



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΥ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΦΟΙΤΗΤΗ Γ' ΚΥΚΛΟΥ

ΕΥΘΥΜΙΟΥ Α. ΔΟΥΒΗ
(Α.Μ.: ΜΝ/03010)

ΜΕ ΘΕΜΑ

«Οι Θαλάσσιες Συγκοινωνίες και οι Άγονες Γραμμές: Ένα πρόβλημα το οποίο αναζητά την καλύτερη λύση μεταξύ δημοσίου συμφέροντος και βέλτιστης παρεχόμενης ποιότητας, στα πλαίσια ενός απελευθερωμένου οικονομικού περιβάλλοντος. Η περίπτωση της Ελλάδας»

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

Σ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005 – ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2006

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2006

Υπεύθυνη Δήλωση Προσοτυπίας

«Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί σε άλλο ΑΕΙ της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Εξειδίκευσης».

Ευθύμιος Α. ΔΟΥΒΗΣ

Αφιερώνεται με πολύ αγάπη στους γονείς μου, ως ελάχιστη ανταπόδοση για τη μέχρι σήμερα προσφορά τους.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες:

- *Στον επιβλέποντα καθηγητή Σ. Θεοδωρόπουλο για την πολύτιμη καθοδήγησή του κατά την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας μου, την συμβολή του στη διάθεση βιβλιογραφικών αναφορών, καθώς επίσης και την παροχή συμβουλών και πληροφοριών μέσα από την πολύχρονη παρουσία του στους χώρους της εκπαίδευσης και της ναυτιλίας.*
- *Στους υπόλοιπους καθηγητές του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά και ιδιαιτέρως στους καθηγητές κα. Φ. Σακελλαριάδου και κ. Σ. Παπαδημητρίου, για τη σημαντική βοήθεια που μου προσέφεραν με την παροχή συμβουλών και πληροφοριών, κατά την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας μου.*
- *Στα ικανά και αγαπητά στελέχη του Λιμενικού Σώματος τα οποία εξέφρασαν έμπρακτα τη συναδελφικότητά τους προσφέροντας μου πρόσβαση σε πολύτιμες και σπάνιες βιβλιογραφικές πηγές και κυρίως διότι μοιράστηκαν μαζί μου τις πολύτιμες γνώσεις που αποκόμισαν μέσα από την καθημερινή ενάσκηση των καθηκόντων τους σε καίριες θέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.*
- *Στην Εύα μου για την παρότρυνσή της να παρακολουθήσω το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία, καθώς επίσης για τη στήριξη που μου παρείχε κυρίως τα τελευταία δύο χρόνια.*

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με την παρούσα εργασία επιχειρείται μια παρουσίαση του σημερινού συστήματος θαλασσιών συγκοινωνιών, όπως αυτό αναδιαρθρώθηκε μετά την υποχρεωτική για την Ελλάδα, απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών. Σκοπός είναι να αναδειχθούν οι πιο πρόσφορες και ορθολογικές λύσεις στα προβλήματα που έχουν καιρό τώρα προκύψει.

Ειδικότερα, αρχικώς καταγράφεται η γεωγραφική ιδιομορφία του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας και κατόπιν γίνεται εκτενής αναφορά τόσο στα υπαρκτά όσο και στα επιθυμητά λειτουργικά και τεχνικά χαρακτηριστικά της εξυπηρέτησης των ελληνικών λιμένων. Στη συνέχεια περιγράφονται τα χαρακτηριστικά τόσο του ακτοπλοϊκού στόλου όσο και της ακτοπλοϊκής αγοράς, ενώ προτείνονται τα βέλτιστα οργανωτικά και λειτουργικά σχήματα σχετικά με το σχεδιασμό του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, την έννοια του κατάλληλου πλοίου και την εφαρμογή των συνδυασμένων μεταφορών. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στο πρόβλημα των αγόνων γραμμών και τον τρόπο που αντιμετωπίζεται από την πλευρά τόσο του κράτους όσο και των υπολοίπων εμπλεκόμενων φορέων, ενώ συνοπτικά δίδονται παραδείγματα αντιμετώπισης του εν λόγω προβλήματος από άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ο ρόλος των αερομεταφορών και κυρίως του υδροπλάνου με τα ιδιαίτερα λειτουργικά χαρακτηριστικά του, εξετάζεται κάτω από το πρίσμα της μεταβολής των όρων ανταγωνισμού και συμπληρωματικότητας με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα.

Η μεθοδολογία της S.W.O.T. analysis χρησιμοποιείται σε αρκετά σημεία προκειμένου να καταφανούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των υπό ανάλυση δεδομένων, καθώς και για να προσδιορισθούν τόσο οι απειλές όσο και οι δυνατότητες που ανακύπτουν. Σημειώνεται ότι κατά την ανάλυση των θέσεων, των προτάσεων και των συμπερασμάτων έχουν ληφθεί υπόψη πλειάδα πρόσφατων μελετών – ερευνών που έχουν εκπονηθεί από αρμόδιους φορείς τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα, καθώς και σημαντική βιβλιογραφία γεγονός που συνεισφέρει στη σφαιρική εξέταση και καταγραφή του ακτοπλοϊκού ζητήματος.

Ιδιαίτερη προσπάθεια καταβλήθηκε για να αξιολογηθεί η ακολουθούμενη πολιτική του Κράτους το οποίο αναζητά το ρόλο του, προκειμένου από τη μια πλευρά να εξασφαλισθεί η εδαφική συνοχή – συνέχεια της χώρας και από την άλλη να διασφαλισθεί το δημόσιο συμφέρον και η ποιοτική παροχή υπηρεσιών.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Κεφάλαιο 1^ο

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1.	Η γεωγραφική ιδιαιτερότητα της Ελλάδας.....	9
1.2.	Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες ως δημόσιο αγαθό – η έννοια του δημοσίου συμφέροντος.....	11
1.3.	Οι απαιτήσεις για το σχεδιασμό του Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.....	12
1.4.	Το απελευθερωμένο περιβάλλον που επέφερε η άρση του cabotage.....	16

Κεφάλαιο 2^ο

ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ ν.2932/01

2.1.	Η διαδικασία δρομολόγησης πλοίων.....	21
2.2.	Η πολυπλοκότητα του Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.....	23
2.3.	Το επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών.....	28
2.4.	Καθορισμός ναύλων.....	32
2.5.	Κανονιστικές ρυθμίσεις και ανταγωνισμός.....	35

Κεφάλαιο 3^ο

ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

3.1.	Προσφορά ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών.....	38
3.2.	Η δυναμική της χρηματοδότησης στην ακτοπλοΐα.....	41
3.3.	Το θέμα της ηλικίας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου.....	45
3.4.	Κόστος λειτουργίας των πλοίων της ακτοπλοΐας.....	54
3.5.	Τα χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής αγοράς – Θέματα ανταγωνισμού.....	57
3.6.	Τάσεις συγχώνευσης.....	62

Κεφάλαιο 4^ο

ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

4.1.	Στοιχεία κίνησης της ακτοπλοΐας	64
4.2.	Στοιχεία τουριστικής κίνησης.....	71

4.3.	Ανάλυση κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών πληθυσμού.....	73
------	---	----

Κεφάλαιο 5^ο

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

5.1.	Οι απαιτήσεις των λιμενικών υποδομών.....	81
5.2.	Η έννοια του βέλτιστου πλοίου.....	86

Κεφάλαιο 6^ο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΩΝ «ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ»

6.1.	Τα χαρακτηριστικά των «αγόνων γραμμών».....	94
6.2.	Η χρηματοδότηση των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας.....	96
6.3.	Το χρηματοδοτικό εργαλείο Private Financing Initiative.....	109
6.4.	Εξαγγελίες νέων μέτρων για την αντιμετώπιση του προβλήματος εξυπηρέτησης των «αγόνων γραμμών».....	110
6.4.1.	Η πρόταση του Υπουργείου Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής.....	110
6.4.2.	Η «λύση» μέσω σχεδιασμού ενός κομβικού δικτύου.....	112

Κεφάλαιο 7^ο

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

7.1.	Ισπανία.....	117
7.2.	Μεγάλη Βρετανία – Σκωτία.....	118
7.3.	Ιταλία.....	119
7.4.	Πορτογαλία.....	119
7.5.	Δανία.....	120
7.6.	Γαλλία.....	120
7.7.	Νορβηγία.....	121
7.8.	Αξιολόγηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας.....	122

Κεφάλαιο 8^ο

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΛΑΓΗ – Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΟΥ ΥΔΡΟΠΛΑΝΟΥ

8.1.	Βασικοί παράγοντες της ανταγωνιστικότητας των μέσων μεταφοράς	125
8.1.1.	Κόστος.....	125
8.1.2.	Χρόνος.....	127
8.1.3.	Επίπεδο εξυπηρέτησης.....	128
8.1.4.	Προσφορά και διαθεσιμότητα Θέσεων.....	130
8.1.5.	Αναγκαστική χρήση ενός μέσου για άλλους λόγους.....	132
8.2.	Αξιολόγηση Ανταγωνιστικότητας κάθε Μέσου.....	132
8.2.1.	Λειτουργικά Χαρακτηριστικά.....	132
8.2.2.	Περιοχές ανταγωνισμού.....	134
8.2.3.	Συμπληρωματικότητα δικτύων.....	136
8.2.4.	Πλοίο ή αεροπλάνο; Ο ανταγωνισμός των μέσων στις μεταφορές εσωτερικού.....	136
8.3.	Ιδιωτικά μέσα.....	140
8.4.	Το υδροπλάνο.....	142

Κεφάλαιο 9^ο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΚΡΙΤΙΚΗ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ.....	154
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	158
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	211
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	212
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	212
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	213
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΧΑΡΤΩΝ.....	213

1. Εισαγωγή

Η εξέλιξη των ακτοπλοϊκών μεταφορών αποτέλεσε κυρίαρχο θέμα, τόσο σε κεντρικό πολιτικό επίπεδο, όσο και σε τοπικό κοινωνικό επίπεδο, γεγονός που ωθεί τους εμπλεκόμενους φορείς να το αναγάγουν σε «Ακτοπλοϊκό Ζήτημα». Η ακτοπλοΐα έπαιξε και παίζει κρίσιμο ρόλο στη συνοχή του ελληνικού έθνους από πολλές πλευρές. Από τη γεωγραφική διάσταση, αποτελεί τη νοητή γέφυρα που συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά, δημιουργώντας θαλάσσιες λεωφόρους. Από την κοινωνικοοικονομική διάσταση, επιδρά καθοριστικά στα επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και ειδικά σε μεγέθη όπως ο πληθυσμός, η ελκυστικότητα των νησιωτικών προορισμών, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη, εγκατάσταση και συνακολούθως για βελτίωση της ποιότητας ζωής. Αυτά τα δεδομένα εξηγούν τη μακρόχρονη ενασχόληση τόσο του κράτους, όσο και την κινητοποίηση των λοιπών φορέων με το πλαίσιο λειτουργίας των θαλασσίων συγκοινωνιών.

Η αλλαγή της διαδικασίας λειτουργίας του συστήματος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών που επήλθε από το 2002 με την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας και του νέου συστήματος δρομολόγησης, ανέδειξε ακόμη περισσότερο απ' ότι στο παρελθόν, τα σημαντικά προβλήματα ανεπάρκειας των θαλασσίων συγκοινωνιών στην Ελλάδα. Η ανεπάρκεια αυτή αφορά πλέον όχι μόνο στο επίπεδο της προσφερόμενης εξυπηρέτησης, αλλά και στην οικονομική απόδοση προς τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης. Ιδιαίτερος, ο νευραλγικός τομέας των «άγονων γραμμών», σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου και την ανάγκη δρομολόγησης πλοίων συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, οδηγεί στην κρατική παρέμβαση και στην αναζήτηση νέων κινήτρων, αν όχι άλλων λύσεων.

1.1. Η γεωγραφική ιδιαιτερότητα της Ελλάδας

Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων το οποίο ανέρχεται στα 14.854 χιλιόμετρα (αντιπροσωπεύει το ¼ του μήκους του Ισημερινού) και ένα νησιωτικό σύμπλεγμα 3.500 νησιών που περιβάλλει την ηπειρωτική χώρα και το οποίο αποτελεί φαινόμενο μοναδικό σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από τα 3.500 αυτά νησιά τα οποία αποτελούν το 19% του ελληνικού εδάφους, τα 124 είναι κατοικημένα και σε αυτά ζει περίπου το 14% του συνολικού πληθυσμού της χώρας, ενώ τα 92 απαιτούν τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση. Τα νησιά αυτά αν και διαθέτουν εξαιρετικό φυσικό περιβάλλον και σπουδαία πολιτιστική κληρονομιά, εντούτοις λόγω του μικρού τους μεγέθους και της γεωγραφικής ασυνέχειας αντιμετωπίζουν προβλήματα όπως επιβάρυνση του κόστους μεταφοράς λόγω απόστασης, έλλειψη φυσικών πόρων και εξάρτηση από εισαγόμενες πρώτες ύλες. Ταυτόχρονα η οικονομική τους εξάρτηση από μονοπαραγωγές όπως η γεωργία, η αλιεία και ο τουρισμός, καθιστά τις νησιωτικές κοινωνίες ευάλωτες στις διακυμάνσεις των αγορών και για το λόγο αυτό υποφέρουν παραδοσιακά από υψηλά ποσοστά μετανάστευσης.



ΧΑΡΤΗΣ 1: Η πολυνησιακή γεωγραφική ιδιομορφία της Ελλάδας.

Η ιδιαιτερότητα αυτής της νησιωτικής ιδιομορφίας, έχει αναγνωρισθεί συνταγματικά από την Ελληνική Πολιτεία και για το λόγο αυτό στα πλαίσια της ολοκληρωμένης πολιτικής για την διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής της χώρας, ο τομέας των θαλασσιών

ενδομεταφορών, από τον οποίο η ανάπτυξη των νησιών είναι άμεσα εξαρτημένη, τελούσε ανέκαθεν υπό την επίβλεψη του Κράτους.

Οι εξελίξεις στην ακτοπλοΐα οδήγησαν σε μία μεγάλη, αλλά ασταθή ακόμη και σήμερα, αλλοπρόσαλλη ανάπτυξη της.¹ Πότε ο επιβατηγός στόλος έπασχε από υπερπροσφορά χωρητικότητας και πότε από έλλειψη. Πότε ο επιβάτης είχε άνετη εξυπηρέτηση λόγω εξουθενωτικού ανταγωνισμού και υπερπροσφοράς, καθώς επίσης οι ναύλοι κυμαίνονταν σε ιδιαίτερος χαμηλά επίπεδα και πότε υπήρχε έντονος προβληματισμός από πλευράς ακτοπλόων για τις προοπτικές των επιχειρήσεών τους. Το κράτος πάντα παρέμβαινε προσπαθώντας να περιφρουρήσει το συγκοινωνιακό αγαθό, με συχνά αντίθετο αποτέλεσμα.

Την ίδια στιγμή που τα μεγέθη συνεχώς αυξάνονται, οι τύποι των πλοίων μεταβάλλονται, τα πληρώματα εκσυγχρονίζονται, οι επιχειρηματικές δομές αλλάζουν, παρατηρείται ότι ο χώρος των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών παραμένει σε μια διαρκή δυναμική και συνάμα αποτελεί μια επικίνδυνη επιχειρηματική δραστηριότητα.

1.2. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες ως δημόσιο αγαθό – η έννοια του δημοσίου συμφέροντος

Με γνώμονα τη θεωρία των δημοσίων αγαθών και λόγω της μερικής αδυναμίας εφαρμογής της αρχής του αποκλεισμού τιμής – οφέλους, οι συγκοινωνίες έχουν ενταχθεί στην ομάδα των αγαθών που οι οικονομολόγοι ονομάζουν ημιδημόσια². Αναλυτικότερα, προκειμένου για τα ημιδημόσια αγαθά, η αγορά αποτυγχάνει μερικώς στη λειτουργία της, εξαιτίας των τιμών που διαμορφώνονται στην ανταγωνιστική αγορά. Οι τιμές, δεν ενσωματώνουν ολόκληρο το κοινωνικό όφελος που παρέχουν τα αγαθά αυτά και έτσι η ελεύθερη επιχείρηση εφοδιάζει την κοινωνία με ποσότητες μικρότερες από τις κοινωνικά επιθυμητές. Την απόκλιση αυτή από την άριστη κατανομή των μέσων παραγωγής, μπορεί να τη διορθώσει μόνο η κρατική παρέμβαση.

Είναι προφανές, ότι η εξασφάλιση τακτικής και επαρκούς παροχής υπηρεσιών μεταφορών για τη συγκοινωνία των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους, αποτελεί δημόσιο συμφέρον και ο ρόλος του Κράτους μέσα στο νέο απελευθερωμένο

¹ Ε. Σαμπράκος, «Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές» σελ 113.

² Δ.Π. Καράγιωργας, «Δημόσια Οικονομική Ι» σελ.118.

περιβάλλον της ακτοπλοΐας δεν μπορεί να είναι άλλος από το να διατηρήσει την εποπτεία του τομέα, στα πλαίσια της πολιτικής για την περιφερειακή ανάπτυξη και την εξάλειψη των ανισοτήτων στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων των νησιών, παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η κοινωνική συνοχή της χώρας.

Οι βασικές αρχές που διέπουν το καθεστώς των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών μετά την άρση του cabotage, (και ταυτόχρονα βασικό μέλημα του κράτους ή των οριζόμενων από αυτό φορέων) μπορεί να σκιαγραφηθούν ως εξής :

- i. Η διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στο όλο σύστημα,
- ii. Η ίση μεταχείριση όλων των θαλάσσιων μεταφορών χωρίς διακρίσεις.
- iii. Η προστασία του δημοσίου συμφέροντος με την παροχή συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και στα μέρη όπου δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την παροχή υπηρεσίας,
- iv. Η εγγύηση της ασφάλειας και της ποιότητας των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται,
- v. Η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, της απρόσκοπτης σύνδεσης των νησιών και
- vi. Η εξασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής του νησιωτικού χώρου.

Η γενική εποπτεία του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών, ασκείται από το κράτος μέσω των αρμόδιων Υπουργείων. Οι φορείς διοίκησης των λιμένων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μεριμνούν για την ανάπτυξη και τη λειτουργία των λιμένων έτσι ώστε να εξασφαλίζονται ασφαλείς, σταθερές, αξιόπιστες και ποιοτικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών των επιβατών και των εμπορευμάτων.

1.3. Οι απαιτήσεις για το σχεδιασμό του Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Η κάλυψη της ζωτικής ανάγκης των κατοίκων των νησιών για μετακίνηση και επικοινωνία, καλύπτεται από ένα δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που αποτελείται από γραμμές που συνδέουν την ξηρά με τα νησιά ή τα νησιά μεταξύ τους. Αυτές τις γραμμές, που στην ουσία αποτελούν θαλάσσιους διαδρόμους, μπορεί κανείς να τις φανταστεί ως νοητές προεκτάσεις των οδικών αρτηριών της χώρας ώστε να καθίσταται δυνατή η σύνδεση μεταξύ τους, όλων των περιοχών της χώρας και να διασφαλίζεται η εδαφική συνέχεια αλλά παράλληλα και το αίσθημα ισότητας και ίσων ευκαιριών στους κατοίκους των νησιών.

Τα σημαντικότερα προβλήματα των ακτοπολικών συγκοινωνιών που έχουν καταγραφεί, οφείλονται σε παράγοντες που σχετίζονται τόσο με τα ιδιαίτερα γεωγραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, όσο και σε ανεπάρκειες οργάνωσης και έργων υποδομής. Συγκεκριμένα, σαν σημαντικότερες αδυναμίες μπορούν να καταγραφούν οι ακόλουθες:

- Η πλειοψηφία των νησιών του Αρχιπελάγους βρίσκεται σε σχετικά μεγάλη απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα.
- Ο πολυνησιακός χαρακτήρας και μεγάλη γεωγραφική διασπορά των νησιών του Αιγαίου.
- Η ανομοιογένεια στα κοινωνικό-οικονομικά μεγέθη και το επίπεδο της ανάπτυξης των νησιών.
- Η μεταβαλλόμενες καιρικές συνθήκες και η διακοπή της εξυπηρέτησης τόσο το χειμώνα αλλά και το καλοκαίρι.
- Οι μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις στη ζήτηση.
- Ο μικρός όγκος μεταφορικού έργου σε σχέση με την περιοχή εξυπηρέτησης.
- Η σημαντική ποιοτική διαφορά του διαθέσιμου στόλου.
- Η κακή οργάνωση και διαχείριση των λιμενικών υποδομών και η σημαντική διαφοροποίηση στις παρεχόμενες υπηρεσίες ανάμεσα σε νησιά και γεωγραφικές περιοχές και ανάμεσα στις περιόδους του έτους.

Στο πλαίσιο που διαμορφώνουν οι παραπάνω αδυναμίες, η μορφή του υφιστάμενου δικτύου παρουσιάζεται με τα παρακάτω προβλήματα, που σχετίζονται με το επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης:

- i. Η υφιστάμενη διαμόρφωση των ακτοπολικών γραμμών με τρόπο ακτινικό από το ηπειρωτικό λιμάνι κρίνεται προβληματική.
- ii. Η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων δημιουργεί σοβαρές καθυστερήσεις ιδίως για τους επιβάτες των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών, στερεί την επικοινωνία μεταξύ γειτονικών νησιών, που συμβαίνει να μη βρίσκονται πάνω στην ίδια γραμμή και κυρίως δεν προσφέρει την επικοινωνία των νησιών με την έδρα των νομών τους. Υπάρχουν γραμμές που περιλαμβάνουν 10-15 λιμάνια.
- iii. Το ακτινικό δίκτυο των γραμμών χαρακτηρίζεται από τη σχεδόν αποκλειστική χρήση των ηπειρωτικών λιμανιών της Αττικής ως βασικών αφετηρίων λιμένων προκαλεί σοβαρές συμφορήσεις στα λιμάνια, ιδιαίτερα τους μήνες τουριστικής αιχμής και καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις.

- iv. Η έλλειψη ενδο-επαρχιακών και διαπεριφερειακών ακτοπλοϊκών συνδέσεων σημειώνεται από τους φορείς της νησιωτικής περιοχής και τους κατοίκους της, ως βασική αδυναμία του ακτοπλοϊκού συστήματος.
- v. Η εξυπηρέτηση των νησιών δεν είναι ισόρροπη κατά τη θερινή περίοδο. Η εξυπηρέτηση σε ικανοποιητικό βαθμό μόνο των μεγάλων νησιών με την αξιόλογη κίνηση, οδηγεί στον πολλαπλασιασμό του αριθμού των νησιών, που έχοντας μικρό πληθυσμό, καλύπτουν τις συγκοινωνιακές τους ανάγκες από το άγονο-επιδοτούμενο δρομολόγιο ή εξυπηρετούνται με μικρή συχνότητα.
- vi. Το επίπεδο εξυπηρέτησης μειώνεται σημαντικά και η ασυνέχεια των συνδέσεων μεταξύ των νησιών επιδεινώνεται κατά τη χειμερινή περίοδο σε σχέση με τη θερινή.
- vii. Η ζήτηση το χειμώνα παρουσιάζει μία σημαντική πτώση, περίπου 80 %, σε σχέση με τη θερινή περίοδο.

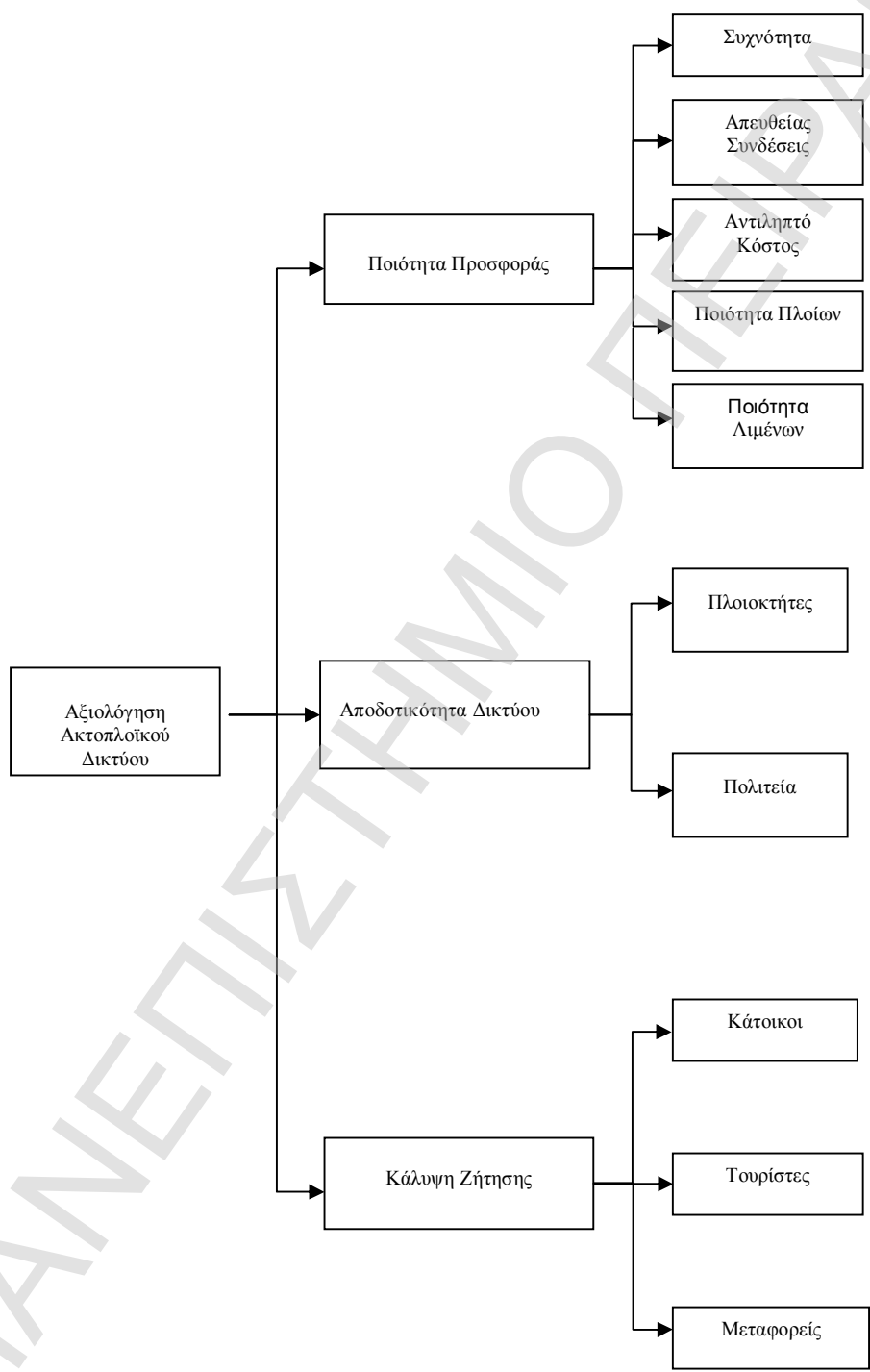
Ο σχεδιασμός ενός εθνικού ακτοπλοϊκού δικτύου στην ελληνική επικράτεια, αποτελεί ένα εξαιρετικά περίπλοκο πρόβλημα αν ληφθούν υπόψη όλοι οι παράγοντες και μεταβλητές που επηρεάζουν τη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος.

