επίπεδα Λιμενικών Αρχών**

a/a	ΛΕΙΤΟ ΥΡΓΙΑ	ΔΡΑΣΗ	ΛΙΜ. ΑΡΧΗ Α' επιπ.	ΛΙΜ. ΑΡΧΗ Β' επιπ..	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ	ΠΕΛΑΤΕΣ	ΠΑΡΟΧΟΙ	ΚΟΙΝΟΤ ΗΤΑ	ΚΟΙΝ. ΣΥΝΟΛΟ
1	<b>1.Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γής</b>								
2	1.1	διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα,	1,3, 5	2,3,4	3, 2, 4 υπό όρους				3
3	1.2	Η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων	1,2,3,4, 5	3	3				3
4	1.3	Η συντήρηση των υποδομών και των εγκαταστάσεων-εξοπλισμού	1,3,5	2,3,4	3, 2, 4 υπό όρους	3	3		
	1.4	Η συντήρηση του εξοπλισμού	1,5		2,4				
5	1.5	Ο Σχεδιασμός και εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων	1,2,3,4,5	3	3	3	3	3	3

6	1.6	Η παραχώρηση τερματικού προς εκμετάλλευση σε ιδιώτη ή άλλο δημόσιο φορέα	1,2,3,4,5	3	3	3	3		3
7	<b>2. Η ρύθμιση της διαχείρισης –λειτουργίας</b>								
8	2.1	Διασφάλιση ασφάλειας (Safety and security) σε πλοία και φορτία	1, 3,5	2,3,4	3, ή 2,4	3	3	3	
9	2.2	Περιβαλλοντική διασφάλιση	1,3,5	2,3,4	3, ή 2,4	3	3	3	
10	2.3	Εργασιακοί κανονισμοί	1,3,5	2,3,4	3, ή 2,4	3	3	3	
11	2.4	Single window	1,3,5	2,3,4	3, ή 2,4	3			
12	2.5	Επιβολή προστίμων	1,2,4,5	3	3	3	3	3	3
13	<b>3. Η Επιχειρησιακή λειτουργία</b>								
14	3.1	Μεταφορά επιβατών	3,5	1,2,3,4	1,2,3,4	3	3	3	
15	3.2	Φορτοεκφόρτωση φορτίων και μεταφορά εντός λιμένα	3,5	1,2,3,4	1,2,3,4	3	3	3	
16	3.3	Αποθήκευση φορτίων	3,5	1,2,3,4	1,2,3,4	3	3	3	
17	3.4	Μεταφορά εκτός φορτίων λιμένα	3,5	1,2,3,4	1,2,3,4	4, ή 3	4, ή 3	3	
18	3.5	Λιμενικές Ναυτικές Υπηρεσίες (πλοήγηση, ρυμούλκηση πρόσδεση)	3,5	1,2,3,4	1,2,3,4	3	2,4	3	

19	3.6	Λιμενικές δευτερεύουσες υπηρεσίες (πετρέλευση, ενέργεια, κατάλοιπα κλπ)	3,5	1,2,3,4	1,2,3,4	3	2,4	3	
20	<b>4.Η Διαχείριση της κοινότητας</b>								
21	4.1	Διαφήμιση – μάρκετινγκ	1,3,5	2,3,4	1,2,4 ή 3	1,2,4 ή 3	1,2,4 ή 3	2,4 ή 3	
22	4.2	Εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού	1,3,5	2,3,4	1,2,4 ή 3	1,2,4 ή 3	1,2,4 ή 3	2,4 ή 3	3
23	4.3	Τεχνολογίες Πληροφοριών και επικοινωνιών	1,3,5	2,3,4	2,4 ή 3	2,4 ή 3	2,4 ή 3	2,4 ή 3	3
24	4.4	Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομίες	1,3,5	2,3,4	2,4 ή 3	2,4 ή 3	2,4 ή 3	2,4 ή 3	3
25	4.	Μη λιμενικές υπηρεσίες διασύνδεση με ενδοχώρα κλπ	1,3,5	2,3,4	2,4 ή 3	2,4 ή 3	2,4 ή 3	2,4 ή 3	3

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Όπου: 1= Επιτελικό, 2= Σχεδιαστικό, 3= Συμβουλευτικό, 4= Επιχειρησιακό - εφαρμοστικό και 5= Ελεγκτικό στάδιο δράσης

Εναλλακτικά ή η λιμενική αρχή ή ο διαχειριστής Συμπληρωματικά και η λιμενική αρχή και οι εμπλεκόμενοι φορείς. Οι δράσεις με κόκκινο χρώμα των Λιμενικών Αρχών Β' Επιπέδου θα προσφέρονται μόνον εάν και εφόσον δεν παρέχονται από άλλον φορέα.

Η αστυνόμευση του λιμενικού χώρου είναι αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και δεν υπεισέρχεται ούτε διαπραγματεύεται στην παρούσα ανάλυση στον Ελλαδικό Χώρο.

### 5.6.2 Οι προς ένταξη λιμενικές εγκαταστάσεις στις Αρχές Λιμένος

Στις Αρχές Λιμένος θα ενταχθεί το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων ήτοι

- Το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων Κρατικών Λιμενικών Ταμείων
- Το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων
- Οι Τουριστικοί λιμένες (Μεταφορά από Υπουργείο Τουρισμού)
- Οι Αλιευτικοί (Μεταφορά από Υπ. Αγροτικής Ανάπτυξης)
- Οι μη ενταγμένοι σε φορέα διοίκησης (Ορφανοί, Μέλλοντες)
- Οι διαχειριζόμενοι από Δήμους, Περιφέρειες, Υπ. Εσωτερικών κλπ
- Ιδιωτικές εγκαταστάσεις
- Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε.
- Οι έχοντες διαχειριστή την Κτηματική Υπηρεσία ή άλλον φορέα του Δημοσίου
- Οποιαδήποτε νέα λιμενική εγκατάσταση θα εντάσσεται αυτοδίκαια σε υφιστάμενη Αρχή Λιμένος.

### 5.6.3 Συμβάσεις Παραχώρησης

Η Αρχή Λιμένος (Λιμενική Αρχή Α' Επιπέδου) θα έχει το δικαίωμα σύναψης σύμβασης παραχώρησης κάθε λιμενικής και όχι μόνον μονάδας, όπως π.χ. «τερματικού» ή τμήματος της θαλάσσιας περιοχής, των χερσαίων χώρων και εγκαταστάσεων τμηματικά ή ανά λιμένα συνολικά για εκμετάλλευση ή παροχή υπηρεσιών. Οι χερσαίες ζώνες θα δύνανται να παραχωρηθούν προς διαχείριση σε αυτοδιοικητικά σχήματα με συμβάσεις παραχώρησης.

Η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του «ΕΠΕΝΔΥΤΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ» και της Αρχής (Α' Επιπέδου), θα γίνεται με γενικούς και ειδικούς όρους. (Γενικός- Ειδικός κανονισμός λειτουργίας λιμένος). Η ανάθεση των συμβάσεων θα γίνει με έναν από τους διάφορους τρόπους αναθέσεων των συμβάσεων παραχώρησης όπως απευθείας ανάθεση, επιλογή από προεπιλεγμένη ομάδα, ανοικτή με ανταγωνιστικές προσφορές ή με υποβολή προσφορών (σε ένα ή περισσότερα στάδια). Ένα ακραίο σενάριο θα ήταν να διατεθούν όλες οι λιμενικές μονάδες μετά από ανταγωνιστικές προσφορές ή σε πλειοδοτικό διαγωνισμό. Εναλλακτική λύση, η οποία και επιλέγεται θα ήταν να διατεθούν με απευθείας ανάθεση καταρχήν στον σημερινό διαχειριστή εφόσον υπάρχει (π.χ. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο) και εκδηλώσει ενδιαφέρον ή η ανάθεση των ενταγμένων σε φορέα διαχείρισης να γίνει σε στενή προεπιλεγμένη ομάδα αυτοδιοικητικών ή και ιδιωτικών φορέων και οι υπόλοιπες μονάδες σε πλειοδοτικό διαγωνισμό προσφορών όπως αυτός επιλεγεί. Οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης για ιδιωτικούς λιμένες θα ισχύουν μέχρι την λήξη τους με τροποποίηση όσον αφορά τις αρμοδιότητες αν χρειαστεί.

Η Σύμβαση παραχώρησης δεν θα μεταβιβάζεται και θα είναι ικανής χρονικής διάρκειας. Δικαίωμα συμμετοχής σε Σύμβαση Παραχώρησης ως επενδυτές θα έχουν:

- Αυτοδιοικητικά Σχήματα (Περιφερειών, Δήμων ) ή εταιρείες αυτών
- Δημόσιοι φορείς, Εταιρείες Δημοσίου (π.χ. οι Α.Ε που διαχειρίζεται τις ιχθυόσκαλες)
- Συμπράξεις Ιδιωτικού και Δημοσίου Τομέα (ΣΔΙΤ)
- Ιδιώτες, Σωματεία, ΜΚΟ, Ναυταθλητικοί Όμιλοι κλπ
- Εταιρείες, ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, διαχειριστές λιμένων, ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εταιρείες logistics, funds, επενδυτές κλπ

Επιπλέον η Αρχή Λιμένος Β' Επιπέδου θα δύναται να παρέχει λιμενικές υπηρεσίες, όπως αυτές παρουσιάζονται στην συνέχεια, στον κάθε επιμέρους διαχειριστή μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών.

Με τον τρόπο αυτό δύνανται να συμμετάσχουν στην διαχείριση λιμενικών εγκαταστάσεων όσοι ενδιαφέρονται και έχουν την δυνατότητα κάτω από διαφανή διαδικασία.

Οι Επενδυτές θα έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν Συμβάσεις με ιδιώτες για την παραχώρηση απλής χρήσης αιγιαλού, τραπεζοκαθίσματα κλπ μικρής χρονικής διάρκειας καθώς και παροχής ή λήψης Λιμενικών Υπηρεσιών, όπως παρακάτω αυτές αναφέρονται.

#### 5.6.4 Παρεχόμενες Λιμενικές Υπηρεσίες

Οι βασικές Λιμενικές Υπηρεσίες όπως προδιαγράφονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι οι κάτωθι αναφερόμενες:

- Καύσιμα (πετρέλευση) + παροχή ενέργειας
- Διαχείριση φορτίων (φορτοεκφορτώσεις, στοιβασία, αποθήκευση κλπ)
- Βυθοκορήσεις (εφόσον υπάρχει ανάγκη συνεχών βυθοκορήσεων )
- Καβοδεσία
- Υπηρεσίες επιβατών
- Υπηρεσίες παραλαβής καταλοίπων, απορριμμάτων κλπ
- Πλοήγηση
- Ρυμούλκιση

Εκτός των παραπάνω λιμενικών υπηρεσιών για την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων απαιτείται τεχνική υποστήριξη για τους παρακάτω τομείς: συντήρηση υποδομών, συντήρηση εξοπλισμού, Περιβαλλοντικός έλεγχος, Ασφάλεια (Safety and security), Υπηρεσίες Single window κλπ.

Επίσης η Λιμενική Αρχή θα πρέπει να δύναται να ανταπεξέλθει στα εξής: Σύνταξη φακέλων έργων και Μελετών, Επίβλεψη Μελετών και Κατασκευών, Διενέργεια Διαγωνισμών, ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης λιμένων. Οι αρμοδιότητες θα χωρισθούν στις αρχές δύο επιπέδων

Βάση της Ανάλυσης με την οποία καταρτίστηκαν οι Πίνακες 5.1 και 5.2 οι Λιμενικές Υπηρεσίες εντάσσονται στην Επιχειρησιακή λειτουργία του λιμενικού Συστήματος και ομαδοποιούνται σε 6 δραστηριότητες. Σε επόμενο ερευνητικό ή εφαρμοστικό στάδιο μελέτης θα πρέπει η Επιχειρησιακή λειτουργία να αναλυθεί επιμελέστερα. Για την παρούσα εργασία επαρκεί η προταθείσα ανάλυση.

Συγκεντρωτικά όλες αυτές οι υπηρεσίες έχουν παρουσιασθεί στους Πίνακες 5.1 και 5.2 όπου εμφανίζονται οι συμμετέχοντες σε κάθε δράση. Με βάση τις δράσεις προκύπτουν οι αρμοδιότητες του κάθε εμπλεκόμενου φορέα σε ενιαία λιμενική αρχή και σε λιμενικές Αρχές 2 επιπέδων αντίστοιχα.

Όλες οι παραπάνω υπηρεσίες δύνανται είτε να παρέχονται κατά κύριο λόγο από την Αρχή Λιμένος Β' Επιπέδου, είτε από τους έχοντες συμβάσεις παραχώρησης είτε μερικές από τρίτους μέσω συμβάσεων παροχής υπηρεσιών ή έργων.

### 5.6.5 Αδειοδοτήσεις και συναρμοδιότητες

Η Χωροθέτηση, αδειοδότηση, παραχώρηση νέων έργων ή επέκταση παλαιών έργων ή συντηρήσεις, θα γίνεται σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία αναλόγως του αντικειμένου των νέων έργων ή των επεκτάσεων (π.χ. Υπουργείο Τουρισμού για την κατασκευή νέων Τουριστικών Λιμένων, Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης για τα αλιευτικά κλπ.). Οι συμβάσεις παραχώρησης των νέων έργων και επενδύσεων ανεξαρτήτως κατηγορίας θα γίνεται μέσω των Λιμενικών Αρχών Α' Επιπέδου.

Οι αδειοδοτήσεις θα γίνονται βάση του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου και αφορούν ενδεικτικά:

- Περιβαλλοντική αδειοδότηση (ΥΠΕΚΑ, Αποκεντρωμένες Αυτοδιοικήσεις)
- Πολεοδομικές Άδειες (Δήμοι)
- Παραχώρηση αιγιαλού και παραλίας (Κτηματική Υπηρεσία)
- Καθορισμός λιμενικών (χερσαίων και θαλάσσιων) ζωνών (Κτηματική Υπηρεσία)
- Λιμενικών Έργων (Υπ. Υποδομών και Μεταφορών, Υ.Ε.Ν., Υπ.Πο., αποκεντρωμένες διοικήσεις κλπ)
- Άδεια λειτουργίας
- Άδεια επισκευών

Τα παραπάνω είναι αρμοδιότητα της Λιμενικής Αρχής Β' Επιπέδου στο σχεδιαστικό στάδιο (Design) εκτός αν άλλως προσδιορίζεται στις συμβάσεις παραχώρησης.

## **5.7 Διαδικασία μετάβασης στο νέο σχήμα**

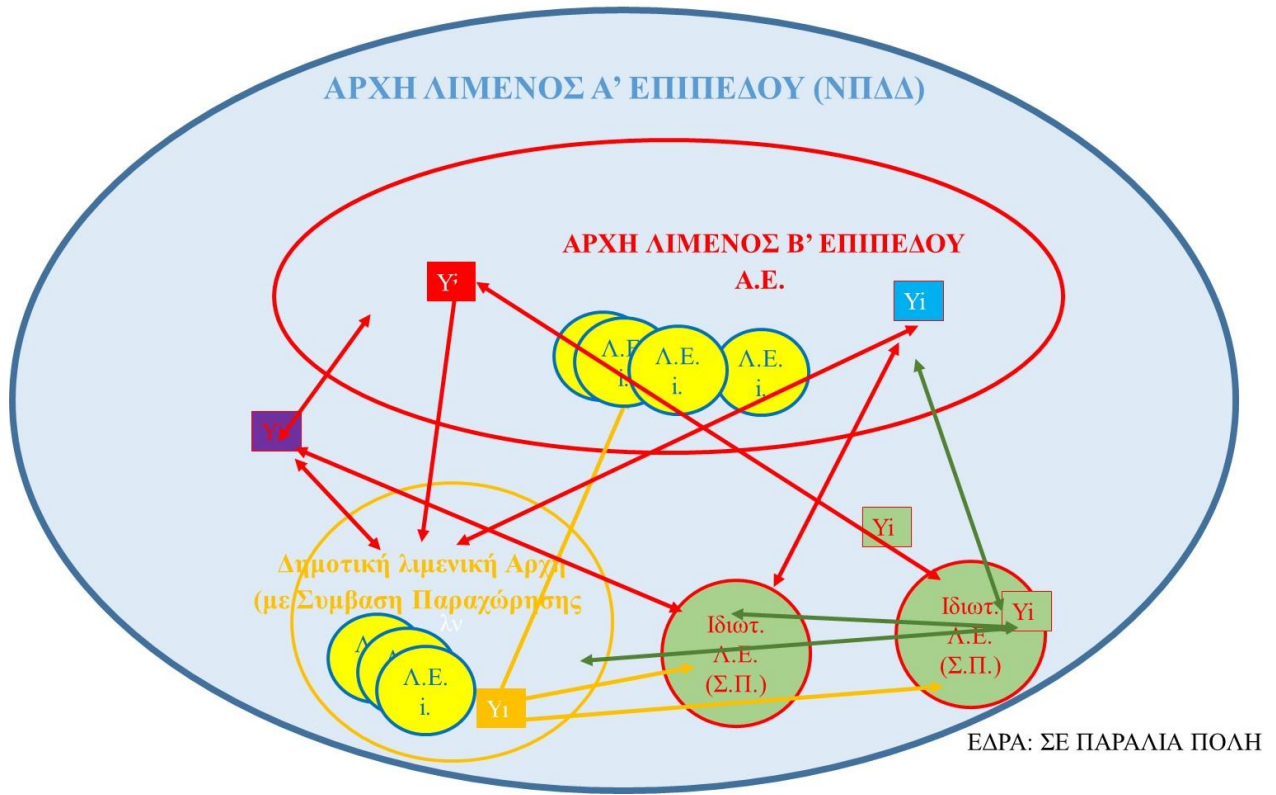
### 5.7.1 Φάσεις μετάβασης

Ένα τέτοιο εγχείρημα, όπως παραπάνω συνοπτικά περιγράφεται, χρειάζεται αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα για να διαμορφωθεί νομοθετηθεί, εφαρμοσθεί και να τεθεί σε λειτουργία.

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΑ Α' ΕΠΙΠΕΔΟΥ (Ν.Π.Δ.Δ.)
- ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΑ Β' ΕΠΙΠΕΔΟΥ (Α.Ε.)
- ΆΛΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
- ΙΔΙΩΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΛΙΜ. ΕΓΚ. ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
- ΔΗΜΟΣΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
- Υι ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

**ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΟΣ**



**Σχήμα 5.1.** Σχηματική απεικόνιση λειτουργίας Αρχών Λιμένος.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Στην συνέχεια γίνεται προσπάθεια χρονικού προγραμματισμού του όλου εγχειρήματος στην περίπτωση κατά την οποία και εφόσον το επιθυμούν τα σημερινά Δημοτικά Λιμενικά αναλάβουν την διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων που τους αναλογούν με σύμβαση παραχώρησης. Η όλη προσπάθεια μπορεί να χωριστεί σε 8 Φάσεις όπως παρουσιάζονται παρακάτω:

**ΦΑΣΗ 1:** Διαβούλευση - Νέο Θεσμικό Πλαίσιο

**ΦΑΣΗ 2:** Αρχική συνένωση- μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στους νέους φορείς βάσει του Πίνακα 5.2

**ΦΑΣΗ 3:** Αξιολόγηση υφισταμένων υποδομών –οργάνωση Τμημάτων – Μονάδων παροχής υπηρεσιών ‘ Σύναψη Συμβάσεων Υπηρεσιών και Έργων - Διαβούλευση παλαιών φορέων διαχείρισης

**ΦΑΣΗ 4:** Υποβολή προτάσεων ήδη διαχειριστών (π.χ. Λιμενικά Ταμεία) Α΄Στάδιο

**ΦΑΣΗ 5:** Αξιολόγηση- Σύναψη Συμβάσεων Παραχώρησης (Α΄Στάδιο)

**ΦΑΣΗ 6:** Διαγωνισμοί μη διατεθεισών και νέων τερματικών (Β΄ Στάδιο)

**ΦΑΣΗ 7:** Αξιολόγηση Σύναψη Συμβάσεων παραχώρησης Β΄ Στάδιο

**ΦΑΣΗ 8:** Εφαρμογή και Λειτουργία νέου σχήματος

Οι Συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών μεταξύ των Αρχών Λιμένα και των Εμπλεκόμενων Φορέων (πλην Συμβάσεων Παραχώρησης) θα δύνανται να τίθενται σε ισχύ από την Φάση 3, άμα τη λήξει της Φάσης 2, δηλαδή με την μεταφορά των αρμοδιοτήτων στις Αρχές Λιμένος (Α΄ και Β΄ επίπεδα). Η λήξη παλαιών συμβάσεων θα καθορισθεί νομικά. Με τον τρόπο αυτό η μετάβαση της λειτουργίας των λιμένων θα γίνει ομαλά από το παλαιό σύστημα διακυβέρνησης στο νέο.

### 5.7.2 Χρονικός προγραμματισμός

Ο Χρονικός προγραμματισμός των 8 Φάσεων απαιτεί τουλάχιστον 4 χρόνια όπως φαίνεται στην συνέχεια (Βλ. Σχήμα 5.2). Κύριο σημείο για την επιτυχία ενός τέτοιου εγχειρήματος είναι η σαφής οριοθέτηση των αρμοδιοτήτων, των ενεργειών και των ευθυνών κάθε εμπλεκόμενου φορέα.

ΤΡΙΜΗΝΑ / ΦΑΣΗ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	■	■	■	■												
2			■	■												
3					■	■	■	■	■	■						
4									■	■						
5											■	■				
6											■	■	■	■		
7														■	■	
8															■	■

**Σχήμα 5.2** Χρονικός Προγραμματισμός μετάβασης στο νέο σύστημα Αρχών Λιμένος.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

## **6. ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ (ΑΚΕ)**

### **6.1 Γενικά-Κριτήρια επιλογής περιοχής**

Η περιφερειακή δομή που επελέγη να μελετηθεί σε βάθος, βρίσκεται στο ανατολικό κεντρικό τμήμα της Ελλάδας, αφορά την Θεσσαλία, το τμήμα της Στερεάς Ελλάδος, που βρέχεται από τον Βόρειο Ευβοϊκό και το Αιγαίο Πέλαγος καθώς και μικρό τμήμα της Αττικής (συμπίπτει με την 4η Περιφερειακή Διοίκηση του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής), ήτοι αναλυτικότερα, η επιλεγθείσα περιοχή περιλαμβάνει τις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην Θεσσαλία, - Νομοί Λάρισας και Μαγνησίας- και από την Στερεά Ελλάδα, τις Λιμενικές εγκαταστάσεις των Νομών Ευβοίας Φθιώτιδας και των βορείων ακτών του Ν. Βοιωτίας δηλαδή ότι διαβρέχονται από τον Παγασητικό κόλπο τον Β. Ευβοϊκό Κόλπο και τμήμα των ανατολικών ακτών της Θεσσαλίας και της Ευβοίας που διαβρέχονται από το Αιγαίο πέλαγος. Στην περιοχή περιλαμβάνονται οι Σποράδες (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος και Σκύρος) Επίσης συμπεριλαμβάνεται μικρό τμήμα της Ανατολικής Αττικής, η περιοχή του Λιμενικού Ταμείου Ωρωπού. Το τμήμα αυτό επελέγη να ενταχθεί στην νέα δομή διότι η πορθμειακή γραμμή Ωρωπού-Ερέτριας βρίσκεται στην περιοχή αυτή, με συνέπεια να υπάρχει άμεση σύνδεση. Η περιοχή αυτή επελέγη διότι πληροί τα κριτήρια που έχουν τεθεί. Και ειδικότερα, η περιοχή που έχει επιλεγεί:

- Ανήκει στην ίδια αποκεντρωμένη Διοίκηση (εκτός μικρού τμήματος)
- Ανήκει στην ίδια Περιφερειακή Διοίκηση Λ.Σ.- Ε.Α. (4<sup>η</sup>)
- Αποτελείται από τμήμα της ηπειρωτικής χώρας αλλά και από σύμπλεγμα νήσων (Βόρειες Σποράδες)
- Υπάρχει ακτοποϊκή σύνδεση μεταξύ των λιμένων της
- Υπάρχουν πορθμειακές γραμμές
- Εμπεριέχονται όλες οι χρήσεις λιμένων
- Διαθέτει φορείς διαχείρισης όλων των κατηγοριών
- Αναφέρεται στην ίδια ενδοχώρα

Βρίσκεται στο κέντρο της χώρας και δύναται να αποτελέσει πιλοτική εφαρμογή της νέας δομής.

### **6.2 Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης**

#### **6.2.1 Δήμοι περιοχής μελέτης**

Για την διευκόλυνση της περαιτέρω ανάλυσης αναφέρονται αμέσως στην συνέχεια οι παράλιοι δήμοι της περιοχής ενδιαφέροντος, οι λιμενικές εγκαταστάσεις των οποίων θα ενταχθούν στην νέα δομή. Οι Παράλιοι δήμοι είναι 25 εκ των οποίων 3 δεν έχουν καμιά λιμενική εγκατάσταση, ενώ 2 έχουν από μία.

**NΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΣ**

1. Δήμος Τεμπών με έδρα το Μακρυχώρι (1)
2. Δήμος Αγιάς με έδρα την Αγιά (2)

**NΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ**

1. Δήμος Ρήγα Φεραίου με έδρα το Βελεστίνο (3)
2. Δήμος Ζαγοράς – Μουρεσίου (4). Ο δήμος Ζαγοράς - Μουρεσίου χαρακτηρίζεται ως ορεινός.
3. Δήμος Νοτίου Πηλίου με έδρα την Αργαλαστή (5)
4. Δήμος Βόλου με έδρα το Βόλο (6)
5. Δήμος Αλμυρού με έδρα τον Αλμυρό (7)
6. Δήμος Σκιάθου, με έδρα την Σκιάθο (8)
7. Δήμος Σκοπέλου με έδρα την Σκόπελο (9)
8. Δήμος Αλοννήσου, με έδρα το Πατητήρι (10)

**NΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΑΣ**

1. Δήμος Στυλίδας με έδρα τη Στυλίδα (11)
2. Δήμος Λαμιέων με έδρα τη Λαμία (12)
3. Δήμος Μώλου - Αγίου Κωνσταντίνου με έδρα τα Καμένα Βούρλα (13)
4. Δήμος Λοκρών με έδρα την Αταλάντη (14)

**NΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ**

1. Δήμος Ορχομενού με έδρα τον Ορχομενό (15)
2. Δήμος Τανάγρας με έδρα το Σχηματάρι (16)

**NΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ**

1. Δήμος Χαλκιδέων με έδρα τη Χαλκίδα (17)
2. Δήμος Διρφύων – Μεσσαπίων με έδρα τα Ψαχνά (18)
3. Δήμος Ερέτριας με έδρα την Ερέτρια (19)
4. Δήμος Καρύστου με έδρα την Κάρυστο (20)
5. Δήμος Ιστιαίας – Αιδηψού με έδρα την Ιστιαία (21)
6. Δήμος Μαντουδίου – Λίμνης και Αγίας Άννης με έδρα τη Λίμνη Ευβοίας (22)
7. Δήμος Κύμης – Αλιβερίου με έδρα το Αλιβέρι και ιστορική έδρα τη Κύμη (23)
8. Δήμος Σκύρου με έδρα την Σκύρο (Χώρα) (24)

**NΟΜΟΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

1. Δήμος Ωρωπού (25)

**Σημείωση:** Η αρίθμηση εντός παρένθεσης αφορά την καταμέτρηση των εμπλεκόμενων δήμων

## 6.2.2 Λιμενικές εγκαταστάσεις και φορείς διαχείρισης

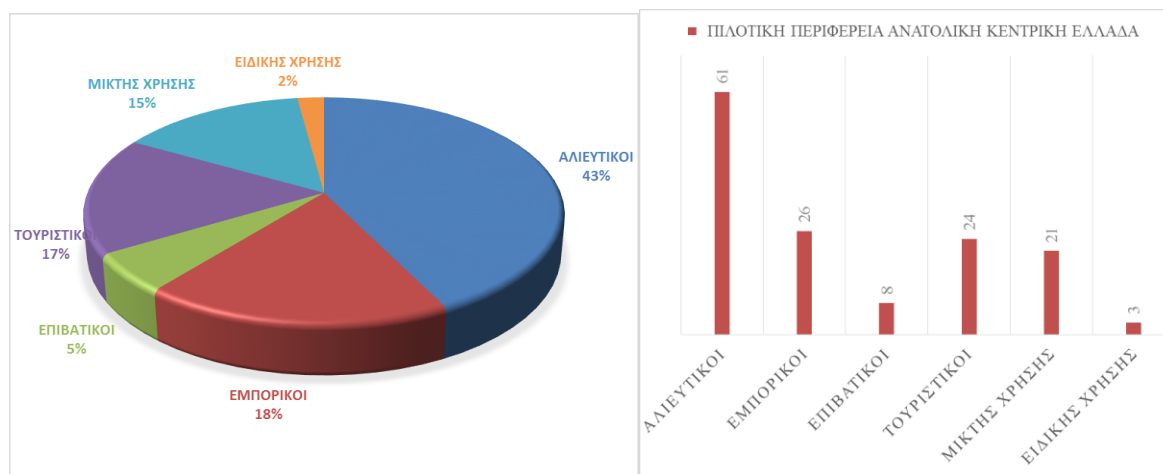
Στην περιοχή βρίσκονται 143 λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται σε όλο το φάσμα των χρήσεων. Σύμφωνα με την ελληνική κατηγοριοποίηση αναλύονται ως ακολούθως:

- **Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος:** (Κατηγορία Κ1: 1 λιμένας, ο του Βόλου)
- **Λιμένες Εθνικής Σημασίας :** (Κατηγορία Κ2: 1 λιμένας, ο της Χαλκίδος)
- **Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος** (Κατηγορία Κ3: 5 λιμένες, οι εξής: Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Κύμης, Σκιάθου, Σκοπέλου και Στυλίδας)

Στην κατηγορία Κ4, **Λιμένες Τοπικής Σημασίας**, εντάσσονται όλοι οι υπόλοιποι λιμένες.

Ως προς την ένταξη στους Λιμένες του κυρίου δικτύου Της Ε.Ε. core δεν ανήκει κανένας λιμένας ενώ στο δίκτυο comprehensive ανήκουν 3 λιμένες, οι: Βόλου, Χαλκίδος και Στυλίδας.

Στο Σχήμα 6.1 δίνεται η κατανομή των λιμενικών εγκαταστάσεων στην περιοχή ενδιαφέροντος σύμφωνα με τις συγκεντρωτικές χρήσεις των όπως στο Κεφάλαιο 3 έχουν αναφερθεί,



**Σχήμα 6.1** Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων νέας δομής ανά χρήση

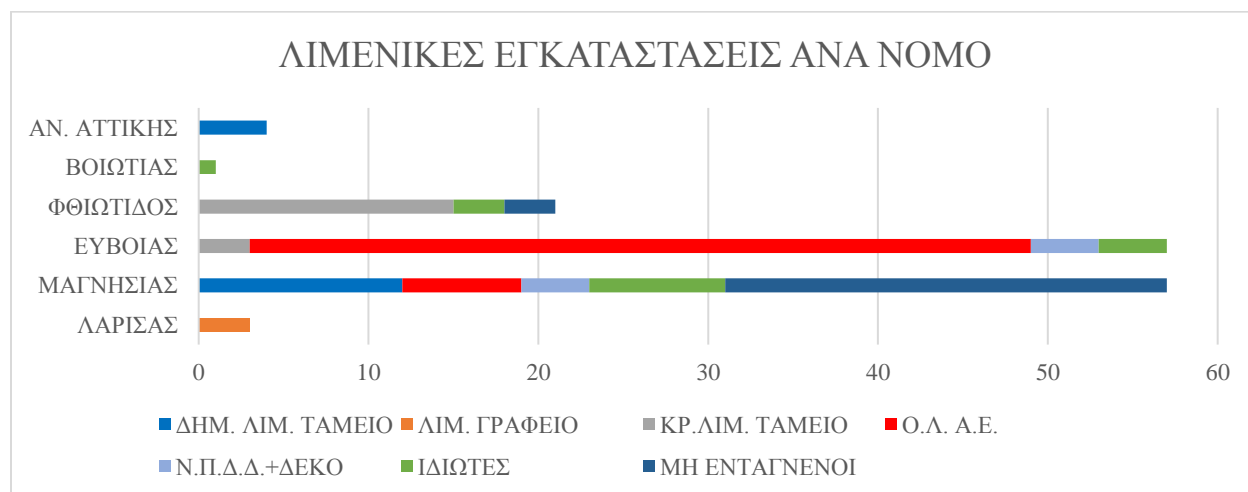
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στην περιοχή ενδιαφέροντος υπάρχουν όλων των κατηγοριών φορείς διαχείρισης και αναλυτικά:

α/α	Φορέας Διαχείρισης	Αριθμός (θέση)
1	Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο	4 (Σκιάθου, Σκοπέλου, Αλοννήσου, Ωρωπού)
2	Λιμενικό Γραφείο	1 (Νομού Λάρισας)
3	Κρατικό Λιμενικό Ταμείο	2 (Νομού Φθιώτιδας, Σκύρου)
4	Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε.	2 (Βόλου, Ν.Ευβοίας)

Στο Σχήμα 6.2 δίνεται ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων ανά κατηγορία φορέα διοίκησης και ανά νομό, ενώ στο Σχήμα 6.3 παρουσιάζεται ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων ανά

φορέα διοίκησης. Στον Πίνακα 6.1 παρουσιάζεται ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων ανά κατηγορία φορέα διοίκησης ανά Δήμο και το αντίστοιχο διάγραμμα στο Σχήμα 6.4.



**Σχήμα 6.2** Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων ΑΚΕ ανά φορέα διαχείρισης, ανά νομό

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στην συνέχεια παρατίθενται διαγράμματα με την κατανομή των λιμενικών εγκαταστάσεων στους παραπάνω αναφερόμενους δήμους καθώς και των φορέων διαχείρισης αυτών.



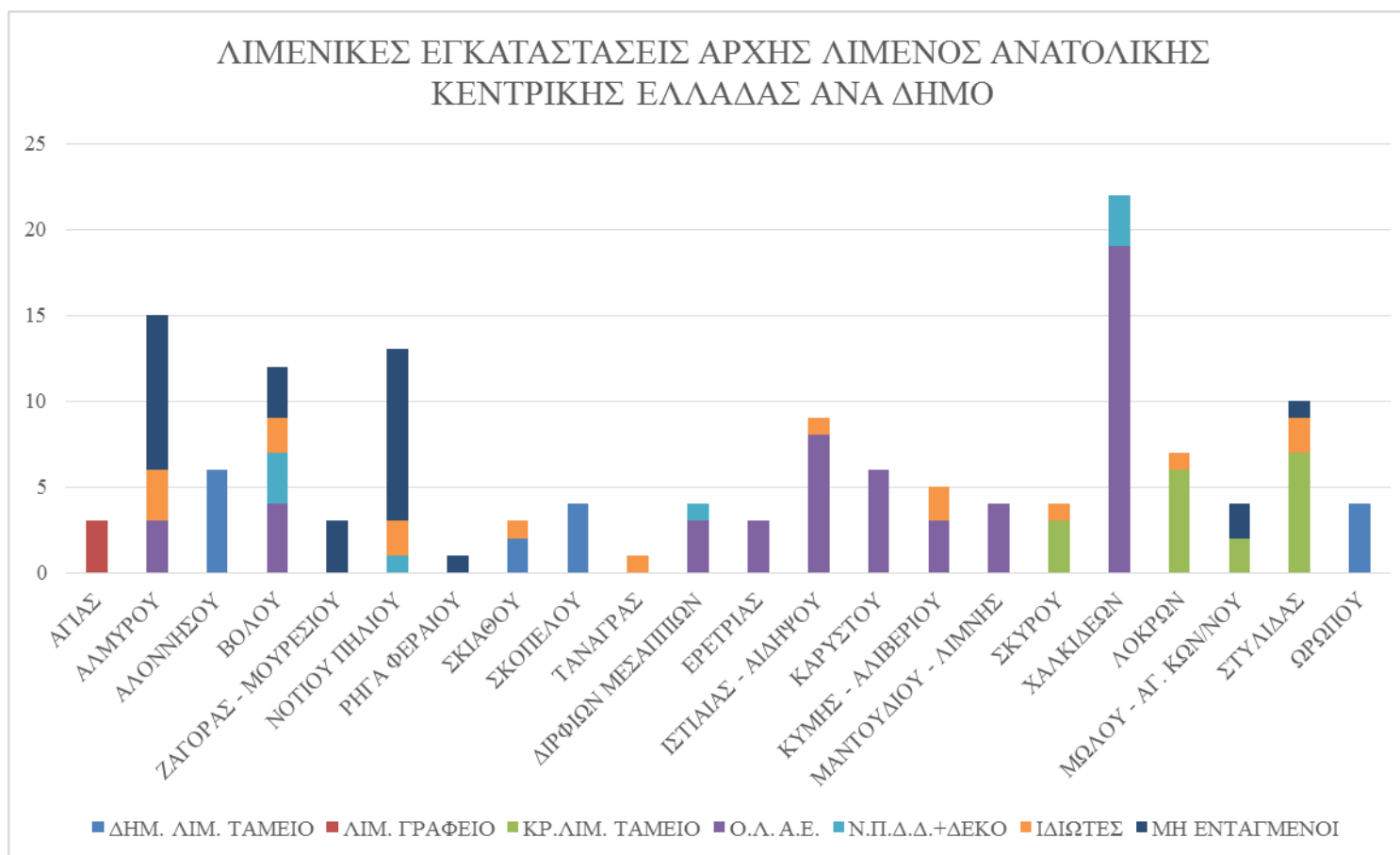
**Σχήμα 6.3** Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων νέας δομής ανά φορέα διαχείρισης

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

**Πίνακας 6.1.** Κατανομή λιμενικών εγκαταστάσεων Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδας, ανά δήμο και ανά φορέα διαχείρισης

α/α	ΔΗΜΟΣ	ΔΗΜ. ΛΙΜ. ΤΑΜΕΙΟ	ΛΙΜ. ΓΡΑΦΕΙΟ	ΚΡ.ΛΙΜ. ΤΑΜΕΙΟ	Ο.Λ. Α.Ε.	Ν.Π.Δ.Δ .+ ΔΕΚΟ	ΙΔΙΩΤΕΣ	ΜΗ ΕΝΤΑΓ- ΜΕΝΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	ΝΟΜΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
1	ΑΓΙΑΣ		3						3	ΛΑΡΙΣΑΣ	Θεσσαλίας
2	ΑΛΜΥΡΟΥ				3		3	9	15	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
3	ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	6							6	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
4	ΒΟΛΟΥ				4	3	2	3	12	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
5	ΖΑΓΟΡΑΣ - ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ							3	3	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
6	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ					1	2	10	13	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
7	ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ							1	1	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
8	ΣΚΙΑΘΟΥ	2					1		3	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
9	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	4							4	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Θεσσαλίας
10	ΤΑΝΑΓΡΑΣ						1		1	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
11	ΔΙΡΦΙΩΝ ΜΕΣΣΑΠΠΙΩΝ				3	1			4	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
12	ΕΡΕΤΡΙΑΣ				3				3	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
13	ΙΣΤΙΑΙΑΣ - ΑΙΔΗΨΟΥ				8		1		9	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
14	ΚΑΡΥΣΤΟΥ				6				6	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
15	ΚΥΜΗΣ - ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ				3		2		5	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
16	ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΔΙΜΝΗΣ				4				4	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
17	ΣΚΥΡΟΥ			3			1		4	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
18	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ				19	3			22	ΕΥΒΟΙΑΣ	Στ. Ελλάδα
19	ΛΟΚΡΩΝ			6			1		7	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	Στ. Ελλάδα
20	ΜΩΛΟΥ - ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΥ			2				2	4	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	Στ. Ελλάδα
21	ΣΤΥΛΙΔΑΣ			7			2	1	10	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	Στ. Ελλάδα
22	ΩΡΩΠΟΥ	4							4	ΑΝ. ΑΤΤΙΚΗΣ	Αττικής
	<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>53</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>29</b>	<b>143</b>		