Από την πλευρά των άμεσα εμπλεκόμενων φορέων τίθενται τα κριτήρια της ποιότητας προσφοράς, της αποδοτικότητας του δικτύου και της κάλυψη της ζήτησης και συγκεκριμένα:

- Ποιότητα προσφοράς. Το κριτήριο αυτό αντιπροσωπεύει την προτίμηση ενός μεμονωμένου ατόμου που αντιστοιχεί στο «μέσο χρήστη» του δικτύου. Ένας τέτοιος χρήστης προτιμά οποιαδήποτε διαμόρφωση δικτύου με γρηγορότερες, ασφαλέστερες και πιο αξιόπιστες συνδέσεις.
- Αποδοτικότητα δικτύου. Από ένα τέτοιο κριτήριο εκτιμούν οι πλοιοκτήτες και η πολιτεία αν το δίκτυο είναι καλό βάσει της οικονομικής θεωρίας.
- Κάλυψη της ζήτησης. Αυτό το κριτήριο υπολογίζει την ικανοποίηση τριών ομάδων χρηστών του δικτύου: των τουριστών, των κατοίκων και των μεταφορέων. Σε αυτό το επίπεδο λαμβάνεται υπόψη η ικανοποίηση κοινωνικών ομάδων και όχι μεμονωμένων χρηστών.

Στο οργανόγραμμα που ακολουθεί γίνεται ταξινόμηση των παραπάνω κριτηρίων σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που εμπεριέχει το καθένα:

Οργανόγραμμα 1: Ταξινόμηση βασικών κριτηρίων αξιολόγησης Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.



Ο σχεδιασμός των δικτύων επιβάλλεται να υλοποιεί τις αρχές της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης: αποτελεσματικότητα, ισότητα και συνοχή. Η αποτελεσματικότητα ερμηνεύεται με την εισαγωγή του κριτηρίου της συντομότερης διαδρομής και επιδιώκει την ελαχιστοποίηση του χρόνου ταξιδιού και του μεταφορικού κόστους. Η ισότητα ερμηνεύεται από τη χρήση του κριτηρίου της μέγιστης ζώνης επιρροής και στοχεύει στην ισοκατανομή της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Η συνοχή επιτυγχάνεται με την ομαδοποίηση του δικτύου σε ζώνες εξυπηρέτησης και τη μεταξύ τους διασύνδεση. Ο συνδυασμός των τριών αποτελεί και την καλύτερη λύση στην αντιμετώπιση του στρατηγικού προβλήματος του σχεδιασμού του Εθνικού Ακτοπλοϊκού Δικτύου.

1.4. Το απελευθερωμένο περιβάλλον που επέφερε η άρση του cabotage

Η κοινή πολιτική των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) περιλαμβάνει ένα ευρύ πεδίο εναρμονίσεων και εφαρμογών από τα εθνικά δίκαια, έτσι ώστε η Ε.Ε. να διέπεται από ενιαίους κανόνες στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, χωρίς να παραγνωρίζονται οι ιδιαίτερες ανάγκες των επιμέρους Κρατών Μελών. Στόχος της Ε.Ε. είναι η άρση των περιοριστικών μέτρων και η δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού, όπου θα εξασφαλίζεται η ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων, ανθρώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίου.

Όμως, ο νευραλγικός τομέας των ακτοπλοϊκών μεταφορών, στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη, δεν λειτουργεί πλήρως σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά υπόκειται σε έμμεσες ή άμεσες ρυθμιστικές παρεμβάσεις του κράτους προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή διεξαγωγή υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος και επικοινωνιών. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 τα περισσότερα κράτη-μέλη (με εξαίρεση αυτά της Βορείου Ευρώπης) που διέθεταν θαλάσσιες συγκοινωνίες, εξασκούσαν κάποιου είδους περιορισμούς στην πρόσβαση πλοίων με ξένη σημαία, στις εθνικές ακτοπλοϊκές μεταφορικές υπηρεσίες.

Στα πλαίσια της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών μεταφορών η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να προηγηθούν οι κανόνες απελευθέρωσης του ανταγωνισμού, ούτως ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Έτσι η Επιτροπή πρότεινε και το Συμβούλιο ψήφισε κανόνες, με σκοπό την οριοθέτηση του νομοθετικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών μεταφορών και την

προοδευτική ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, όπως επιτάσσουν οι ιδρυτικοί κανόνες της Ε.Ε.

Κεντρικοί άξονες της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές εσωτερικού ήταν οι εξής:

- i. Η σταδιακή άρση των διαφόρων περιοριστικών μέτρων στην ακτοπλοΐα, ή η σταδιακή απελευθέρωση παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών, ή η λεγόμενη σταδιακή απελευθέρωση του cabotage.
- ii. Η εξασφάλιση συνθηκών ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των κοινοτικών πλοιοκτητών.
- iii. Η εξασφάλιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.
- iv. Η εξασφάλιση παρεχομένων τακτικών θαλάσσιων υπηρεσιών για τη συνοχή του νησιωτικού με τον ηπειρωτικό χώρο από το Κράτος, ως ρυθμιστή ή καθολικού φορέα θαλάσσιων υπηρεσιών.
- v. Η στελέχωση των πλοίων και ιδιαιτέρως η εξασφάλιση κανόνων για την ελεύθερη διακίνηση των ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εφαρμογή της βασικής αρχής της πολιτικής των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενοποίηση των ευρωπαϊκών θαλασσιών ενδομεταφορών μέσω της ελεύθερης παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών, αποτελεί ο Κανονισμός του Συμβουλίου 3577/92. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές απελευθερώθηκαν την 1^η Ιανουαρίου 1993. Η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ελλάδα όμως αποφασίστηκε να απελευθερώσουν σταδιακά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές τους. Έτσι οι κρουαζιέρες απελευθερώθηκαν την 1.1.1995 όσον αφορά mainland cruises και 1.1.1999 όσον αφορά island cruises, τα στρατηγικά εμπορεύματα (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό) την 1.1.1997, η παροχή υπηρεσιών με πλοία κάτω των 650 κοχ την 1.1.1998 για λιμένες κυρίως χώρας (mainland connections) και από 1.1.2004 για island connections και οι τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων για τους νησιωτικούς λιμένες της Μεσογείου την 1.1.1999. Ειδικά για την Ελλάδα η απελευθέρωση προβλέφθηκε (για τακτικές γραμμές επιβατηγών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν πλοία κάτω των 650 κοχ) την 1.1.2004.

Σχηματικά το χρονοδιάγραμμα για την απελευθέρωση του cabotage φαίνεται στο Διάγραμμα (1) που ακολουθεί.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή άρση του cabotage

Section of Cabotage	Type of service	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
"Mainland" (Cabotage involving mainland ports only)	regular passenger lines and ferries												
	mainland cruise services and cruise liners												
	all ships (including cargo) < 650 GT												
	cargo vessels > 650 GT except for the transport of strategic goods												
	cargo vessels > 650 GT carrying strategic Goods												
"Island" (Cabotage involving at least one island port)	regular passenger lines and ferries												
	island cruises												
	vessels (including cargo) < 650 GT												
	cargo vessels > 650 GT with a preceding of following trip from/to another state												
	cargo vessels > 650 GT without a preceding or following trip from/to another state												

Host State manning rules

Flag State manning rules

Liberalisation of maritime cabotage services for vessels flying other than Greek EU flags

Πηγή: Περιοδική Έκθεση για το Cabotage , EU DG VII (NEI/MERC, TRADEMCO)

Με βάση το νόμο 2932/2001 απελευθερώθηκε από την 1^η Νοεμβρίου 2002 (ενάμιση χρόνο νωρίτερα από το πέρας της προθεσμίας) ο τομέας των θαλασσιών ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/92).

Από τη μοναδικότητα του νησιωτικού χαρακτήρα της Ελλάδας προκύπτει ότι αφενός για την δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου που θα λαμβάνει υπόψη του τόσο τις ανάγκες του κράτους, όσο και τα συμφέροντα των επιχειρηματιών δεν υπάρχει κάποιο πρότυπο από το εξωτερικό που θα μπορούσε να αντιγραφεί, και αφετέρου ότι δεν υπάρχει αντίστοιχη, δηλαδή με τις ίδιες ιδιαιτερότητες, περίπτωση απελευθέρωσης του τομέα σε άλλη χώρα, ώστε να μελετηθούν οι επιπτώσεις που εμφανίστηκαν και να εκτιμηθούν οι όποιες συνέπειες που θα πρέπει να αναμένονται.

Με τον όρο απελευθέρωση νοείται η άρση του προστατευτισμού γεγονός το οποίο πρακτικά σημαίνει τη χαλάρωση των τυχόν εμποδίων πρόσβασης στην Αγορά, αλλά κυρίως την εφαρμογή και παγίωση κανόνων ανταγωνισμού με στόχο την δημιουργία ενός περιβάλλοντος βιώσιμου οικονομικά και ευνοϊκού για επενδύσεις. Το Κράτος διατηρεί τη θεσμική του υποχρέωση για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας και της κοινωνικής συνοχής για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος.

Ο ελεύθερος ανταγωνισμός στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ως βασικό σκοπό, μεταξύ άλλων, την απαγόρευση των συμπράξεων, οι οποίες έχουν σαν αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού και την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης επί συνόλου ή μέρους της αγοράς.

Η ικανότητα του πλοιοκτήτη να παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες ακτοπλοΐας σημαίνει συμμόρφωση με ό,τι προβλέπουν οι διεθνείς συνθήκες, η κοινοτική και η εθνική νομοθεσία για τα θέματα ασφάλειας και αξιοπλοΐας, τα όρια ηλικίας για τα πλοία, κ.ο.κ. Σημαίνει επίσης, έλεγχο της οικονομικής ευρωστίας του πλοιοκτήτη και έλεγχο της αξιοπιστίας του έναντι φορολογικών υποχρεώσεων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Ακόμα, θα πρέπει να υπάρχει και ασφάλιση του πλοίου για την απώλεια ζωής, την πρόκληση σωματικής βλάβης, για υλικές ζημιές, για καθυστέρηση μεταφοράς, για ρύπανση του περιβάλλοντος κ.λπ. Ειδικά για τις μη Ελληνικές επιχειρήσεις (από χώρες της Ε.Ε.) θα πρέπει να υπάρχει και υποχρέωση ορισμού εκπροσώπου και αντικλήτου στην Ελλάδα των πλοιοκτητών και διασφάλιση

με αυτό τον τρόπο μιας σοβαρής παρουσίας, αλλά και του ελέγχου όπως προβλέπεται από τις διεθνείς συνθήκες.

Η «ικανότητα» παροχής μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να σημαίνει επίσης και μια σειρά από άλλα θέματα, στα οποία και πάλι καλείται το κράτος να εξασφαλίσει στον μετακινούμενο, όπως:

- έλεγχος του πλοιοκτήτη, (αποκλείονται, εκείνοι που έχουν καταδικαστεί για σοβαρά ναυτικά αδικήματα όπως για παράδειγμα, πρόκληση ναυαγίου, για μεταφορά λαθρομεταναστών, ναρκωτικών, για λαθρεμπορία και άλλα).
- χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων,
- η δημόσια ανακοίνωση των δρομολογίων για την ενημέρωση του επιβατικού κοινού κ.ο.κ.

Το Κράτος πρέπει να μπορεί να εξασφαλίζει ότι οι συνθήκες υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού επικρατούν πράγματι και δεν υφίσταται κανενός είδους «επηρεασμός» του συστήματος. Έτσι θα πρέπει να μπορεί :

- να γνωρίζει (ή να προβλέπει) τη ζήτηση, και να αξιολογεί με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια την προσφορά
- να ελέγχει - επιβεβαιώνει ότι προσφέρεται το ζητούμενο από τους πολίτες επίπεδο εξυπηρέτησης, και ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες προσφέρουν πράγματι αυτό που υπόσχονται,
- να μπορεί να σχεδιάζει για το μέλλον,
- να θέτει αντικειμενικούς κανόνες «συμπεριφοράς» όλων των εμπλεκόμενων στο σύστημα,
- να ελέγχει αποτελεσματικά την προσφορά για περιπτώσεις στρέβλωσης του ανταγωνισμού μέσα από «συμφωνίες μεταφορέων», εξαγορές, συγχωνεύσεις και γενικά κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης.
- να μπορεί δια του ελέγχου της ανάπτυξης του συστήματος της λιμενικής υποδομής και των χερσαίων συνδέσεων αυτής, να εξασφαλίζει την προσφορά υπηρεσιών ακτοπλοΐας έτσι όπως προσδιορίζουν οι αρχές, της δίκαιης και ισόρροπης ανάπτυξης, του σωστού χωροταξικού σχεδιασμού, της προστασίας του περιβάλλοντος, της ανάπτυξης των απομακρυσμένων περιοχών και της αναζωογόνησης νησιών, που τις τελευταίες δεκαετίες εγκαταλείπονται από τους κατοίκους τους, κ.λπ.

2. Το νομοθετικό πλαίσιο των θαλασσιών συγκοινωνιών στην Ελλάδα. και οι συνέπειες του ν.2932/01

Κατ' εφαρμογή του νόμου 2932/2001 οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες κλήθηκαν να αιτηθούν την ελεύθερη δρομολόγηση των πλοίων τους σε γραμμές της επιλογής τους, χωρίς τους περιορισμούς και τον παρεμβατισμό που χαρακτήριζε το προηγούμενο καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας. Επομένως, το βασικό στοιχείο της ελεύθερης δρομολόγησης πλοίων είναι η ανάληψη συγκοινωνιακής υπηρεσίας σε γραμμές της επιλογής των ενδιαφερομένων, με τη δρομολόγηση των κατάλληλων πλοίων και υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- i. Η δρομολόγηση των πλοίων να γίνεται για ένα ολόκληρο έτος, (η ετήσια δρομολογιακή περίοδος θα ξεκινά την 1^η Νοεμβρίου κάθε έτους και θα λήγει την 31^η Οκτωβρίου του επόμενου).
- ii. Το πλοίο να ανταποκρίνεται στις δυνατότητες της εκάστοτε λιμενικής υποδομής.
- iii. Ο μεταφορέας να αναλαμβάνει και να έχει την ικανότητα παροχής των μεταφορικών αυτών υπηρεσιών.
- iv. Οι ναύλοι να ορίζονται και να δηλώνονται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, αλλά το κράτος να μπορεί να επέμβει αιτιολογημένα και σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, όταν θίγεται το δημόσιο συμφέρον, δηλαδή σε περιπτώσεις στρέβλωσης του ανταγωνισμού και δημιουργίας συνεννόησης μεταξύ των επιχειρηματιών για καθορισμό υψηλών ναύλων ή την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης.
- v. Η κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των νησιών, όπου δεν εμφανίστηκε επιχειρηματικό ενδιαφέρον, να γίνεται μέσω της επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

2.1. Η διαδικασία δρομολόγησης πλοίων

Η κύρια συνέπεια της ελεύθερης δρομολόγησης πλοίων, όπως αναμενόταν άλλωστε, είναι η συσσώρευση των αιτήσεων των ενδιαφερομένων, στις πιο κερδοφόρες γραμμές, με αποτέλεσμα να μένουν χωρίς συγκοινωνιακή κάλυψη αρκετά

νησιά, ενώ επιπροσθέτως, η ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση που προκύπτει σε άλλα νησιά να είναι υποδεέστερη από αυτήν που θέτουν οι πάγιες ανάγκες τακτικότητας και συνέχειας. Τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης, που καταγράφονται στις άγονες γραμμές, σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου, αλλά και την ανάγκη δρομολόγησης στις γραμμές αυτές, πλοίων συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, περιορίζουν τα περιθώρια κέρδους που μόνο η κρατική βοήθεια, με κίνητρα, μπορεί να δημιουργήσει.

Κατόπιν των προαναφερομένων και προς κάλυψη των θαλασσιών συγκοινωνιακών απαιτήσεων της χώρας, εφαρμόζονται οι διαδικασίες που προβλέπονται στο νόμο 2932/2001, δηλαδή υποβάλλονται προσκλήσεις από τα συναρμόδια Υπουργεία (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας – Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Ανάπτυξης), είτε για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εκμετάλλευση δρομολογιακών γραμμών από 3 έως 5 έτη με κίνητρο την αποκλειστικότητα, είτε για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μετά τη διενέργεια μειοδοτικών διαγωνισμών (οικονομικό αντιστάθμισμα - επιδοτήσεις).

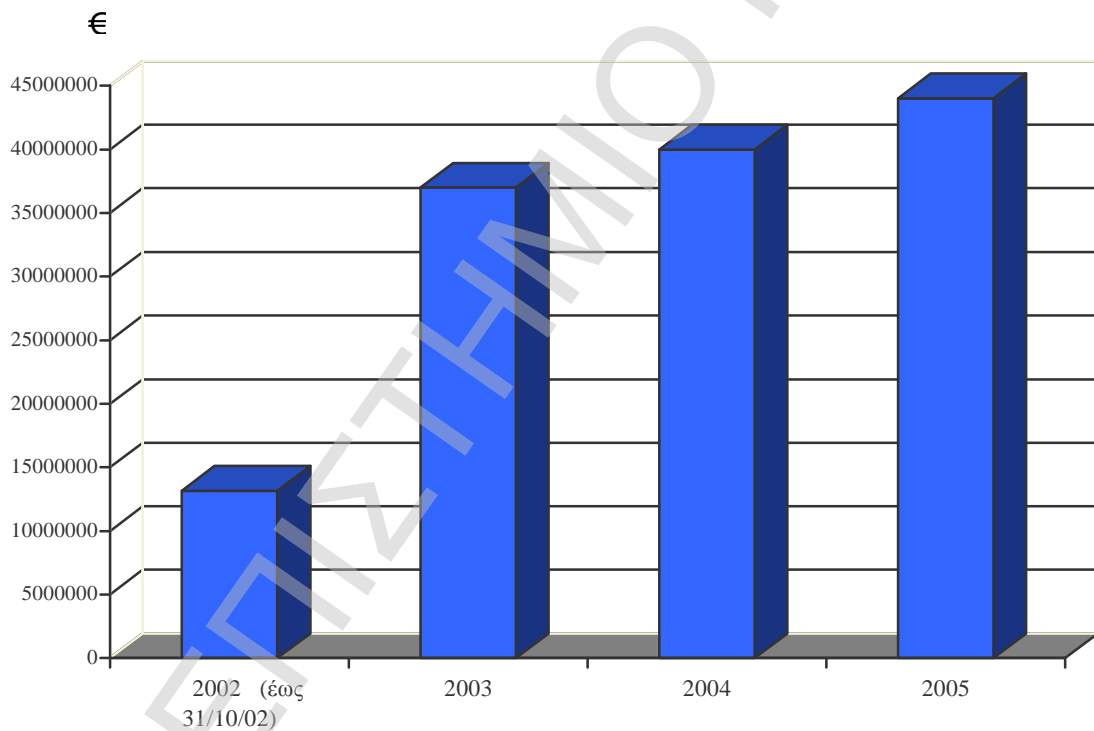


ΧΑΡΤΗΣ 2: Νησιά με χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον

(Πάτμος, Λέρος, Λειψοί, Κάλυμνος, Καστελόριζο, Τήλος, Σύμη, Χάλκη, Κάσος, Κάρπαθος, Κίμωλος, Φολέγανδρος, Σίκινος, Θηρασιά, Ανάφη, Δονούσα, Αμοργός, Κουφονήσια, Σχοινούσα, Ηρακλεία, Φούρνοι, Ψαρά, Οινούσες, Άγιος Ευστράτιος, Σαμοθράκη, Λήμνος, Μαθράκι, Οθωνοί, Ερεϊκούσα, Καστός, Γαῦδος, Κύθηρα, Αντικύθηρα).

Μια απλή σύγκριση (ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2) μεταξύ της συνολικής ετήσιας επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού, κατά το παλαιό θεσμικό πλαίσιο, με το κόστος των επιδοτήσεων που απαιτούνται για την κάλυψη των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν μειοδοτικών διαγωνισμών βάσει του απελευθερωμένου ακτοπλοϊκού καθεστώτος, καταδεικνύει ότι προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο επίπεδο ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης της χώρας, απαιτούνται πολλαπλάσιες πιστώσεις από ότι στο παρελθόν (πριν την 31/10/2002).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2
Κόστος επιδοτήσεων αγόνων γραμμών .



Πηγή: Τμήμα Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του Υ.Ε.Ν.

2.2. Η πολυπλοκότητα του Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Το δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών όπως προέκυψε μετά από την άρση του cabotage εμφανίζεται ακόμα πιο πολύπλοκο και αποτελείται από :

- Γραμμές κύριες που ενώνουν την ξηρά με τα νησιά.
- Γραμμές ενδονησιωτικές που συνδέουν τα νησιά μεταξύ τους.
- Γραμμές τοπικές που συνδέουν ένα μικρό νησί με το κοντινότερο μεγάλο.
- Γραμμές που συνδέουν τις περιφέρειες μεταξύ τους.

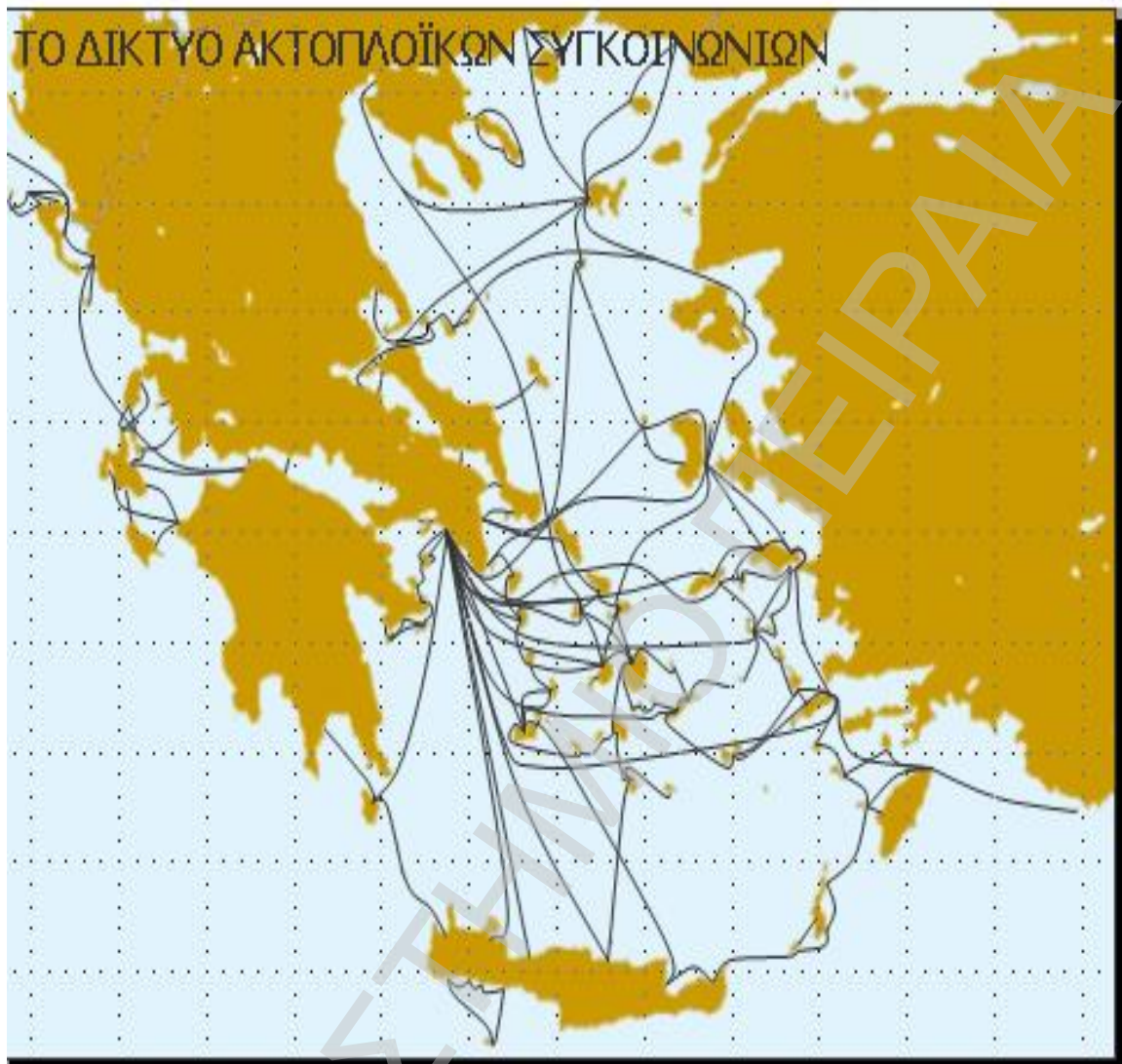
Είτε λόγω της συσσώρευσης των πλοίων στις πιο επικερδείς γραμμές και επομένως έλλειψη πλοίων στις υπόλοιπες, είτε λόγω της προσπάθειας της Πολιτείας να περιορίσει το κόστος των επιδοτήσεων με την κάλυψη μόνο των απολύτως απαραίτητων συνδέσεων προέκυψε ότι:

- Πολλές συνδέσεις δεν εκτελούνται με τη συχνότητα που εκτελούνταν στο παρελθόν.
- Αρκετές συνδέσεις που εκτελούνταν στο παρελθόν σήμερα δεν εκτελούνται καθόλου.
- Ορισμένοι λιμένες που στο παρελθόν είχαν ακτοπλοϊκή κίνηση, σήμερα στερούνται της προσέγγισης ακτοπλοϊκών πλοίων.

Αυτές οι απώλειες συνδέσεων σχετίζονται σε μεγάλο βαθμό με την πολυπλοκότητα του δικτύου και τη διαφορά σε πολλές περιπτώσεις του επιθυμητού τρόπου εκτέλεσης των δρομολογίων ανάμεσα στις τοπικές κοινωνίες και τους πλοιοκτήτες.