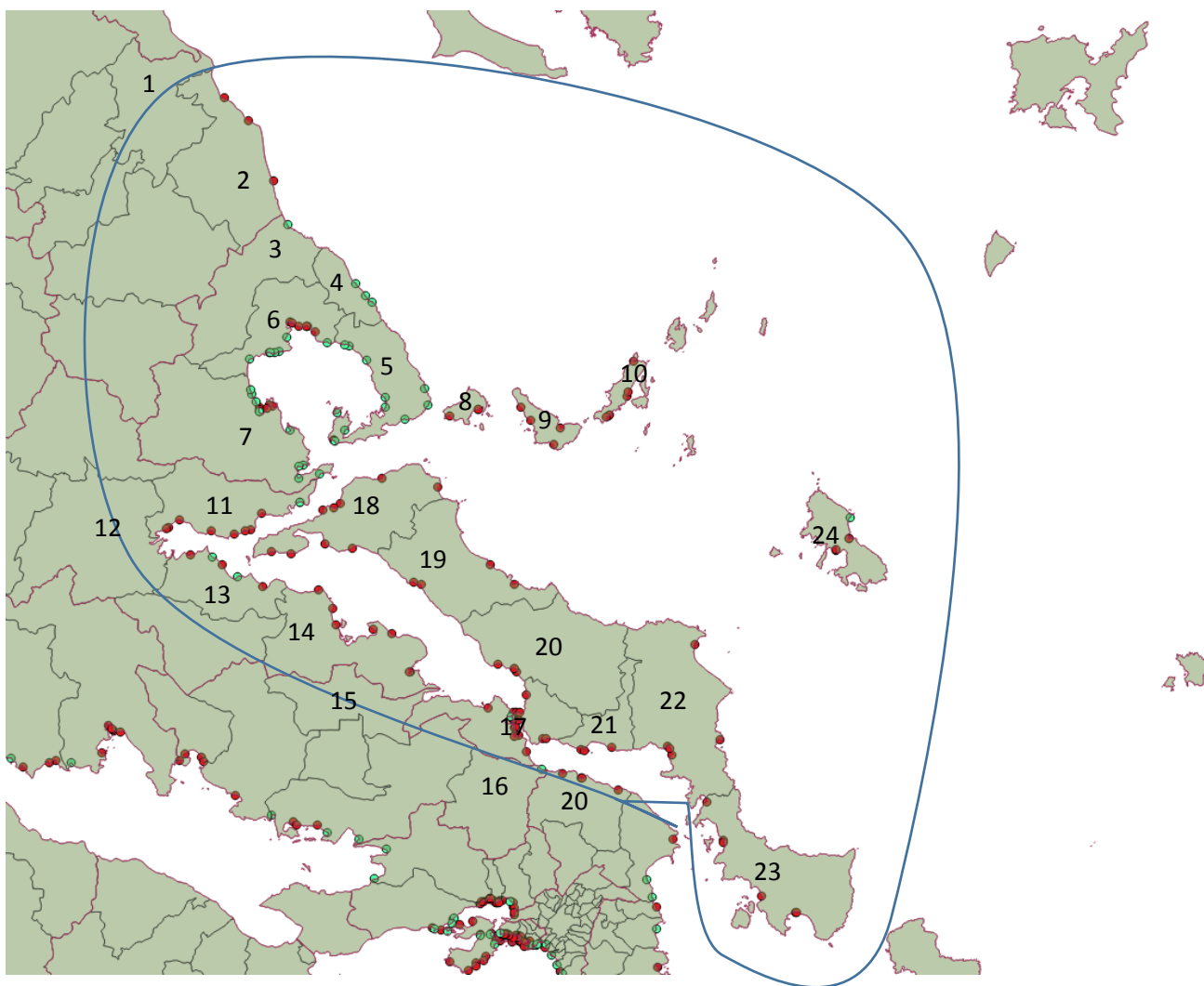
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



**Σχήμα 6.4** Κατανομή λιμενικών Εγκαταστάσεων νέας δομής ανά δήμο

Πηγή: Ιδία επεξεργασία





**Σχήμα 6.5** Χάρτης λιμενικών εγκαταστάσεων και αριθμηση δήμων στη ΑΚΕ

*Πηγή: Ιδία επεξεργασία*

### 6.2.3 Εμπορευματική και Επιβατική κίνηση.

Δημοσιευμένα στοιχεία των τελευταίων ετών για την εμπορική και επιβατική κίνηση υπάρχουν από τον ιστότοπο του ΟΛΒ. Α.Ε., για τα τελευταία 15 χρόνια τα οποία παρατίθενται στο ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β

Από τα στοιχεία του ΟΛΒ. Α.Ε. είναι εμφανές ότι τα μέγιστα της κίνησης τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα φορτία παρουσιάστηκαν το 2009, αντίθετα με τα διαγράμματα όλης της παγκόσμιας κοινότητας που δείχνουν υποχώρηση το 2009. Η μεγαλύτερη πτώση παρατηρήθηκε το 2013 ενώ από το 2014 άρχισε με χαμηλούς ρυθμούς βαθμιαία αύξηση όλων των φορτίων, τα οποία δεν έχουν αγγίξει ακόμη τις τιμές του 2009.

Στοιχεία επιβατών και φορτίων ανά λιμένα, διατίθενται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή συνοπτικά για παρελθόντα έτη ενώ ανά τρίμηνο για τα έτη 2014 και 2015. Για το έτος 2014 υπάρχουν συγκεντρωτικά ετήσια, ενώ αντίστοιχα στοιχεία δεν υπάρχουν για το 2015. Στην παρούσα εργασία γίνεται συνοπτική παρουσίαση του στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ για τους λιμένες που βρίσκονται στην υπό διερεύνηση περιοχή. Η περαιτέρω ανάλυση τους δεν αφορά την παρούσα εργασία. Τα στοιχεία αυτά παρατίθενται στο ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β

Στοιχεία για την εμπορευματική και επιβατική κίνηση των λιμένων υπάρχουν στην Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) ανά 3μηνο για τους βασικούς λιμένες της χώρας για τα 2 τελευταία χρόνια.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ συμπεριλαμβάνονται στην επιβατική κίνηση οι επιβάτες από και προς Μαρμάρι και Νέα Στύρα, δεν συμπεριλαμβάνονται οι επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες από Ραφήνα και Αγ. Μαρίνα αντίστοιχα, οι λιμενικές εγκαταστάσεις των οποίων βρίσκονται υπό τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. Τοιουτοτρόπως δικαιολογείται η διαφορά μεταξύ των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών στην ακτοπλοϊκή και πορθμειακή κίνηση.

Από τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ δεν παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση για τα τελευταία έτη.

### 6.2.4 Λιμενικές εγκαταστάσεις στο παράκτιο μέτωπο της Θεσσαλίας

Το βορειότερο τμήμα της περιοχής ενδιαφέροντος είναι ο Δήμος Τεμπών στην παράκτια ζώνη του οποίου δεν υπάρχει καμιά λιμενική εγκατάσταση. Αμέσως νοτιότερα βρίσκεται η παράκτια ζώνη του Δήμου Αγίας στην οποία βρίσκονται 3 λιμενικές εγκαταστάσεις (αλιευτικά καταφύγια τα οποία διαχειρίζονται από το Λιμενικό Γραφείο Λάρισας. Εκ των 3 εγκαταστάσεων η σημαντικότερη είναι ο λιμένας Αγίοκαμπου, ο οποίος αντιμετωπίζει σημαντικά λειτουργικά προβλήματα παρά την πρόσφατη επέκτασή του. Χρησιμοποιείται από αλιευτικά σκάφη κατά κύριο λόγο και από μικρά σκάφη αναψυχής. Ακτοπλοϊκή ή πορθμειακή διασύνδεση δεν υπάρχει

ούτε υπήρχε μέχρι σήμερα, παρά μόνον ενδιαφέρον για ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Σποράδες και τον Πλαταμώνα.

Νοτιότερα στο Δήμο Ρήγα Φεραίου (Μαγνησία), η λιμενική εγκατάσταση του Κεραμιδίου είναι χαρακτηρισμένη αλιευτικό Καταφύγιο. Στον Δήμο Ζαγοράς - Μουρεσίου υπάρχουν 3 λιμενικές εγκαταστάσεις, 2 εκ των οποίων Χορευτό, Αγ. Ιωάννης έχουν υποστεί σοβαρές ζημιές κατά τα παρελθόντα έτη και ο φυσικός λιμένας Νταμούχαρη όπου έχει κατασκευασθεί προστατευτικός μώλος. Οι λιμενίσκοι χρησιμοποιούνται από αλιείς και μικρά σκάφη αναψυχής. Παλαιότερα υπήρχε σύνδεση με υδροπτέρυγα μεταξύ Θεσσαλονίκης - Αγ. Ιωάννη - Βόλου. Σήμερα η γραμμή αυτή δεν λειτουργεί. Στην συνέχεια στο Δήμο Νοτίου Πηλίου, βρίσκονται 13 λιμενικές εγκαταστάσεις εκατέρωθεν του όρους Πηλίου., οι περισσότερες εκ των οποίων βρίσκονται επί της ανατολικής ακτής (στο Αιγαίο Πέλαγος) . Στην περιοχή υπάρχουν και ιδιωτικές εγκαταστάσεις π.χ. ναυπηγοεπισκευαστικές και εμπορικές. Στους δήμους Ρήγα Φεραίου, Ζαγοράς-Μουρεσίου και Νοτίου Πηλίου δεν υπάρχει φορέας διαχείρισης λιμένων ενώ οι δήμοι δεν είναι σε θέση να συντηρήσουν και να διαχειριστούν τις εγκαταστάσεις τους. Στον Δήμο Βόλου είναι εγκατεστημένες 12 λιμενικές εγκαταστάσεις. Φορέας διαχείρισης των 4 είναι ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. (στον οποίο ανήκουν 7 λιμενικές εγκαταστάσεις εκ των οποίων 3 βρίσκονται στον Δήμο Αλμυρού ) 3 διαχειρίζονται από την Κτηματική Υπηρεσία, 3 είναι ιδιωτικές και 3 ως φορέα διαχείρισης έχουν τον Δήμο Βόλου. Στον Δήμο Αλμυρού υπάρχουν 15 λιμενικές εγκαταστάσεις εκ των οποίων (πλην των 3 που ανήκουν στον Ο.Λ.Βόλου Α.Ε.), οι 3 είναι ιδιωτικές εγκαταστάσεις, οι 9 δεν είναι ενταγμένες σε φορέα διοίκησης., ενώ 3 διαχειρίζεται η Κτηματική Υπηρεσία, δηλαδή είναι προς αναζήτηση διαχειριστή μέσω ΤΑΠΠΕΔ. Ο Οργανισμός Λιμένα Βόλου Α.Ε. αποτελεί τον μεγαλύτερο διαχειριστικό φορέα της περιοχής, όχι όσον αφορά τον αριθμό των λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά όσον αφορά την διακίνηση φορτίων και επιβατών καθώς και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, η οποία δεν περιορίζεται μόνον στα όρια των ενταγμένων σε αυτόν λιμενικών εγκαταστάσεων. Π.χ. πρόσφατα για την παροχή υπηρεσιών ευκολιών υποδοχής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων, ως περιοχές ευθύνης της Ο.Λ.Β. Α.Ε. αντί των 7 ενταγμένων στην ΟΛΒ.Α.Ε. ορίστηκαν οι 19 που ακολουθούν, σε σύνολο 44 λιμενικών εγκαταστάσεων στο ηπειρωτικό τμήμα του Ν. Μαγνησίας:

- Λιμένας Βόλου
- Παράκτια Εγκατάσταση «LAFARGE – Εργοστάσιο Βόλου», στην Αγριά, Δήμου Βόλου
- Παράκτια Εγκατάσταση ΕΛΙΝΟΪΛ ΑΕ στην Αγριά, Δήμου Βόλου
- Λιμένας Αγριάς, Δήμου Βόλου
- Παράκτια Εγκατάσταση ΕΚΟ ΑΒΕΕ στη Ν. Αγχιάλο, Δήμου Βόλου
- Λιμενίσκος Νέας Αγχιάλου, Δήμου Βόλου
- Ναυπηγείο «Γρηγόριος Π. Καρταπάνης», στα Πευκάκια, Δήμου Βόλου
- Λιμένας Αμαλιάπολης, Δήμου Αλμυρού
- Λιμενίσκος Παραλίας Αλμυρού, Δήμου Αλμυρού

- Λιμενίσκος «Άγιος Ιωάννης», Δήμου Αλμυρού
- Λιμενίσκος «Χοροστάσι – Πλατανόρεμα», Δήμου Αλμυρού
- Ναυπηγείο «Κυριάκος-Σαράντης-Σταύρος Κούρης ΟΕ», στην Αμαλιάπολη, Δήμου Αλμυρού
- Λιμένας Αγίου Ιωάννη, Δήμου Ζαγοράς – Μουρεσίου
- Αλιευτικό Καταφύγιο Νταμούχαρης, Δήμου Ζαγοράς – Μουρεσίου
- Ναυπηγείο «Παιδιά Απόστολου Κούρη ΟΕ», στην Αγ. Κυριακή, Δήμου Νοτίου Πηλίου
- Ναυπηγείο «Αφοί Κούρη ΟΕ», στην Αγ. Κυριακή, Δήμου Νοτίου Πηλίου
- Λιμένας Πλατανιά, Δήμου Νοτίου Πηλίου
- Αλιευτικό Καταφύγιο Κατηγιώργη, Δήμου Νοτίου Πηλίου
- Αλιευτικό Καταφύγιο Μηλίνας, Δήμου Νοτίου Πηλίου

Οι Δήμοι Σκιάθου Σκοπέλου και Αλοννήσου διαθέτουν από 1 Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία διαχειρίζονται τις εγκαταστάσεις κάθε νησιού, εκτός της Μαρίνας στην Σκιάθο (χαρακτηρισμένη Τουριστικό καταφύγιο) την οποία διαχειρίζεται ιδιώτης. Οι λιμένες Βόλου, Σκιάθου, Σκοπέλου, Αλοννήσου, Αγ. Κωνσταντίνου συνδέονται με την ίδια ακτοπλοϊκή γραμμή.

### 6.2.5 Λιμενικές εγκαταστάσεις στο παράκτιο μέτωπο της Στερεάς Ελλάδας

Νοτιότερα βρίσκεται ο Δήμος Στυλίδας ο οποίος ανήκει στην Στερεά Ελλάδα. Σημαντικότερος λιμένας στο Δήμο Στυλίδας είναι ο λιμένας Στυλίδας, τον οποίο διαχειρίζεται το Κρατικό Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας. Επίσης στην περιοχή βρίσκεται η Γλύφα, με πορθμειακή γραμμή προς τον Αγιοκάμπο Ευβοίας. Στον Δήμο υπάρχουν 10 λιμενικές εγκαταστάσεις εκ των οποίων οι 7 είναι ενταγμένες στο Κρατικό Λιμενικό Ταμείο. Στον αμέσως νοτιότερο Δήμο Λαμιέων, με μικρό μήκος παράκτιου μετώπου δεν υπάρχει καμία λιμενική εγκατάσταση. Νοτιότερα στο Δήμο Μώλου – Αγ. Κωνσταντίνου υπάρχουν 4 λιμενικές εγκαταστάσεις εκ των οποίων οι 2 είναι ενταγμένες στο Κρατικό Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας ενώ οι άλλες δύο όχι. Από τον λιμένα του Αγ. Κωνσταντίνου υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Βόρειες Σποράδες. Νοτιότερα βρίσκεται ο Δήμος Λοκρών με 7 λιμενικές εγκαταστάσεις, 6 εκ των οποίων εντάσσονται στο Κρατικό Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας. Η μια (ΛΑΡΚΟ) είναι ιδιωτική εγκατάσταση, ενώ από την Αρκίτσα υπάρχει πορθμειακή σύνδεση με την Αιδηψό.

Αμέσως νοτιότερα βρίσκεται η μικρή παράκτια ζώνη του Δήμου Ορχομενού, χωρίς καμία λιμενική εγκατάσταση, ο οποίος ανήκει στην Βοιωτία. Εμβόλιμα υπάρχει η παράκτια ζώνη του Δήμου Χαλκιδαιών στην Στερεά Ελλάδα, ενώ αμέσως νοτιότερα βρίσκεται ο Δήμος Τανάγρας Βοιωτίας, επί της παράκτιας ζώνης του οποίου βρίσκεται ναυταθλητική εγκατάσταση των Χαλκιδεών η οποία την οποία διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Ευβοίας.

Στην Ανατολική Αττική το νοτιότερο άκρο της περιοχής της νέας δομής βρίσκεται ο Δήμος Ωρωπού, με 4 λιμενικές εγκαταστάσεις, τις οποίες διαχειρίζεται το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ωρωπού. Από την Σκάλα Ωρωπού υπάρχει πορθμειακή γραμμή προς την Ερέτρια η οποία φθίνει

και από φέτος για πρώτη φορά σταμάτησε να λειτουργεί καθημερινά κατά την διάρκεια του χειμώνα και αποδίδεται η μείωση των επιβατών στην γραμμή Ωρωπού -Ερέτριας. Λόγω της ύπαρξης της γραμμής αυτής δικαιολογείται και η ένταξη των λιμενικών εγκαταστάσεων του Δήμου στην νέα δομή.

Τέλος στο ανατολικό τμήμα της περιοχής βρίσκεται η νήσος Εύβοια, αποτελούμενη από 7 Δήμους μη συμπεριλαμβανομένης της Σκύρου η οποία αποτελεί Δήμο και στην οποία εδρεύει Κρατικό Λιμενικό Ταμείο, το οποίο διαχειρίζεται τις λιμενικές εγκαταστάσεις της νήσου Σκύρου.

Στον Δήμο Χαλκιδέων υπάρχουν 22 λιμενικές εγκαταστάσεις εκ των οποίων οι 20 διαχειρίζονται από τον Οργανισμό Λιμένος Ν. Ευβοίας Α.Ε., η μια είναι η ιχθυόσκαλα (ΟΚΑΑ) και μια (οι εγκαταστάσεις της Σέλμαν) έχει περιέλθει στην Κτηματική Υπηρεσία προς αξιοποίηση.

Αρχίζοντας από Βόρεια, στον Δήμο Ιστιαίας Αιδηψού βρίσκονται 9 λιμενικές εγκαταστάσεις, εκ των οποίων τις 8 διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Ευβοίας Α.Ε. ενώ η μία είναι ιδιωτική - τουριστική του CLUB MEDITERRANEE GREGOLIMANO. Στον Δήμο βρίσκονται 2 λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πορθμειακές γραμμές. Η της Αιδηψού προς Αρκίτσα και η του Αγιοκάμπου προς Γλύφα. Στον Δήμο Μαντουδίου-Λίμνης Αγ. Άννης βρίσκονται 4 λιμενικές εγκαταστάσεις, 2 στο Μαντούδι και 2 στην Λίμνη διαχειριζόμενες όλες από τον Οργανισμό Λιμένος Ν. Ευβοίας Α.Ε. Από το Μαντούδι (Κυμίσσι) υπάρχει ακτοπλοϊκή γραμμή προς Σκιάθο-Σκόπελο. Στον Δήμο Διρφύων,-,Μεσσαπίων βρίσκονται 4 λιμενικές εγκαταστάσεις εκ των οποίων τις 3 διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Ν. Ευβοίας Α.Ε. και τη μια (ΣΟΓΙΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. ) η Κτηματική Υπηρεσία. Ο Δήμος Ερέτριας με θαλάσσια μέτωπο μόνον στον Νότιο Ευβοϊκό έχει στο παράκτιο μέτωπο 3 λιμενικές εγκαταστάσεις τις οποίες διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Ν. Ευβοίας Α.Ε. και πληθώρα πολύ μικρών αυθαίρετων κατασκευών. Στον Δήμο Κύμης – Αλιβερίου βρίσκονται 5 λιμενικές εγκαταστάσεις, 2 εκ των οποίων είναι ιδιωτικές (ΑΓΕΤ και ΔΕΗ) και τις υπόλοιπες 3 διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Ν. Ευβοίας Α.Ε. Τέλος στο Νότιο τμήμα της νήσου, στον Δήμο Καρύστου βρίσκονται 6 λιμενικές εγκαταστάσεις διαχειριζόμενες όλες από τον Ο.Λ.Ν.Ε. Α.Ε.

### 6.2.6 Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

Στην παράκτια ζώνη της νέα δομής βρίσκονται 143 λιμενικές εγκαταστάσεις που δραστηριοποιούνται σε όλες τις κατηγορίες χρήσεων. Συνολικά διακινούνται περί τα 3.5 εκατ. επιβάτες (επιβιβάσεις και αποβιβάσεις, δηλαδή 2 κινήσεις ανά επιβάτη), έναντι 70 εκ συνολικά στην χώρα, ήτοι ποσοστό 5% στο σύνολο της χώρας (αντίστοιχα 1.8 εκ. επιβάτες σε σύνολο της χώρας 35 εκ ) και 19 εκ. τόνοι φορτίων (φορτώσεις και εκφορτώσεις) όλων των ειδών που αναλύονται σε 14 εκ. t. Εσωτερικού φορτίου έναντι 62 εκ. t συνολικά στην χώρα και 5εκ. t εκ του εξωτερικού, έναντι 106 εκ t συνολικά στην χώρα, ήτοι ποσοστό 22% και 5% αντίστοιχα. Ένας

μόνον λιμένας έχει την δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (Βόλος), ενώ στην περιοχή δραστηριοποιούνται σημαντικές βιομηχανικές μονάδες με ιδιόκτητες λιμενικές εγκαταστάσεις. Στην περιοχή δραστηριοποιούνται συνολικά 16 Ιδιωτικές εγκαταστάσεις, περιλαμβανομένων ναυπηγείων.

Η παράκτια ζώνη που θα ενταχθεί στην νέα δομή διαβρέχει 25 διαφορετικούς Δήμους, ήτοι εν δυνάμει 25 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία που ανήκουν σε 3 περιφέρειες. Εξαιρουμένου του Δήμου Ωρωπού όλοι οι υπόλοιποι δήμοι ανήκουν στην ίδια Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Σημειώνεται ότι η Στερεά Ελλάδα έχει και παράκτιο μέτωπο στον Κορινθιακό Κόλπο το οποίο δεν συμπεριλαμβάνεται στην προτεινόμενη νέα δομή. Στην παράκτια ζώνη 3 δήμων δεν υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις (Τεμπών, Λαμιέων και Ορχομενού).

Όσον αφορά συγκεντρωτικά τις χρήσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων της περιοχής για τους λιμένες των κατηγοριών 1, 2 και 3 φαίνονται στον συνημμένο Πίνακα 6.2 όπως δίνονται στην μελέτη «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΩ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ» που συνέταξε το γραφείο ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. 2013, για το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Ήδη όμως τα στοιχεία αυτά είναι ξεπερασμένα διότι κρουαζιερόπλοια πλέον προσεγγίζουν εκτός του Βόλου, στην Σκιάθο, στην Σκόπελο και στην Σκύρο. Επίσης τουριστικά σκάφη αναψυχής ελλιμενίζονται στον λιμένα Χαλκίδας όπου δεν υπάρχει χωροθετημένη Ζώνη Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενη Λιμενική Εγκατάσταση (ΖΩΣΑΥΛΕ).

Η ΕΛΣΤΑΤ από την άλλη πλευρά δεν διαθέτει στοιχεία για κρουαζιερόπλοια και τουριστικά σκάφη. Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ οι λιμένες που εξυπηρετούν ακτοπλοϊκή και πορθμειακή σύνδεση στην περιοχή είναι οι εξής: Αλόνησος, Βόλος, Γλώσσα Σκοπέλου, Σκιάθος, Σκόπελος, Σκύρος, Άγιος Κωνσταντίνος, Κυμάσιο (Μαντούδι), Κύμη (ακτοπλοϊκή) και Αρκίτσα, Γλύφα, Αγιοκάμπος, Αιδηψός, Ερέτρια, Μαρμάρι, Νέα Στύρα και Ωρωπός (πορθμειακή)

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ επίσης εμπορική κίνηση εσωτερικού παρουσιάζουν 30 λιμενικές εγκαταστάσεις ενώ διακίνηση φορτίων από και προς το εξωτερικό γίνεται από 9 λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι εγκαταστάσεις αυτές φαίνονται συγκεντρωτικά στον Πίνακα 6.3

Η έλλειψη στατιστικών στοιχείων και η μη δημοσίευσή τους από τις αρμόδιες αρχές αποτελεί πρόβλημα στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Κύριο θέμα της διαφάνειας είναι και η δημοσίευση έγκριτων στατιστικών στοιχείων όπως μόνο ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου δημοσιεύει.

Πίνακας 6.2. Χρήσεις λιμένων κατηγοριών Κ1, Κ2 και Κ3 της ΑΚΕ<sup>8</sup>

Α/Α	ΛΙΜΕΝΑΣ	ΚΑΤΗ- ΓΟΡΙΑ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ			ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
			ΓΕΝΙΚΑ	ΧΥΔΗΝ	Ε/Κ				
1	ΒΟΛΟΥ (ΟΛΒ Α.Ε.)	Κ1	+	+	+	+	+	+	+
2	ΧΑΛΚΙΔΟΣ (ΟΛΝ.Ε.Α.Ε.)	Κ2	+	-	-	-	-	-	+
	ΚΥΜΗΣ (ΟΛΝ.Ε.Α.Ε.)	Κ3	+	+	-	+	-	+	+
	ΣΤΥΛΙΔΑΣ (Κ.Λ.Τ.ΦΘΙ.)	Κ3	+	+	-	-	-	+	+
	ΣΚΙΑΘΟΥ (Δ.Λ.Τ.ΣΚΙ)	Κ3	+	-	-	+	-	+	+
	ΣΚΟΠΕΛΟΥ (Δ.Λ.Τ.ΣΚΟ)	Κ3	+	-	-	+	-	+	+

<sup>8</sup> Στοιχεία από «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΩ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ» ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε. 2013 (Βλέπε ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ)

**Πίνακας 6.3** Λιμενικές Εγκαταστάσεις Διακίνησης εμπορευματικών φορτίων στην ΑΚΕ

ΛΙΜΕΝΕΣ		
Α/Α	ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΦΟΡΤΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
1	Άγιος Κωνσταντίνος	Αγία Μαρίνα Φθιώτιδας
2	Αγία Μαρίνα Φθιώτιδας	Αλιβέριο
3	Αγιοκάμπος Λάρισας	Αμαλιάπολη Μαγνησίας
4	Αιδηψός	Αχλάδι Φθιώτιδας
5	Αλιβέριο	Βόλος
6	Αλόνησος	Κάρυστος
7	Αμαλιάπολη Μαγνησίας	Λάρυμνα
8	Αρκίτσα Φθιώτιδας	Στυλίδα
9	Αχλάδι Φθιώτιδας	Χαλκίδα
10	Βόλος	
11	Βόρειος Ευβοϊκός	
12	Γλώσσα Σκοπέλου	
13	Γλύφα Φθιώτιδας	
14	Ερέτρια Ευβοίας	
15	Κάρυστος	
16	Κυμάσιο	
17	Κύμη	
18	Λάρυμνα	
19	Μαρμάρι	
20	Νέα Στύρα	
21	Πετριές Ευβοίας	
22	Πολιτικά	
23	Σκιάθος	
24	Σκόπελος	
25	Σκύρος Λιναριά	
26	Στυλίδα	
27	Χαλκίδα	
28	Ψαχνά Ευβοίας	
29	Ωρεοί	
30	Ωρωπός	

Πηγή: Ίδια επεξεργασία, στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ

Τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ χρήζουν περαιτέρω εξειδίκευσης και ανάλυσης ενώ είναι ελλιπή ως προς ορισμένες κατηγορίες (π.χ. επιβάτες κρουαζιερόπλοιων και σκαφών αναψυχής).

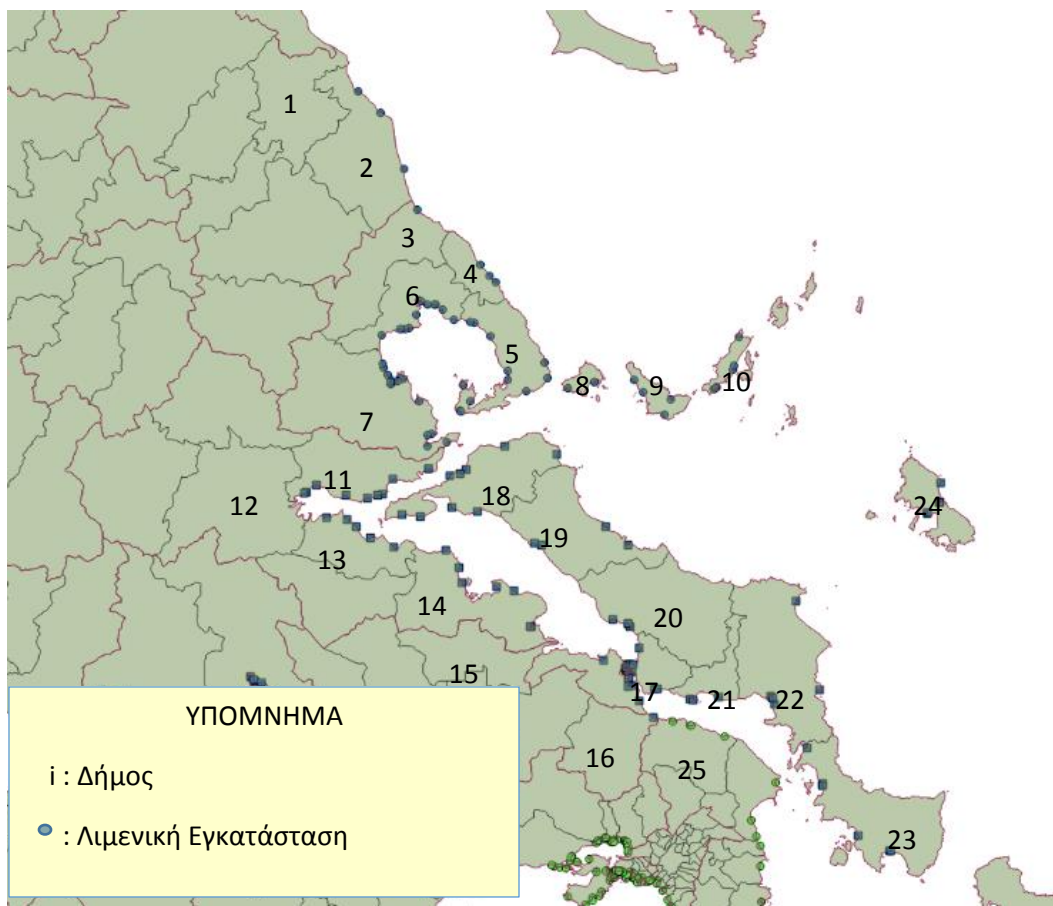
Συμπερασματικά φαίνεται ότι όσον αφορά την Στερεά Ελλάδα το πείραμα με την ένωση των Λιμενικών Ταμείων του Ν. Ευβοίας είναι πετυχημένο. Επίσης σημαντική συσπείρωση εμφανίζει και το Κρατικό Λιμενικό Ταμείο Ν. Φθιώτιδας. Στην Θεσσαλία όμως υπάρχει σοβαρό πρόβλημα τόσο με τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία των Σποράδων, όσο και με τους μη ενταγμένους λιμένες. Επίσης το Λιμενικό Γραφείο Λάρισας δεν φαίνεται να έχει ενεργή δράση ούτε και εμπειρία στην διαχείριση λιμενικών εγκαταστάσεων. Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου, Α.Ε. λαμβάνει πρόνοια και



για μερικές ακόμη λιμενικές εγκαταστάσεις όσον αφορά τα κατάλοιπα των πλοίων όμως αυτές οι μεμονομένες κινήσεις δεν είναι δυνατόν να λύσουν το πρόβλημα. Χρειάζεται θεσμική ρύθμιση

### **6.3 Δομή Αρχής Λιμένος Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος**

Σύμφωνα με την θεώρηση για τις νέες δομές, στην νέα δομή θα ενταχθεί το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων της περιοχής δηλαδή και οι 143 λιμενικές εγκαταστάσεις. Αυτοδίκαια όποια νέα λιμενική εγκατάσταση λειτουργήσει εντός της παράκτιας ζώνης των 25 δήμων θα ενταχθεί στην συγκεκριμένη Λιμενική Αρχή η οποία θα είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Στο Σχήμα 6.6 φαίνονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις της περιοχής και οι αριθμήσεις των εμπλεκόμενων δήμων.



**Σχήμα 6.6** Λιμενικές εγκαταστάσεις και εμπλεκόμενοι δήμοι στην Α:Κ:Ε:

*Πηγή: Ίδια επεξεργασία*

Σύμφωνα με το προταθέν μοντέλο θα δημιουργηθεί μια Αρχή Λιμένων ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ η οποία αποτελεί την Λιμενική Αρχή Α Επιπέδου και μια ανώνυμη εταιρία η οποία θα είναι η Λιμενική Αρχή Β' Επιπέδου. Στην συγκεκριμένη περιοχή σήμερα

δραστηριοποιούνται 2 Οργανισμοί Λιμένος, άρα διαφαίνονται οι εξής εναλλακτικές λύσεις για την λιμενική αρχή Β επιπέδου:

A) Συνένωση και μετεξέλιξη των 2 Οργανισμών Λιμένων σε μια Λιμενική Αρχή Β' επιπέδου

B) Μετεξέλιξη των 2 Οργανισμών Λιμένων με τον εξής διαχωρισμό σε 2 Λιμενικές Αρχές Β' Επιπέδου

Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. θα μετεξελιχθεί στον Οργανισμό Διαχείρισης Εμπορικών Λιμένων Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος Α.Ε. με την υπαγωγή σε αυτόν των λιμενικών Εγκαταστάσεων που ήδη ανήκουν σε αυτόν, καθώς και των εμπορικών λιμένων, τον Λιμένα Στυλίδας, τον Λιμένα Χαλκίδας κλπ. Συνολικά 30 λιμενικές εγκαταστάσεις θα ενταχθούν στον ΟΛΒ. Α.Ε. Οι περισσότερες από τις εγκαταστάσεις αυτές είναι εμπορικές και ιδιωτικές με συμβάσεις παραχώρησης. Οι Συμβάσεις Παραχώρησης θα παραμείνουν εν ισχύ με πιθανή αναδιάρθρωση των αρμοδιοτήτων τους. Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ δίνεται ο Πίνακας με τους Λιμένες της Α.Κ.Ε.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ν. Ευβοίας Α.Ε. θα μετεξελιχθεί στον Οργανισμό Διαχείρισης Λιμενικών Εγκαταστάσεων Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος στον οποίο θα ενταχθούν όλοι οι υπόλοιποι λιμένες, συνολικά 113 λιμενικές εγκαταστάσεις. Στον Ο.Λ.Ν.Ε. εντάσσονται επιπλέον οι λιμενικές εγκαταστάσεις των Βορείων Σποράδων και της Σκύρου, του Λιμενικού Γραφείου Λάρισας, του Κρατικού Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας (πλην συγκεκριμένων εμπορικών και ιδιωτικών εγκαταστάσεων) και των μη ενταγμένων εγκαταστάσεων ιδιαίτερα του Ν. Μαγνησίας.

Επίσης εντάσσονται οι τουριστικές εγκαταστάσεις (π.χ. Τουριστικό καταφύγιο Σκιάθου και Med Club στην Βόρειο Εύβοια.) που έχουν ιδιώτη διαχειριστή. Η σημασία της ένταξης σε Λιμενική Αρχή Β' Επιπέδου, είναι ότι θα ακολουθεί τις ίδιες δεσμεύσεις (π.χ. περιβαλλοντικές) και θα απευθύνεται στη Λιμενική Αρχή για επίλυση προβλημάτων.

Το μειονέκτημα της συνένωσης είναι ότι συνενώνονται λιμενικές εγκαταστάσεις σε αρκετά μεγάλη απόσταση από την έδρα που θα επιλεγεί.

Ο καταμερισμός αυτός προτείνεται διότι οι λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν εμπορικές δραστηριότητες έχουν πιο σύνθετο πλαίσιο λειτουργίας, ενώ οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις έχουν παρεμφερή προβλήματα όπως αλιευτικοί λιμένες, μικροί τουριστικοί, ακτοπλοϊκοί κλπ. Εφόσον ενταχθούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις σύμφωνα με αυτόν τον διαχωρισμό, μπορούν να ενταχθούν σε ομοειδή δίκτυα, π.χ. εμπορικό ή τουριστικό ώστε να συνεργάζονται .

Γ) Μετεξέλιξη των 2 Οργανισμών με τον εξής διαχωρισμό:

Στον Ο.Λ.Β. Α.Ε. εντάσσονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην Θεσσαλία (δήμοι 1 έως και 10) και στο Ο.Λ.Ν.Ε. εντάσσονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην Στερεά Ελλάδα με μέτωπο στον Ευβοϊκό Κόλπο συμπεριλαμβανομένης της Αττικής. (Εύβοια, Φθιώτιδα, Βοιωτία και Ωρωπός Δήμοι 11 έως και 25) .

Το μειονέκτημα αυτής της γεωγραφικής συνένωσης είναι ότι συνενώνονται ετερογενείς λιμενικές εγκαταστάσεις.

Η παρούσα μελέτη προτείνει την συνένωση σε έναν Οργανισμό Λιμένος ή Εταιρεία διαχείρισης και Αξιοποίησης στον οποίο θα μπορούν ευκολότερα να δημιουργηθούν δίκτυα που θα διευκολύνουν την οριζόντια ολοκλήρωση παρόμοιων λιμενικών εγκαταστάσεων και θα οδηγήσουν σε οικονομία κλίμακας. Εξάλλου το Α' επίπεδο Λιμενικής Αρχής θα είναι ενιαίο.

Επίσης σημειώνεται ότι η σύσταση δημοτικού ή διαδημοτικού φορέα διαχείρισης δεν αποκλείεται, όμως εάν δεν λειτουργεί με ιδιωτικού δικαίου οικονομική διαχείριση, θα αντιμετωπίσει προβλήματα.

### **6.3 Διαδικασία μετάβασης στο νέο σύστημα**

#### **6.3.1 ΦΑΣΗ 1: Διαβούλευση - Νέο Θεσμικό Πλαίσιο**

Κατά την φάση αυτή κατόπιν διαβούλευσης θα θεσμοθετηθεί η μεταρρύθμιση του λιμενικού συστήματος της χώρας και θα καθορισθούν οι νέες δομές διοίκησης του λιμενικού συστήματος. Θα καθορισθούν επί τη βάση αναλυτικών πινάκων του τύπου 5.2 οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων και των φορέων διαχείρισης. (Προτεινόμενη Διάρκεια Φάσης: 9 μήνες) (βλέπε Σχήμα 5.2)

#### **6.3.2 ΦΑΣΗ 2: Αρχική συνένωση- μεταβίβαση αρμοδιοτήτων στους νέους φορείς**

Κατά την Φάση 2 θα μεταβιβασθούν οι αρμοδιότητες του χρήστη της γης όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων στην Λιμενική Αρχή Α' επιπέδου, η οποία θα είναι μια ενιαία για τις 143 λιμενικές εγκαταστάσεις. Η λιμενική Αρχή Α' Επιπέδου θα καθορίσει ενιαία πολιτική όσον αφορά τις ρυθμιστικές λειτουργίες των λιμενικών Αρχών Επιπέδου Β' και τις αρχές βάσει των οποίων θα λειτουργήσει το προτεινόμενο σύστημα. Η υφιστάμενη σήμερα διαχειριστική κατάσταση δεν αλλάζει. Κατά την περίοδο αυτή όμως μετεξελίσσονται ο ή οι υφιστάμενοι Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε. σε Λιμενικές Αρχές Β' Επιπέδου στις οποίες μεταβιβάζονται οι ανάλογες αρμοδιότητες καταρχήν για τις λιμενικές εγκαταστάσεις για τις οποίες σήμερα είναι υπεύθυνες και εν συνεχεία για τις λιμενικές εγκαταστάσεις των υπόλοιπων κρατικών αρχών ήτοι του Λιμενικού Γραφείου

Λάρισας, των Κρατικών Λιμενικών Ταμείων Φθιώτιδος και Σκύρου, της Κτηματικής Υπηρεσίας καθώς και των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων, Σκιάθου, Σκοπέλου, Αλοννήσου και Ωρωπού εφόσον το επιλέξουν. Οι υφιστάμενες σήμερα Συμβάσεις Παραχώρησης προς τους Ο.Λ. Α.Ε. τίθενται υπό διαπραγμάτευση με πιθανότητα κατάργησης ή αλλαγής του πλαισίου τους. Οι Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε. θα παρέχουν υπηρεσίες όπως και σήμερα. Οι Ιδιωτικές εγκαταστάσεις λειτουργούν ως έχουν στην Φάση αυτή. Επίσης η Ιχθυόσκαλα Χαλκίδος δεν αλλάζει διαχειριστικό καθεστώς. Η Φάση 2 θα αρχίσει πριν την λήξη της Φάσης 1 καθότι οι κανονιστικές πράξεις αργούν να εκδοθούν και η ολοκλήρωσή τους δεν εμποδίζει τον συντονισμό των μετέπειτα ενεργειών. (Προτεινόμενη Διάρκεια Φάσης: 6 μήνες)

### 6.3.3 ΦΑΣΗ 3 Αξιολόγηση υφισταμένων υποδομών – οργάνωση Τμημάτων – Μονάδων παροχής υπηρεσιών -Σύναψη Συμβάσεων Υπηρεσιών και Έργων - Διαβούλευση παλαιών φορέων διαχείρισης

Κατά την διάρκεια της Φάσης 3, η οποία είναι σημαντική φάση, θα οργανωθούν τα τμήματα των Λιμενικών Αρχών Α' και Β' Επιπέδου και θα καθοριστούν τα αντικείμενά τους ώστε να μην υπάρχουν συναρμοδιότητες. Ως επί το πλείστον θα καθοριστούν οι δράσεις των 2 πρώτων λειτουργιών ήτοι **η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης και η ρύθμιση της διαχείρισης –λειτουργίας** σε όλα τα στάδια δράσης όπως αυτά έχουν καθοριστεί στο κεφάλαιο 5 και τον Πίνακα 5.2

Επίσης θα αξιολογηθούν οι υφιστάμενες υποδομές και εξοπλισμοί όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως αυτές κατανεμηθούν στις λιμενικές αρχές Β' Επιπέδου. (Πιθανώς απαίτηση master plan). Για να αρχίσει να λειτουργεί το σύστημα κατά το διάστημα αυτό θα είναι δυνατή η σύναψη συμβάσεων Υπηρεσιών και Έργων (παροχής και λήψης) όχι μόνον για τις εγκαταστάσεις που σήμερα είναι ενταγμένες στους Ο.Λ. Α.Ε. αλλά και για τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις (αυτό ήδη σήμερα εν μέρει γίνεται π.χ. συλλογή καταλοίπων κλπ) ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής λειτουργία τους. Όσον αφορά τις Συμβάσεις Παραχώρησης ή τα Ν.Π.Ι.Δ. που διαχειρίζονται λιμενικές εγκαταστάσεις, θα επαναπροσδιορισθούν οι Συμβάσεις Παραχώρησης στην επόμενη φάση σύμφωνα με την κατανομή των αρμοδιοτήτων της παρούσας Φάσης 3.