Με βάση την απόφαση για τον καθορισμό του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών το οποίο προσδιορίζεται ως αυτό που θα προκύψει από τις δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης, είναι προφανές ότι μια σημαντική επίπτωση της απελευθέρωσης του τομέα των θαλασσίων ενδομεταφορών αποτελεί ο περιορισμός της συμμετοχής του κράτους στον σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού δικτύου. Από την άλλη πλευρά, μέσω της ελεύθερης δρομολόγησης δίνεται η δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να δημιουργούν νέες συνδέσεις ανάλογα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία και ευρηματικότητα.

Στο χάρτη 3 που ακολουθεί καταγράφεται ευκρινώς το Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών όπως στην πραγματικότητα υφίσταται και το οποίο κατέχει δαιδαλώδη μορφή που προκύπτει από τη διαδικασία δρομολόγησης του ακτοπλοϊκού στόλου.



Χάρτης 3: Το Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Επίσης, σε σχέση με το καθεστώς εκμετάλλευσης των γραμμών αυτές (βλ. Χάρτη 4) μπορούν να κατηγοριοποιηθούν:

- σε γραμμές ελεύθερες όπου οι πλοιοκτήτες εκτελούν δρομολόγια που επιλέγουν ελεύθερα με βάση το επιχειρηματικό τους ενδιαφέρον,
- σε γραμμές ελεύθερες στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά στην προσέγγιση σε λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται,

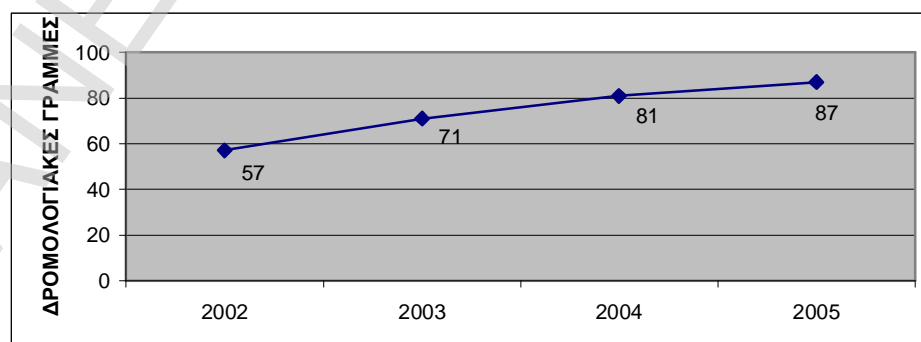
- σε γραμμές οι οποίες εκτελούνται υπό καθεστώς σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με αντάλλαγμα την αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής για 3 χρόνια και
- σε γραμμές οι οποίες εκτελούνται υπό καθεστώς σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας ενός έτους, κατόπιν διενέργειας μειοδοτικών διαγωνισμών.
- Σημειώνεται, ότι υπάρχουν γραμμές που στο σύνολό τους είναι χρηματοδοτούμενες και γραμμές που αποτελούνται από ένα τμήμα ελεύθερης γραμμής που οι πλοιοκτήτες σχεδιάζουν και ένα τμήμα μη προσοδοφόρας γραμμής που σχεδιάζεται από το κράτος.



ΧΑΡΤΗΣ 4: Κατηγοριοποίηση των δρομολογιακών γραμμών βάσει του Ν. 2932/01 (κόκκινο: ελεύθερη γραμμή, πράσινο – μωβ: συνδυασμός ελεύθερη και επιδοτούμενη, μπλε: αποκλειστική εκμετάλλευση για 3 έτη και μωβ: επιδοτούμενη).

Η υφιστάμενη διαμόρφωση των ακτοπλοϊκών γραμμών με τρόπο ακτινικό από το ηπειρωτικό λιμάνι κρίνεται προβληματική αν και η σημερινή κατάσταση βασίζεται στη συμφωνία της Πολιτείας και των πλοιοκτητών:

- Η γραμμική διαμόρφωση των δρομολογίων δημιουργεί σοβαρές καθυστερήσεις ιδίως για τους επιβάτες των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών, στερεί την επικοινωνία μεταξύ γειτονικών νησιών που συμβαίνει να μη βρίσκονται πάνω στην ίδια γραμμή, και κυρίως δεν προσφέρει την επικοινωνία των νησιών με την έδρα των νομών τους. Υπάρχουν γραμμές που περιλαμβάνουν 10-15 λιμάνια. Ο μεγάλος αριθμός ενδιάμεσων προσεγγίσεων σε κάποια από τα δρομολόγια επιμηκύνει μεν το χρόνο ταξιδιού, επιλέγεται όμως από το κράτος διότι έχει σαν συνέπεια τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσης και άρα τη διατήρηση χαμηλού ναυτολογίου. Την προσέγγιση αυτή υποστηρίζουν και οι πλοιοκτήτες με δεδομένο ότι οι γραμμές μεγάλου μήκους έχουν καλά αποτελέσματα εκμετάλλευσης για τα μεγάλα και παλαιά πλοία. Το πρόβλημα όμως θα διογκώνεται στο μέλλον, με δεδομένο ότι τα νέα πλοία έχουν αυξανόμενα κοστολόγια εκμετάλλευσης και άρα με τον υφιστάμενο τρόπο σχεδιασμού των γραμμών θα οδηγούμαστε σε μη οικονομικά βιώσιμες γραμμές.
- Η σχεδόν αποκλειστική χρήση του Πειραιά ως αφετηρίου λιμένα προκαλεί σοβαρές συμφορήσεις στο λιμάνι, ιδιαίτερα τους μήνες τουριστικής αιχμής και καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις, που με τη σειρά τους δημιουργούν προβλήματα σχετιζόμενα με τη μειωμένη χωρητικότητα των λιμένων των νησιών για ταυτόχρονη εξυπηρέτηση πλοίων.
- Η εξυπηρέτηση σε ικανοποιητικό βαθμό μόνο των μεγάλων νησιών με την αξιόλογη κίνηση, οδήγησε στον πολλαπλασιασμό του αριθμού των νησιών, που έχοντας μικρό πληθυσμό, καλύπτουν τις συγκοινωνιακές τους ανάγκες από το άγονο-επιδοτούμενο δρομολόγιο, προκαλώντας έτσι επιπλέον επιβάρυνση για το Κράτος (ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3).



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Αύξηση αριθμού αγόνων – επιδοτούμενων γραμμών από την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας
(Πηγή: Τμήμα Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του Υ.Ε.Ν.)

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των δρομολογίων δεν είναι αποτελεσματική. Οι ναυτιλιακές εταιρείες προσπαθούν να αυξήσουν τη συχνότητα επίσκεψης στα τουριστικά νησιά και να μειώσουν στο ελάχιστο την εξυπηρέτηση των νησιών με χαμηλή τουριστική ζήτηση. Επιπλέον, οι ναυτιλιακές εταιρείες επιθυμούν να δρομολογήσουν στις προβληματικές από πλευράς ζήτησης γραμμές πλοία με μικρό κόστος απόσβεσης και λειτουργίας, που κατά τεκμήριο είναι τα παλαιά πλοία με τις χαμηλές ταχύτητες. Από την πλευρά του το κράτος επιθυμεί να εντάξει τα νησιά της χαμηλής ζήτησης σε όσο το δυνατόν περισσότερα δρομολόγια.

2.3. Το επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών

Η εξυπηρέτηση των νησιών με χαμηλή ζήτηση αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης έναντι «αντισταθμιστικών οφελών» μεταξύ Πολιτείας και εταιρειών. Το τελικό αποτέλεσμα εντάσσει τα νησιά της χαμηλής ζήτησης σε προβληματικά δρομολόγια (πολλές φορές σε άλλες γραμμές από αυτές που προβλέπονταν αρχικά), οι χρόνοι ταξιδιού από και προς αυτά τα νησιά καθιστούν απαγορευτική την ανάπτυξη τους και την οικονομική τους βιωσιμότητα, ενώ αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τα νησιά αυτά εξυπηρετούνται στην πλειονοψηφία τους σε «μη εμπορικές ώρες».

Στη κατηγορία θαλάσσιων συνδέσεων που χαρακτηρίζονται από υψηλές συχνότητες εξυπηρέτησης ανήκουν συνδέσεις όπως Μύκονος-Τήνος, Νάξος-Πάρος, Μύκονος-Ραφήνα, Πάρος-Σαντορίνη, Νάξος-Σαντορίνη, Μύκονος-Σύρος, Βόλος-Σκιάθος και γενικά οι συνδέσεις που βρίσκονται στην ακτίνα επιρροής των πλοίων υψηλών ταχυτήτων και έχουν υψηλή τουριστική κίνηση.

Στην κατηγορία που χαρακτηρίζονται από χαμηλές συχνότητες εξυπηρέτησης ανήκουν οι συνδέσεις μεταξύ νησιών με παραδοσιακά χαμηλές ανταλλαγές λόγω ακτινικού σχεδιασμού γραμμών από τον Πειραιά και έλλειψη περιφερειακών-τοπικών συνδέσεων (π.χ. σύνδεση Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων) και οι δια-νησιώτικες συνδέσεις (μεταξύ νησιών διαφορετικών συμπλεγμάτων, π.χ. Κυκλάδες-Δωδεκάνησα). Χαρακτηριστικά αναφέρουμε συνδέσεις όπως Νάξος-Σίφνος, Κύθνος-Μύκονος, Σαντορίνη-Αμοργός, Άνδρος-Πάρος, Πάρος-Σκύρος, Κάλυμνος-Καστελόριζο, Πάτμος-Αρκιοί, Χίος-Νάξος, Μύκονος-Πάτμος, Ρόδος-Ικαρία, Βαθύ-Πάτμος.

Οι ώρες εξυπηρέτησης των λιμανιών είναι μείζον πρόβλημα κατά τη θερινή κυρίως περίοδο. Ο προγραμματισμός των αναχωρήσεων των δρομολογίων γίνεται με κριτήρια:

- i. Την αναχώρηση από το ηπειρωτικό λιμάνι (κατά το δυνατόν) εντός «εμπορικού χρονικού διαστήματος»
- ii. Αναχώρηση από το τελικό νησιωτικό λιμάνι σε χρονικό διάστημα που να ελαχιστοποιεί το χρόνο παραμονής σε αυτό. Το κριτήριο αυτό είναι κρίσιμο για τους πλοιοκτήτες αφού τα κόστη εκμετάλλευσης των νέων ιδιαίτερα πλοίων, καθιστούν την παραμονή για μεγάλα διαστήματα εκτός εκμετάλλευσης, απαγορευτική.

Οι καθυστερήσεις που επιβαρύνουν τα δρομολόγια λόγω των πολλών ενδιάμεσων προσεγγίσεων είναι μεγάλες, με αποτέλεσμα ο οριακός σχεδιασμός των δρομολογίων να καταστρατηγείται και να προκύπτει η εξυπηρέτηση τουριστικών και μη νησιών σε ώρες που προκαλούν τη μεγάλη ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού. Υπό το νέο καθεστώς, ο μόνος ρόλος παρέμβασης που είναι δυνατόν να έχει το Κράτος, εστιάζεται στη διαχείριση των χρόνων αναχώρησης, στο πλαίσιο της διαχείρισης της λιμενικής υποδομής, σε μία προσπάθεια ορθολογικής κατανομής της προσφερόμενης προς τα νησιά εξυπηρέτησης.

Το επίπεδο εξυπηρέτησης μειώνεται σημαντικά και η ασυνέχεια των συνδέσεων μεταξύ των νησιών επιδεινώνεται κατά τη χειμερινή περίοδο σε σχέση με τη θερινή. Η ζήτηση το χειμώνα παρουσιάζει μία σημαντική πτώση, περίπου 80 %, σε σχέση με την θερινή περίοδο. Άμεσο αποτέλεσμα της μείωσης αυτής, αποτελεί η δραματική υποχώρηση των επιπέδων εξυπηρέτησης των νησιών. Είναι αξιοσημείωτο ότι το 40% των θερινών νησιωτικών συνδέσεων δεν υφίστανται κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Στην κατηγορία των θαλασσιών συνδέσεων που καταργούνται κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου ανήκουν όλες εκείνες οι συνδέσεις που κατά τη θερινή περίοδο υπάρχουν για να εξυπηρετούν κυρίως την τουριστική ζήτηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

Α/Α ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ (ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ '05)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ (ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ '05)
1	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	4	4
2	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	2	2
3	ΑΙΓΙΑΛΗ ΑΜΟΡΓΟΥ	2	3
4	ΑΝΑΦΗ	3	3

5	ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1	1
6	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	3	5
7	ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ	9	12
8	ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	3	3
9	ΔΟΝΟΥΣΑ	2	4
10	ΕΥΔΗΛΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	4	7
11	ΗΡΑΚΛΕΙΑ	2	4
12	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	15	28
13	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1	2
14	ΘΗΡΑ	15	51
15	ΘΗΡΑΣΙΑ	1	1
16	ΙΟΣ	11	34
17	ΚΑΒΑΛΑ	1	3
18	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	7	6
19	ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ	7	10
20	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	3	3
21	ΚΑΣΟΣ	3	3
22	ΚΑΤΑΠΟΛΑ ΑΜΟΡΓΟΥ	5	13
23	ΚΙΜΩΛΟΣ	6	10
24	ΚΙΣΣΑΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	1	2
25	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	2	10
26	ΚΥΘΗΡΑ	1	2
27	ΚΥΘΝΟΣ	8	15
28	ΚΩΣ	12	12
29	ΛΕΡΟΣ	7	8
30	ΛΗΜΝΟΣ	2	5
31	ΜΗΛΟΣ	11	36
32	ΜΥΚΟΝΟΣ	11	28
33	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	10	17
34	ΝΑΞΟΣ	24	55
35	ΝΙΣΥΡΟΣ	2	1
36	ΠΑΡΟΣ	24	65
37	ΠΑΤΜΟΣ	7	8
38	ΡΕΘΥΜΝΟ	3	8
39	ΡΟΔΟΣ	15	14
40	ΣΕΡΙΦΟΣ	8	28
41	ΣΗΤΕΙΑ	3	2
42	ΣΙΚΙΝΟΣ	3	5
43	ΣΙΦΝΟΣ	8	34
44	ΣΥΜΗ	2	1
45	ΣΥΡΟΣ	24	33
46	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ	2	4
47	ΤΗΛΟΣ	2	1
48	ΤΗΝΟΣ	7	21
49	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	3	13
50	ΦΟΥΡΝΟΙ	2	3
51	ΧΑΛΚΗ	3	3
52	ΧΑΝΙΑ	14	18
53	ΧΙΟΣ	8	18
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΝ		339	682

Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η μειωμένη εξυπηρέτηση της νησιωτικής περιοχής κατά τη χειμερινή περίοδο επιδεινώνεται λόγω της ακύρωσης των δρομολογίων που πραγματοποιείται σαν αποτέλεσμα των κακών καιρικών συνθηκών στα πελάγη. Δημιουργείται έτσι το φαινόμενο νησιά, κυρίως του Αιγαίου, να μένουν χωρίς μεταφορική εξυπηρέτηση για μεγάλα χρονικά διαστήματα κατά τους χειμερινούς μήνες με προφανείς δυσκολίες στη ζωή και συχνά στην υγεία των κατοίκων τους.

Ο Πίνακας 2 που ακολουθεί παρουσιάζει με σαφήνεια το μέγεθος του προβλήματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΗΝΩΝ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ ΚΑΙ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΕΤΟΥΣ 2005

Συχνότητα Εξυπηρέτησης	Ποσοστό θαλάσσιων συνδέσεων <u>Αυγούστου</u>	Ποσοστό θαλάσσιων συνδέσεων <u>Ιανουαρίου</u>
Τουλάχιστον 1 φορά την ημέρα	50,5%	40 %
2-6 φορές την εβδομάδα	40 %	47 %
1 φορά την εβδομάδα	9,5 %	13 %
ΣΥΝΟΛΟ	100 %	100 %

Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο επερχόμενος ανταγωνισμός των πλοιοκτητών μετά την απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλασσιών ενδομεταφορών, αναμένεται να επηρεάσει θετικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και είναι πιθανό να οδηγήσει σε βελτίωση των τιμολογίων για το κοινό. Όμως ήδη διαφαίνονται αρνητικές επιπτώσεις όπως είναι η επικράτηση ολιγοπωλιακών συνθηκών στην αγορά, που στο σύνολο μπορεί να αυξήσουν τις τιμές και να χαμηλώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών.

Οι αρχικές εκτιμήσεις επιβατών και φορέων, ήταν ότι με την απελευθέρωση της εγχώριας ακτοπλοΐας θα υπάρξουν προβλήματα σε όλες εκείνες τις εταιρείες που χαρακτηρίζονται από ανεπαρκή οργάνωση και διαθέτουν κακής ποιότητας πλοία. Αναμένεται ότι ταυτόχρονα όμως, θα εισαχθούν νέα πλοία (που θα είναι πλοία υψηλών ταχυτήτων) και θα ανταγωνισθούν ευθέως όχι μόνο τα υπάρχοντα πλοία, αλλά και τις αεροπορικές γραμμές.

2.4. Καθορισμός ναύλων

Το κράτος συνεχίζει και μετά την απελευθέρωση των θαλασσιών ενδομεταφορών να ασκεί έλεγχο επί των ανώτατων ορίων των ναύλων επιβατών και οχημάτων. Στην περίπτωση τακτικής δρομολόγησης, ήτοι δρομολόγησης που γίνεται κατόπιν υποβολής δήλωσης από τον πλοιοκτήτη, ο τελευταίος προτείνει μεταξύ άλλων την ανώτατη τιμολόγηση της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η εν λόγω ανώτατη τιμολόγηση αφορά στην οικονομική θέση και τα οχήματα και δεν περιλαμβάνει τη διακεκριμένη θέση, η τιμολόγηση της οποίας δεν προσδιορίζεται. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν.2932/2001, το αρμόδιο Υπουργείο δύναται να προβεί, στο μέτρο που είναι αναγκαίο, στην τροποποίηση της προτεινόμενης από τον πλοιοκτήτη ανώτατης τιμολόγησης, εφόσον κρίνεται αιτιολογημένα ότι η προτεινόμενη για συγκεκριμένη σύνδεση ανώτατη τιμολόγηση είναι υπερβολική και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον. Σε περίπτωση δρομολόγησης πλοίου σε δρομολογιακή γραμμή που εξυπηρετείται με σύμβαση ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στη σχετική πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος / προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού, που δημοσιεύεται από το αρμόδιο Υπουργείο, αναφέρεται μεταξύ άλλων και ο ναύλος που δεν είναι άλλος από αυτόν που έχει καθοριστεί και ρυθμίζεται από σειρά υπουργικών αποφάσεων βάσει συγκεκριμένης μεθόδου υπολογισμού.

Συγκεκριμένα η μέθοδος υπολογισμού ναύλων επιβατών ακτοπλοΐας διακρίνεται σε τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση συνίσταται στη διαμόρφωση του βασικού καθαρού ναύλου μέσω της συνάρτησης:

$$\text{ΒΑΣΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΟΣ ΝΑΥΛΟΣ} = \text{ΤΙΜΗ} / \text{ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ} \times \text{ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ}$$

Διευκρινιστικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με του ορισμούς της οικείας Υπουργικής Απόφασης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ΤΙΜΗ ΑΝΑ Ν.Μ. είναι η βασική τιμή ναύλου για απόσταση ενός ναυτικού μιλίου εκφρασμένη σε ΕΥΡΩ και στην οποία ενσωματώνονται κάθε φορά οι εγκρινόμενες ποσοστιαίες αυξήσεις. ΑΠΟΣΤΑΣΗ είναι η απόσταση που μεταφέρεται ο επιβάτης κατά τη συντομότερη διαδρομή μεταξύ των λιμένων προέλευσης και προορισμού του εκφρασμένη σε ναυτικά μίλια με ακρίβεια ενός ναυτικού μιλίου και ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ είναι ο οριακός συντελεστής που αναφέρεται σε κλιμάκια αποστάσεων και μειώνεται όσο αυξάνεται η απόσταση με τιμές ανά κλιμάκιο, με τρόπο που περιγράφεται

αναλυτικά στην υπουργική απόφαση περί μεθόδου καθορισμού ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων.

Στη δεύτερη φάση γίνεται σύμπτυξη των διαφορών μεταξύ παλαιών και νέων ναύλων, με ποσοστιαίο έλεγχο της απόκλισης του βασικού καθαρού ναύλου σε σχέση με τον ισχύοντα μέχρι τότε ναύλο. Σε περίπτωση που σημειώνεται απόκλιση υπερβαίνουσα τα προς τα άνω τεθέντα όρια, αυτός διορθώνεται ώστε η ποσοστιαία απόκλισή του να εξισωθεί ακριβώς με το άνω καθορισμένο ποσοστιαίο όριο, ενώ σε διαφορετική περίπτωση παραμένει ως έχει χωρίς να γίνει πρόσθετη διόρθωση. Το αποτέλεσμα της σύγκρισης μεταξύ παλαιών και νέων ναύλων αποτελεί τον τελικό διορθωμένο ναύλο και αποτελεί το ναύλο βάσης οικονομικής θέσης συμβατικού πλοίου, επί του οποίου, στην τρίτη φάση, υπολογίζονται οι παράγωγοι ναύλοι λοιπών θέσεων του πλοίου ή λοιπών κατηγοριών πλοίων. Αξίζει να αναφερθεί ότι ο ναύλος οικονομικής θέσης πλοίου ηλικίας κάτω των δέκα ετών είναι ίσος με ποσοστό 20% επί του ναύλου της οικονομικής θέσης όπως καθορίστηκε με την προαναφερθείσα μέθοδο, ενώ προσαυξάνεται κατά 100% για τον ναύλο οικονομικής θέσης σε ταχύπλοα ή δυναμικά υποστηριζόμενα πλοία. Σημειώνεται ότι οι μεταβλητοί συντελεστές της ανωτέρω υπολογιστικής μεθόδου καθορισμού ναύλων δύναται να αναθεωρούνται μία φορά ετησίως. Με παρόμοιο τρόπο καθορίζεται το ναυτολόγιο των Ι.Χ.Ε. οχημάτων καθώς και των φορτηγών οχημάτων (ανά μέτρο μήκους).

Ένα άλλο σοβαρό θέμα σχετικό με την τιμολόγηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι η παροχή εκπτώσεων σε ναύλους επιβατών και οχημάτων. Με Κοινή Υπουργική Απόφαση καθορίζονται οι εν λόγω υποχρεωτικές εκπτώσεις σε ορισμένης κατηγορίας επιβάτες και οχήματα με τη μορφή δημόσιας υπηρεσίας. Οι απόψεις που εκφράστηκαν επί του θέματος συνοψίζονται στο ότι οι εκπτώσεις ως ένας από τους βασικούς συντελεστές διαμόρφωσης των τιμών, αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα μέτρα δράσης που οι παράγοντες μιας απελευθερωμένης αγοράς διαθέτουν για την παγίωση ή βελτίωση της θέσης τους, στους συσχετισμούς δυνάμεων που τροφοδοτούν οι κανόνες του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό η χρήση τους από το κράτος ως υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, θα πρέπει να υπακούει αυστηρά στην αρχή της αναλογικότητας, διότι επηρεάζοντας το ύψος του ναύλου, θίγεται η ίδια η ελευθερία της επιχειρηματικής δραστηριότητας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Με την ίδια λογική, η θέσπιση εκπτώσεων δεν θα πρέπει κατά κανόνα να είναι μεταγενέστερη της αποδοχής των δηλώσεων δρομολόγησης, προκειμένου η επιβολή τους να μην θίγει ή ανατρέπει επιχειρηματικές επιλογές που

έχουν γίνει στη βάση των εγκεκριμένων στοιχείων των δηλώσεων και να μην ακυρώνεται στην πράξη το δικαίωμα των πλοιοκτητών να αποσύρουν το ενδιαφέρον τους από μια προτεινόμενη γραμμή, εάν σε συνέχεια των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που την βαρύνουν, θεωρούν την εξυπηρέτησή της, ιδιαίτερα επαχθή για τα συμφέροντά τους. Επιπλέον το κράτος αναλαμβάνει με τη σειρά του την υποχρέωση να αποζημιώσει τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για τις γενόμενες εκπτώσεις αντισταθμίζοντας με αυτόν τον τρόπο τα διαφυγόντα κέρδη τους. Οι με αντιστάθμισμα εκπτώσεις αφορά στις δαπάνες που δεν γίνεται βάσει του κοινοτικού δικαίου να μετακλιθούν από το κράτος στους ιδιώτες επιχειρηματίες, όπως για παράδειγμα η περίπτωση των εν ενεργεία δημοσίων υπαλλήλων ή στρατιωτικών, καθώς και οι κατηγορίες επιβατών στις οποίες η μείωση ή απαλλαγή από το ναύλο παρέχεται από το δημόσιο τιμής ένεκεν όπως στους ιεράρχες, δημόσιους λειτουργούς. Οι εκπτώσεις μπορεί να αποβλέπουν σε ορισμένες περιπτώσεις στην πραγμάτωση οικονομικών και αναπτυξιακών στόχων της εκάστοτε κυβερνητικής πολιτικής και χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι γενόμενες εκπτώσεις στους κατοίκους των μικρών νησιών. Είναι αναμφισβήτητη η κοινωνική αλλά και οικονομική διάσταση των εκπτώσεων, με αποτέλεσμα το θέμα να χρήζει πέραν της στενά νομικής ανάλυσης και μιας γενικότερης πολιτικο-κοινωνικής προσέγγισης.

Επί τη βάση των ανωτέρω, η διαχείριση των προβλημάτων που έχει δημιουργήσει το υφιστάμενο καθεστώς τιμολόγησης των υπηρεσιών θαλασσιών ενδομεταφορών χρήζει αφενός αλλαγής στον τρόπο ερμηνείας και εφαρμογής των διατάξεων από τη Διοίκηση και αφετέρου μεθόδευση των όποιων αλλαγών επί της ουσίας κριθούν σκόπιμες. Θα πρέπει να είναι ευθύς εξ αρχής σαφές ότι σε αντίθεση με ένα πρόσφατο παρελθόν που η Διοίκηση ήταν ένας από τους βασικούς παράγοντες διαμόρφωσης των τιμών παροχής υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα μέσω της θέσπισης ναυτολογίου και εκπτώσεων, σήμερα η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές που καθιέρωσε το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, κατ' εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92, δεν νομιμοποιεί την κρατική παρέμβαση, παρά μόνον ως μέσο διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος. Σε κάθε περίπτωση, είναι ορθή η άποψη ότι η κατάργηση των μονοπωλιακών καταστάσεων θα οδηγήσει τους ναύλους σε ανταγωνιστικότερα επίπεδα.