Επίσης κατά την φάση αυτή θα αρχίσει δημόσια διαβούλευση για την λήψη απόφασης για ανάληψη της διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων από δημοτικούς ή διαδημοτικούς ή ακόμη και κρατικούς φορείς που ήδη είναι διαχειριστές, με Συμβάσεις Παραχώρησης. Η διάρκεια της Φάσεως 3 θα είναι 18 μήνες ενώ κατά τους τελευταίους 6 μήνες αρχίζει η Φάση 4

#### 6.3.4 ΦΑΣΗ 4. Υποβολή προτάσεων ήδη δημόσιων διαχειριστών (π.χ. Λιμενικά Ταμεία). Α΄ Στάδιο Μετεξέλιξη συμβάσεων Παραχώρησης Ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων

Στην Φάση αυτή θα υποβληθούν οι προτάσεις δημοτικών ή διαδημοτικών σχημάτων ή σχημάτων ΣΔΙΤ για την σύναψη Σύμβασης Παραχώρησης για διαχείριση και εκμετάλλευση λιμενικής ή λιμενικών εγκαταστάσεων. Επειδή δεν αναμένεται να μπορούν να καλυφθούν όλες οι απαιτούμενες αρμοδιότητες για Λιμενική Αρχή Επιπέδου Β΄, θα μπορούν οι δραστηριότητες αυτές να αναλαμβάνονται από την Λιμενική Αρχή Επιπέδου Β΄.

#### 6.3.5 ΦΑΣΗ 5. Αξιολόγηση- Σύναψη Συμβάσεων Παραχώρησης (Α΄ Στάδιο)

Μετά την αξιολόγηση των προτάσεων, για τις οποίες θα τεθούν κριτήρια κυρίως όσον αφορά τους εξής τομείς:

- Περιβαλλοντική διαχείριση
- Συντήρηση των υποδομών και του εξοπλισμού
- Βιωσιμότητα του προτεινόμενου σχήματος

Θα συναφθούν Συμβάσεις Παραχώρησης έναντι τιμήματος για ορισμένη χρονική περίοδο μεταξύ των φορέων που θα εγκριθούν και της Λιμενικής Αρχής Α΄ Επιπέδου (Διάρκεια Σταδίου 6 μήνες). Επίσης στην Φάση αυτή θα επαναπροσδιορισθούν οι Συμβάσεις Παραχώρησης των Ιδιωτικών Φορέων διαχείρισης λιμένων και της Ιχθυόσκαλας Χαλκίδας, με την Λιμενική Αρχή Α΄ Επιπέδου και θα προσδιορισθούν ακριβώς οι αρμοδιότητες κάθε πλευράς με την δυνατότητα μεταφοράς ορισμένων αρμοδιοτήτων στις Λιμενικές Αρχές Β΄ Επιπέδου, όπου κριθεί αναγκαίο για την πλήρη κάλυψη των αναγκαίων δραστηριοτήτων που θα οδηγήσει στην ποιοτική λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων. Επίσης θα έχουν ορισθεί και οι αρμοδιότητες των παρόχων λιμενικών Υπηρεσιών π.χ. Συλλογή καταλοίπων από ιδιωτικές εταιρείες, Ρυμούλκηση κλπ) με συμβάσεις Παροχής Υπηρεσιών μεταξύ των ενδιαφερομένων πλευρών.

#### 6.3.6 ΦΑΣΗ 6. Διαγωνισμοί μη διατεθεισών και νέων τερματικών (Β΄ Στάδιο)

Μετά το πέρας της παραπάνω αναφερόμενης διαδικασίας και εφόσον υπάρχει ενδιαφέρον ή κρίνεται σκόπιμο ότι είναι δυνατόν και συμφέρον να γίνει, θα διατεθούν λιμενικές εγκαταστάσεις μέσω διαγωνιστικών διαδικασιών σε ενδιαφερόμενους φορείς διαχείρισης – επενδυτών όπως αυτοί αναφέρονται στην παράγραφο 5.6.3. Η διάθεση θα γίνει μέσω της Λιμενικής Αρχής Α΄ Επιπέδου με την οποία θα συναφθεί Σύμβαση Παραχώρησης με γενικούς και ειδικούς όρους. Η Διάρκεια της Φάσης 6, είναι 12 μήνες και αρχίζει 6 μήνες προ του τέλους της Φάσης 5. Στην Φάση 6 διενεργούνται μέχρι και οι Διαγωνισμοί. Θα είναι Πλειοδοτικοί, ο τρόπος θα καθοριστεί από την

Λιμενική Αρχή Α' Επιπέδου που διενεργεί τον Διαγωνισμό και θα υποβάλλονται οι προσφορές των ενδιαφερομένων διαχειριστών σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες δημοσιότητας.

### 6.3.7 ΦΑΣΗ 7. Αξιολόγηση Σύναψης Συμβάσεων Παραχώρησης Β' Στάδιο

Στην Φάση 7 που διαρκεί 6 μήνες γίνεται η αξιολόγηση των προσφορών των επενδυτών και υπογράφονται οι Συμβάσεις Παραχώρησης μεταξύ των Επενδυτών και της Λιμενικής Αρχής Α' Επιπέδου.

### 6.3.8 ΦΑΣΗ 8. Εφαρμογή και Λειτουργία νέου σχήματος

Μετά το πέρας της διαγωνιστικής Διαδικασίας και της υπογραφής των συμβάσεων παραχώρησης γίνεται η τελική ανακατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των Λιμενικών Αρχών Επιπέδου Α, Β, διαχειριστών μέσω συμβάσεων παραχώρησης καθώς και μεταξύ των υπόλοιπων εμπλεκόμενων φορέων. Μετά το πέρας των 6 μηνών που εκτιμήθηκε ότι χρειάζεται για την ολοκλήρωση των μεταρρυθμίσεων στη τελική Φάση 8, το σύστημα αρχίζει να λειτουργεί κανονικά.

Εννοείται ότι η διαδικασία των διαγωνισμών για σύμβαση παραχώρησης δεν σταματά εδώ.

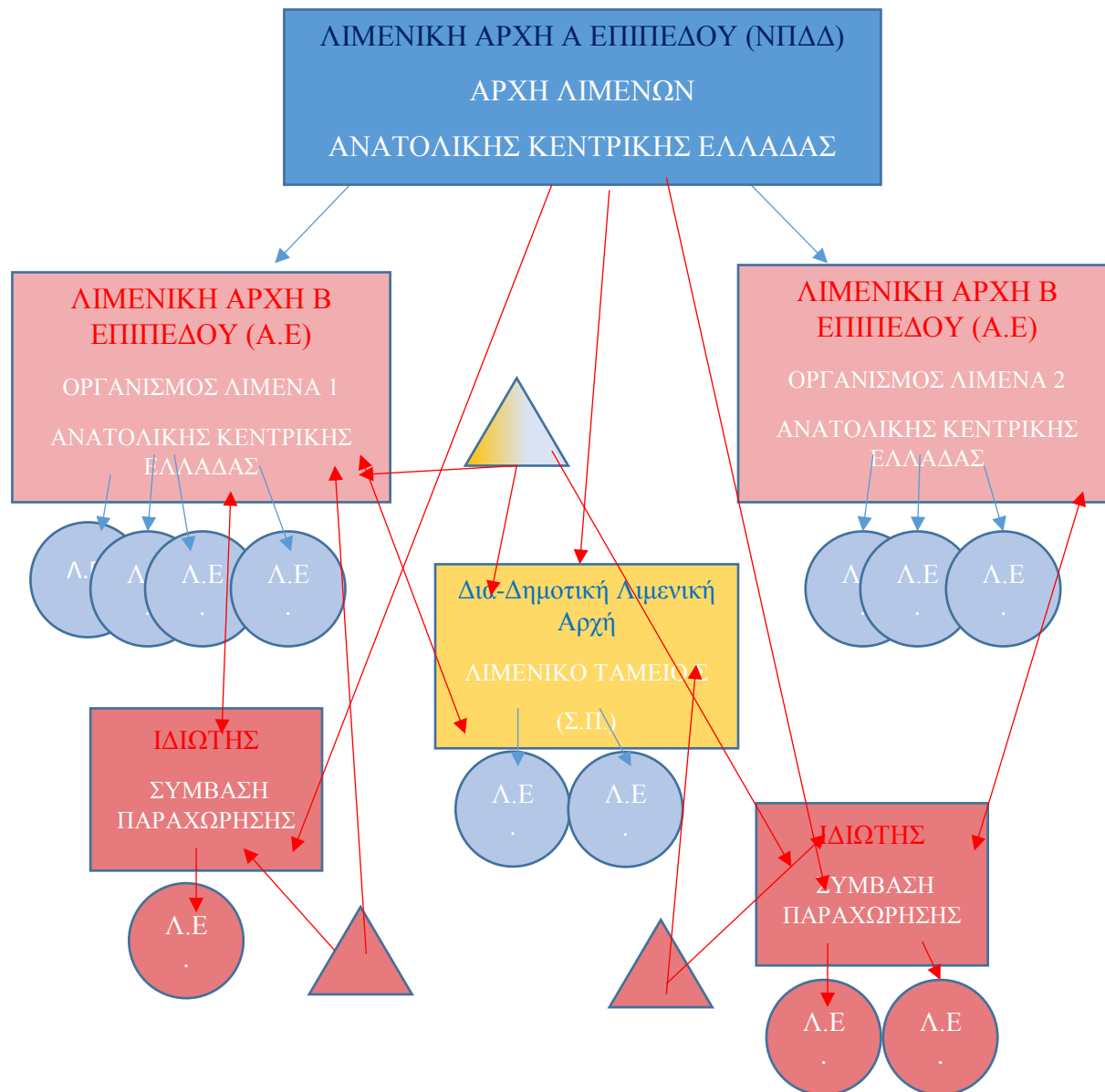
Κάτω από νέες συνθήκες θα μπορεί είτε η Λιμενική Αρχή Επιπέδου Α' να προκηρύξει νέο διαγωνισμό για ορισμένη λιμενική εγκατάσταση, είτε να ζητηθεί από επενδυτή η παραχώρηση υφιστάμενης λιμενικής εγκατάστασης, είτε η κατασκευή νέας λιμενικής εγκατάστασης. Υπάρχει διαδικασία που ακολουθείται από το Υπουργείο Τουρισμού για τους Τουριστικούς λιμένες. Σημειώνεται ότι στην περιοχή μελέτης έχουν ενταχθεί στην νέα δομή και τα Τουριστικά Καταφύγια (Σκιάθου και Γκρεκολίμανο).

Στην συνέχεια παρουσιάζεται σχηματικά το Λιμενικό Σύστημα με την υπόθεση ότι θα υπάρχουν 2 Ανώνυμες εταιρείες. ( Βλέπε σχήμα 6.7)




## 6.4 Λιμενικά Δίκτυα

Στις σύγχρονες τάσεις για αποδοτικότερη διαχείριση των λιμένων καταχωρείται η τάση δημιουργίας δικτύων λιμένων, τα οποία δρουν συμπληρωματικά παρά ανταγωνιστικά στα περιβάλλοντα στα οποία δραστηριοποιούνται. Κάτω από αυτή την σκοπιά, στην υπό μελέτη περιοχή διακρίνονται λιμένες με τέτοια χαρακτηριστικά που μπορούν να ενταχθούν σε δίκτυα τα οποία θα ενδυναμώσουν την ανταγωνιστικότητα της ομάδας λιμένων, ορίζοντας κοινή οικονομική πολιτική και προτεραιότητες που θα αποσκοπούν στην καλύτερη διαχείριση, σωστότερες επενδύσεις και αποφυγή ενδοδικτυακού ανταγωνισμού.

Τομεακά λιμενικά Δίκτυα με δυνατότητες ανάπτυξης στην περιοχή της ΑΚΕ είναι τα παρακάτω:



## ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Λιμενική Αρχή- Φορέας διαχείρισης
-  Λιμενική Εγκατάσταση
-  Πάροχοι Υπηρεσιών

**Σχήμα 6.7.** Σχηματική Λειτουργία λιμενικού Συστήματος Α.Κ.Ε.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

- Δίκτυο Εμπορικών Λιμένων
- Δίκτυο Κρουαζιέρας
- Ακτοπλοϊκό Δίκτυο
- Δίκτυο Τουριστικών λιμένων

#### 6.4.1 Δίκτυο Εμπορικών Λιμένων

Στο Δίκτυο Εμπορικών Λιμένων θα ενταχθούν λιμενικές εγκαταστάσεις δημόσιες και ιδιωτικές (με σύμβαση παραχώρησης εφόσον υπάρξουν) με μη μονοπωλιακό προσανατολισμό, δηλαδή όχι εγκαταστάσεις βιομηχανικής μονάδας που εξάγει ή εισάγει ένα είδος προϊόντος.

Σήμερα τέτοιοι λιμένες στην περιοχή είναι οι λιμένες Βόλου, Στυλίδας, Χαλκίδας. Ο λιμένας της Κύμης θα μπορούσε να ενταχθεί υπό προϋποθέσεις.

#### 6.4.2 Δίκτυο Κρουαζιέρας

Αν και τα στατιστικά στοιχεία δίνουν μόνον την χρήση της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Βόλου, μετά την ανάπτυξη του κλάδου σε όλο τον Ελλαδικό χώρο, κρουαζιερόπλοια προσεγγίζουν την Σκιάθο, Σκόπελο και Σκύρο.

Κάτω από τις νέες συνθήκες ένα δίκτυο λιμένων κρουαζιέρας μπορεί να αναπτυχθεί μεταξύ των τερματικών αυτών και στην συνέχεια να προστεθούν η Αλόνησος και η Κύμη.

#### 6.4.3 Δίκτυο Ακτοπλοΐας

Οι λιμένες που εξυπηρετούν την ακτοπλοϊκή σύνδεση μπορούν να συνδεθούν σε δίκτυο για την περαιτέρω ανάπτυξη της συνδεσιμότητάς τους. Οι λιμένες αυτοί είναι: Αλόνησος, Βόλος, Γλώσσα Σκοπέλου, Σκιάθος, Σκόπελος, Σκύρος, Άγιος Κωνσταντίνος, Κυμάσιο ή Μαντούδι και Κύμη.

Επίσης οι λιμένες που εξυπηρετούν πορθμειακές γραμμές μπορούν να συνδυαστούν π.χ. Γλύφα-Αγίοκαμπος - Αιδηψός- Αρκίτσα.

Σημειώνεται ότι τα πλοία της ακτοπλοΐας και της Κρουαζιέρας αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα σε ορισμένους από αυτούς τους λιμένες και οι υποδομές χρήζουν βελτιώσεων και συντήρησης που οι αρμόδιοι φορείς εκμετάλλευσης δεν μπορούν να ικανοποιήσουν.



#### 6.4.4 Δίκτυο Τουριστικών Λιμένων

Στην υπό μελέτη περιοχή δεν υπάρχουν σοβαρές τουριστικές εγκαταστάσεις για σκάφη αναψυχής πέραν της μαρίνας (Τουριστικό καταφύγιο) της Σκιάθου και του Γκρεκολίμανου. Παρά ταύτα στην περιοχή βρίσκονται ο Βόρειος Ευβοϊκός και ο Παγασητικός Κόλπος που λόγω της γεωμορφολογίας σε συνδυασμό με τα νησιά των Σποράδων παρέχουν ιδανικές συνθήκες για γιώτινγκ. Ήδη στο Ειδικό Γενικό Χωροταξικό για τον Τουρισμό γίνεται αναφορά για την ανάπτυξη τέτοιου είδους Τουρισμού στις παραπάνω αναφερόμενες περιοχές. Οι προσπάθειες όμως μέχρι τώρα δεν έχουν ευοδώσει, ενώ οι άλλες χρήσεις εμπορικές- βιομηχανικές αποτελούν εμπόδιο.



## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Από την ανάλυση του υφιστάμενου Ελληνικού λιμενικού συστήματος διαπιστώθηκε ότι στην Ελλάδα πέραν του μεγάλου αριθμού λιμενικών εγκαταστάσεων (1068), υπάρχουν πολλοί φορείς διαχείρισης λιμένων (97), οι οποίοι λειτουργούν κάτω από διαφορετικά θεσμικά πλαίσια κατατασσόμενοι σε 4 κατηγορίες, (Οργανισμοί Λιμένος Α.Ε., Κρατικά Λιμενικά Ταμεία, Κρατικά λιμενικά Γραφεία και Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία). Ενώ συγχρόνως ένας μεγάλος αριθμός λιμενικών εγκαταστάσεων δεν είναι ενταγμένος σε φορέα διοίκησης. Επίσης παρατηρείται χωρική ανισοκατανομή των λιμενικών εγκαταστάσεων και των φορέων διαχείρισης ανά την επικράτεια. Ως εκ τούτου το τοπίο είναι χαοτικό και η παραγωγικότητα του συστήματος παραμένει πολύ χαμηλή. Οι μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο είναι αλληλοαναιρούμενες με άμεση συνέπεια την ουσιαστική παράλυση του συστήματος ειδικότερα για τα μικρότερα λιμάνια.

Για την διαμόρφωση του μοντέλου έγινε προσπάθεια μιας πιο λεπτομερούς ανάλυσης των λειτουργιών της λιμενικής βιομηχανίας συγκριτικά με την υπάρχουσα διεθνή βιβλιογραφία. Οι τέσσερις διακρινόμενες λειτουργίες (functions) είναι: 1) Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γής (Landlord), 2) Η ρύθμιση της διαχείρισης – λειτουργίας (regulator), 3) Η Επιχειρησιακή Λειτουργία (operator) και 4) Η διαχείριση της κοινότητας (The community management). Αυτές αναλύονται σε επιμέρους δραστηριότητες. Για την ολοκλήρωση κάθε δραστηριότητας απαιτούνται 5 επαναλαμβανόμενα στάδια στην κάθε μια, τα εξής: 1) Επιτελικό (Planning), 2) Σχεδιαστικό (Design), 3) Συμβουλευτικό (Consultation), 4) Επιχειρησιακό – εφαρμοστικό (operational) και 5) Ελεγκτικό (Controlling) στάδιο δράσης.

Οι εμπλεκόμενοι φορείς (stakeholders) ομαδοποιήθηκαν σε 6 βασικές κατηγορίες, τις εξής: 1) Λιμενικές Αρχές, 2) Διαχειριστές τερματικών, 3) Πελάτες λιμενικών υπηρεσιών και λιμενικού προϊόντος, 4) Πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών, 5) Κοινότητα (cluster), άμεσα και έμμεσα οικονομικά συνδεδεμένοι με τις παραπάνω κατηγορίες και 6) Κοινωνικό σύνολο (κάτοικοι, περιβαλλοντικές οργανώσεις κλπ).