2.5. Κανονιστικές ρυθμίσεις και ανταγωνισμός

Το θεσμικό έργο που επιβαλλόταν να πραγματοποιηθεί προκειμένου το εθνικό δίκαιο να εναρμονιστεί με το ενιαίο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πολιτική στις μεταφορές αποτέλεσε μια μεγάλη πρόκληση. Στην προσπάθεια αυτή έμελλε να αναζητηθεί η χρυσή τομή στο φάσμα μεταξύ του καθολικού ελέγχου της αγοράς και της πλήρους απελευθέρωσης. Ο βασικός στόχος που τέθηκε ήταν αφενός μεν να προάγεται ο ανταγωνισμός, αφετέρου δε να μην υποβαθμιστούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες στις πιο απομακρυσμένες περιοχές, ιδίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να τονισθεί ότι με την πολιτική που αναπτύσσει η Πολιτεία, θα πρέπει να επιδιώκεται η διασφάλιση της σταθερότητας και η εξασφάλιση ίσων ευκαιριών σε όλους, ενισχύοντας και προωθώντας την επιχειρηματικότητα και τους τεχνολογικούς νεωτερισμούς, την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς με την παροχή εγγυήσεων δημόσιου χαρακτήρα. Επομένως η Πολιτεία κλήθηκε να θεσπίσει μια σειρά από κανόνες και διαδικασίες, οι οποίοι στην ουσία ρυθμίζουν και συνθέτουν το πλαίσιο λειτουργίας μέσα στο οποίο ενεργούν και δραστηριοποιούνται όλοι οι πολίτες. Η λειτουργία του οικονομικού συστήματος της ελεύθερης αγοράς στηρίζεται βέβαια στην «αυτορρύθμιση», με την οποία εξασφαλίζεται η σωστή χρήση των συντελεστών της παραγωγής με σκοπό τη μέγιστη οικονομική αποδοτικότητα. Συνεπώς, από το καθεστώς της ρύθμισης (regulation) της ακτοπλοΐας έπρεπε να διασφαλισθούν εκείνες οι διαδικασίες που θα οδηγήσουν με ασφάλεια τη μετάβαση στο καθεστώς της αγοράς δηλαδή της αυτορρύθμισης. Η Πολιτεία – Ρυθμιστής, μεταρρύθμισε το υπάρχον κανονιστικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας το οποίο ήταν στηριγμένο στον κρατικό παρεμβατισμό και επέφερε μια σειρά από οικονομικές – διοικητικές – κοινωνικές ρυθμίσεις προσπαθώντας να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα του τομέα, προσπαθώντας να ακολουθήσει συνάμα και την κοινή πολιτική της Ε.Ε. για άρση του cabotage. Με το ν.2932/2001 επιχειρήθηκε από το κράτος να τεθούν οι βάσεις του νέου απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου που θα διέπει την ακτοπλοΐα στον 21^ο αιώνα και το οποίο προσδιόρισε τις κατευθυντήριες γραμμές των θαλασσιών ενδομεταφορών στην Ελλάδα, καθώς επίσης έθεσε τους στόχους του που δεν είναι άλλοι από την εξασφάλιση ενός διαφανούς πλαισίου κανόνων υγιούς ανταγωνισμού και την προστασία του δημοσίου συμφέροντος (διασφάλιση εδαφικής συνέχειας της χώρας,

οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή των νησιών, ανάπτυξη τουρισμού και εμπορίου, δημιουργία σύγχρονου δικτύου μεταφορών και ποιοτικών υπηρεσιών για το κοινό). Επιπλέον συστάθηκε το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με σύνθεση αντιπροσωπευτική όλων των φορέων που εμπλέκονται στο σύστημα παροχής υπηρεσιών θαλασσιών ενδομεταφορών και με αρμοδιότητες γνωμοδοτικές, ενώ ιδρύθηκε ανεξάρτητη αρχή με την επωνυμία “Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσιών Ενδομεταφορών” η οποία στελεχώθηκε με εξειδικευμένο προσωπικό, δεσμευμένο με υποχρεώσεις δεοντολογίας, το οποίο επωμίστηκε τον έλεγχο διασφάλισης των όρων υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού καθώς και προστασίας του επιβατικού κοινού.

Στη συνέχεια κατά καιρούς προωθήθηκαν τροπολογίες του απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου (ν.2932/2001) προκειμένου να αντιμετωπιστούν παρατηρούμενες δυσλειτουργίες, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι οι εξής:

- η τροποποίηση του άρθρου έβδομου με την παροχή δυνατότητας ευελιξίας λήψης αποφάσεων στην κάλυψη των επείγουσών ή έκτακτων συγκοινωνιακών αναγκών,
- η τροποποίηση του άρθρου πέμπτου ως προς τον υπολογισμό της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης των δρομολογίων,
- η τροποποίηση του άρθρου όγδοου με την μεταβολή της καταληκτικής ημερομηνίας διενέργειας μειοδοτικών διαγωνισμών για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας,
- κατάργηση του δεύτερου μέρους του νόμου (P.A.Θ.Ε.),
- η τροποποίηση του άρθρου τέταρτου ως προς τον προσδιορισμό των όρων έκτακτης δρομολόγησης πλοίου,
- η τροποποίηση του άρθρου όγδοου με την αύξηση της διάρκειας των συμβάσεων ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας από ένα έτος σε έξι, κ.λπ.

Με τον τρόπο αυτό η Πολιτεία επιχείρησε να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ώστε όχι μόνο να υπάρξει ένα ακτοπλοϊκό σύστημα σύγχρονο και αποτελεσματικό, αλλά να εξασφαλιστεί ένας ακτοπλοϊκός στόλος ανταγωνιστικός και έτοιμος να προσφέρει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους χρήστες, σύμφωνα και με τις επιταγές όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Επειδή ήταν η πρώτη φορά που αντιμετωπίστηκαν οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σαν σύστημα συνδυασμένων μεταφορών (δίκτυο – πλοία – λιμάνια) στο σύγχρονο απελευθερωμένο οικονομικά περιβάλλον, ακολούθως αναλύονται όλα εκείνα τα στοιχεία που καταδεικνύουν την γενική εικόνα της ελληνικής ακτοπλοΐας σήμερα, αξιολογώντας έτσι τις κανονιστικές ρυθμίσεις που οδήγησαν τον κλάδο στην απελευθέρωση της αγοράς.

3. Το επιχειρηματικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας

Αναλύοντας το επιχειρηματικό περιβάλλον της ακτοπλοΐας, παρατηρείται ότι το σύνολο των Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών ανήκουν σε δύο κατηγορίες:

- i. τις εταιρείες ευρείας συμμετοχικής βάσης, και
- ii. τις ολιγομετοχικές ιδιωτικές εταιρείες.

Οι εταιρείες ευρείας συμμετοχικής βάσης, ή «λαϊκής βάσης», έχουν πρωταρχικό σκοπό την εξυπηρέτηση των τοπικών συμφερόντων, αναπτύχθηκαν δε στο καθεστώς ιδιωτικής πρωτοβουλίας και σε ελεύθερο ανταγωνισμό. Οι εταιρείες αυτές πέτυχαν τους στόχους τους, δηλαδή την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών τους και ικανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου που συγκεντρώθηκε με ευρύτερη διασπορά. Εντούτοις, στο παρελθόν λόγω ενδογενών (έλλειψη εμπειρίας, ανάληψη επενδύσεων χωρίς προγραμματισμό, κ.λπ.) και εξωγενών αιτιών (γενικότερη κρίση της ακτοπλοΐας), δημιουργήθηκαν και προβληματικές λαϊκές εταιρείες που χρειάστηκαν την κρατική συμπαράσταση για να επιβιώσουν (π.χ. ΔΑΝΕ).

Επίσης θα πρέπει να τονισθεί, ότι σε πολλές ακτοπλοϊκές γραμμές τα πλοία εντάσσονται σε κοινοπραξίες, οι οποίες αποφασίζουν τα δρομολόγια και τη διάθεση των εισιτηρίων, με σκοπό να μην υπάρχει δυνατότητα ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη γραμμή. Δικαιολογία για τη δημιουργία και λειτουργία αυτών των μικρών «μονοπωλίων» είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου της ακτοπλοΐας παρουσιάζονται ως εξής:

- Υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης στον κλάδο (ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων κυριαρχεί στην αγορά)
- Μεγάλος αριθμός ανεξάρτητων χρηστών (επιβάτες, μεταφορικές επιχειρήσεις, τουριστικά γραφεία) οι οποίοι δημιουργούν μία ευμετάβλητη και έντονα εποχική αλλά έχουσα αυξητική τάση ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών
- Ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους όλων των εμπλεκόμενων μερών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Δημόσια Διοίκηση) κυρίως λόγω επιχειρησιακού, ερευνητικού και διοικητικού ελλείμματος
- Αλληλοσυγκρουόμενοι στόχοι των εμπλεκόμενων στην ακτοπλοΐα, οι εταιρείες οι οποίες αποσκοπούν στην απόκτηση και διατήρηση μεριδίου στην αγορά και

μακροχρόνια στο κέρδος, χρήστες οι οποίοι μεταφέρονται για διάφορους λόγους (επαγγελματικούς, διοικητικούς, κοινωνικούς ή αναψυχής) και Κράτος που μεριμνά για την προστασία του χρήστη, την προάσπιση του δημοσίου συμφέροντος αλλά και την αποδοτικότητα του κλάδου καθώς και τη βελτίωση του μεταφορικού συστήματος

- Διαφοροποιημένη υπηρεσία (τόσο χωρική όσο και ποιοτική διαφοροποίηση)
- Υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου (υψηλό κόστος επένδυσης, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, απαιτήσεις ετήσιας λειτουργίας)
- Περιορισμένη κινητικότητα επιχειρήσεων, κυρίως λόγω του προϋπάρχοντος θεσμικού πλαισίου των αδειών σκοπιμότητας
- Αδιαιρετότητα της προσφοράς (πλοία με δεδομένη και άκαμπτη χωρητικότητα σε αντιπαράθεση με τον εποχικό και ευμετάβλητο χαρακτήρα της ζήτησης) συνθήκη που συνηθέστατα οδηγεί σε υπερπροσφορά χωρητικότητας αλλά και σε υποπροσφορά σε συνθήκες υψηλής εποχικής ζήτησης
- Βραχυχρόνια ικανότητα προβλέψεων κυρίως λόγω του γνωστικού και διοικητικού ελλείμματος
- Υψηλό σταθερό κόστος, χαμηλό μεταβλητό και σχεδόν σταθερό και χαμηλό οριακό συνέπεια κυρίως του δρομολογιακού χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών μεταφορών
- Ναύλος προσδιορισμένος από το Κράτος στο παρελθόν, βασισμένος στην απόσταση και το κόστος παραγωγής των υπηρεσιών και όχι στις επικρατούσες συνθήκες και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ή τον ανταγωνισμό κατά σύνδεση.

3.1. Προσφορά ακτοπλοϊκών μεταφορικών υπηρεσιών

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες είναι συνοπτικά οι εξής:

- i. η τιμή στην οποία προσφέρεται η μεταφορική υπηρεσία
- ii. οι στόχοι των επιχειρήσεων που παράγουν μεταφορικές υπηρεσίες
- iii. η τιμή στην οποία προσφέρονται οι συντελεστές παραγωγής του μεταφορικού έργου και
- iv. το επίπεδο της τεχνολογίας,

ενώ θα πρέπει να προστεθούν και μερικοί άλλοι εξωγενείς παράγοντες όπως είναι οι καιρικές συνθήκες και η ισχύουσα νομοθεσία.

Τα στοιχεία για τη σύνθεση του υφισταμένου στόλου ανά ναυτιλιακή εταιρεία και τύπο πλοίου χορηγήθηκαν από την Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και κατηγοριοποιήθηκαν σύμφωνα με τους τύπους των πλοίων. Το Παράρτημα που ακολουθεί στο τέλος της παρούσας εργασίας, περιλαμβάνει συνολικούς πίνακες με χαρακτηριστικά στοιχεία του ακτοπλοϊκού στόλου κατά τις δρομολογιακές περιόδους από 1/11/2002 έως 31/10/2005 σε γραμμές αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της Διεύθυνσης Θαλασσιών Συγκοινωνιών.

Από τον Πίνακα 3 που ακολουθεί αμέσως παρακάτω, φαίνεται ότι η εταιρεία που κατέχει τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων είναι η HELLENIC SEAWAYS με 44 πλοία, ακολουθεί η εταιρεία ANEK LINES με 9 πλοία, η G.A. FERRIES με 8 πλοία, η BLUE STAR FERRIES με 7 πλοία, η MINOAN LINES με 6 πλοία και η NEL με 6 πλοία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ (ΕΤΟΣ 2005)

Πλοιοκτήτρια / Διαχειρίστρια	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ					ΣΥΝΟΛΟ
	1 (Ε/Γ - Ο/Γ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΛΟΑ)	2 (Ε/Γ - Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ)	3 (Ε/Γ ΚΛΑΣΣΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ)	4 (Ε/Γ - Υ/Γ ΚΑΙ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ)	5 (Φ/Γ - Ο/Γ)	
HELLENIC SEAWAYS	16	3	0	24	0	43
ANEK LINES	9	0	0	0	0	9
G.A. FERRIES	8	0	0	0	0	8
BLUE STAR FERRIES	7	0	0	0	0	7
MINOAN LINES	6	0	0	0	0	6
NEL LINES	6	0	0	0	0	6
Άλλες εταιρείες	64	128	41	32	21	286
ΣΥΝΟΛΟ	116	131	41	56	21	365

Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

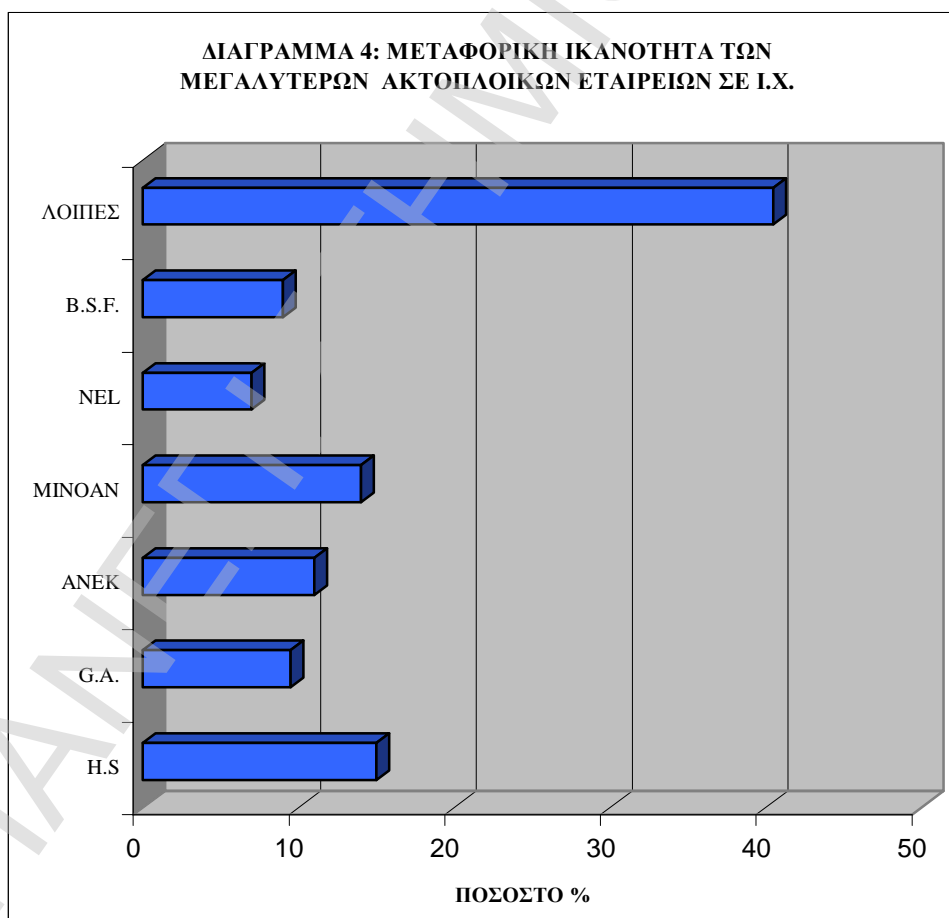
Στον Πίνακα 4 διαφαίνεται η ικανότητα των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών για τη μεταφορά επιβατών σε σχέση με τις υπόλοιπες πλοιοκτήτριες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ (ΕΤΟΣ 2005)**

Σύνολο Επιβατικών θέσεων Θέρους	% H.S.	% ANEK	% G.A.	% ΜΙΝΟΑΝ	% NEL	% B.S.F.	% Λοιπές Εταιρείες
186.659	18	8	5	6	4	5,5	53,5

Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

Από τον παραπάνω Πίνακα 4, σαφώς προκύπτει ότι η HELLENIC SEAWAYS και η ANEK LINES κυριαρχούν στην μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες, ενώ ακολουθούν οι υπόλοιπες μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες. Αξιοσημείωτη είναι η διάκριση στον τύπο πλοίου 4 (Ε/Γ-Υ/Γ και ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ) της HELLENIC SEAWAYS. Ομοίως, στο Διάγραμμα 4 που ακολουθεί, εμφανίζεται η μεταφορική ικανότητας σε Ι.Χ. οχήματα.



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

Γενικότερα, σε επίπεδο προσφοράς διαπιστώνεται σημαντική διαφοροποίηση στόλου το τελευταίο διάστημα και συγκεκριμένα τα τελευταία δύο χρόνια όπου είναι εμφανής η μείωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου. Ο συνολικός αριθμός πλοίων έχει μειωθεί σημαντικά και είναι γεγονός η καταγραφή πωλήσεων πλοίων από όλες τις εταιρείες. Οι λόγοι πώλησης των εν λόγω πλοίων οφείλονται σε τρεις επιμέρους αιτίες:

- i. Πωλήσεις ορμώμενες από τη μείωση του ανώτατου ορίου ηλικίας από 35 χρόνια σε 30 μέχρι το 2008, η οποία προβλέπεται ρητά στον ισχύοντα ν.2932/01. Ως εκ τούτου οι πλοιοκτήτριες εταιρείες οδηγούνται στην πώληση των μεγάλων σε ηλικία πλοίων που διαθέτουν.
- ii. Πωλήσεις προερχόμενες από το συνδυασμό των οικονομικών πιέσεων από τις ετήσιες αποπληρωμές των δανείων που έχουν ληφθεί από το σύνολο των ακτοπλοϊκών εταιρειών από τη μία μεριά και την ενίσχυση του εσωτερικού ανταγωνισμού σε συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές.
- iii. Κάποιες ακτοπλοϊκές εταιρείες, κυρίως αυτές που έχουν εισαχθεί στο Χρηματιστήριο, έχουν προχωρήσει σε πωλήσεις πλοίων εξαιτίας της αλλαγής στη στρατηγική τους είτε λόγω των εξελίξεων – μεταβολών της αγοράς, είτε λόγω επιτάχυνσης των στόχων που είχαν τεθεί προς μεταγενέστερη επίτευξη.

Παρ'όλα αυτά η ανάγκη για νέα πλοία, η ανάγκη δηλαδή για αύξηση της προσφοράς υφίσταται και συνεχώς μεγεθύνεται ενόψει της αντικατάστασης των πλοίων που αποσύρονται και της προβλεπόμενης ανάκαμψης της κίνησης. Δεδομένων των δυνατοτήτων και των αναγκών, φαίνεται ότι αποτελεί μονόδρομο για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που θέλουν να διατηρήσουν τα μερίδια της αγοράς που ήδη διαθέτουν, η αντικατάσταση των υπό απόσυρση πλοίων (υπερήλικων), με πλοία μικρής ηλικίας, μεταχειρισμένα τα οποία ασφαλώς είναι φθηνότερα αλλά επιπλέον και άμεσα παραδοτέα από τη στιγμή που θα εξευρεθούν.

3.2. Η δυναμική της χρηματοδότησης στην ακτοπλοΐα

Ιστορικά η χρηματοδότηση της ακτοπλοΐας βασίσθηκε στα ιδιωτικά κεφάλαια και τα τραπεζικά δάνεια. Χωρίς να μεταβληθεί το σχήμα αυτό, η δημιουργία των πολυμετοχικών σχημάτων στην δεκαετία του 1970, με την ίδρυση και λειτουργία των

εταιρειών λαϊκής βάσης, άλλαξε σημαντικά το μοντέλο χρηματοδότησης, ενισχύοντας τον ρόλο των ιδιωτικών κεφαλαίων και επιμερίζοντας τον επενδυτικό κίνδυνο.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ο συνολικός αριθμός των υποθηκευμένων ελληνικών επιβατηγών πλοίων λόγω δανείων αυξήθηκε κατά 71% στη περίοδο 1980-1997, ενώ η ολική χωρητικότητα αυτών σε κόρους επίσης αυξήθηκε κατά 69% . Ειδικότερα στην περίοδο 1990-1997 οι αντίστοιχες αυξήσεις ήταν 42% και 95%, δείχνοντας την σημαντική αύξηση που πραγματοποιήθηκε στην χρηματοδότηση των πλοίων την περίοδο αυτή.

Ωστόσο, η μεγάλη μεταβολή σημειώνεται από το 1993 και μετά, με τον αριθμό των μικρής ηλικίας πλοίων σχεδόν να διπλασιάζεται, και του τονάζ να αυξάνει κατά 28 φορές. Τα υποθηκευμένα μεγάλης ηλικίας πλοία (άνω των 30 ετών) επίσης αυξήθηκαν σε αριθμό και τονάζ. Ουσιαστικά με τον τρόπο αυτό καταγράφεται άνοδος της χρηματοδότησης μέσω μακροχρόνιου δανεισμού για τα επιβατηγά πλοία, στην κατηγορία των οποίων εντάσσονται και τα ακτοπλοϊκά ως η μεγαλύτερη υποκατηγορία. Στη Ναυτιλία γενικά, ο δανεισμός από το εσωτερικό και το εξωτερικό, γίνεται κυρίως σε δολάρια. Οι κυριότερες πηγές χρηματοδότησης της ναυτιλίας διεθνώς, είναι:

- Τραπεζικός δανεισμός (senior debt).
- Αντληση κεφαλαίων μέσω μετοχών (equity)
- Χρηματοδοτική μίσθωση (Leasing ή sale-leaseback)
- Ομόλογα υψηλού κινδύνου (Junk bonds)
- Δανεισμός με μερική ανταλλαγή μετοχών (Mezzanine finance)

Παλαιότερα, αλλά και σήμερα ως ένα βαθμό, έχουν χρησιμοποιηθεί και οι εξής τεχνικές:

- Επιχορηγήσεις ή εγγώρια δάνεια που παρέχονται από το Κράτος ή κρατικές υπηρεσίες σε ναυπηγεία του εσωτερικού ή εφοπλιστές.
- Δάνεια από το εξωτερικό που παρέχονται από το Κράτος ή κρατικές υπηρεσίες για την κατασκευή νέων πλοίων σε ναυπηγεία του εξωτερικού.
- Χρηματοδότηση μέσω πιστωτικής γραμμής για εξαγωγές, όπου το Κράτος ή κρατικές υπηρεσίες γίνονται οι εγγυητές της πίστωσης προς τα ναυπηγεία με το σκοπό να προωθήσουν την θέση των ναυπηγείων του εσωτερικού σε αγορές στο εξωτερικό.

Παρόλα αυτά, τα τραπεζικά δάνεια και η άντληση κεφαλαίων μέσω μετοχών, εξακολουθούν να θεωρούνται σήμερα σαν οι πλέον άμεσοι και προσφιλείς τρόποι χρηματοδότησης της ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας ειδικότερα.

Η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών γενικά, παρουσιάζει ιδιαιτερότητες που προκύπτουν κατ' εξοχήν από τις διακυμάνσεις που δημιουργούνται από την κυκλικότητα των ναυτιλιακών αγορών. Πιο συγκεκριμένα οι διακυμάνσεις αυτές είναι δυνατόν να επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά τη σταθερότητα του cash flow των ενυπόθηκων πλοίων, το κόστος κατασκευής τους, καθώς και την αγοραία αξία αυτών. Βέβαια στην ακτοπλοΐα οι διακυμάνσεις είναι γενικά μικρότερες και προβλέψιμες ως ένα βαθμό, υφίστανται όμως επιδράσεις από την κυκλικότητα των διεθνών αγορών κυρίως στο κόστος κατασκευής και στην αγοραία αξία του πλοίου.

Τα κριτήρια επιλογής χρηματοδότησης μιας εταιρείας από το τραπεζικό σύστημα εστιάζονται συνήθως στα εξής:

- Ιστορικό επιχειρηματικής δραστηριότητας του πλοιοκτήτη.
- Ποιότητα management και ικανότητα αντιμετώπισης ναυτιλιακών κρίσεων
- Δομή της συγκεκριμένης επιχείρησης ή ομίλου σε ίδια κεφάλαια, συνολικό δανεισμό και επίπεδο ρευστότητας και
- Ικανότητα εξυπηρέτησης του χρέους τόσο σε επίπεδο επιχείρησης ή ομίλου όσο και σε επίπεδο πακέτου προς χρηματοδότηση.

Γενικά, η αξιολόγηση ενός αιτήματος για δάνειο σε τράπεζες ακολουθεί συγκεκριμένη διαδικασία και βασίζεται σε μια σειρά ιστορικών και οικονομικών αναλύσεων της επιχείρησης, όπως ιστορική ανάλυση, γνώση των επενδυτικών σχεδίων, οικονομική ανάλυση της επιχείρησης, πρόβλεψη χρηματοροής, ανάλυση του δανείου, δομή της επιχείρησης ή του ομίλου, οι προοπτικές αγορών απασχόλησης των υπό χρηματοδότηση πλοίων και τέλος ανάλυση ενδεχομένων δυσμενών πιστωτικών κινδύνων. Οι τελευταίοι προέρχονται από την κυκλικότητα των ναυτιλιακών αγορών αλλά και του επιπέδου των επιτοκίων καθώς και τις συναλλαγματικές διακυμάνσεις.

Η χρηματοδότηση των ακτοπλοϊκών εταιριών ακολουθεί την πιο πάνω διαδικασία, και διακρίνεται συνήθως σε μεσο-μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα δάνεια. Τα μεσο-μακροπρόθεσμα δάνεια κυρίως αφορούν δάνεια χρηματοδότησης αγοράς, μετασκευής και επισκευής μεταχειρισμένων πλοίων, ή δάνεια κατασκευής πλοίων, εγγυητικές επιστολές, υπό αυστηρούς όρους αναχρηματοδότηση, κοινοπρακτικά δάνεια, ανοικτή γραμμή χρηματοδότησης, χρηματοδότηση με δυνατότητα χρονικής

αναπροσαρμογής της επαναπληρωμής, και χρηματοδότηση σε περισσότερα του ενός νομίσματα. Η χρηματοδότηση με βραχυπρόθεσμα δάνεια αφορά κυρίως αλληλόχρεους λογαριασμούς (overdraft) ή άλλες βραχυπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις ετήσιας λήξης. Γενικά η δημιουργία ενός επιθυμητού και ποιοτικού χαρτοφυλακίου ακτοπλοϊκών δανείων με κατάλληλη δομή και διασπορά σε ναυτιλιακές αγορές αλλά και σε μέγεθος συνολικού δανεισμού κατά εφοπλιστικό όμιλο, αποφασίζεται στα πλαίσια διασποράς του πιστωτικού κινδύνου που έχουν οι τράπεζες, του απαιτούμενου συντελεστή επάρκειας κεφαλαίου αυτών, καθώς επίσης και των προσδοκώμενων αποδόσεων από το χαρτοφυλάκιο.