Επί τη βάση των στοιχείων αυτών κατανεμήθηκαν οι αρμοδιότητες του λιμενικού συστήματος στους εμπλεκόμενους φορείς, με το μεγαλύτερο βάρος να αναλαμβάνουν οι Λιμενικές Αρχές. Στην συνέχεια προτάθηκε η διαίρεση των λιμενικών αρχών σε 2 επίπεδα Α' και Β' εντάσσοντας σε αυτές διαφορετικές αρμοδιότητες, βασιζόμενοι στην ανάλυση των δραστηριοτήτων σε στάδια. Με τον τρόπο αυτό είναι δυνατή η μετάβαση από ένα λιμάνι τύπου Tools που ισχύει σήμερα σε τύπου Landlord, ο οποίος φαίνεται πιο αποδοτικός. Ουσιαστικά προτάθηκε οι Λιμενικές Αρχές Β' Επιπέδου να έχουν σχεδόν τις ίδιες αρμοδιότητες με τους διαχειριστές τερματικών και να δύνανται να λειτουργούν με ιδιωτικού δικαίου λογιστικό, ενώ οι Λιμενικές Αρχές Α' Επιπέδου να είναι καθαρά κρατικές οντότητες σε περιφερειακό επίπεδο όπως αυτό καθοριστεί και να έχουν επιτελικό και ελεγκτικό κατά βάση ρόλο.

Επελέγη ως πιλοτική «περιφέρεια» εφαρμογής η περιφέρεια της Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδας (Α.Κ.Ε.), όπως καθορίσθηκε βάσει χωρικών εκτός των άλλων κριτηρίων. Στην περιοχή βρίσκεται ηπειρωτικό και νησιωτικό τμήμα της Ελλάδας, υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις που παρέχουν υπηρεσίες όλων των χρήσεων ενώ δραστηριοποιούνται και οι 4 διαφορετικές μορφές λιμενικών αρχών.

Στο τελικό σχήμα που προτείνεται για την Α.Κ.Ε., τίθενται το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων της περιοχής, κάτω από μια ενιαία Λιμενική Αρχή Α' Επιπέδου, η οποία θα είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Κάτω από την Λιμενική αρχή Α' Επιπέδου, συγκροτούνται μία ή δύο Λιμενικές Αρχές Β' Επιπέδου, ως μετεξέλιξη των υπαρχόντων Οργανισμών Λιμένων στην περιοχή, στις οποίες θα κατανεμηθεί το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων, εξαιρουμένων των υφισταμένων ιδιωτικών εγκαταστάσεων και των νέων σχημάτων που θα διεκδικήσουν διαχειριστικό ρόλο μέσω συμβάσεων παραχώρησης. Οι Συμβάσεις Παραχώρησης που είναι σε ισχύ καθώς και οι νέες που θα συνομολογηθούν, θα ενσωματώσουν την διάκριση των αρμοδιοτήτων τους βάσει της προτεινόμενης παραπάνω μεθοδολογίας.

Η ανάλυση των δραστηριοτήτων της λιμενικής βιομηχανίας θα πρέπει να εξετασθεί ενδελεχώς σε επόμενο επίπεδο, ακολουθώντας το σκεπτικό των σταδίων κάθε επιμέρους λειτουργίας και δραστηριότητας ώστε να καθορισθούν οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων φορέων σε συνάρτηση και με τον απαιτούμενο χρόνο για την γρηγορότερη ενεργοποίηση του συστήματος.

Προτείνεται η περαιτέρω έρευνα και η αξιολόγηση στατιστικών στοιχείων για την εκτίμηση των δυνατοτήτων της περιοχής ενδιαφέροντος καθώς και των υφισταμένων προβλημάτων αφού στην παρούσα εργασία μόνον ενδείξεις υπάρχουν για το δυναμικό της περιοχής.

Επίσης προτείνεται η χρήση του προταθέντος μοντέλου να επεκταθεί και στην υπόλοιπη επικράτεια.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Baird, A.J. (1995), Privatisation of trust ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales, *Transport Policy*, 2(2): 135-143.
- Baird, A.J. (2000), Privatisation and deregulation in seaports, in Bradshaw, B. and Landon Smith, H. (eds), *Privatisation and deregulation of transport*, MacMillan Press, London: 397-412.
- Baltazar, R. and Brooks, M.R. (2001), The governance of port devolution: a tale of two countries, Paper presented at the World Conference on Transport Research, Seoul.
- Cariou P., Dagnet F. and Fedi L. 2013, 'The new governance structure of French seaports', Paper ID 110, proceedings of IAME 2013 Conference, July 3-5– Marseille, France
- Chlomoudis, C.I., Karalis, A.V. and Pallis, A.A. (2003), Port reorganisations and the worlds of production theory, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 3(1): 77-94.
- Cook P and Memedovic O., 2003, *Strategies for Regional Innovation Systems: Learning Transfer and Applications*, UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION (UNIDO), Vienna, 2003
- De Langen, P. (2004), Governance in seaport clusters, *Maritime Economics and Logistics*, 6: 141-156.
- De Langen, P.W. (2007), Stakeholders, conflicting interests and governance in port clusters, in Brooks, M.R. and Cullinane, K. (eds), *Devolution, port governance and port performance*, Elsevier, Amsterdam, 457-477.
- De Langen, P.W. and Chouly, A. (2004), Hinterland access regimes in seaports, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 4(4): 361-380.
- De Monie, G. (2004), Mission and role of port authorities after privatisation, Paper presented at the ITMMA PPP Seminar, Antwerpen.
- Dooms, M. and Verbeke, A. (2007), Stakeholder management in ports: a conceptual framework integrating insights from research in strategy, corporate social responsibility and port management, Paper presented at the IAME 2007 Annual Conference 2007, Athens.
- ESPO, 2010, *European Port Governance, REPORT OF AN ENQUIRY INTO THE CURRENT GOVERNANCE OF EUROPEAN SEAPORTS*
- Ferrari C., Tei A. and O. Merk O., 2015, *The Governance and Regulation of Ports. The Case of Italy*, Discussion Paper 2015-01 OECD,
- Goss, R.O. (1990), Economic Policies and Seaports: 1. The Economic Functions of Seaports, *Maritime Policy and Management*, 17(3): 207-219.
- Heaver, T. (1995), The implications of increased competition among ports for port policy and management, *Maritime Policy and Management*, 22(2): 125-133.
- Knatz, G. (2008), Advancing beyond traditional landlord-port roles, Paper presented at the ESPO 2008 Conference, Hamburg.
- LACOSTE R. and DOUET M., 2010, «The French ports reform of 2008», proceedings of WCTR Lisbon July 11-15, 2010

- Law Firm Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners, 2015, “Italian Port reform. Reorganization, rationalization and simplification of Port Authorities and additional projects for the renewal of ports and logistics in Italy.”
- Pallis, A. (2007), Whither Port Strategy? Theory and Practice in Conflict, in: idem (Ed.) *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, Research in Transportation Economics, No 21, Elsevier: London, pp. 345-386.
- Pallis A. (2008). Linking port governance and port performance. European Seaport Organisation (ESPO) 2008 Conference, Hamburg.
- Pallis A.A. (2012). Privitisation of Greek Ports. European Sea Port Organisation (ESPO), 2012 Conference, Sopot, Poland, May.
- Pallis, T., Notteboom, T. and De Langen, P. (2015), Concession Agreements and Market Entry in the Container Terminal Industry in: *Port Management, Seminar Papers from Maritime Economics & Logistics*, edited by Hercules E. Haralambides, Palgrave Readers in Economics
- Parola F.(2016) Italy reframes its port governance. PortEconomics.eu
- Suykens, F. and Van de Voorde, E. (1998), A quarter of a century of port management in Europe: objectives and tools, *Maritime Policy and Management*, 25(3): 251-261
- The World Bank, 2012, PORT REFORM TOOLKIT, Module 3, Alternative Port Management Structures and Ownership Models, second edition.
- Van der Horst, M. and De Langen, P. (2007), Coordination in hinterland transport chains: a major challenge for the seaport community, *Proceedings of the 2007 IAME Conference*, Athens
- Van Hooydonk, E. (2003), The regime of port authorities under European law (including an analysis of the port services directive), in Van Hooydonk, E. (ed), *European seaports law: EU law of ports and port services and the ports package*, Maklu, Antwerpen / Apeldoorn, 79-186.
- Verhoeven, P. (2010), A Review of Port Authority Functions: Towards a Renaissance?, *Maritime Policy and Management*, 37(3): 247-270.
- Verhoeven P., 2015 “Economic Assessment of Management Reform in European Seaports” PhD thesis , University of Antwerp
- Wilmsmeier G., and Monios J. 2016, Institutional structure and agency in the governance of spatial diversification of port system evolution in Latin America, *Journal of Transport Geography* 51 (2016) 294–307

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γιαντσή Θ. και Παρδάλη Α., 2015, «Θεσμικός εκσυγχρονισμός στον Θαλάσσιου Τουρισμό (Yachting) και επιπτώσεις στην μορφή αγοράς», Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικοί Λιμένες,- Μαρίνες (ΕΜΠ), Αθήνα 12-14 Οκτωβρίου 2015
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2013, «Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων»
- Πάλλης Α. και Χλωμούδης Κ. (2007). Ρύθμιση Λιμένων: Ο ρόλος της «Εξυπνης» Λιμενικής Αρχής. Στο: Θεοδωρόπουλος Σ. Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής. Αθήνα: Gutenberg, σελ. 55-81
- Πάλλης Α., Τζαννάτος Ε., Κλαδάκη Ε, Κονταξή Χ., Στυλιάδης Θ., 2016, «Προοπτικές συγχώνευσης Δημοτικών, Διαδημοτικών και Κρατικών Λιμενικών Ταμείων», Εισηγητική Έκθεση προς την ΡΑΛ
- Παπουτσάκης Μ., 2016, Χωρική κατανομή λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων και Φορέων Διαχείρισης του λιμενικού συστήματος της Ελλάδος, Διπλωματική Εργασία, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ
- Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. 2013, «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΩ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ» Μελέτη
- Χλωμούδης Κ., 2010, ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ, Διοίκηση & Οργάνωση Λιμένων
- Χλωμούδης Κ., 2011, Τάσεις και εξελίξεις στη λιμενική βιομηχανία : λιμενικές επιχειρήσεις και συστήματα στην εποχή της οργάνωσης και λειτουργίας ανταγωνιστικών λιμανιών, Βιβλίο, Εκδόσεις Παπαζήσης
- Χλωμούδης, Κ., 2016α, Διαχείριση & Διαχειριστικοί Φορείς στα Ελληνικά Λιμάνια
- Χλωμούδης, Κ., 2016β Λιμενικά Δίκτυα, Συμμαχίες, Mega Carriers και Ανταγωνισμός





## **ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ**



## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α : ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ

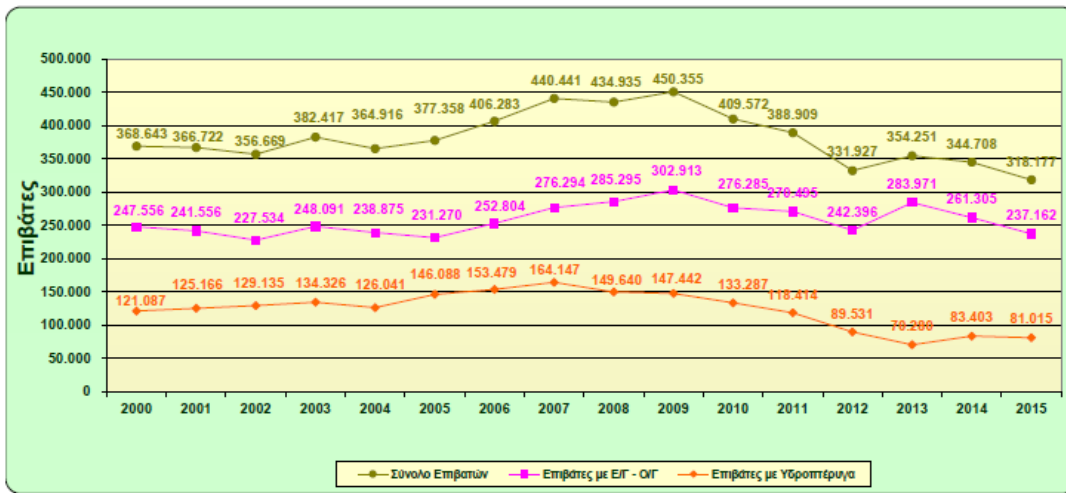
1. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αβδήρων	36. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου
2. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αγίου Νικολάου	37. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου
3. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αίγινας	38. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ναυπάκτου
4. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αιγίου	39. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ναυπλίου
5. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αλοννήσου	40. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νέας Προποντίδας
6. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμφιλοχίας	41. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου
7. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμφίπολης Σερρών	42. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ξηρομέρου
8. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ανατολικής Μάνης	43. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάργας
9. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αριστοτέλη	44. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάρου-Αντιπάρου
10. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Άρτας	45. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάτμου
11. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Βόρειας Κυνουρίας	46. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πόρου
12. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Βόχας	47. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πρέβεζας
13. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Γαλαξιδίου	48. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύλου
14. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Επιδαύρου	49. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύργου
15. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ερμιονίδας	50. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ρεθύμνου
16. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θάσου	51. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σαλαμίνας
17. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας	52. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου
18. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ιεράπετρας	53. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σητείας
19. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ι.Π. Μεσολογγίου	54. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σιθωνίας
20. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ίου	55. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σικυωνίων
21. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Καλαμάτας	56. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σίφνου
22. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Καλύμνου	57. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σκάλας Ωρωπού
23. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κάστρου Κυλλήνης	58. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σκιάθου
24. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας-Ιθάκης	59. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου
25. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κορινθίων	60. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σπετσών
26. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κυθήρων	61. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σύρου
27. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κω	62. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τήνου-Άνδρου
28. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λευκάδας	63. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τροιζηνίας
29. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λεωνιδίου	64. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τυρού
30. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λήμνου	65. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ύδρας
31. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λουτρακίου Περαχώρας	66. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Φαιστού
32. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μαλεβιζίου	67. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χανίων
33. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μαρκοπούλου Μεσογαίας	68. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χερσονήσου
34. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου	69. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου
35. Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μονεμβασιάς	70. Δημοτικό λιμενικό ταμείο Λέσβου



## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

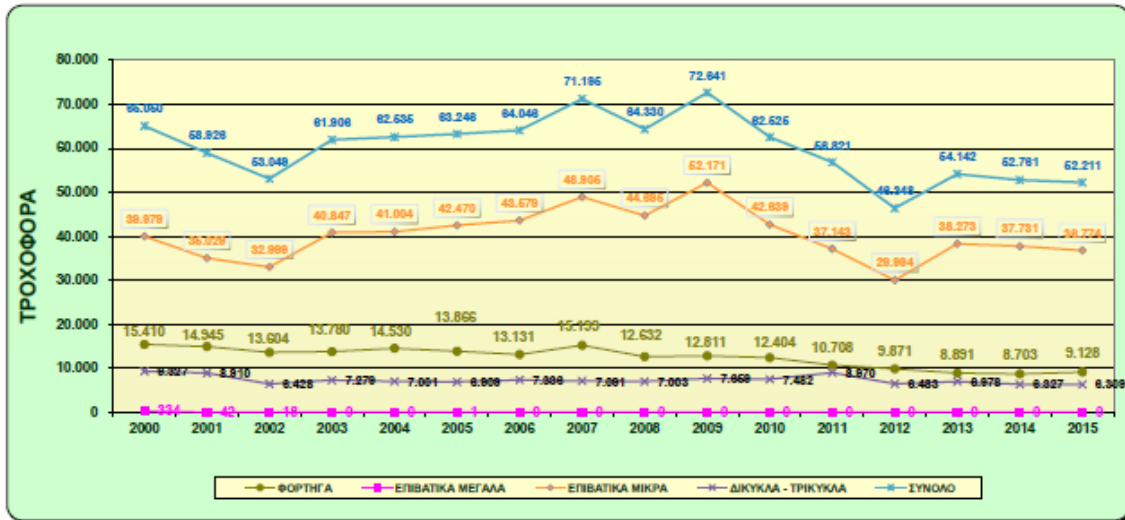
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ  
ΤΗΛ. 2421035388

### ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000 - 2015 ΜΕ ΕΙΓ - ΟΙΓ & ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ - Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ



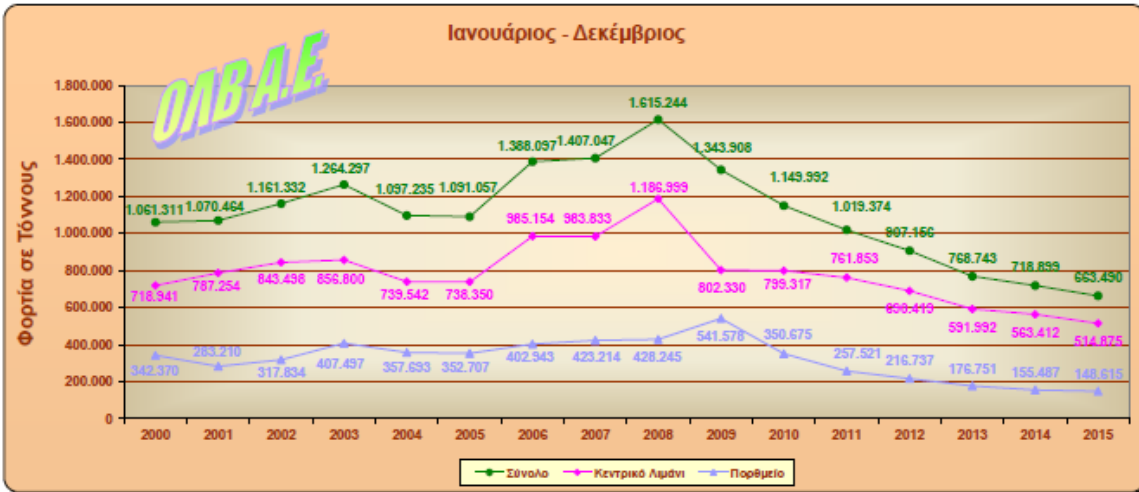
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ  
ΤΗΛ. 2421035388

**ΚΙΝΗΣΗ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000 - 2015**  
**ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ - Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ - ΜΥΤΙΑΝΗΣ**



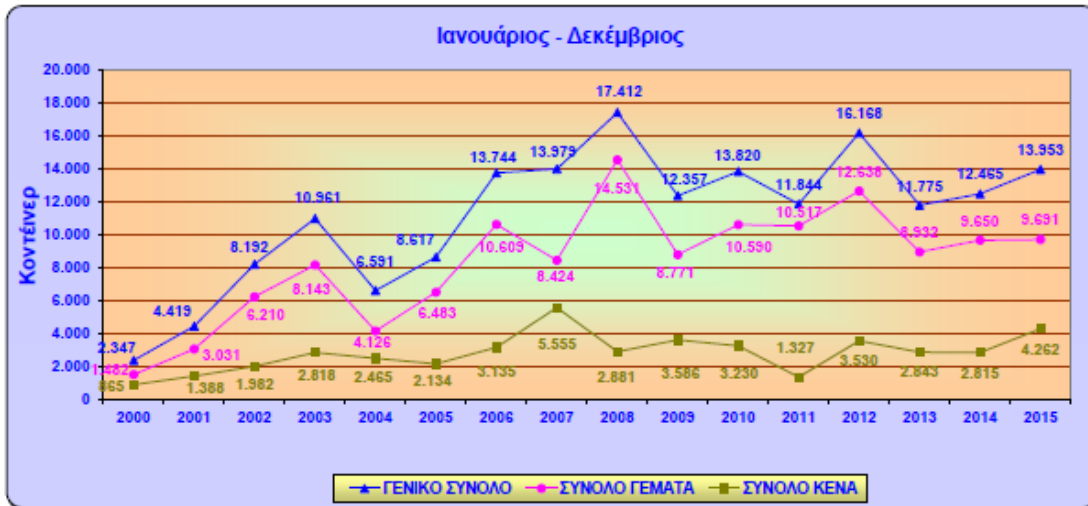
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ  
ΤΗΛ. 2421035388

**ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ & ΠΟΡΘΩΜΕΙΟΥ**  
**ΓΙΑ ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2000 - 2015 (ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ)**



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ  
ΤΗΛ. 2421035388

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ  
ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2000- 2015



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ  
ΤΗΛ. 2421035388

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΣΕ ΤΕΥΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΕΤΗ	ΕΙΣΑΓΩΓΗ		ΕΞΑΓΩΓΗ		ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ
	ΓΕΜΑΤΑ	ΚΕΝΑ	ΓΕΜΑΤΑ	ΚΕΝΑ	
	20'	20'	20'	20'	
2000	1.374	137	473	780	2.764
2001	1.819	540	2.147	1.196	5.702
2002	2.870	1.130	5.512	1.343	10.855
2003	4.536	1.465	6.871	2.224	15.096
2004	3.204	746	2.362	2.333	8.645
2005	6.466	262	2.810	2.605	12.143
2006	10.435	458	4.144	3.532	18.569
2007	9.380	196	2.237	7.276	19.089
2008	13.913	6	6.737	3.700	24.356
2009	7.767	229	4.948	4.045	16.989
2010	7.642	2.217	7.292	2.651	19.802
2011	6.743	1.092	7.553	824	16.212
2012	6.901	4.935	10.988	1.003	23.827
2013	4.723	4.264	8.508	221	17.716
2014	5.919	2.877	7.322	1.360	17.478
2015	6.070	3.464	6.968	2.544	19.046

Πίνακας 6. Επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας και πορθμείων κατά λιμένα \* - Passengers embarked, by ports (coastal - ferries traffic)

Λιμένες	Έτος 2014 - Year 2014										Έτος 2013 - Year 2013		Ports
	Α' τρίμηνο-1st quarter		Β' τρίμηνο-2nd quarter		Γ' τρίμηνο-3rd quarter		Δ' τρίμηνο-4th quarter		Σύνολο Έτους - Year's total		Σύνολο - Total		
	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	
<b>Σύνολο</b>	<b>191,179</b>	<b>0</b>	<b>372,459</b>	<b>0</b>	<b>970,922</b>	<b>0</b>	<b>190,793</b>	<b>0</b>	<b>1,725,353</b>	<b>0</b>	<b>1,870,147</b>	<b>0</b>	<b>Total</b>
Αγιος Κωνσταντίνος	0		13,256		55,290		751		69,297		57,880		Agios Konstantinos
Αγιόκαμπος			26,279		68,710		20,959		129,354		133,151		Agiokampos
Λάρισα	13,406		42,584		96,581		26,334		190,346		204,898		Larissas
Αιδηψός	24,847		8,737		36,043		3,966		51,418		45,861		Edipsos
Αλόνησος	2,672		39,869		83,552		25,117		171,797		203,583		Alonnisos
Αρκίτσα Φθιώτιδας	23,259		39,838		103,799		18,669		180,614		177,952		Arkitsa Fthiotidas
Βόλος	18,308		26,317		76,665		20,716		136,514		127,687		Volos
Γλύφα Φθιώτιδας	12,816		7,101		33,717		4,927		48,733		34,919		Glyfa Fthiotidas
Γλώσσα Σκοπέλου	2,988		20,759		36,662		3,703		80,882		150,987		Glossa Skopelou
Ερέτρια Ευβοίας	19,758		254		6,243		964		7,461		0		Eretria Evoias
Κυμάσιο	0		17,398		44,614		7,259		77,882		75,142		Kimasio
Κύμη	8,611		41,574		69,353		24,836		159,270		168,235		Kymi
Μαρμάρι	23,507		34,415		120,491		14,988		179,610		175,902		Marmari
Σκιάθος	9,716		15,061		57,661		5,301		82,097		79,918		Skiathos
Σκόπελος	4,074		40,582		7,774		71,819		68,154		68,154		Skopelos
Σκύρος Λιναριά	8,222		2,058		3,163		1,012		7,070		7,774		Skyros
Ψαρά	837		21,718		37,796		3,517		81,189		158,104		Palaia Psara
Ωρωπός	18,158												Oropos

Σημείωση: Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν από  
απο τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς.