Οι περισσότερες τράπεζες πιστεύουν ότι οι προνοητικότεροι πλοιοκτήτες μπορούν να χρηματοδοτήσουν τα σχέδιά τους χρησιμοποιώντας φθηνά κεφάλαια σε ελκυστικά επίπεδα. Ακόμη πιστεύουν ότι οι μεγάλες εταιρείες στον τομέα της ακτοπλοΐας έχουν αρκετή ρευστότητα για να υποστηρίξουν τα μελλοντικά τους σχέδια.

Η μέθοδος επένδυσης σε μετοχικό κεφάλαιο είναι ένας σχετικά νέος τρόπος άντλησης κεφαλαίων στη ναυτιλία. Με τη μέθοδο αυτή η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να εκδώσει μετοχές μέχρι κάποιου ποσοστού της αξίας του πλοίου και να πωλήσει αυτές τις μετοχές σε επενδυτές. Με αυτό το τρόπο οι επενδυτές θεωρούνται σαν συνιδιοκτήτες του πλοίου, εισπράττουν μερίσματα από τα κέρδη του πλοίου ενώ επίσης παραμένουν επενδυτές υψηλού κινδύνου.

Η είσοδος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.) διαφοροποίησε σημαντικά τις εταιρείες και ως ένα βαθμό επιβράβευσε τους πρωταγωνιστές της. Η ρευστότητα που δημιουργήθηκε, χρησιμοποιήθηκε σε νέες παραγγελίες αλλά και σε συγχωνεύσεις και συνεργασίες. Στην πραγματικότητα η ελληνική ναυτιλία είναι πολύ πίσω από τις άλλες ναυτιλιακές χώρες όσον αφορά τις συγχωνεύσεις. Όμως η εμπειρία στον τομέα της ακτοπλοΐας ακολούθησε την δική της ιστορία. Οι μεγάλες συμφωνίες έχουν ήδη γίνει, και έτσι έχουμε τέσσερις μεγάλους πρωταγωνιστές, τις εταιρείες Επιχειρήσεις Αττικής - Blue Star Ferries, ANEK, NEA, Μινωικές Γραμμές και την Hellenic Seaways, οι οποίες έχουν ξεκινήσει και συνεχίζουν την διαδικασία ενοποίησης της αγοράς.

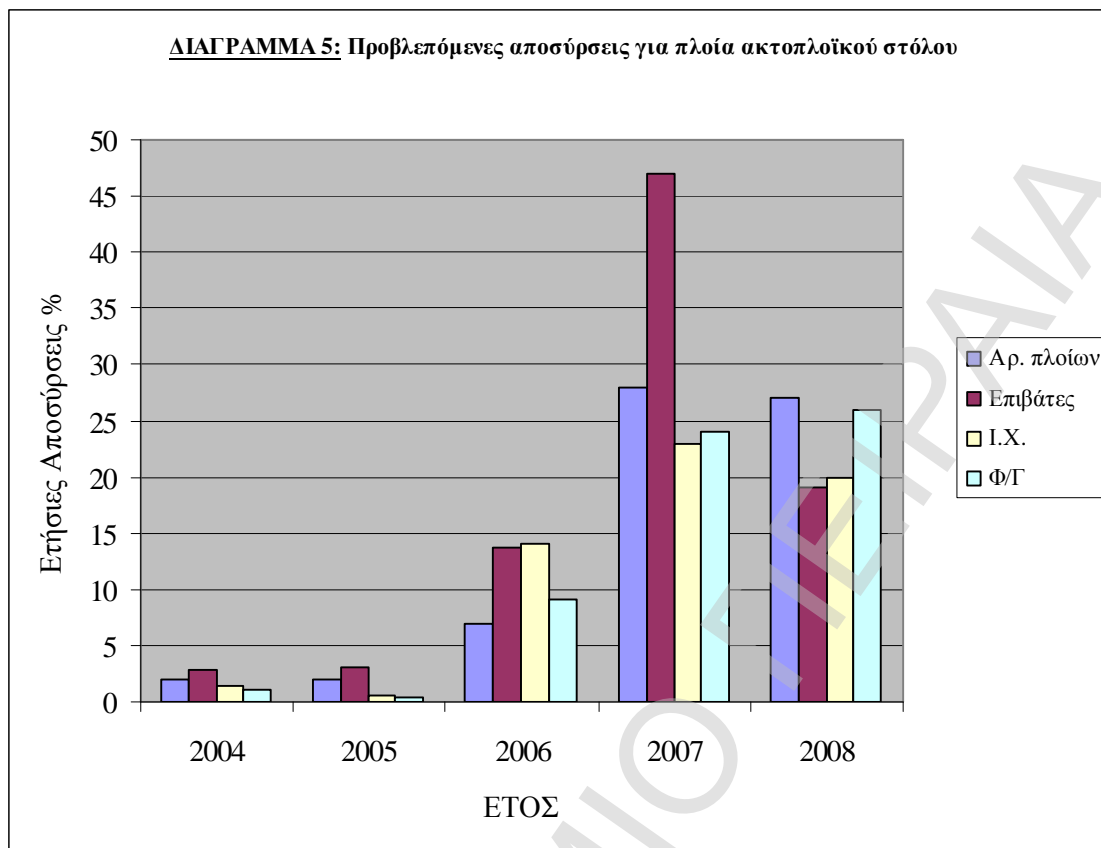
Ωστόσο, οι ανάγκες ανανέωσης του στόλου εξακολουθούν να είναι μεγάλες και επομένως θα εξακολουθήσει η ανάγκη για δανειακά κεφάλαια, πολύ περισσότερο μετά την πρόσφατη κάμψη των τιμών στο χρηματιστήριο και την αδυναμία κάποιων εταιριών να καλύψουν την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου τους μέσω δημόσιας εγγραφής, όπως είχαν προγραμματίσει.

Άλλες, καινούριες τεχνικές χρηματοδότησης, είναι πλέον στην διάθεση της ναυτιλιακής αγοράς, στην περίπτωση που οι τράπεζες είναι απρόθυμες ή ανίκανες να παράσχουν επαρκή κεφάλαια μέσω δανεισμού ή οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να αντλήσουν κεφάλαια μέσω της διάθεσης μετοχών. Η ακτοπλοΐα χρησιμοποίησε κυρίως το τραπεζικό σύστημα για την άντληση των αναγκαίων κεφαλαίων και σχετικά πρόσφατα, μετά την εισαγωγή στο Χ.Α.Α. των μεγαλύτερων εταιρειών, την έκδοση μετοχών για την συγκέντρωση κεφαλαίων. Τελευταία χρησιμοποιήθηκαν και κοινοπρακτικά δάνεια, λόγω του μεγέθους των δανειακών κεφαλαίων που απαιτήθηκαν. Οι νέοι μέθοδοι χρηματοδότησης ωστόσο, που τυγχάνουν ευρύτερης εφαρμογής στο εξωτερικό, δεν έχουν ακόμη χρησιμοποιηθεί από τον κλάδο.

3.3. Το θέμα της ηλικίας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου

Η αλματώδης ανάπτυξη του κλάδου, οδήγησε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες σε ουσιαστική κρίση, αφού τόσο ο υπέρογκος δανεισμός όσο και οι καθυστερήσεις της εφαρμογής ενός πλήρους απελευθερωμένου πλαισίου, συμπίεσε αισθητά τα περιθώρια λειτουργικού κέρδους. Άμεσο αποτέλεσμα της κρίσης αυτής είναι το τέλμα στο οποίο έχει πέσει η συνέχιση της ανανέωσης του στόλου, μιας και οι επενδύσεις μοιάζουν να είναι μη κερδοφόρες και τα τραπεζικά δάνεια χρήζουν άμεσης αναδιάρθρωσης. Γίνεται εύκολα κατανοητό ότι υπό το κλίμα της κρίσης αυτής, η εφαρμογή του ν.2932/01, κυρίως σε ότι αφορά στο όριο ηλικίας των πλοίων, τίθεται σε αμφισβήτηση από την ίδια την αγορά. Το μεγαλύτερο πρόβλημα επισημαίνεται στην αυξανόμενη έλλειψη πλοίων καθώς επίσης και στην αδυναμία νέων επενδύσεων.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας και την ηλικία των πλοίων που πραγματοποιούν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες και που αποτελούν τον ακτοπλοϊκό στόλο υπολογίζεται ότι το 2007 και 2008 σχεδόν 28% και 27% αντιστοίχως του συνόλου των πλοίων θα αποσυρθούν σαν υπερήλικα. Το ακόλουθο Διάγραμμα 5 παρουσιάζει όλη την εικόνα παραθέτοντας επίσης και τον αντίκτυπο στην προσφορά μεταφορικής ικανότητας σε θέσεις επιβατών και οχημάτων που θα αποσυρθούν.

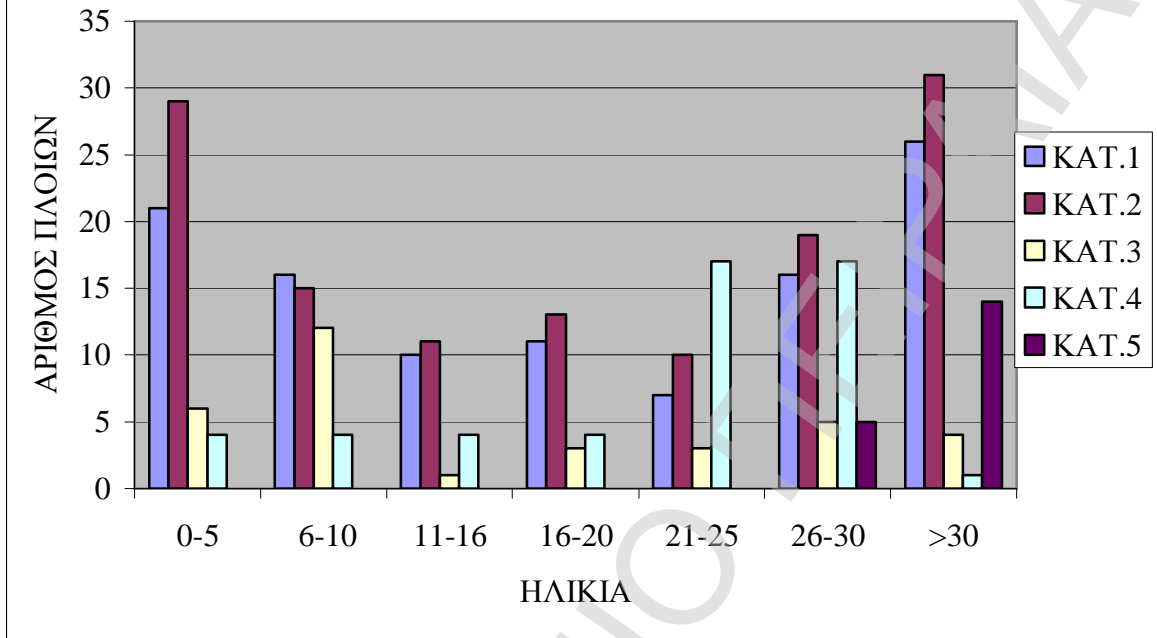


Πηγή: XRTC Buseness Consultants «Μελέτη Ελληνικής Ακτοπλοΐας» – Ιανουάριος 2005

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Πολιτεία είναι η ευκρινώς παρατηρούμενη έλλειψη πλοίων και κατ' επέκταση η υπολειτουργία του εθνικού συστήματος θαλασσίων συγκοινωνιών. Ασφαλέστατα μπορεί να ειπωθεί ότι το κράτος έπεσε στο κενό το οποίο δημιούργησε και για το οποίο εδώ και χρόνια τώρα υπήρχαν αρκετές επισημάνσεις από αρμόδιους φορείς. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να γίνει αναφορά στην αποτυχία πρόβλεψης των επιδράσεων των νόμων που εισήχθησαν και στην έλλειψη συντονισμένων αναπτυξιακών ενεργειών, χωρίς παράλληλα να ληφθούν υπόψη οι προσδοκίες των επενδυτών.

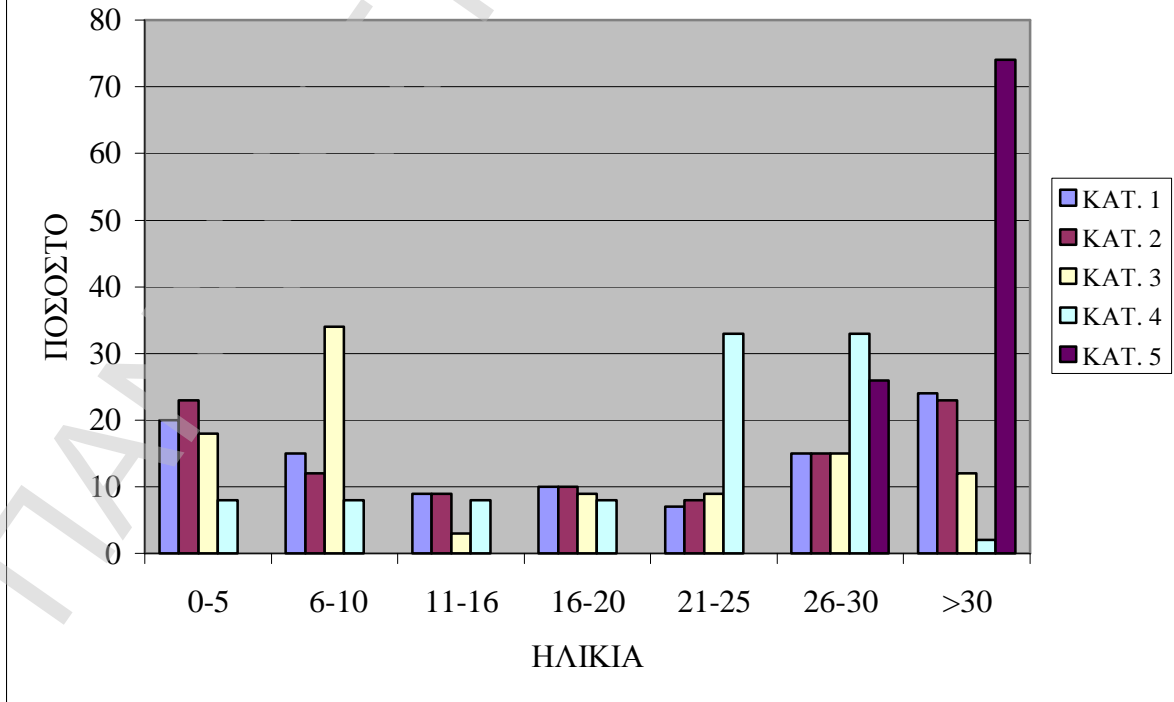
Το μέγεθος του προβλήματος σε όλο το εύρος του διακρίνεται εύκολα μέσα από τα Διαγράμματα που ακολουθούν, στα οποία παραθέτονται συγκριτικά στοιχεία ηλικίας του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου ανά τύπο πλοίου το τρέχον έτος.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6:
ΗΛΙΚΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ



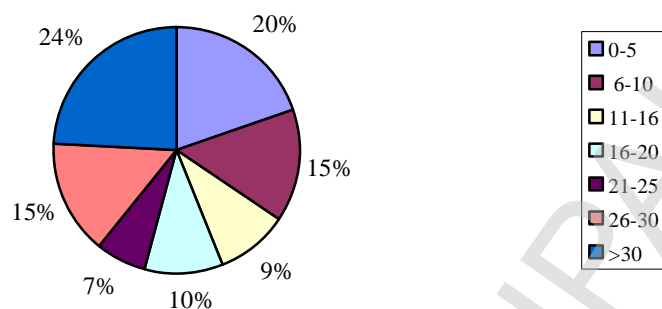
Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν. (έτος 2005)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7:
ΗΛΙΚΙΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ



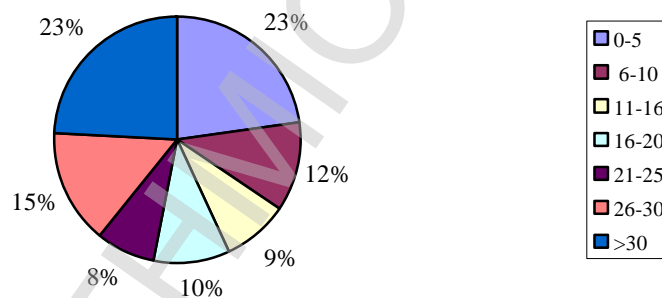
Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν. (έτος 2005)

ΓΡΑΦΗΜΑ 1: ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΥΠΟΣ 1



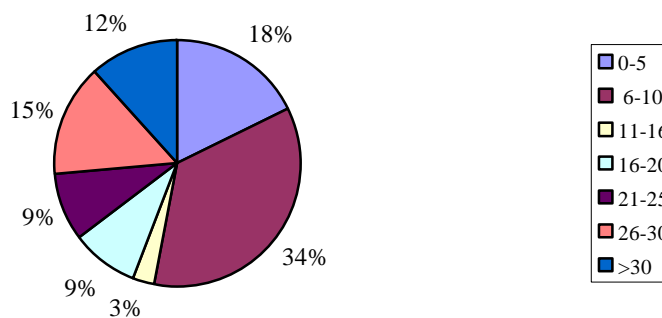
Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν. (έτος 2005)

ΓΡΑΦΗΜΑ 2: ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΥΠΟΣ 2

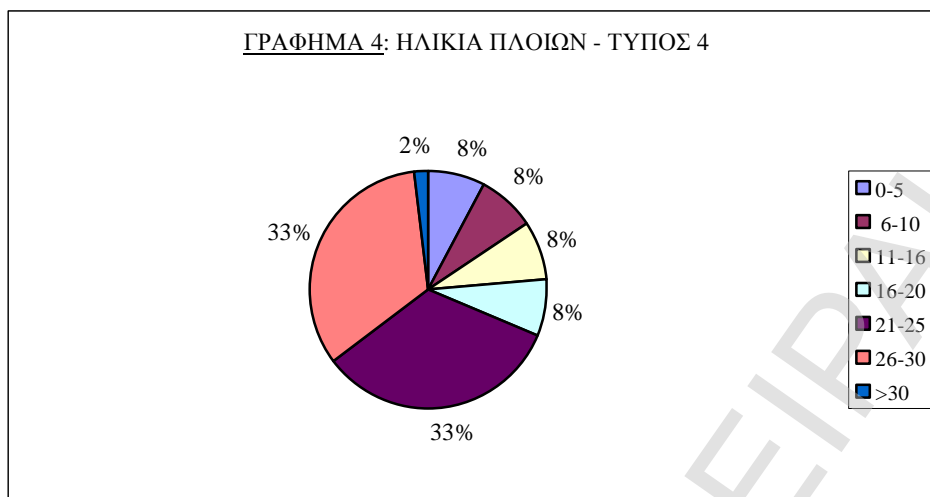


Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν. (έτος 2005)

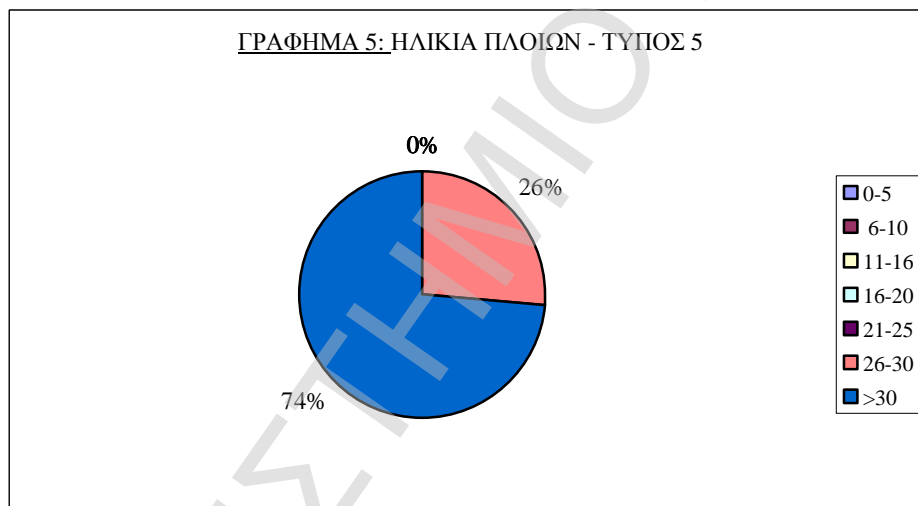
ΓΡΑΦΗΜΑ 3: ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΥΠΟΣ 3



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν. (έτος 2005)



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν. (έτος 2005)

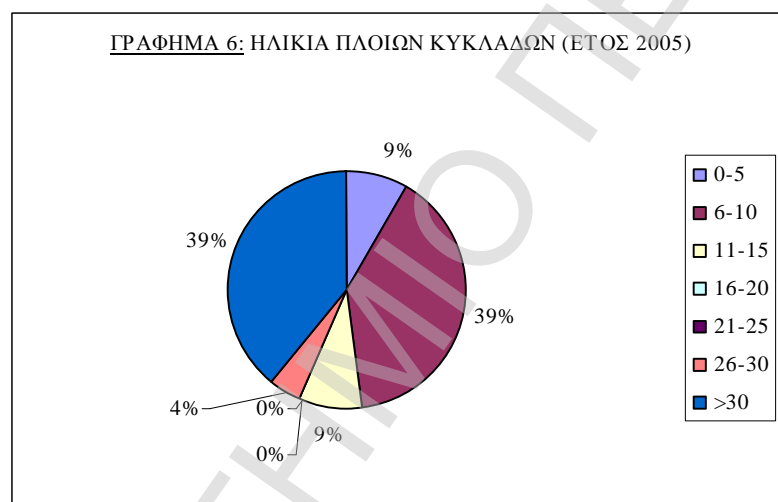


Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν. (έτος 2005)

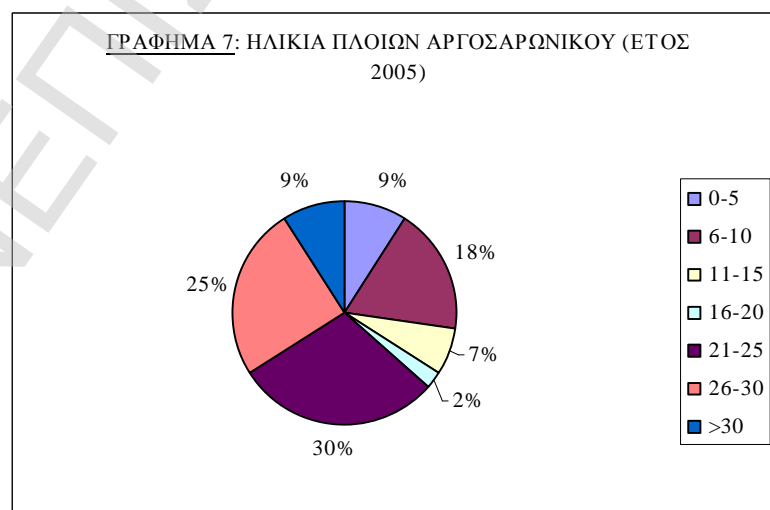
Από τα εκτεθέντα στοιχεία προκύπτει ότι το 24% του ακτοπλοϊκού στόλου του τύπου 1, δηλαδή Ε/Γ-Ο/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ-Ταχύπλοα κατέχει ηλικία μεγαλύτερη των τριάντα ετών, ενώ το 15% κυμαίνεται μεταξύ 26 και 30 ετών. Επομένως γίνεται ξεκάθαρο ότι ο στόλος είναι γερασμένος και επομένως τίθεται σε κίνδυνο η μελλοντική εξυπηρέτηση πολλών νησιωτικών προορισμών. Επιπροσθέτως, το ποσοστό 20% που αντιστοιχεί στα πλοία, του ίδιου τύπου, που κατασκευάστηκαν από το 2000 και έπειτα, αποδεικνύει τις νέες επενδύσεις που έγιναν ενόψει της απελευθέρωσης της αγοράς και φανερώνει την προσπάθεια ορισμένων επιχειρήσεων –

ομίλων να κυριαρχήσουν στην αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας, παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, Αξιοσημείωτο επίσης είναι το γεγονός, ότι το 35% των πλοίων τύπου 4 (Ε/Γ-Υ/Γ και Ε/Γ-CAT) είναι ηλικίας άνω των 26 ετών, γεγονός που όπως αναμένεται θα επηρεάσει άμεσα τα επόμενα χρόνια την προσφερόμενη ποσότητα στις δρομολογιακές γραμμές τόσο του Αργοσαρωνικού όσο και των Σποράδων.

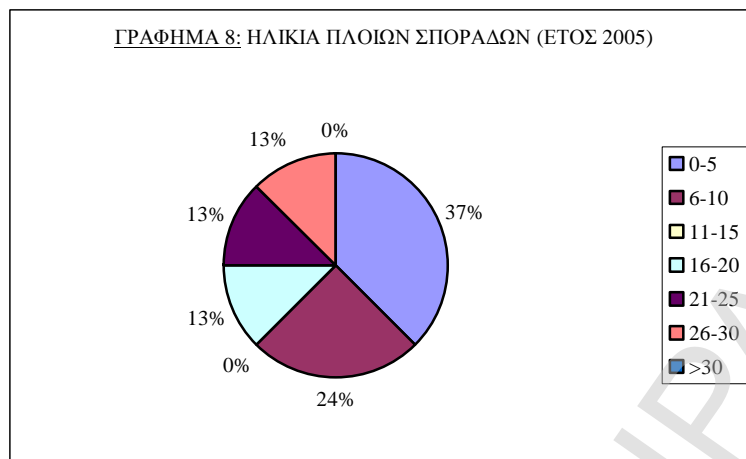
Προκειμένου να γίνει κατανοητό το πρόβλημα της ηλικίας του στόλου, το οποίο θα ενταθεί ιδιαίτερος μετά το έτος 2008 οπότε το όριο θα κατέβει στην τριακονταετία, παραθέτονται στατιστικά στοιχεία ηλικίας των πλοίων που εξυπηρετούν τη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών στους κυριότερους προορισμούς.



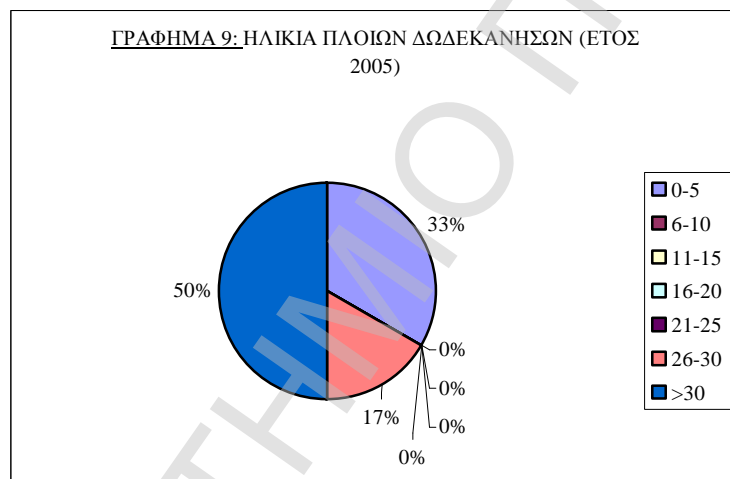
Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.



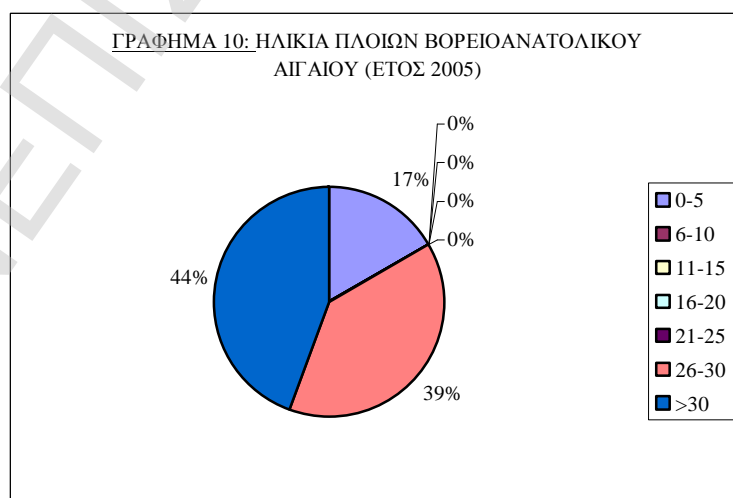
Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

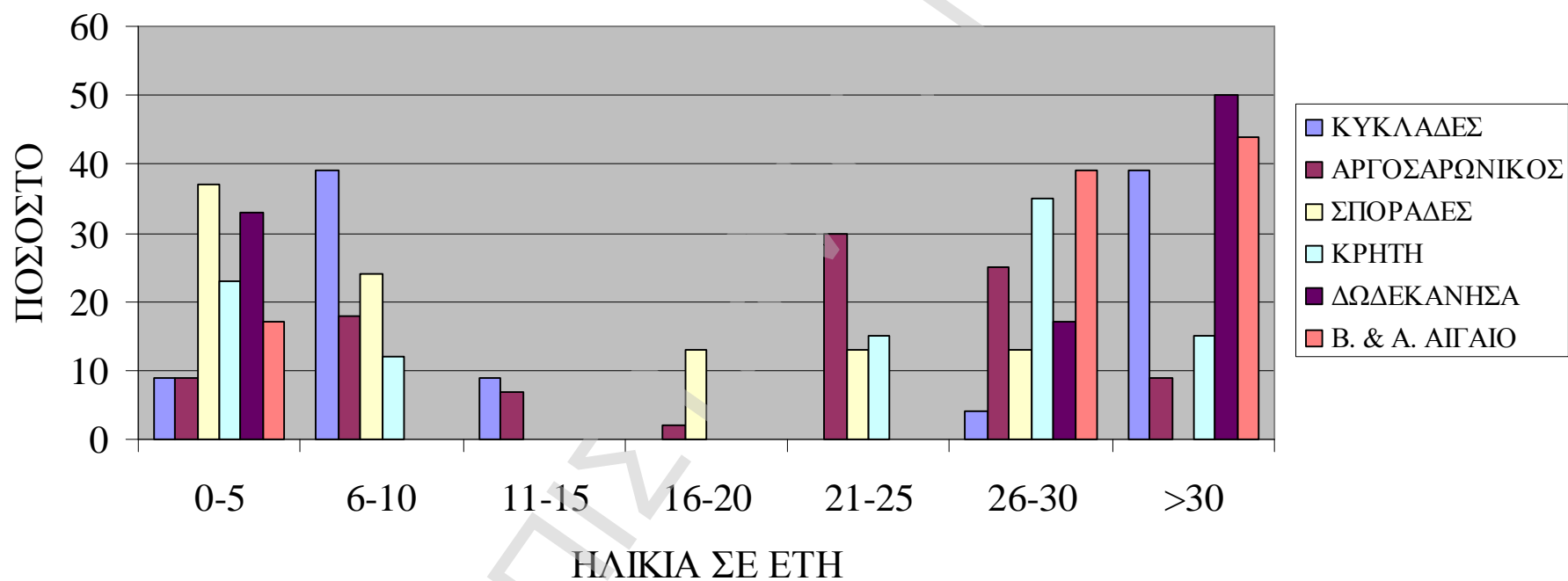


Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.



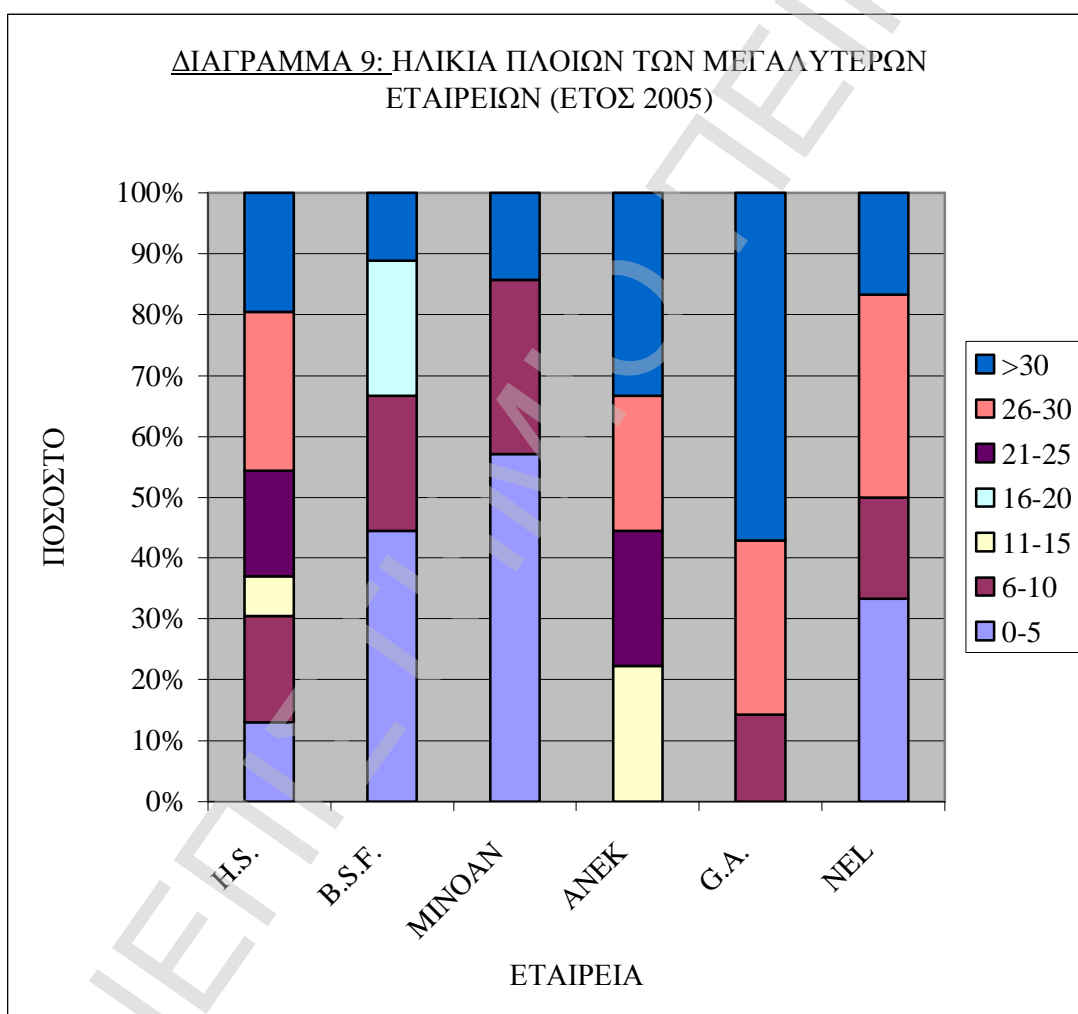
Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8:
ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΥΣ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥΣ (ΕΤΟΣ 2005)



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

Αυτό που αποδεικνύουν με σαφήνεια οι αριθμοί, είναι ότι το ποσοστό 83% των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις δρομολογιακές γραμμές του Βορειοανατολικού Αιγαίου (Χίος, Μυτιλήνη, Σάμος, Λήμνος κ.ο.κ.) ηλικιακά κυμαίνεται από 26 έτη και άνω, όπως άλλωστε ισχύει για το 43% των πλοίων που δραστηριοποιούνται στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων και για το 67% των πλοίων που προσεγγίζουν τα Δωδεκάνησα.



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

Οι εξελίξεις στον κλάδο της ακτοπλοΐας και κυρίως η αναμενόμενη είσοδος μεταχειρισμένων πλοίων στο Δίκτυο Θαλασσιών Συγκοινωνιών, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για αύξηση της έντασης των ελέγχων προς την κατεύθυνση της ασφάλειας που παρέχει ο ακτοπλοϊκός στόλος. Τόσο η εποπτεύουσα αρχή, όσο και οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, πρέπει να διασφαλίσουν την ασφάλεια των διακινούμενων επιβατών και εμπορευμάτων στα πλαίσια των θαλασσιών ενδομεταφορών, ούτως ώστε η εισαγωγή μεταχειρισμένων αλλά και η διατήρηση υπερήλικων πλοίων, να μην οδηγεί σε περαιτέρω προβληματισμό.

3.4. Κόστος λειτουργίας των πλοίων της ακτοπλοΐας

Προκειμένου να υπολογισθεί το κόστος λειτουργίας των πλοίων της ακτοπλοΐας επιβάλλεται να διακριθεί το συνολικό κόστος ανά ημέρα στις εξής μεγάλες κατηγορίες κόστους:

- Κόστος κεφαλαίου
- Κόστος πληρώματος
- Κόστος καυσίμων
- Κόστος συντήρησης και επισκευών
- Κόστος ασφάλισης
- Λοιπά Κόστη

Για τον προσδιορισμό κάθε επιμέρους ομάδος κόστους είναι ορθό να ακολουθείται και συγκεκριμένη μεθοδολογία:

- Για το κόστος κεφαλαίου χρησιμοποιείται μεθοδολογία βασισμένη στην απόσβεση του κεφαλαίου. Συγκεκριμένα εκτιμούνται οι αποσβέσεις επί της τιμής νέας κατασκευής υπολογίζοντας σαν οικονομική ζωή του πλοίου π.χ. τα 35 χρόνια. Για τον υπολογισμό των τόκων χρησιμοποιείται μία ενδεικτική τιμή σαν επιτόκιο π.χ. 8%. Η απόσβεση και ο τόκος υπολογίζονται σε ετήσια βάση, καταλήγοντας σε σταθερό κόστος κεφαλαίου για την οικονομική ζωή του πλοίου.

- Ο υπολογισμός του κόστους πληρώματος, βασίζεται στους κανονισμούς επάνδρωσης της ακτοπλοΐας και τα στοιχεία που αφορούν σε κάθε πλοίο ανάλογα με τον αριθμό του απασχολούμενου προσωπικού.
- Το κόστος καυσίμων υπολογίζεται επί τη βάση της κατανάλωσης καυσίμων για τους διάφορους τύπους πλοίων. Ο προσδιορισμός της κατανάλωσης είναι δυνατόν να γίνει με δύο αποδεκτές μεθόδους: α) υπολογισμός της κατανάλωσης σε kgr ανά ίππο (BHP) ανά ώρα, πολλαπλασιασμένο με 0,85 (υπηρεσιακή δυναμικότητα BHP), β) σύγκριση της κατανάλωσης καυσίμου ανά ίππο σε αντίστοιχους τύπους πλοίων και μεγέθη.
- Το κόστος συντήρησης και επισκευών λογίζεται ως σταθερός παράγοντας του κόστους κεφαλαίου και της ηλικίας του πλοίου. Συγκεκριμένα, για ηλικία του πλοίου μεταξύ 0 και 5 χρόνια 5% του κόστους κεφαλαίου, για ηλικίες μεταξύ 5 και 10 χρόνια 10% και για ηλικίες πέραν των 10 χρόνων 15%.
- Το κόστος ασφάλισης καλύπτει την βασική ασφάλιση του σκάφους (Hull and Machinery) και τα P& I Clubs (Protection & Indemnity). Σύμφωνα με την επικρατούσα άποψη, αυτά ισοδυναμούν με 10% του ημερήσιου κόστους ταξιδιού (sea cost) του πλοίου.
- Τα λοιπά κόστη περιλαμβάνουν δαπάνες διοίκησης, αποθεμάτων, προμήθειες υλικών, υδροδότησης κλπ.

Το με αυτό τον τρόπο υπολογισμένο κόστος διακρίνεται σε κόστος ταξιδιού (sea cost), κόστος λιμένος και κόστος ανά GT του πλοίου. Το κόστος ταξιδιού αντιστοιχεί στο άθροισμα του κόστους των πιο πάνω κέντρων κόστους, ισοδυναμεί προς το κόστος ταξιδιού μείον το κόστος καυσίμων και τέλος το κόστος ανά GT ισοδυναμεί με το κόστος ταξιδιού ανά GT κάθε πλοίου.

Σύμφωνα με τη «Μελέτη για τον προσδιορισμό της ποσοστιαίας συμμετοχής των συντελεστών του λειτουργικού κόστους στο συνολικό κόστος λειτουργίας των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων της ακτοπλοΐας έτους 2005» της Σ.Ο.Λ. Α.Ε. (Συνεργαζόμενοι Ορκωτοί Ελεγκτές) η οποία πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, χρησιμοποιήθηκε αντιπροσωπευτικό δείγμα ακτοπλοϊκών πλοίων 20 ναυτιλιακών εταιρειών που επιλέχθηκαν (μεταξύ των οποίων BLUE STAR FERRIES, G.A. FERRIES, C-LINK FERRIES, HELLENIC SEAWAYS, ANEK LINES, MINOAN LINES, NEL, SAOS κ.λπ) και προέκυψε ότι το κόστος εκμεταλλεύσεως των ακτοπλοϊκών πλοίων σε γενικές κατηγορίες κόστους έχει ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Συμμετοχή συντελεστών λειτουργικού κόστους στο συνολικό κόστος λειτουργίας συμβατικών και ταχυπλόων πλοίων ακτοπλοΐας ανεξαρτήτου ιπποδυνάμεως			
Κατηγορίες κόστους εκμεταλλεύσεως	Έτος 2004	Έτος 2005	Ποσοστιαία Μεταβολή
	%	%	
Καύσιμα	34,28	40,62	48,78
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	40,08	34,50	8,07
Συντήρηση και επισκευές	12,78	13,07	28,47
Λιπαντικά	1,45	1,58	37,22
Αναλώσιμα υλικά	2,29	2,29	25,18
Ασφάλιστρα	3,97	3,28	3,83
Λοιπά έξοδα εκμεταλλεύσεως	5,15	4,66	13,47
Σύνολα	100,00	100,00	25,55
Συμμετοχή συντελεστών λειτουργικού κόστους στο συνολικό κόστος λειτουργίας συμβατικών πλοίων ακτοπλοΐας ανεξαρτήτου ιπποδυνάμεως			
Κατηγορίες κόστους εκμεταλλεύσεως	Έτος 2004	Έτος 2005	Ποσοστιαία Μεταβολή
	%	%	
Καύσιμα	31,72	37,76	48,70
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	42,16	36,11	6,99
Συντήρηση και επισκευές	12,43	13,40	34,61
Λιπαντικά	1,62	1,80	38,97
Αναλώσιμα υλικά	2,56	2,60	26,89
Ασφάλιστρα	4,01	3,30	2,60
Λοιπά έξοδα εκμεταλλεύσεως	5,50	5,03	14,40
Σύνολα	100,00	100,00	24,91
Συμμετοχή συντελεστών λειτουργικού κόστους στο συνολικό κόστος λειτουργίας ταχυπλόων πλοίων ακτοπλοΐας ανεξαρτήτου ιπποδυνάμεως			
Κατηγορίες κόστους εκμεταλλεύσεως	Έτος 2004	Έτος 2005	Ποσοστιαία Μεταβολή
	%	%	
Καύσιμα	44,45	51,70	49,00
Αμοιβές και έξοδα προσωπικού	31,84	28,27	13,71
Συντήρηση και επισκευές	14,15	11,82	7,03
Λιπαντικά	0,76	0,73	22,42
Αναλώσιμα υλικά	1,24	1,08	11,18
Ασφάλιστρα	3,79	3,23	8,97
Λοιπά έξοδα εκμεταλλεύσεως	3,77	3,17	8,08
Σύνολα	100,00	100,00	28,09
Πηγή: Σ.Ο.Λ. «Μελέτη για τον προσδιορισμό της ποσοστιαίας συμμετοχής των συντελεστών λειτουργικού κόστους στο συνολικό κόστος λειτουργίας των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων της ακτοπλοΐας έτους 2005».			

Η γενικότερη παρατήρηση είναι ότι τα καύσιμα επηρεάστηκαν ιδιαιτέρως από την αύξηση της διεθνούς τιμής του πετρελαίου, αλλά και από την αύξηση των διανυθέντων ναυτικών μιλίων σε σχέση με την προηγούμενη δρομολογιακή περίοδο, γεγονός που προκύπτει ακόμα και από τα ερωτηματολόγια που χρησιμοποιήθηκαν στην υπόψη μελέτη.

Από τη σύγκριση των στοιχείων για κάθε τύπο πλοίου προκύπτει ότι σημειώνεται σημαντική διαφορά του ημερήσιου κόστους ταξιδιού ανάμεσα στα πλοία, γεγονός που άμεσα έχει σχέση με τον συγκεκριμένο τύπο (συμβατικό ή ταχύπλοο), την ιπποδύναμη και το μέγεθος εκάστου πλοίου. Το ίδιο ισχύει και για το κόστος λιμένος ενώ στη περίπτωση του κόστους ταξιδιού ανά GT οι σχέσεις αντιστρέφονται υπέρ των μεγαλύτερων πλοίων. Βέβαια στην ακτοπλοΐα εκείνο που έχει ενδιαφέρον είναι το κόστος ανά προσφερόμενη θέση επιβάτη και οχήματος και ως εκ τούτου εξαρτάται από το μέγεθος αλλά και από την ταχύτητα, το μήκος διαδρομής και τον αριθμό των εβδομαδιαίων ή ημερήσιων δρομολογίων.

3.5. Τα χαρακτηριστικά της ακτοπλοϊκής αγοράς – Θέματα ανταγωνισμού

Ενώ λοιπόν θα περίμενε κανείς μέσα από την εκμετάλλευση των διαφόρων γραμμών της ακτοπλοΐας, οι εταιρείες να έχουν κέρδη ικανά για να προχωρήσουν στον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου, αυτό δεν συμβαίνει στην πράξη. Ακόμη και στις γραμμές, όπως αυτές της Κρήτης, όπου τα κέρδη ήταν και παραμένουν σημαντικά, οι εταιρείες για να εξυπηρετήσουν δικούς τους σκοπούς διανομής κερδών και ανάπτυξης, επεξέτειναν τα δρομολόγια τους στην αγορά της Αδριατικής ή της Βόρειας Ευρώπης όπου και δρομολογούν τα νεότερα πλοία τους. Έτσι, παρατηρείται το φαινόμενο τα κέρδη που αποκτώνται στην ολιγοπωλιακή εγχώρια αγορά, να υποστηρίζουν δραστηριότητες σε μία πλήρως ανταγωνιστική αγορά.

Στο σύνολό του, ο κλάδος σημείωσε θεαματική αύξηση όλων των οικονομικών του μεγεθών και στην κατεύθυνση αυτή βοήθησε η σταδιακή είσοδος των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο και παράλληλα η προσφυγή σε μεγάλης έκτασης τραπεζική χρηματοδότηση.

Μελετώντας τα οικονομικά αποτελέσματα των οικονομικών των εταιρειών του κλάδου, καταδεικνύεται ότι³:

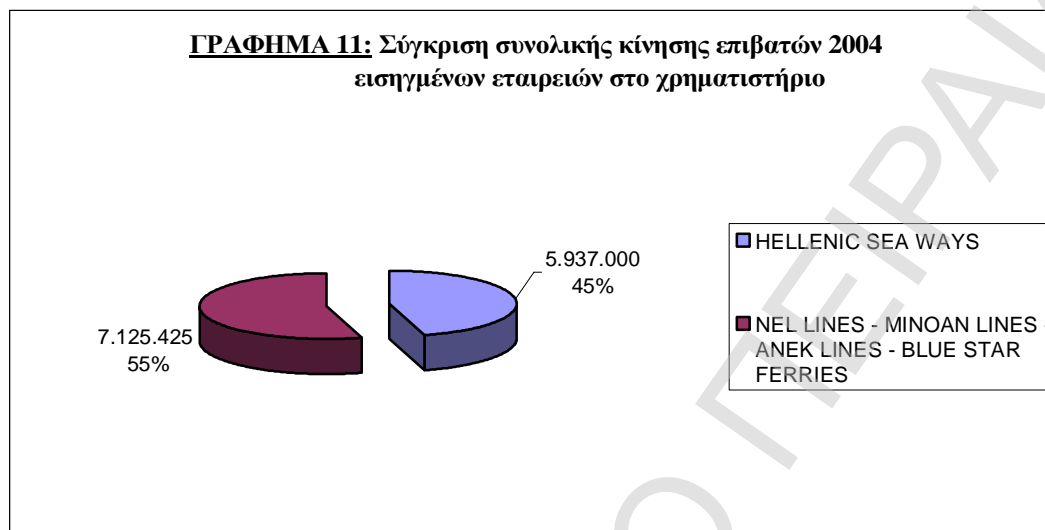
- η ρευστότητα του κλάδου διαχρονικά παρουσιάζει σταθερότητα κινούμενη σε μέτρια επίπεδα,
- οι δείκτες δραστηριότητας που δείχνουν την ικανότητα των εταιρειών να δημιουργούν πωλήσεις χρησιμοποιώντας τα πάγια και γενικότερα το ενεργητικό τους, διαχρονικά μειώνονται. Αυτό ισχύει ιδίως για τις μεγάλες εταιρείες, δείχνοντας ότι οι μεγάλες επενδύσεις που έγιναν τα τελευταία χρόνια από αυτές, δεν έχουν ακόμη πλήρως αξιοποιηθεί,
- η αποδοτικότητα των κεφαλαίων μειώνεται σταθερά με την πάροδο του χρόνου.
- Οι εταιρείες, και μάλιστα οι μεγάλες, βαθμιαία χάνουν την αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά στην εκμετάλλευση των κεφαλαίων τους. Ειδικά ο δείκτης απόδοσης απασχολούμενου κεφαλαίου είναι χαμηλός και φθίνει, ενώ αντίθετα, η κερδοφορία των εταιρειών παραμένει αξιοσημείωτα σταθερή διαχρονικά, αποδεικνύοντας ότι οι εταιρείες εξακολουθούν να είναι αποτελεσματικές όσον αφορά στη λειτουργική τους δραστηριότητα. Οι δύο αυτές εξελίξεις, της αποδοτικότητας των κεφαλαίων και της κερδοφορίας, αποδεικνύουν ότι, ουσιαστικά προστίθενται νέα κεφάλαια, εταιρικά και από δανεισμό, τα οποία όμως δεν αποδίδουν όσο τα προηγούμενα, παρά την αποτελεσματική λειτουργία των εταιρειών.

Σαν γενική εικόνα από τα πιο πάνω, καταγράφεται ιδιαίτερα η χαμηλή και συνεχώς μειούμενη αποδοτικότητα των συνολικώς απασχολούμενων κεφαλαίων, που μαζί με τη μείωση των δεικτών δραστηριότητας, προβληματίζει ως προς τη δυνατότητα της συνέχισης της ίδιας επενδυτικής και τιμολογιακής πολιτικής στο άμεσο μέλλον.

Δεδομένου του απελευθερωμένου περιβάλλοντος, τα περιθώρια ανταγωνισμού υφίστανται κυρίως ως προς το επίπεδο των παροχών προς τον επιβάτη, κυρίως ξενοδοχειακού χαρακτήρα και ταχύτητας των πλοίων. Με τον όρο εσωτερικός ανταγωνισμός νοείται αυτός που υφίσταται μεταξύ των πλοίων, ως ανταγωνιστικά μεταφορικά μέσα, της ίδιας κατηγορίας. Ο ανταγωνισμός αυτού του είδους έχει ήδη καταφανεί τα τελευταία χρόνια. Τα στοιχεία όμως της επιβατικής κίνησης στις γραμμές που εξυπηρετούνται από αναβαθμισμένα πλοία και οι σχετικές απόψεις των

³ XRTC Business Consultants: *Μελέτη Ελληνικής Ακτοπλοΐας «Αγωνία για νέες επενδύσεις»* Ιούλιος 2005

φορέων και επιβατών οδηγούν στο συμπέρασμα ότι, οι δύο προηγούμενες παράμετροι (άνεση και ταχύτητα) έχουν θετικά αλλά όχι θεαματικά αποτελέσματα σε ότι αφορά την επιλογή θαλάσσιου μέσου από τους χρήστες.



Πηγή: XRTC Business Consultants: Μελέτη Ελληνικής Ακτοπλοΐας –Ιούλιος 2005

Πρέπει πάντως να σημειωθεί, ότι δεν θα μπορούσε να καταγραφεί σημαντική αλλαγή στην ανταγωνιστικότητα των νέων πλοίων έναντι των παλαιών όσο αυτά δρομολογούνται σε δίκτυο γραμμών με ανεπαρκή σχεδιασμό (μεγάλα μήκη δρομολογίων, πολλές στάσεις, ελλιπής τήρηση δρομολογίων, προβληματική υποδομή λιμένων) που καταλήγει να αναιρεί τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των νέων πλοίων.

Ως προς τον εσωτερικό ανταγωνισμό, η κατάσταση διαμορφώνεται ως εξής: Από Πειραιά για τις Κυκλάδες, τέσσερις από τις εταιρείες που έχουν εισαχθεί στο Χ.Α.Α. δραστηριοποιούνται με τα πλοία τους και συγκεκριμένα οι HELLENIC SEAWAYS, BLUE STAR FERRIES, G.A. FERRIES και NEL LINES. Επισημαίνεται ότι ο προορισμός αυτός υπόκειται στον μεγαλύτερο ανταγωνισμό και ως εκ τούτου δεν είναι τυχαίο ότι επελέγη από την πρώτη ξένη εταιρεία που πραγματοποίησε τακτική δρομολόγηση πλοίου υπό ξένη σημαία στην ελληνική ακτοπλοΐα (Ε/Γ-Ο/Γ –TAX «SPEEDRUNNER I» σημαίας Ην. Βασιλείου).