Note: Passengers embarked on cruise ships and  
yachts  
are not included.



Λιμένες	Πίνακας Αποβιβασθέντες Έτος 2014 - Year 2014*										Έτος 2013 - Year 2013	
	Α' τρίμηνο-1st quarter		Β' τρίμηνο-2nd quarter		Γ' τρίμηνο-3rd quarter		Δ' τρίμηνο-4th quarter		Σύνολο Έτους - Year's total		Σύνολο - Total	
	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S
<b>Σύνολο</b>	<b>211,674</b>	<b>0</b>	<b>415,560</b>	<b>0</b>	<b>1,045,629</b>	<b>0</b>	<b>208,077</b>	<b>0</b>	<b>1,880,940</b>	<b>0</b>	<b>2,027,144</b>	<b>0</b>
Αγιος Κωνσταντίνος	0		10,038		53,849		740		64,627		47,269	
Αγιόκαμπος Λάρισας	12,816		26,317		76,665		20,716		136,514		127,687	
Αιδηψός	23,259		41,929		93,806		25,117		184,111		203,583	
Αλόνησος	3,053		10,543		30,371		3,530		47,497		45,146	
Αρκίτσα Φθιώτιδας	24,847		40,355		84,881		26,334		176,417		204,898	
Βόλος	16,280		32,396		114,609		22,078		185,363		187,549	
Γλύφα Φθιώτιδας	13,406		26,279		68,710		20,959		129,354		133,151	
Γλώσσα Σκοπέλου	3,040		7,745		26,711		3,943		41,439		34,359	
Ερέτρια Ευβοίας	18,158		21,718		37,796		3,517		81,189		158,104	
Κυμάσιο			206		7,316		1,890		9,412			
Κύμη	8,222		15,435		48,485		7,774		79,916		76,653	
Μαρμάρι	23,297		42,812		67,907		23,059		157,075		164,048	
Νέα Στύρα	21,542		43,921		79,316		20,073		164,852		168,958	
Σκιάθος	11,048		39,087		122,466		12,403		185,004		177,961	
Σκόπελος	4,337		19,055		56,823		4,982		85,197		78,247	
Σκύρος Λιναριά	8,611		16,965		39,256		7,259		72,091		68,544	
Ωρωπός	19,758		20,759		36,662		3,703		80,882		150,987	
Σημείωση: Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν από										Note:		
απο τουριστικά πλοία και θαλαμηγούς.												are not included.



Πίνακας Αποβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας και πορθμείων κατά λιμένα* Passengers disembarked, by ports (coastal - ferries traffic)										
Passengers disembarked, by ports (coastal - ferries traffic)										
Λιμένες							Έτος 2015 - Year 2015		ETOS	NOMOS
	Δ' τρίμηνο-4th quarter		Γ' τρίμηνο-3rd quarter		Β' τρίμηνο-2nd quarter		Α' τρίμηνο-1st quarter			
	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S		
<b>Σύνολο</b>	197,675	0	1,009,468	0	491,109	0	152,070	0	1,850,322	
									0	
Αλόνησος	3,236		33,607		11,561		2,776		51,180	Μαγνησία
Βόλος	21,160		96,712		33,362		14,728		165,962	Μαγνησία
Γλώσσα Σκοπέλου	3,908		33,087		8,134		2,914		48,043	Μαγνησία
Σκιάθος	12,507		107,053		41,536		10,770		171,866	Μαγνησία
Σκόπελος	3,943		54,300		19,958		4,075		82,276	Μαγνησία 519,327
Αγιος Κωνσταντίνος	358		30,924		7,001		0		38,283	Φθιώτιδα
Αρκίτσα Φθιώτιδας	25,602		92,846		44,545		22,989		185,982	Φθιώτιδα
Γλύφα Φθιώτιδας	21,501		79,767		28,300		12,326		141,894	Φθιώτιδα 366,159
Αγιοκάμπος Λάρισας	19,996		76,219		30,383		11,908		138,506	Ευβοια
Αιδηψός	23,523		91,859		46,191		21,624		183,197	Ευβοια
Ερέτρια	2,327		40,147		56,521		0		98,995	Ευβοια
Κυμάσιο	2,268		10,482		1,218		368		14,336	Ευβοια
Κύμη	7,918		42,286		15,443		7,392		73,039	Ευβοια
Μαρμάρι	20,134		62,837		28,586		18,609		130,166	Ευβοια
Νέα Στύρα	19,276		77,739		43,823		13,749		154,587	Ευβοια
Σκύρος	7,496		37,787		16,598		7,842		69,723	Ευβοια 862,549
Ωρωπός	2,522		41,816		57,949		0		102,287	Αττική 102,287



Πίνακας 6.8 Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα στους ελληνικούς λιμένες, κατά λιμένα και κατηγορία φορτίου (Ετήσια 2014)*												
Unloaded and loaded goods in Greek ports, by ports and type of gargo (Annual 2014)												
ΕΤΟΣ 2014 - YEAR 2014												
Μικτό βάρος φορτίων σε τόννους												
Λιμένες εκφόρτωσης / φόρτωσης	Κατηγορίες εκφορτωθέντων - Unloaded						Κατηγορίες φορτωθέντων - Loaded					
	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off	Άλλα Γεν. Φορτία - Other general cargo	Σύνολο - Total	Υγρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Ξηρό Φορτίο Χύμα - Liquid bulk	Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια - Containers	Φορτίο σε Ro/Ro - Roll-on roll-off	Άλλα Γεν. Φορτία - Other general cargo
<b>Σύνολο</b>	<b>6,919,294</b>	<b>82,072</b>	<b>6,257,266</b>	<b>109,624</b>	<b>375,363</b>	<b>94,969</b>	<b>7,364,239</b>	<b>5,072</b>	<b>6,616,499</b>	<b>108,528</b>	<b>389,451</b>	<b>244,689</b>
Άγιος Κωνσταντίνος	2,321	0	0	0	2,321	0	3,511	0	0	0	3,511	0
Αγία Μαρίνα Φθιώτιδας	0	0	0	0	0	0	4,320	0	4,320	0	0	0
Αγιοκαμπος Λάρισας	90,947	0	0	0	90,947	0	89,821	0	0	0	89,821	0
Αιδηψός	34,181	0	0	0	34,181	0	35,094	0	0	0	35,094	0
Αλιβέριο	108,336	33,300	75,036	0	0	0	290,484	2,080	288,404	0	0	0
Αλόνησος	18,446	1,466	3,474	0	4,475	9,031	32	0	0	0	32	0
Αμαλιάπολη Μαγνησίας	20,388	0	19,188	0	0	1,200	2,185,391	0	2,115,898	0	0	69,493
Αρκίτσα Φθιώτιδας	33,573	800	0	0	32,773	0	32,150	0	0	0	32,150	0
Αγλάδι Φθιώτιδας	15,760	0	7,750	0	0	8,010	5,745	1,105	1,500	0	0	3,140
Βόλος	2,390,972	30,028	2,245,220	109,624	0	6,100	1,237,927	1,887	936,856	108,528	27,648	163,008
Βόρειος Ευβοϊκός	1,938,500	0	1,938,500	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Γλώσσα Σκοπέλου	6,818	0	1,200	0	5,618	0	3	0	0	0	3	0
Γλόφα Φθιώτιδας	89,821	0	0	0	89,821	0	90,947	0	0	0	90,947	0

Ερέτρια Ευβοίας	3,304	0	0	0	3,304	0	2,610	0	0	0	2,610	0
Κάρυστος	1,402	0	1,400	0	0	2	753	0	50	0	0	703
Κυμάσιο	0	0	0	0	0	0	144	0	0	0	144	0
Κύμη	10,944	0	0	0	10,944	0	35,511	0	0	0	35,511	0
Λάρυμνα	1,790,768	2,970	1,787,798	0	0	0	1,962,500	0	1,962,500	0	0	
Μαρμάρι	8,986	0	0	0	8,986	0	22,182	0	0	0	22,182	0
Νέα Στύρα	31,840	0	0	0	31,840	0	32,732	0	0	0	32,732	0
Πετριές Ευβοίας	2,570	2,570	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Πολιτικά	0	0	0	0	0	0	1,260,101	0	1,260,101	0	0	
Σκιάθος	132,775	5,507	72,520	0	17,509	37,239	5,292	0	2,970	0	2,322	0
Σκόπελος	37,689	2,658	6,800	0	4,604	23,627	528	0	0	0	528	0
Σκύρος Λιναριά	37,834	2,353	0	0	35,430	51	10,912	0	0	0	10,912	0
Στυλίδα	63,449	0	62,445	0	0	1,004	11,853	0	10,690	0	0	1,163
Χαλκίδα	19,960	420	15,465	0	0	4,075	40,392	0	33,210	0	0	7,182
Ψαχνά Ευβοίας	22,920	0	18,290	0	0	4,630	0	0	0	0	0	
Ωρεοί	2,180	0	2,180	0	0	0	0	0	0	0	0	
Ωρωπός	2,610	0	0	0	2,610	0	3,304	0	0	0	3,304	0

- Κατ' επιλογή στοιχεία από τα αρχεία της ΕΛΣΤΑΤ για τους λιμένες της περιοχής ενδιαφέροντος

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Γ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

### «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.1: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ1 (ΦΕΚ 202/2007)

Α/Α	ΛΙΜΕΝΕΣ	Κ1: ΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ						
		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ		ΕΚ**	ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ (ΕΣΩΤΕΡ./ΕΞΩΤΕΡ.)	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
		ΓΕΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡ.	ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΔΗΝ					
1	ΠΕΙΡΑΙΑ (Ο.Λ.Π. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	-	+
2	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	+	-
3	ΒΟΛΟΥ (Ο.Λ.Β. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	+	+
4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ (Ο.Λ.Α. Α.Ε.)	+	+	+	+	-	(+)	+
5	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (Ο.Λ.Ε. Α.Ε.)	+	+	-	-	-	+	+
6	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ (Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.)	+	-	-	+	-	+	-
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ (Ο.Λ.Η. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	+	+
8	ΚΑΒΑΛΑΣ (Ο.Λ.ΚΑ. Α.Ε.)	+	+	-	+	+	+	+
9	ΚΕΡΚΥΡΑΣ (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.)	+	+	+	+	+	+	+
10	ΛΑΥΡΙΟΥ (Ο.Λ.ΛΑ. Α.Ε.)	+	+	-	+	+	+	+
11	ΠΑΤΡΩΝ (Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.)	+	-	+	+	+	+	+
12	ΡΑΦΗΝΑΣ (Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.)	+	-	-	+	-	+	+
13	ΜΥΚΟΝΟΥ (Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο)	+	-	-	+	+	+	+
14	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ (Λιμενικό Ταμείο Λέσβου)	+	+	-	+	+	+	+
15	ΡΟΔΟΥ (Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νοτίου Αιγαίου)	+	-	-	+	+	+	+
16Α	ΧΑΝΙΩΝ <sup>3</sup> Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (Υπουργείο Εσωτερικών)							
16Β	ΣΟΥΔΑΣ <sup>4</sup> Λιμενικό Ταμείο Νομού Χανίων (ΥΕΝ)	+	+	-	+	+	-	+

\*\* Θεωρείται διακίνηση Ε/Κ εάν αυτή πραγματοποιείται ακόμη και μέσω Ro-Ro ή E/I-O/I

(<sup>+</sup>)= με δυνατότητα ελλιμενισμού

<sup>3</sup> Παλιός Λιμένας Χανίων και Λιμένες Αγίας Κυριακής και Νέας Χώρας

<sup>4</sup> Λιμένες Σουδάς, Γαύδου και Καστελίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.2: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ2

Α/Α	ΛΙΜΕΝΕΣ	Κ2: ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ / ΧΡΗΣΕΙΣ						
		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ		ΕΚ	ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
		ΓΕΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡ.	ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΔΗΝ					
1	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	+	-	-	+	-	+	+
2	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	+	-	-	+	-	+	-
3	ΘΗΡΑΣ	+	-	-	+	+	-	-
4	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	+	-	-	+	-	+	+
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ	+	-	-	+	+	+	+
6	ΚΟΡΙΝΘΟΥ	+	+	-	-	-	-	-
7	ΚΥΛΛΗΝΗΣ	+	-	-	+	-	+	+
8	ΚΩ	+	-	-	+	-	+	+
9	ΛΑΓΟΣ	+	-	-	-	-	+	+
10	ΠΑΡΟΥ	+	+	-	+	-	+	+
11	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	+	-	-	+	-	+	+
12	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	+	-	-	+	+	+	+
13	ΒΑΘΕΩΣ ΣΑΜΟΥ	+	-	-	+	-	+	+
14	ΣΥΡΟΥ	+	-	-	+	-	+	+
15	ΧΑΛΚΙΔΟΣ	+	-	-	-	-	-	+
16	ΧΙΟΥ	+	-	-	+	-	+	+

## «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ»

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.3: Χρήσεις των Λιμένων Κατηγοριών Κ3

Α/Α	ΛΙΜΕΝΕΣ	Κ3: ΛΙΜΕΝΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ						
		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ		ΕΚ	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ
		ΓΕΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡ.	ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΔΗΝ					
1	ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ	+	-	-	+	-	-	+
2	ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ)	+	-	-	+	-	-	-
3	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	+	-	-	-	+	+	+
4	ΑΙΓΙΝΑΣ	+	-	-	+	-	+	+
	Κεντρικός Λιμένας Νέος Λιμένας Λεοντίου	-	-	-	+	-	-	-
5	ΑΙΓΙΟΥ	+	-	-	+	-	-	-
6	ΓΥΘΕΙΟΥ	-	-	-	+	-	+	+
7	ΘΑΣΟΥ	-	-	-	+	-	-	+
8	ΙΤΕΑΣ	+	+	-	+	-	+	+
9	ΚΥΜΗΣ	+	+	-	+	-	+	+
10	ΛΕΥΚΑΔΟΣ	-	-	-	+	-	+	+
11	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	+	-	-	-	-	+	+
12	ΛΗΜΝΟΥ (ΜΥΡΙΝΑΣ)	+	-	-	+	-	+	+
13	ΝΑΞΟΥ	+	+	-	+	-	+	+
14	ΝΑΥΠΛΙΟΥ	+	-	-	+	+	+	+
15	Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ	+	-	-	+	-	+	+
16	ΠΑΤΜΟΥ	+	-	-	+	+	+	+
17	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ	+	-	-	+	-	-	+
18	ΠΟΡΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	-	-	-	+	-	+	+
19	ΣΚΙΑΘΟΥ (Βόρειος και Νότιος)	+	-	-	+	-	+	+
20	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	+	-	-	+	-	+	+
					(εναλλακτικό με λιμένα Ανγκώνα)			
21	ΣΗΤΕΙΑΣ	+	+	-	-	-	+	+
22	ΣΠΕΤΣΩΝ	+	-	-	+	-	+	+
23	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	+	+	-	-	-	+	+
24	ΤΗΝΟΥ	-	+	-	+	+	+	+
25	ΥΔΡΑΣ	-	-	-	+	+	+	+



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**  
**ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΚΕ**

	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ (1)	ΟΝΟΜΑ ΛΙΜΕΝΑ (2)	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (3)	ΝΟΜΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (4)	ΕΝΤΑΞΗ ΣΕ νέο Ο.Λ.	ΘΕΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (5)	ΔΗΜΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ (6)	ΝΟΜΟΣ (8)	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ (9)	ΘΑΛΑΣΣΑ(10)	ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕ ΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ(11)	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΟ Υ ΣΩΜΑΤΟΣ(12)	ΚΑΤΗΓ ΟΡΙΑ ΛΙΜΕΝΑ (13)
Λ/Σ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΒΟΤΣΗ	Δ.Λ.Τ. ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	Δ.Λ.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π. Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΣΤΕΝΗ ΒΑΛΑ	Δ.Λ.Τ. ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	Δ.Λ.Τ.	2	ΣΤΕΝΗΒΑΛΑ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π. Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΚΑΛΑΜΑΚΙΑ	Δ.Λ.Τ. ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	Δ.Λ.Τ.	2	ΚΑΛΑΜΑΚΙΑ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π. Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΓΕΡΑΚΑΣ	Δ.Λ.Τ. ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	Δ.Λ.Τ.	2	ΓΕΡΑΚΑΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π. Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΡΟΥΣΟΥΜ	Δ.Λ.Τ. ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	Δ.Λ.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π. Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΒΟΛΟΥ	ΜΙΚΤΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ1
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	ΑΓΡΙΑΣ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΒΟΛΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΒΟΛΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	ΕΛΙΝΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ ΑΕ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΒΟΛΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	ΜΗΛΙΝΑΣ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ Ν. ΠΗΛΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΜΙΚΤΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	ΓΑΤΖΕΑΣ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ Ν. ΠΗΛΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΜΙΚΤΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	Ν. ΑΓΧΙΑΛΟΥ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	ΒΟΛΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΒΟΛΟΣ	ΑΦΗΣΣΟΥ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ Ν. ΠΗΛΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Α/Κ ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ	Α.Γ. ΛΑΡΙΣΑΣ	Α.Γ.	2	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ	ΑΓΙΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΛΑΡΙΣΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Α/Κ ΚΟΥΤΣΟΥΠΙΑΣ	Α.Γ. ΛΑΡΙΣΑΣ	Α.Γ.	2	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ	ΑΓΙΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΛΑΡΙΣΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΖΑΓΟΡΑΣ	ΖΑΓΟΡΑΣ - ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4

ΚΛΧ	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	ΧΟΡΕΥΤΟ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΖΑΓΟΡΑΣ	ΖΑΓΟΡΑΣ - ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	ΚΕΡΑΜΙΔΙΟΥ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ	ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΣΤΟΜΙΟ ΛΑΡΙΣΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΣΤΟΜΙΟΥ	Α.Γ. ΛΑΡΙΣΑΣ	Α.Γ.	2	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΑΣ/ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ ΣΤΟΜΙΟΥ	ΑΓΙΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΛΑΡΙΣΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	ΑΧΙΛΛΕΙΟ	-	-	2	ΑΧΙΛΛΕΙΟ	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	ΠΗΓΑΔΙ	-	-	2	ΠΗΓΑΔΙ	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	ΜΥΛΟΙ ΛΟΥΛΗ	ΜΥΛΟΙ ΛΟΥΛΗ Α.Ε.	Ν.Π.Ι.Δ.	1	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ (ΟΡΜΟΣ ΣΟΥΡΙΠΗΣ)	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	SOVEL	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΤΣΙΓΓΕΛΙ ΑΛΜΥΡΟΥ	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	ΑΓΕΤ	Ο.Λ. ΒΟΛΟΥ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΤΣΙΓΓΕΛΙ ΑΛΜΥΡΟΥ	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ ΤΡΙΚΕΡΩΝ	ΚΑΤΗΓΩΡΓΗΣ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ ΤΡΙΚΕΡΩΝ	ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ ΤΡΙΚΕΡΩΝ	ΑΓ. ΚΥΡΙΑΚΗ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ ΤΡΙΚΕΡΩΝ	ΝΗΣΙ ΤΡΙΚΕΡΙ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΜΙΚΤΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ ΤΡΙΚΕΡΩΝ	ΚΟΤΤΕΣ	-	-	2	ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΓ.ΚΥΡΙΑΚΗ	Ναυπηγείο ΑΦΟΙ ΚΟΥΡΗ	ΑΦΟΙ ΚΟΥΡΗ Ο.Ε.	ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	1	Κ. Τρικεριού	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΓ.ΚΥΡΙΑΚΗ	Ναυπηγείο Παιδιών ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΟΥΡΗ	ΠΑΙΔΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΟΥΡΗ Ο.Ε.	ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	1	Κ. Τρικεριού	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΒΟΛΟΣ	ΕΚΟ ΕΛΔΑ ΑΒΕΕ	ΕΚΟ ΕΛΔΑ Α.Β.Ε.Ε.	ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	1	Δ. Νέας Αγχιάλου	ΒΟΛΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΒΟΛΟΣ	BP - SHELL HELLAS	BP - SHELL HELLAS SA	ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	1	Δ. Αγκριάς	ΒΟΛΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Κριθαρίας	ΥΠ. ΟΙΚ. ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΥΠ.	Ν.Π.Δ.Δ.	2	Δ. Νέας Αγχιάλου	ΒΟΛΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4

ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Μαράθου	ΥΠ. ΟΙΚ. ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΥΠ.	Ν.Π.Δ.Δ.	2	Δ. Νέας Αγχιάλου	ΒΟΛΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Αλμυρού	ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ	-	2	Δ. Αλμυρού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Καλών Νερών	ΔΗΜΟΣ ΜΗΛΕΩΝ	-	2	Δ. Μηλέων	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Χόρτου	ΥΠ. ΟΙΚ. ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΥΠ.	Ν.Π.Δ.Δ.	2	Δ. Αργαλαστής	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Πλατανιά	ΔΗΜΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΑΣ	-	2	Δ. Αρτέμιδας	ΒΟΛΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Μουρτιάς	ΔΗΜΟΣ ΣΗΠΠΑΔΩΝ	-	2	Δ. Σηπιάδος	ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Νέων Παγασών	ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	-	2	Δ. Βόλου	ΒΟΛΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Λουτρού	ΔΗΜΟΣ ΠΤΕΛΕΟΥ	-	2	Δ. Πτελεού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Ροδιάς	ΔΗΜΟΣ ΠΤΕΛΕΟΥ	-	2	Δ. Πτελεού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Νηές	ΔΗΜΟΣ ΣΟΥΡΠΗΣ	-	2	Δ. Σούρπης	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Πλάτανου	ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ	-	2	Δ. Αλμυρού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Όρμος Μεγάλης Βελανιδιάς	ΥΠ. ΟΙΚ. ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΥΠ.	Ν.Π.Δ.Δ.	2	Δ. Νέας Αγχιάλου	ΒΟΛΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Α/Χ	ΣΚΙΑΘΟΣ	Μαρίνα Σκιάθου	ΣΚΙΑΘΟΣ ΜΑΡΙΝΑ Α.Ε.	ΙΔΙΩΤΗΣ	2	Α. Σκιάθου	ΣΚΙΑΘΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Ναυπηγείο Γρηγ. Η. Κυρταπάνη	ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Η. ΚΑΡΤΑΠΑΝΗΣ	ΙΔΙΩΤΗΣ	1	Δ. Αλμυρού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Τεματικός σταθμός ΛΕΙΦΟΡΟΣ	ΛΕΙΦΟΡΟΣ Α.Ε.	ΙΔΙΩΤΗΣ	1	Δ. Αλμυρού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Νταμούχαρης	ΔΗΜΟΣ ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	-	2	Δ. Μουρεσίου	ΖΑΓΟΡΑΣ - ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Χοροστάσι - Πλατανόρεμα	ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ	-	2	Δ. Αλμυρού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΒΟΛΟΣ	Αγίου Ιωάννη Αλμυρού	ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ	-	2	Δ. Αλμυρού	ΑΛΜΥΡΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ/Α'	ΩΡΩΠΟΣ	ΔΙΜΕΝΑΣ ΣΚΑΛΑΣ ΩΡΩΠΟΥ	Δ.Α.Τ. ΣΚΑΛΑΣ ΩΡΩΠΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ	ΩΡΩΠΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ/Α'	ΩΡΩΠΟΣ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΣΚΑΛΑΣ ΩΡΩΠΟΥ	Δ.Α.Τ. ΣΚΑΛΑΣ ΩΡΩΠΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ	ΩΡΩΠΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ/Α'	ΩΡΩΠΟΣ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΧΑΛΚΟΥΤΣΙΟΥ	Δ.Α.Τ. ΣΚΑΛΑΣ ΩΡΩΠΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ-ΔΗΜ. ΔΙΑΜ. ΧΑΛΚΟΥΤΣΙΟΥ	ΩΡΩΠΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	4η Π.Δ.	Κ4

ΚΛΣ/Α'	ΩΡΩΠΟΣ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΑΓ.ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ	Δ.Α.Τ. ΣΚΑΛΑ ΩΡΩΠΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ-ΔΗΜ. ΔΙΑΜ. ΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ	ΩΡΩΠΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΑΤΤΙΚΗΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Χ	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ	Δ.Α.Τ. ΣΚΙΑΘΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	ΣΚΙΑΘΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Χ	ΣΚΙΑΘΟΣ	Σκιάθου	Δ.Α.Τ. ΣΚΙΑΘΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	Δ. Σκιάθου	ΣΚΙΑΘΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ- ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ3
Υ/Χ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Δ.Α.Τ. ΣΚΟΠΕΛΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ- ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ3
Υ/Χ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΑΓΝΩΝΤΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	Δ.Α.Τ. ΣΚΟΠΕΛΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΑΓΝΩΝΤΑΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ- ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	ΠΑΤΗΤΗΡΙΟΥ	Δ.Α.Τ. ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ- ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΓΛΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	Δ.Α.Τ. ΣΚΟΠΕΛΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΓΛΩΣΣΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΓΛΩΣΣΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΔΙΜΕΝΑΣ ΝΕΟΥ ΚΛΗΜΑΤΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	Δ.Α.Τ. ΣΚΟΠΕΛΟΥ	Δ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΒΔ.ΑΙΓΑΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	Γ.Μ.Μ.Α.Ε. ΛΑΡΚΟ	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ- ΔΗΜ. ΕΝΟΤ.ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΣΕΑΜΑΝ Α.Ε.	ΥΠ. ΟΙΚ. ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΥΠ.	Ν.Π.Δ.Δ.	3	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ- ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΣΟΓΙΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.	ΥΠ. ΟΙΚ. ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΥΠ.	Ν.Π.Δ.Δ.	3	ΔΗΜΟΣ ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ- ΔΗΜ. ΕΝΟΤ.ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ- ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. ΑΥΛΙΔΟΣ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	SUNOILA.B.E.E.	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΙΝΤΕΡΚΕΜ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ- ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. ΑΥΛΙΔΟΣ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ ΙΙΙ	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ- ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. ΑΥΛΙΔΟΣ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΔΙΜΕΝΑΣ ΧΑΛΚΙΔΟΣ	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ2
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΚΡΟΥΣΚΑΛΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ	Ο.Κ.Α.Α.	ΔΕΚΟ	1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΟΥΛΕΝ	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Α.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΠΡΟΒΛΗΤΑ Ν.Ο.Χ.	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙ ΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4

Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	1	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ Ν. ΑΡΤΑΚΗΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ-ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. Ν. ΑΡΤΑΚΗΣ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΒΟΥΡΚΑΡΙ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΒΡΥΣΑΚΙΑ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ-ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ-ΔΗΜ.ΕΝΟΤ. ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΠΑΝΑΓΙΤΣΑ ΔΡΟΣΙΑΣ	ΥΠ. ΟΙΚ. ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΥΠ.	Ν.Π.Δ.Δ.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ-ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. ΑΝΘΗΔΟΝΟΣ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΒΑΘΕΟΣ ΑΥΛΙΔΟΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ-ΔΗΜ. ΕΝΟΤ. ΑΥΛΙΔΟΣ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	Α/Κ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΕΡ/ΚΩΝ ΑΛΙΕΩΝ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Κ.Λ.	ΧΑΛΚΙΔΑ	Ν.Ο. ΔΗΛΕΣΙΟΥ	Ν.Ο. ΔΗΛΕΣΙΟΥ	Ν.Π.Δ.	2	ΔΗΜΟΣ ΤΑΝΑΓΡΑΣ-ΔΗΜ. ΔΙΑΜ. ΔΗΛΕΣΙΟΥ	ΤΑΝΑΓΡΑΣ	ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ	ΒΟΙΩΤΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ/Β'	ΕΡΕΤΡΙΑ	ΔΙΜΕΝΑΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ	ΕΡΕΤΡΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ/Β'	ΕΡΕΤΡΙΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΕΡΕΤΡΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ	ΕΡΕΤΡΙΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛΧ/Β'	ΕΡΕΤΡΙΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΑΜΑΡΥΝΘΟΥ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ-ΔΗΜ. ΔΙΑΜ. ΑΜΑΡΥΝΘΟΥ	ΕΡΕΤΡΙΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΜΑΝΤΟΥΔΙ	ΔΙΜΕΝΑΣ ΚΥΜΑΣΙΟΥ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ	ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ-ΔΙΜΝΗΣ ΚΑΙ ΑΓ. ΑΝΝΗΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΜΑΝΤΟΥΔΙ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΠΗΛΙΟΥ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ-ΔΗΜ. ΔΙΑΜ. ΠΗΛΙΟΥ	ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ-ΔΙΜΝΗΣ ΚΑΙ ΑΓ. ΑΝΝΗΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΛΑΡΥΜΝΑ	Γ.Μ.Μ.Α.Ε. ΛΑΡΚΟ	ΛΑΡΚΟ	Ν.Π.Δ.	1	ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΥΜΝΑΣ	ΛΟΚΡΩΝ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΛΑΡΥΜΝΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΛΕΚΟΥΝΑ ΜΑΛΕΣΙΝΑΣ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΜΑΛΕΣΙΝΑΣ	ΛΟΚΡΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΛΑΡΥΜΝΑ	Α/Κ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΛΑΡΥΜΝΑΣ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΥΜΝΑΣ	ΛΟΚΡΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Χ	ΑΙΔΗΨΟΣ	ΑΙΔΗΨΟΥ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ / Δ.Δ. ΑΙΔΗΨΟΥ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4

Λ/Χ	ΑΙΔΗΨΟΣ	ΗΛΙΩΝ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Χ	ΑΙΔΗΨΟΣ	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΙΧΑΔΟΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ - Δ.Δ. ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΧΑΔΟΣ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Χ	ΑΙΔΗΨΟΣ	CLUB MED GREGOLIMANO	CLUB MEDITERRANEE GREGOLIMANO	Ν.Π.Ι.Δ.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ - Δ.Δ. ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΧΑΔΟΣ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΩΡΕΟΙ	ΩΡΕΩΝ ΕΥΒΟΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ - Δ.Δ. ΩΡΕΩΝ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΩΡΕΟΙ	Ν. ΠΥΡΓΟΥ ΩΡΕΩΝ ΕΥΒΟΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ - Δ.Δ. ΩΡΕΩΝ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΩΡΕΟΙ	ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ - Δ.Δ. ΑΓΙΟΥ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΠΕΥΚΙ	ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΠΕΥΚΙΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ - Δ.Δ. ΠΕΥΚΙΟΥ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΠΕΥΚΙ	ΨΑΡΟΠΟΥΛΙ ΒΑΣΙΛΙΚΩΝ ΕΥΒΟΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ - Δ.Δ. ΒΑΣΙΛΙΚΩΝ	ΙΣΤΙΑΙΑΣ – ΑΙΔΗΨΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΛΙΜΝΗ	ΛΙΜΝΗΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ - ΑΓ. ΑΝΝΑΣ - Δ.Δ. ΛΙΜΝΗΣ	ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ - ΛΙΜΝΗΣ ΚΑΙ ΑΓ. ΑΝΝΗΣ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ-ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	1	Δ.Δ. ΣΤΥΛΙΔΑΣ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ3
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΜΩΛΟΥ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	Δ.Δ. ΜΩΛΟΥ (ΔΗΜΟΣ ΜΩΛΟΥ-ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΥ)	ΜΩΛΟΥ - ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	Δ.Δ. ΑΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΕΛΜΙΝ	ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ	Ν.Π.Ι.Δ.	1	Δ.Δ. ΑΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΑΧΛΑΔΙ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	1	Δ.Δ. ΑΧΛΑΔΙΟΥ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΑΓΡΟINVEST	ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ	Ν.Π.Ι.Δ.	1	Δ.Δ. ΑΧΛΑΔΙΟΥ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΡΑΧΕΣ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	Δ.Δ. ΡΑΧΩΝ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΤΥΛΙΔΑ	ΚΑΡΑΒΟΜΥΛΟΥ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	Δ.Δ. ΚΑΡΑΒΟΜΥΛΟΥ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	-	-	2	Δ.Δ. ΚΑΜΕΝΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ (ΔΗΜΟΣ ΜΩΛΟΥ-ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΥ)	ΜΩΛΟΥ - ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	Δ.Δ. ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΥ (ΔΗΜΟΣ ΜΩΛΟΥ-ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΥ)	ΜΩΛΟΥ - ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ3

Λ/Σ	ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΑΓΙΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	-	-	2	Δ.Δ. ΑΓ. ΣΕΡΑΦΕΙΜ (ΔΗΜΟΣ ΜΩΛΟΥ-ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΥ)	ΜΩΛΟΥ - ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΓΛΥΦΑ	ΠΕΛΑΣΓΙΑ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	Δ.Δ. ΠΕΛΑΣΓΙΑΣ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΓΛΥΦΑ	ΓΛΥΦΑΣ	-	-	2	ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΓΛΥΦΑΣ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΓΛΥΦΑ	ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΓΛΥΦΑΣ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΓΛΥΦΑΣ (ΔΗΜΟΣ ΣΤΥΛΙΔΑΣ)	ΣΤΥΛΙΔΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΑΛΙΒΕΡΙ	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ Α.Ε.	Ν.Π.Ι.Δ.	1	ΔΗΜΟΣ ΚΥΜΗΣ-ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ ΘΕΣΗ ΜΥΛΑΚΙ	ΚΥΜΗΣ - ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΑΛΙΒΕΡΙ	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΕΗ	ΔΕΗ ΑΗΣ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	Ν.Π.Ι.Δ.	1	ΔΗΜΟΣ ΚΥΜΗΣ-ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ ΘΕΣΗ ΚΑΡΑΒΟΣ	ΚΥΜΗΣ - ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΠΑΡΑΛΙΑ ΠΕΤΡΙΩΝ	ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΠΕΤΡΙΩΝ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΔΗΜΟΣ ΚΥΜΗΣ-ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ, ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ ΑΓΙΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ	ΚΥΜΗΣ - ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΚΑΡΥΣΤΟΣ	Λιμένας Καρύστου	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	Δήμος Καρύστου, Δημοτική Κοινότητα Καρύστου.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΚΑΡΥΣΤΟΣ	Λιμένας Καρύστου	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	Δήμος Καρύστου, Δημοτική Κοινότητα Καρύστου.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΜΑΡΜΑΡΙ	Λιμένας Μαρμαρίου	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	Δήμος Καρύστου, Τοπική Κοινότητα Μαρμαρίου.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	Ν. ΣΤΥΡΑ	Λιμένας Ν. Στυρών	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	Δήμος Καρύστου, Τοπική Κοινότητα Ν. Στυρών.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	Ν. ΣΤΥΡΑ	Λιμένας Ν. Στυρών	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	Δήμος Καρύστου, Τοπική Κοινότητα Ν. Στυρών.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΚΥΜΗ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΥΜΗΣ	Ο.Λ. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Λ. Α.Ε.	2	ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΥΜΗΣ	ΚΥΜΗΣ - ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ3
Λ/Σ	ΣΚΥΡΟΣ	ΜΩΛΟΥ	Κ.Λ.Τ. ΣΚΥΡΟΥ	Κ.Λ.Τ.	2	ΣΚΥΡΟΣ	ΣΚΥΡΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΣΚΥΡΟΣ	ΑΧΙΛΛΕΙΟΥ	Κ.Λ.Τ. ΣΚΥΡΟΥ	Κ.Λ.Τ.	2	ΣΚΥΡΟΣ	ΣΚΥΡΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΣΚΥΡΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΥΡΟΥ	Κ.Λ.Τ. ΣΚΥΡΟΥ	Κ.Λ.Τ.	2	ΛΙΝΑΡΙΑ Ν. ΣΚΥΡΟΥ	ΣΚΥΡΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΣΚΥΡΟΣ	Δ.Ε.Η.	ΔΕΗ/ΣΠ ΣΚΥΡΟΥ	Ν.Π.Ι.Δ.	1	ΟΡΜΟΣ ΑΧΕΡΟΥΝΕΣ Ν. ΣΚΥΡΟΥ	ΣΚΥΡΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΚΑΛΑ ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ	ΣΚΑΛΑ ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΛΟΚΡΩΝ/ Δ.Δ. ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ	ΛΟΚΡΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΣΚΑΛΑ ΑΤΑΛΑΝΤΗΣ	ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΟΛΟΓΟΥ	Κ.Λ.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Λ.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΛΟΚΡΩΝ/ Δ.Δ. ΜΑΛΕΣΙΝΑΣ	ΛΟΚΡΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ-ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4

Υ/Χ	ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΡΚΙΤΣΑ	Κ.Α.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΛΟΚΡΩΝ/ Δ.Δ. ΑΡΚΙΤΣΑΣ	ΛΟΚΡΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΑΡΚΙΤΣΑ	ΛΙΒΑΝΑΤΕΣ	Κ.Α.Τ. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	Κ.Α.Τ.	2	ΔΗΜΟΣ ΛΟΚΡΩΝ/ Δ.Δ. ΛΙΒΑΝΑΤΩΝ	ΛΟΚΡΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Υ/Χ	ΑΛΙΒΕΡΙ	Αλιβερίου	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Ταμυναίων	ΚΥΜΗΣ - ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	ΛΙΜΝΗ	Κοχυλίου Λίμνης	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Ελυμνίων	ΜΑΝΤΟΥΔΙΟΥ -ΛΙΜΝΗΣ ΚΑΙ ΑΓ. ΑΝΝΗΣ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
Λ/Σ	Ν. ΣΤΥΡΑ	Αλμυροποτάμου	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Νέων Στύρων	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΧΑΛΚΙΔΑ	Αυλίδα	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Αυλίδας	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΧΑΛΚΙΔΑ	ΚΥΚΝΟΣ	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Χαλκιδέων	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΧΑΛΚΙΔΑ	Κουρέντι	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Χαλκιδέων	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΧΑΛΚΙΔΑ	Λιανής Άμμου	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Χαλκιδέων	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΧΑΛΚΙΔΑ	Καναπιτσας	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Χαλκιδέων	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Β.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4
ΚΛ/Χ	ΧΑΛΚΙΔΑ	Λευκαντίου	Ο.Α. ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ Α.Ε.	Ο.Α. Α.Ε.	2	Δ. Χαλκιδέων	ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	Ν.ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ- ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4η Π.Δ.	Κ4