Στο Σαρωνικό, το 80% των δρομολογίων εκτελείται από την HELLENIC SEAWAYS, ενώ το 20% από άλλες μικρές εταιρείες. Ειδικότερα, στην HELLENIC SEAWAYS ανήκει στόλος 24 Ιπτάμενων Δελφινιών και Καταμαράν που είναι

δρομολογημένα στον Αργοσαρωνικό, στις Κυκλάδες και στις Σποράδες. Το Βορειοανατολικό Αιγαίο εξυπηρετούν χωρίς ιδιαίτερο ανταγωνισμό προς το παρόν η NEL LINES, η G.A. FERRIES και η ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ., ενώ στα Δωδεκάνησα δραστηριοποιούνται η GA Ferries και η BLUE STAR FERRIES. Στα Χανιά όπου παραδοσιακά κυριαρχούσε η ANEK LINES εμφανής είναι ο ανταγωνισμός με την είσοδο στη δρομολογιακή γραμμή ταχυπλόων πλοίων της BLUE STAR FERRIES και της HELLENIC SEAWAYS. Οι MINOAN LINES και ANEK LINES εξυπηρετούν την κερδοφόρο δρομολογιακή γραμμή με προορισμό το Ηράκλειο και ο μόνος ανταγωνισμός έρχεται από τη δρομολόγηση Φ/Γ-Ο/Γ που αποσπών μέρος της κίνησης των φορτηγών οχημάτων.

Ο εξωτερικός ανταγωνισμός εντοπίζεται στο πεδίο ανταγωνισμού με τις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες έχουν αυξήσει σημαντικά τα τελευταία χρόνια τις δυνατότητες αεροπορικής μετάβασης στα νησιά. Ήδη με την απελευθέρωση των πτήσεων από το εξωτερικό προς τα νησιά, ένα μέρος των τουριστών που έφταναν στην Αθήνα και μετέβαινε ακτοπλοϊκώς στα νησιά, τώρα πηγαίνει κατευθείαν αεροπορικώς σε αυτά. Το αεροπλάνο διαθέτει χαρακτηριστικά που στηρίζουν την ανταγωνιστικότητά του έναντι των θαλασσιών μέσων, τουλάχιστον για κάποιες κατηγορίες χρηστών και τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης ενός ανταγωνιστικού συστήματος. Τα στοιχεία όμως αυτά θα αναλυθούν σε επόμενο κεφάλαιο.

Συμπερασματικά, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά εξακολουθεί και πληροί τα δύο κύρια χαρακτηριστικά της «ολιγοπωλιακής αγοράς», δηλαδή την ύπαρξη ενός μικρού αριθμού πωλητών (ακτοπλόων) οι οποίοι αλληλεξαρτώνται ως προς τη λήψη αποφάσεων και τα αγαθά (προσφερόμενες μεταφορικές υπηρεσίες) τα οποία μπορεί να είναι είτε ομοιογενή, είτε διαφοροποιημένα (κυρίως ως προς την ποιότητα). Η ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια γνώρισε μια σημαντική συγκέντρωση δυνάμεων με μεγέθυνση των εταιρειών, συνεργασίες και εξαγορές.

Στην ελληνική ακτοπλοΐα, οι επιχειρήσεις προσπαθούν να αποφύγουν οποιοδήποτε ανταγωνισμό τιμών και επιλέγουν ως καλύτερο μέσο ανταγωνισμού τη διαφοροποίηση των προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών. Με τον τρόπο αυτό διευρύνουν το μερίδιό τους στην αγορά με την προσέλκυση περισσότερων επιβατών τους οποίους προσπαθούν να επηρεάσουν με τα προγράμματα διαφορετικών αφίξεων-αναχωρήσεων των πλοίων τους (τη στιγμή που στο παρελθόν οι ταυτόχρονες αναχωρήσεις ήταν καθεστώς) και διαφημίζοντας την ποιότητα των προσφερόμενων

υπηρεσιών, όπως η ταχύτητα, οι βελτιωμένοι εσωτερικοί χώροι των πλοίων, το «άρτια» εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο προσωπικό, κλπ. Πρόσφατα πάντως, διαφάνηκαν και τα πρώτα σημάδια ανταγωνισμού στις τιμές, με την εισαγωγή εκπτώσεων σε ειδικές κατηγορίες πελατών (τακτικοί πελάτες, παιδιά, υπερήλικες κ.λπ.).

Η είσοδος ξένων ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι δυνατό να προκαλέσει σημαντικές αλλαγές στην αγορά της ακτοπλοΐας. Λαμβανομένων υπόψη των πλεονεκτημάτων και των υψηλότερων ναύλων που επιτυγχάνουν οι ξένες εταιρείες στο εξωτερικό, δεν φαίνεται πιθανό ότι στο άμεσο μέλλον θα υπάρξει έντονο ενδιαφέρον από αυτές για είσοδό τους στην Ελληνική ακτοπλοΐα. Ωστόσο, οι μεγαλύτερες εταιρείες ίσως επιχειρήσουν την είσοδό τους στην Ελληνική ακτοπλοΐα, στοχεύοντας στη διάνοιξη μιας νέας αγοράς που θα μπορούσε να τους αποδώσει σημαντικά παράπλευρα οφέλη, ειδικότερα μετά το 2008.

Έχοντας μια πλήρη εικόνα για την αγορά, μπορούμε να συνοψίσουμε τα χαρακτηριστικά της κατά την τρέχουσα περίοδο παραθέτοντας τόσο τα δυναμικά στοιχεία όσο και τις αδυναμίες της, καθώς επίσης τις ευκαιρίες και τις απειλές που αυτή παρουσιάζει (S.W.O.T. Analysis):

<u>Δυναμικά στοιχεία</u>	<u>Αδυναμίες</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Βελτιωμένες δομές δανειακών συμβάσεων μετά από την περίοδο αναδιοργάνωσης, και αναχρηματοδοτήσεων των δανείων. • Βελτιωμένες διοικήσεις υψηλότερης ποιότητας και δυναμικής από ότι στο παρελθόν, με μακρόχρονη εμπειρία σε διοικητικές πρακτικές σε δυσμενείς συνθήκες της αγοράς. • Αναγκαιότητα αύξησης του στόλου. • Νέος και άκρως ανταγωνιστικός στόλος στο εξωτερικό. • Κύριος στόχος της ναυτιλιακής πολιτικής η αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Στόλος μεγάλος σε ηλικία και μειωμένος σε αριθμό. • Αυξημένος δανεισμός από τις εταιρείες παρά την αναδιάρθρωση των δανείων. • Χαμηλή ρευστότητα την παρούσα στιγμή. • Απουσία χάραξης κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, κάτι που δημιουργεί εμπόδιο σε νέες επενδύσεις. • Ελλιπής υποδομή (λιμενικές εγκαταστάσεις) τόσο σε κύρια αλλά και σε απομακρυσμένα και με μικρότερη κίνηση λιμάνια καθώς και ελλιπής υποστήριξη από την πολιτεία σε ότι αφορά την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων. • Ελλιπή δρομολόγια στις άγονες γραμμές κατά τη διάρκεια του χρόνου. • Κοινωνική πολιτική σε βάρος εταιρειών μέσω των εκπτώσεων, επιχειρησιακής παρέμβασης, οργανικής σύνθεσης πληρωμάτων κ.λπ.
<u>Ευκαιρίες</u>	<u>Απειλές</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις, συνέργιες με αποτέλεσμα τη δημιουργία δυνατών πόλων έτοιμων να ανταποκριθούν στον αυξανόμενο ανταγωνισμό και να αντισταθούν σε νέο εισερχόμενα σχήματα. • Προβλεπόμενη περαιτέρω συρρίκνωση του στόλου λόγω της εφαρμογής το Ν.2932/01 (όριο ηλικίας πλοίων) θα οδηγήσει σε αδυναμία κάλυψης της ζήτησης. • Σταδιακή στήριξη από την Πολιτεία στα θέματα: απελευθέρωσης τιμολογίων, αποζημίωσης των εταιρειών για τις εκπτώσεις στους ναύλους, για την αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Τρέχουσα έλλειψη ρευστότητας εταιρειών. • Εγχώρια διατίμηση εισιτηρίων με αρνητικές συνέπειες στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά. • Διεθνής οικονομικές και γεωπολιτικές επιρροές τόσο στην κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και στις τιμές των καυσίμων αφήνοντας εταιρείες εκτεθειμένες και χωρίς κρατική υποστήριξη. • Διαφοροποίηση στην ισοτιμία Ευρώ-Δολαρίου. • Επίδραση τρομοκρατικών χτυπημάτων.

3.6. Τάσεις συγχώνευσης

Ελλείπει επενδύσεων τα τελευταία 4 χρόνια (με εξαίρεση την Hellenic Seaways) διαπιστώνουμε αρκετή κινητικότητα στο πεδίο των συγχωνεύσεων και εξαγορών πακέτων μεταξύ των εταιρειών.

Σωρεία στρατηγικών κινήσεων σε ότι αφορά εξαγορά μετοχικών πακέτων τον τελευταίο χρόνο, με κύριο και μεγαλύτερο πόλο την Attica Group η οποία μετά από την συμμετοχή της στην Blue Star Ferries φαίνεται να «φλερτάρει» περισσότερο με την Ελληνική αγορά.

Πιο συγκεκριμένα η διοίκηση του Ομίλου Αττική προέβη στην αγορά ποσοστού 9,51% του μετοχικού κεφαλαίου της Minoan Lines και 11,6% του μετοχικού κεφαλαίου της Hellenic Seaways. Ενδιαφέρον επίσης παρουσίασε και η πώληση της συμμετοχής του 19% της ANEK στην NEA σε υπεράκτια εταιρεία που σχετίζεται με συμφέροντα του Απόστολου Βεντούρη και μιας ομάδας επενδυτών. Επιπροσθέτως, ανακατατάξεις παρουσίασε η κίνηση του κ. Γεράσιμου Στρίντζη να παραιτηθεί από Διευθύνων Σύμβουλος της Blue Star Ferries και να αναλάβει την ίδια θέση στην Hellenic Seaways (κύριοι ανταγωνιστές στις γραμμές του Αιγαίου).

Κινήσεις με αρκετό παρασκήνιο οι οποίες δίνουν έναυσμα για περαιτέρω σκέψη και βεβαίως ιδιαίτερη βαρύτητα για το τι μέλλει γενέσθαι. Τα σενάρια συγχώνευσης και απορρόφησης εταιρειών συνεχίζονται χωρίς όμως να επιβεβαιώνονται από τις ίδιες εταιρείες. Είναι φυσικό τέτοιου είδους συμπράξεις να μην προαναγγέλλονται, αλλά να ανακοινώνονται όταν ολοκληρωθούν. Άξια λόγου είναι η δραματική πορεία και χείριστη παρούσα κατάσταση της ΔΑΝΕ, η οποία συνεχίζει να απασχολεί τους ειδικούς της αγοράς και να προβληματίζει τους Δωδεκανήσιους για την τύχη της πάλαι ποτέ ένδοξης εταιρείας τους.

Γεγονός πάντως είναι ότι οποιαδήποτε εταιρεία έχει πλοία με κακή φήμη για την καθαριότητα, την άνεση ή την ακρίβεια των δρομολογίων τους, αποτελεί στόχο για εξαγορά από μια εταιρεία της Κοινότητας που θέλει να διεισδύσει στην αγορά. Τέτοιες εταιρείες, με πλοία χαμηλής αξίας και κακή φήμη, θα μπορούσαν να αποκτηθούν σε σχετικά χαμηλές τιμές. Αρχικώς, θα συνέχιζαν ως ελληνικές εταιρείες, ενώ με βελτιωμένα πλοία και μία διοίκηση προσανατολισμένη περισσότερο προς τους πελάτες θα μπορούσαν να ανοικοδομήσουν μια δυνατή παρουσία.

4. Τα χαρακτηριστικά της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών

Οι βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι η τιμή του εισιτηρίου, η ύπαρξη υποκατάστατων της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας (π.χ. αεροπορικές υπηρεσίες), ο πληθυσμός, το εισόδημα, η ποιότητα υπηρεσίας και η εποχικότητα. Επίσης, πέρα από αυτούς τους ενδογενείς παράγοντες θα πρέπει να αναφερθούν και κάποιοι εξωγενείς όπως οι καιρικές συνθήκες καθώς και προβλήματα κυρίως τεχνικής φύσεως που προκύπτουν ιδιαίτερα στα λιμάνια, όπως απεργίες, βλάβες κ.λπ.

Τα σημαντικότερα μειονεκτήματα του σημερινού συστήματος οργάνωσης των θαλασσιών μεταφορών όπως έχουν ήδη αναφερθεί, είναι δύο:

1. Η μη ισόρροπη εξυπηρέτηση των νησιών ακόμα και κατά τη θερινή περίοδο. Καθημερινή σύνδεση υπάρχει μόνο στο 30 % περίπου των υφιστάμενων θαλασσιών συνδέσεων. Παράλληλα μεγάλο ποσοστό των συνδέσεων, η συχνότητα εξυπηρέτησης εξακολουθεί να είναι μικρότερη ή ίση από 1 φορά την εβδομάδα.
2. Η σημαντική πτώση του επιπέδου εξυπηρέτησης και η επιδείνωση της ασυνέχειας των συνδέσεων μεταξύ των νησιών. Είναι αξιοσημείωτο ότι αρκετές από τις θερινές νησιωτικές συνδέσεις δεν υφίστανται κατά την διάρκεια της χειμερινής περιόδου.

Αντίθετα, ένας σημαντικός παράγοντας που αρχίζει να έχει ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις στη βελτίωση της εξυπηρέτησης, είναι η δρομολόγηση των πλοίων υψηλών ταχυτήτων. Τα ταχύπλοα καλύπτουν κατά τους θερινούς μήνες περίπου το 1/3 του συνόλου των υπαρκτών νησιωτικών συνδέσεων και έχουν μειώσει τη διάρκεια ταξιδιού σε λιγότερο από 3 ώρες σε πάνω από 50 % των θαλάσσιων διαδρομών, αυξάνοντας παράλληλα τη συχνότητα επικοινωνίας.

Γίνεται πλέον φανερό, ότι προκειμένου να επιτευχθεί σημαντική βελτίωση στη σημερινή οργάνωση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, είναι απαραίτητη η προηγούμενη εφαρμογή μίας πολιτικής θαλασσιών μεταφορών, η οποία να συνδυάζει τις δύο παρακάτω δέσμες μέτρων :

- Συνολική ανανέωση του υφιστάμενου στόλου με συμβατικά πλοία υψηλών ταχυτήτων που είναι αξιόπλοα και σε δύσκολες καιρικές συνθήκες.

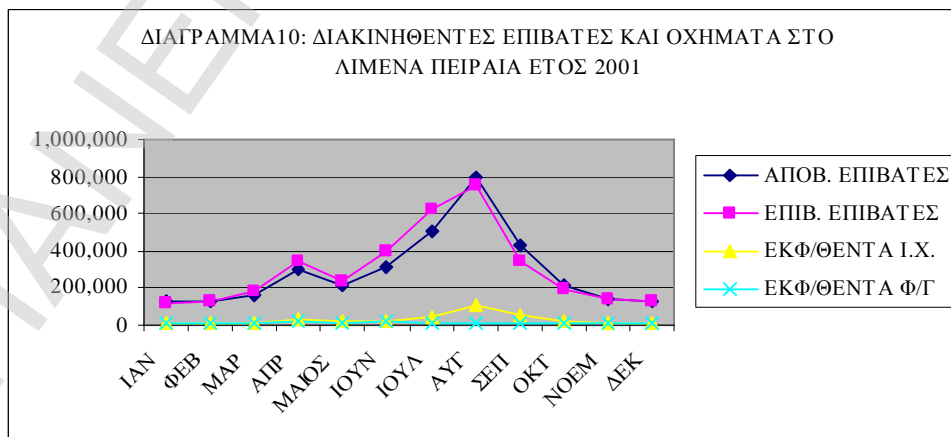
- Αναδιοργάνωση του δικτύου των ακτοπλοϊκών γραμμών έτσι ώστε να γίνει περισσότερο αποτελεσματικό, να ενισχύει την ενδονησιώτικη επικοινωνία, να προσφέρει ισότητα εξυπηρέτησης και να καλύπτει την εποχιακή-τουριστική ζήτηση, αλλά και τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων σε μετακινήσεις

4.1 Στοιχεία κίνησης της ακτοπλοΐας

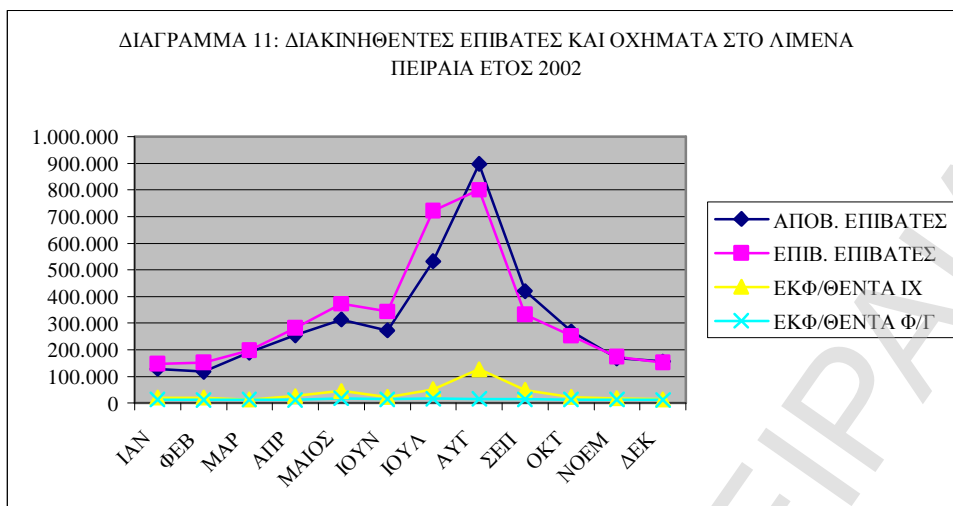
Η κίνηση της ακτοπλοϊκής αγοράς διακρίνεται από την εποχικότητα που την χαρακτηρίζει, δεδομένου ότι τα τρία πέμπτα (3/5) περίπου του αριθμού των συνολικά διακινηθέντων επιβατών και οχημάτων ανά έτος, καταγράφεται κατά τους τρεις μήνες του καλοκαιριού. Η ζήτηση το χειμώνα παρουσιάζει σημαντική πτώση, περίπου 80 % σε σχέση με την θερινή περίοδο.

Επομένως, κατά τη θερινή περίοδο οι ακτοπλοϊκές εταιρείες απολαμβάνουν υψηλούς συντελεστές πληρότητας στα πλοία τους, σε όλες τις γραμμές και συνεπώς το μεταφορικό τους έργο βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα του χρόνου. Χρόνια τώρα, το κράτος δεν μπόρεσε να συλλέξει έγκαιρα τα στατιστικά στοιχεία κίνησης των αγορών, ενώ συχνά παρατηρούνται φαινόμενα παραποίησης των πραγματικών στοιχείων, στρεβλώνοντας έτσι την πραγματική εικόνα και δημιουργώντας την εντύπωση ότι οι κρατικές ρυθμίσεις στο σύνολό τους είναι ορθές.

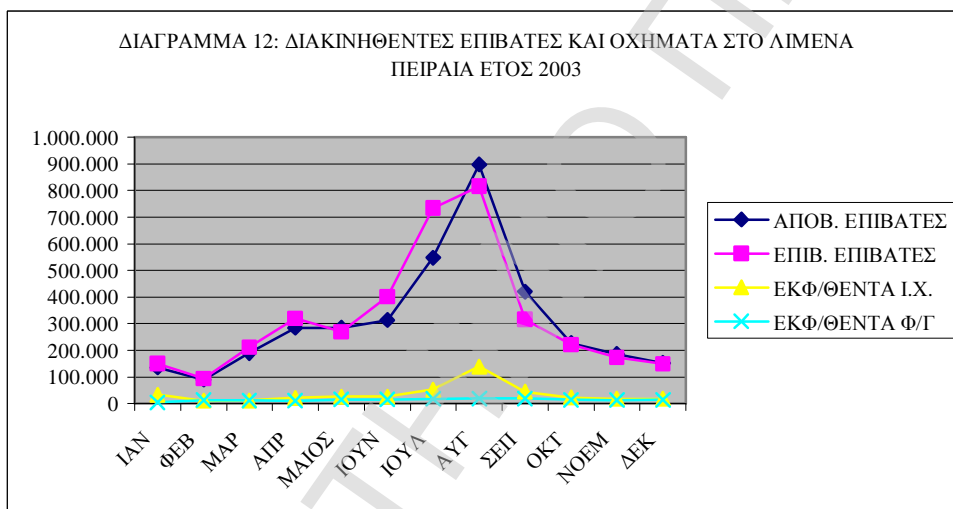
Τα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζουν τη σύγκριση του συνολικού αριθμού επιβατών, εκφορτωθέντων Ι.Χ. και φορτηγών που διακινήθηκαν μέσω του κεντρικού λιμένα Πειραιά κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 2001 έως και 2004.



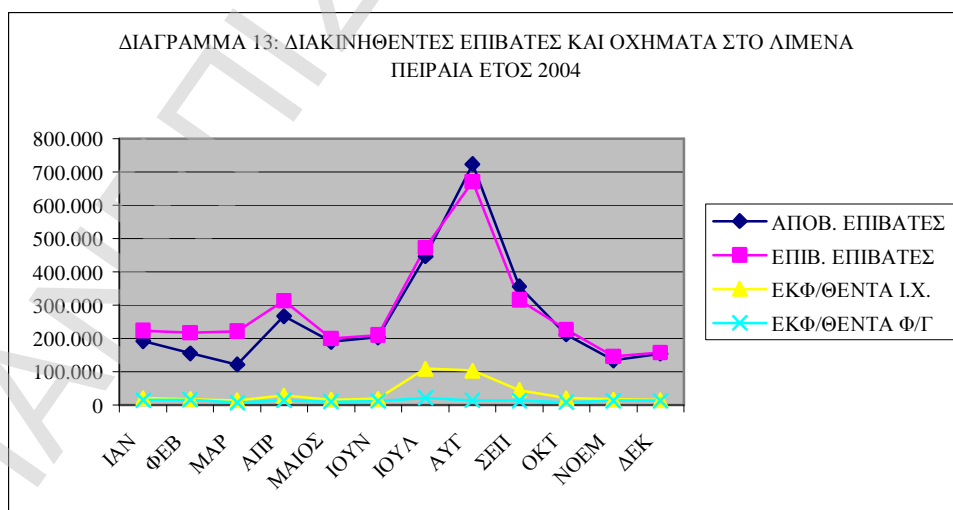
Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.



Πηγή: Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών Υ.Ε.Ν.

Στους παρακάτω Πίνακες παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία επιβατικής κίνησης κατά τα έτη 2001, 2002, 2003 και 2004 στους βασικούς ελληνικούς λιμένες όπως προέκυψαν μετά από επεξεργασία των δεδομένων της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 :Επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας, κατά λιμένα				
	Έτος -2001-	Έτος -2002-	Έτος -2003-	Έτος -2004-
Λιμένες / Σύνολο	13.024.010	13.123.512	14.904.537	17.305.901
Πειραιεύς	3.892.147	4.387.127	4.688.950	5.361.928
Αγία Πελαγία	60.601	69.377	70.313	57.434
Αγιος Κήρυκος	31.928	32.940	24.820	34.004
Αγιος Κωνσταντίνος	75.678	57.625	102.250	107.289
Αγιος Νικόλαος	34.407	28.642	24.141	17.372
Αίγινα (3)	652.819	587.952	863.558	922.390
Αλεξανδρούπολη	4.402	50.727	79.687	129.343
Αλόνησος	29.199	20.836	62.429	58.863
Αμοργός	29.485	21.401	24.922	44.830
Αστυπάλαια	14.921	15.070	13.980	10.993
Βαθύ Σάμου	94.721	98.504	80.703	83.531
Βόλος	125.261	123.104	222.996	191.867
Γαύριο	248.797	178.463	229.052	279.410
Γλώσσα	28.321	15.619	22.154	14.607
Γύθειο	9.653	25.759	22.465	22.066
Ερμιόνη	1.052	1.048	34.600	37.793
Εύδηλος	51.333	51.037	50.397	43.319
Ηγουμενίτσα	2.741	3.694	7.438	4.331
Ηράκλειο	582.049	744.503	695.444	736.575
Θεσσαλονίκη	36.691	102.685	87.996	106.949
Θήρα	368.988	313.460	266.915	392.655
Ιθάκη	52.895	14.417	50.223	63.009
Ιος	132.815	103.880	91.698	106.268
Καβάλα	6.016	8.935	21.267	41.910
Κάλυμνος	62.609	61.106	73.460	42.765
Καρλόβασι	39.268	48.713	37.152	47.338
Κάρπαθος	29.817	28.922	21.729	20.327
Κάσος	7.614	7.400	6.628	7.190
Κέα	109.996	171.487	126.942	134.333
Κέρκυρα	39.725	32.765	48.105	36.945
Κίμωλος	11.702	12.033	9.329	17.756
Κύθνος(Δρυοπίς- Λουτρά,Μέριχας)	55.342	57.487	53.090	66.014
Κύμη	71.620	58.701	75.498	70.679

Κως	109.692	102.122	119.035	116.462
Λαύριο	113.347	179.205	150.766	160.950
Λέρος	39.354	46.307	56.737	49.228
Μαρμάρι	31.524	191.070	193.500	208.330
Μέθανα	79.827	79.998	84.547	84.805
Μήλος	90.471	103.109	100.103	110.898
Μύκονος	385.229	330.440	318.934	469.733
Μύρινα	28.661	17.179	51.573	63.243
Μυτιλήνη	142.510	223.748	245.909	254.706
Νάξος	302.845	239.172	180.579	363.400
Νεάπολη	40.728	36.465	36.580	21.770
Νίσυρος	8.457	5.336	8.559	7.854
Οινούσες	10.644	8.476	9.786	11.066
Π. Φαρά	3.813	3.173	2.034	6.972
Πάρος (Παροικία)	460.092	335.873	283.869	495.375
Πάτμος	46.102	54.797	76.970	59.840
Πάτρα	227.721	122.304	215.673	211.807
Πόρος	159.904	144.286	226.089	229.205
Πυθαγόρειο	2.223	1.280	18.415	19.201
Ραφήνα	683.262	641.970	716.627	930.078
Ρέθυμνο	73.841	143.911	139.483	126.184
Ρόδος	205.070	235.902	213.059	257.693
Σάμη	206.389	68.318	164.649	176.003
Σαμοθράκη	0	48.196	74.517	79.842
Σέριφος	56.199	60.301	54.614	61.066
Σητεία	27.172	26.734	20.371	19.182
Σίφνος	69.406	92.436	79.034	89.715
Σκιάθος	127.606	118.498	208.213	206.609
Σκόπελος	81.825	81.182	127.010	139.472
Σκύρος	71.904	58.320	76.796	69.639
Σούδα	168.698	388.803	483.972	481.038
Σπέτσες	22.856	18.853	94.468	94.036
Σύμη	26.852	29.373	22.537	61.243
Σύρος	289.541	273.979	255.907	400.735
Τήνος	498.409	368.523	421.501	591.650
Ύδρα	41.762	31.995	141.885	159.546
Φολέγανδρος	31.182	23.162	19.773	22.015
Φούρνοι Κορσεών	12.402	13.392	7.726	11.599
Φρίκες	5.356	5.904	4.460	5.149
Χάλκη	3.399	4.013	4.248	4.501
Χίος	125.001	183.179	203.043	203.944
Λοιποί	820.766	446.757	573.798	736.847

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Αποβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας, κατά λιμένα

	<u>Έτος 2001</u>	<u>Έτος 2002</u>	<u>Έτος 2003</u>	<u>Έτος 2004</u>
Λιμένες / Σύνολο	13.024.010	13.123.512	14.904.537	17.305.901
Πειραιεύς	3.844.645	4.251.282	4.625.358	5.221.667
Αγία Πελαγία	60.517	69.782	69.038	56.774
Αγιος Κήρυκος	34.014	33.039	22.078	38.250
Αγιος Κωνσταντίνος	73.072	58.471	108.222	100.066
Αγιος Νικόλαος	37.089	31.139	25.889	20.994
Αίγινα	666.045	620.904	889.980	966.875
Αλεξανδρούπολη	4.427	52.328	81.064	84.206
Αλόνησος	27.816	21.149	61.283	58.644
Αμοργός	29.647	24.534	27.460	47.048
Αστυπάλαια	15.055	14.372	14.033	11.952
Βαθύ Σάμου	96.726	101.349	80.890	79.152
Βόλος	120.816	117.935	230.927	192.245
Γαύριο	259.829	195.351	232.332	297.728
Γλώσσα	23.520	17.182	22.947	15.087
Γύθειο	11.177	25.313	23.198	19.692
Ερμιόνη	1.330	1.239	32.563	35.427
Εύδηλος	50.867	54.954	54.545	43.709
Ηγουμενίτσα	2.965	4.473	5.054	5.633
Ηράκλειο	588.905	752.597	690.982	720.629
Θεσσαλονίκη	39.423	86.687	78.622	84.441
Θήρα	385.162	316.579	268.958	403.743
Ιθάκη	57.191	14.529	45.956	61.184
Ιος	140.658	109.239	94.907	108.763
Καβάλα	5.967	9.939	22.531	45.328
Κάλυμνος	67.859	64.896	77.132	45.363
Καρλόβασι	40.859	47.223	43.050	50.762
Κάρπαθος	30.497	28.859	22.604	21.989
Κάσος	7.804	7.875	6.859	7.373
Κέα	113.361	177.311	126.171	136.550
Κέρκυρα	49.045	43.803	61.341	48.741
Κίμωλος	11.998	12.023	9.369	16.737
Κύθνος	57.191	60.838	52.251	66.496
Κύμη	71.618	58.320	76.796	72.355
Κως	110.994	105.248	125.249	130.452
Λαύριο	110.947	175.115	155.470	157.177
Λέρος	41.259	47.428	59.314	54.414
Μαρμάρι	33.870	184.537	185.981	204.887
Μέθανα	77.269	77.658	82.804	86.949
Μήλος	92.840	106.536	101.041	121.710

Μύκονος	363.250	336.402	328.502	477.172
Μύρινα	31.649	23.508	55.525	73.411
Μυτιλήνη	130.889	233.380	247.848	263.320
Νάξος	316.260	249.585	190.883	363.042
Νεάπολη	39.221	33.531	36.018	25.812
Νίσυρος	8.490	6.115	9.488	8.306
Οινούσες	10.928	9.139	10.740	11.696
Π. Ψαρά	4.653	3.237	2.069	7.191
Πάρος	460.395	366.179	298.754	502.838
Πάτμος	46.677	52.264	74.963	65.938
Πάτρα	227.616	109.153	211.734	194.880
Πόρος	153.690	136.712	230.822	217.845
Πυθαγόρειο	1.513	1.155	18.828	16.176
Ραφήνα	664.920	599.307	699.828	904.945
Ρέθυμνο	75.611	144.190	127.611	118.988
Ρόδος	202.152	232.710	201.399	261.007
Σάμη	188.677	69.540	159.201	177.028
Σαμοθράκη	0	46.178	74.659	123.590
Σέριφος	55.373	61.552	53.600	62.195
Σητεία	27.795	26.175	22.359	20.913
Σίφνος	73.267	93.978	77.331	90.878
Σκιάθος	134.263	122.592	198.526	212.335
Σκόπελος	88.104	80.165	123.028	140.364
Σκύρος	71.762	58.701	75.498	69.106
Σούδα	189.538	402.166	517.046	520.085
Σπέτσες	21.683	18.260	88.130	99.039
Σύμη	28.367	30.467	22.140	61.637
Σύρος	301.809	293.437	239.322	402.300
Τήνος	470.919	393.083	431.586	608.220
Ύδρα	43.796	34.532	144.425	164.803
Φολέγανδρος	31.645	24.791	20.429	22.462
Φούρνοι	10.887	12.954	7.739	10.913
Φρίκες	4.567	5.372	4.049	5.268
Χάλκη	2.688	3.463	3.968	3.509
Χίος	132.804	182.950	206.850	202.807
Χώρα Σφρακίων	216.844	0	106.197	175.755
<i>Λοιποί</i>	681.794	444.477	535.650	623.543

Μοναδική πηγή των στατιστικών στοιχείων κίνησης αποτέλεσε η Στατιστική Υπηρεσία του ΥΕΝ. Τα συλλεχθέντα αυτά στοιχεία όμως κρίνονται ως παραποιημένα και μη αντικειμενικά διότι όπως έχει ήδη ειπωθεί παραπάνω, συχνά παρατηρούνται

φαινόμενα νόθευσης των πραγματικών στοιχείων, τα οποία στρεβλώνουν έτσι την πραγματική εικόνα, δημιουργώντας εσφαλμένες εντυπώσεις για την υφιστάμενη κατάσταση της ακτοπλοΐας.

Έτσι παρότι διαφαίνεται από τα παραπάνω εκτεθέντα στοιχεία αύξηση του διακινούμενου όγκου επιβατών, είναι πανθομολογούμενο ότι τον προηγούμενο χρόνο, παρατηρήθηκε η οριακή μείωση της μεταφορικής κίνησης, γεγονός που ισχύει και για το κεντρικό λιμένα του Πειραιά, ο οποίος αποτελεί το βασικό αφετήριο αλλά και τερματικό λιμένα από και προς τους βασικούς ακτοπλοϊκούς προορισμούς. Το γεγονός αυτό, αποκαλύπτει τη γενικότερη τάση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορικές υπηρεσίες στα ελληνικά πελάγη. Σημαντικός παράγοντας για την εν λόγω μείωση κατά το έτος 2004, προφανώς υπήρξε η παγκόσμια τρομοκρατική φοβία, η οποία στράφηκε προς την Ελλάδα κατά την κρίσιμη θερινή περίοδο όπου συνέπεσε με τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα και η οποία άσκησε αρνητικές πιέσεις στην τουριστική κίνηση. Έτσι οι προσδοκίες για την επιρροή των Ολυμπιακών Αγώνων στην τουριστική κίνηση δεν επιβεβαιώθηκαν και ως εκ τούτου δεν σημειώθηκε επιμέρους αύξηση αλλά οριακή μείωση της ζητούμενης ποσότητας της εξεταζόμενης ακτοπλοϊκής αγοράς. Άξια λόγου είναι η προσδοκία των επιχειρήσεων ότι το πραγματικό αποτέλεσμα των Ολυμπιακών Αγώνων σε επίπεδο κίνησης – ζήτησης θα φανεί σε ένα πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα κυρίως λόγω της γενόμενης προβολής της χώρας. Έτσι μια πιθανή «απόσβεση» της μειωμένης κίνησης και κατά συνέπεια των μειωμένων εσόδων του 2004, θα έρθει υπό τη μορφή μιας προσδοκούμενης αύξησης της κίνησης μέσα στα επόμενα χρόνια, γεγονός που προβληματίζει όσους αναλογίζονται τη μειούμενη ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού.

Σύμφωνα με μελέτη του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου,⁴ με αντικείμενο το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας, εφαρμόστηκε η μέθοδος χρονοσειρών και με τη χρήση λογαριθμικής παλινδρόμησης προέκυψε η εξίσωση εκτίμησης της κίνησης ανά έτος ως εξής:

$$E = e^{(1,2971+0,0414*(Y-1963))}$$

όπου E είναι η εκτίμηση της κίνησης στο έτος Y.

⁴ Χαρίλαος Ν. Ψαράτης, *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ*, 17 Νοεμβρίου 1994, σελ. 31-36

Δεδομένου ότι εξετάζονται οι προοπτικές ζήτησης που διαφαίνονται για τα διάφορα είδη πλοίων ακτοπλοΐας, είναι απαραίτητη η κατανομή της προβλεπόμενης ακτοπλοϊκής κίνησης μεταξύ των διαφόρων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (διάφοροι τύποι πλοίων και αεροπλάνο). Τα κριτήρια βάσει των οποίων γίνεται η κατανομή αυτή δεν μπορεί να είναι άλλα από το κόστος και το χρόνο που συνεπάγεται στον επιβάτη η μετακίνηση με κάθε εναλλακτικό μέσο μεταφοράς. Επομένως απαιτείται ο εντοπισμός όλων των δυνατών συνδυασμών λιμανιών προέλευσης και προορισμού στο ακτοπλοϊκό δίκτυο, η πρόβλεψη του όγκου κίνησης για κάθε τέτοιο συνδυασμό, ο εντοπισμός των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς για κάθε συνδυασμό και η κατανομή της προβλεπόμενης κίνησης μεταξύ των μέσων αυτών.

Η γενική παρατήρηση είναι ότι στο απελευθερωμένο περιβάλλον της ακτοπλοΐας σημαντικό ρόλο θα παίξουν τα πλοία νέας τεχνολογίας. Η Πολιτεία και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα καθορίσουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών μέσα από το επίπεδο εξυπηρέτησης των χρηστών που άμεσα συνδέεται με το τρίπτυχο τιμή – χρόνος – άνεση.

4.2. Στοιχεία τουριστικής κίνησης

Εξίσου σημαντικός για τον τουρισμό είναι ο παράγοντας κόστους διακοπών, όπου με το Ευρώ (€) να υπερέχει σημαντικά έναντι του δολαρίου οι Ευρωπαϊκοί προορισμοί – μεταξύ των οποίων βεβαίως και τα ελληνικά νησιά – πλήττονται σημαντικά.

Στους Πίνακες και το Διάγραμμα που ακολουθούν παραθέτονται στατιστικά στοιχεία με αφίξεις αλλοδαπών από το εξωτερικό κατά μέσο ταξιδιού και επιπλέον από κρουαζιέρες για την χρονική περίοδο από το έτος 2001 έως και το έτος 2003, αλλά και σύγκριση στοιχείων πρώτου τριμήνου ετών 2004 και 2003, με αντίστοιχα αποτελέσματα μεταβολών και αναλογιών ανά εξεταζόμενη χρονική περίοδο και χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς, τα οποία φανερώνουν την τάση του τουρισμού στη χώρα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2001 - 2003

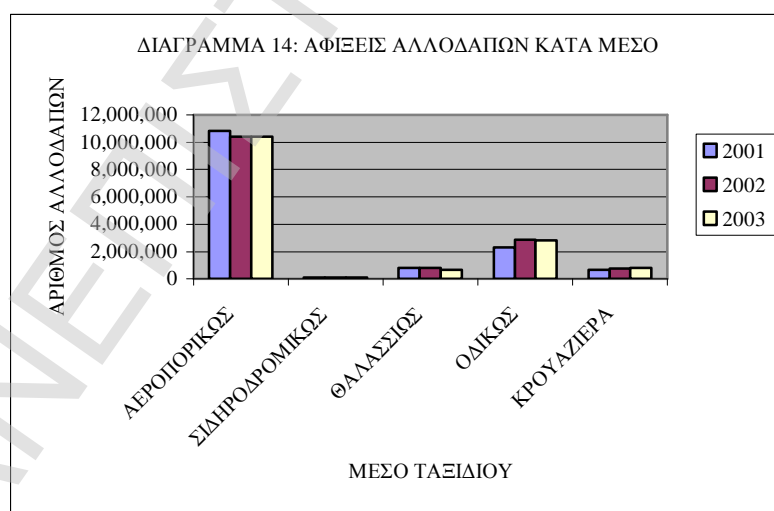
ΜΕΣΟ	ΕΤΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ		ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ		
	2001	2002	2003	2002/2001	2003/2002	2001	2002	2003
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ	10.841.059	10.437.910	10.417.072	-3,72	-0,20	77,12	73,61	74,57
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ	86.070	89.254	94.561	3,70	5,95	0,61	0,63	0,68
ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ	808.165	797.017	629.787	-1,38	-20,98	5,75	5,62	5,46
ΟΔΙΚΩΣ	2.322.037	2.855.818	2.827.973	22,99	-0,98	16,52	20,14	20,24
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΩΝ	14.057.331	14.179.999	13.969.393	0,87	-1,49	100,00	100,00	100,00
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	621.357	738.178	815.167	18,80	10,43			
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	14.678.688	14.918.177	14.784.560	1,63	-0,90			

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΠΕΡΙΟΔΟΥ Α' ΤΡΙΜΗΝΟΥ 2004

ΜΕΣΟ	ΕΤΟΣ		ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2004/2003	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	
	2003	2004		2003	2004
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ	594.997	644.021	8,24	57,84	56,26
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ	12.600	12.288	-2,48	1,22	1,07
ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ	34.502	42.723	23,83	3,35	3,73
ΟΔΙΚΩΣ	386.527	445.621	15,29	37,58	38,93
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΩΝ	1.028.626	1.144.653	11,28	100,00	100,00
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	21.816	36.865	68,98		
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	1.050.442	1.181.518	12,48		

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.



4.3. Ανάλυση κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών πληθυσμού

Η θεωρία της μετακίνησης θα μπορούσε να ερμηνευτεί μέσα από μία πολλαπλή γραμμική παλινδρόμηση που θα ήταν ικανή να φανερώσει τόσο τις αιτίες των μετακινήσεων όσο και τα μεγέθη αυτής. Η γραμμική αυτή σχέση που μπορεί με σαφήνεια να αποδείξει τα προαναφερόμενα στοιχεία θα πρέπει να είναι της μορφής:

$$y_i = a_0 + a_1 c_{1i} + a_2 c_{2i} + \dots + a_n c_{ni} \quad , \text{ όπου:}$$

y_i εκφράζει συγκεκριμένη περιοχή

ψ_i το σύνολο των μετακινήσεων που παράγονται στη περιοχή i

$\chi_{1i} \dots \chi_{ni}$ τα χαρακτηριστικά της περιοχής i

a_0, a_1, \dots, a_n σταθερές που εξαρτώνται από τις δομές που επικρατούν στην περιοχή i

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι η συλλογή κοινωνικοοικονομικών στοιχείων κρίνεται απαραίτητη διότι αποσκοπεί στην εξέταση βασικών μεταβλητών που χαρακτηρίζουν την κοινωνική και οικονομική εξέλιξη των ηπειρωτικών και νησιωτικών περιοχών της χώρας. Ως αντιπροσωπευτικές μεταβλητές επιλέγονται και εξετάζονται ο πληθυσμός, η απασχόληση, το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (Α.Ε.Π.) και ο αριθμός τουριστικών κλινών. Ο πληθυσμός, η απασχόληση και το Α.Ε.Π. αποτελούν τις πλέον χρησιμοποιούμενες μεταβλητές για τον συσχετισμό των λιμένων προέλευσης/προορισμού και σχετίζονται άμεσα με τη δυναμική της ζήτησης υπηρεσιών θαλασσίων συγκοινωνιών. Για την περίπτωση της ελληνικής ακτοπλοΐας, η οποία χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις της ζήτησης (λόγω εποχικής τουριστικής κίνησης), θα πρέπει να εξετασθεί επίσης και ο αριθμός τουριστικών κλινών. Ο παράγων αυτός αναμένεται ότι θα εκφράσει ικανοποιητικά την διαφοροποίηση που παρουσιάζει η εξεταζόμενη ζήτηση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η συλλογή, ο έλεγχος και η συμπλήρωση των στοιχείων αναφέρεται στις περιφέρειες και νομούς όλης της χώρας.

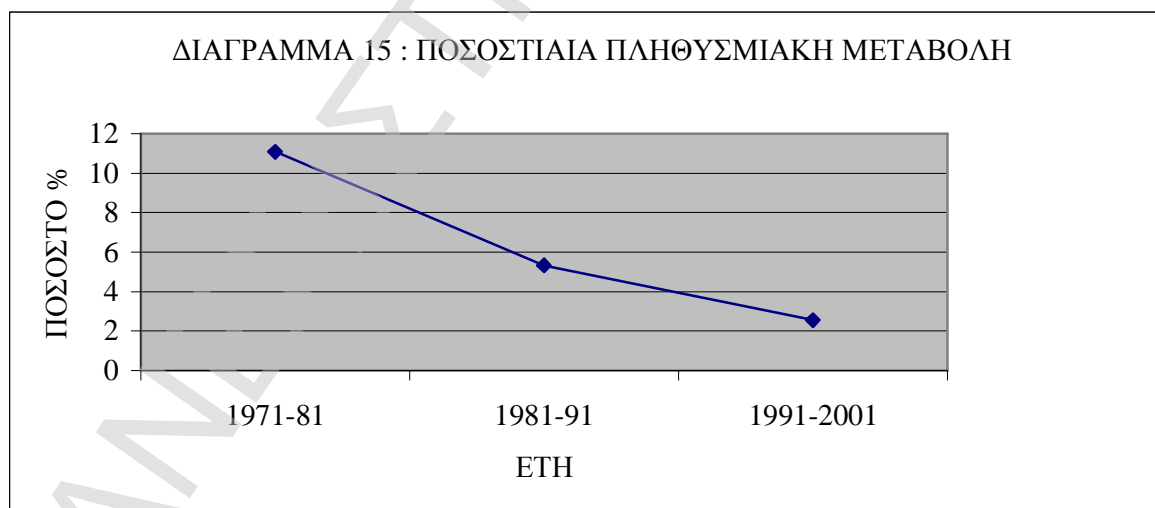
Στους παρακάτω Πίνακες εκτίθενται αναλυτικά τα στοιχεία που συλλέχθηκαν και αφορούν στα αποτελέσματα της τελευταίας πληθυσμιακής απογραφής όπως πραγματοποιήθηκε κατά το έτος 2001.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: Πληθυσμός της Ελλάδας κατά Περιφέρεια και Νομό (Απογραφή έτους 2001)	
ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	3.518.152
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ & ΘΡΑΚΗ	607.162
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ	102.184

ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	141.499
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ	149.283
ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ	102.959
ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ	111.237
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.876.558
ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	142.471
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	1.084.001
ΝΟΜΟΣ ΚΙΑΚΙΣ	86.424
ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	143.957
ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ	126.412
ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ	194.483
ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	96.849
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	294.317
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ	32.567
ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	53.702
ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ	153.939
ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ	54.109
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	740.115
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	120.265
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ	282.156
ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	205.005
ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	132.689
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	2.423.307
ΗΠΕΙΡΟΣ	336.392
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ	73.620
ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	43.601
ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	161.027
ΝΟΜΟΣ ΠΙΡΕΒΕΖΗΣ	58.144
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	209.608
ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	38.883
ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	111.081
ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	37.756
ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΟΣ	21.888
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	721.541
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	219.092
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ	318.928
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΪΑΣ	183.521
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	558.144
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	123.913
ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	19.518
ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	169.542
ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ	37.866
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	597.622
ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	102.392
ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ	91.326
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	144.527
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	92.811
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	166.566
ΑΤΤΙΚΗ	3.894.573
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	2.805.262
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	386.067
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	149.794

ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	553.450
ΝΗΣΙΩΝ	1.098.065
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	205.235
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ	108.288
ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ	43.841
ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ	53.106
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	298.462
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	188.506
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ	109.956
ΚΡΗΤΗ	594.368
ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	291.225
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	75.736
ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	78.957
ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ	148.450
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	10.934.097

Αυτό που παρατηρείται από τη σύγκριση των στοιχείων της απογραφής που έγινε το έτος 2001 είναι η μικρή αύξηση (2.5%) στον πληθυσμό της χώρας κατά την τελευταία δεκαετία γεγονός που προσδιορίζει άμεσα τόσο τον όγκο των μετακινούμενων ατόμων όσο και τη δυναμική της μελλοντικής ζήτησης για θαλάσσιες συγκοινωνίες. Αναλυτικότερα παρακάτω φαίνεται η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού από το 1971 έως το 2001 οπότε έγινε και η τελευταία πληθυσμιακή απογραφή.



	Πληθυσμός (σε άτομα)				Μεταβολή Πληθυσμού (%)		
	1971	1981	1991	2001	1971-81	1981-91	1991-2001
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.934.097	11,08	5,33	2,55

Αυτό που επίσης παρατηρείται από την ιδιαίτερη εξέταση της πληθυσμιακής εξέλιξης των νησιών είναι η σταδιακή αλλά σταθερή πληθυσμιακή αποδυνάμωση των νησιών τα οποία εμφανίζουν «προβληματική» ακτοποιοική σύνδεση και που κατά συνέπεια δεν εμφανίζουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον για τους πλοιοκτήτες του ακτοποιοικού στόλου. Η πρόβλεψη του ΚΕΠΕ για τη μέση ετήσια αύξηση του συνολικού πληθυσμού από το 2001 μέχρι το 2010 ισούται με ποσοστά αύξησης μικρότερα του 1%.

Σχετικοί με τα στοιχεία απασχόλησης στην Ελλάδα, είναι οι παρακάτω Πίνακες, οι οποίοι εμφανίζουν τη διαχρονική εξέλιξη της απασχόλησης ανά τομέα για τα έτη από το 1995 έως και το 2004.

ΚΛΑΔΟΣ	1995	1996	1997	1998	1999
Γεωργία, θήρα και δασοκομία, αλιεία και υδατοκαλλιέργειες	748.971	736.977	711.860	709.837	711.781
Βιομηχανία συμπεριλαμβανομένης και της ενέργειας	683.512	686.273	664.915	680.729	671.237
Κατασκευές	252.288	251.809	249.003	275.229	271.033
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευές οχημάτων και ειδών, αποθηκεύσεις και επικοινωνίες	1.040.742	1.026.675	1.041.756	1.088.578	1.088.860
Χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες, δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία, εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες	265.892	254.361	268.314	303.322	308.044
Άλλες υπηρεσίες	828.770	848.947	848.189	882.695	890.124
Σύνολο	3.820.175	3.805.042	3.784.037	3.940.390	3.941.079

ΚΛΑΔΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004
Γεωργία, θήρα και δασοκομία, αλιεία και υδατοκαλλιέργειες	682.352	657.580	634.033	614.970	598.351
Βιομηχανία συμπεριλαμβανομένης και της ενέργειας	659.224	655.719	637.779	620.426	610.917
Κατασκευές	279.903	284.633	294.884	320.269	323.344
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευές οχημάτων και ειδών, αποθηκεύσεις και επικοινωνίες	1.103.456	1.098.021	1.112.279	1.144.764	1.154.953
Χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες, δραστηριότητες σχετικές με την ακίνητη περιουσία, εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες	316.530	335.769	342.393	354.145	382.937
Άλλες υπηρεσίες	893.277	889.563	903.468	922.101	1.019.476
Σύνολο	3.934.742	3.921.285	3.924.836	3.976.675	4.089.978

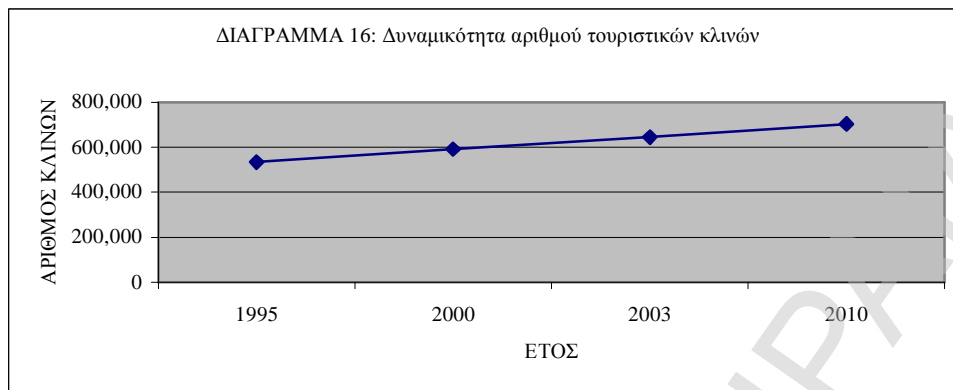
Από τα στοιχεία που εκτίθενται παραπάνω γίνεται ευδιάκριτη η σταθερή μείωση των απασχολούμενων με τη γεωργία και την αλιεία, αλλά και τη βιομηχανία γεγονός που φανερώνει τόσο τη δυναμική της απασχόλησης στα μικρά ελληνικά νησιά όσο και των βιομηχανικών κέντρων της χώρας. Η πρόβλεψη του ΚΕΠΕ για τη μέση ετήσια αύξηση της συνολικής απασχόλησης από το 2001 μέχρι το 2010 ισούται με ποσοστά αύξησης μικρότερα του 1%.

Μία ακόμη κοινωνική μεταβλητή που εξετάζεται είναι το κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) το οποίο παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί, κατά περιφέρεια και κατά νομό.

Περιφέρειες και νομοί / Έτη	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Σύνολο Ελλάδος	7.516	8.203	9.023	9.762	10.355	11.147	11.995	12.878
Βόρεια Ελλάς	6.973	7.844	8.709	9.405	9.917	10.522	11.238	12.071
<i>Ανατ. Μακεδονία - Θράκη</i>	6.117	6.618	7.130	7.682	8.191	8.684	9.219	9.815
Έβρος	5.723	6.178	7.815	8.462	8.900	9.714	10.413	11.177
Ξάνθη	6.006	6.536	7.173	7.945	8.178	8.207	8.590	8.932
Ροδόπη	4.776	5.093	5.939	6.328	6.984	7.638	8.029	8.450
Δράμα	6.422	6.883	6.301	6.811	7.115	7.288	7.689	8.214
Καβάλα	7.454	8.149	7.904	8.357	9.175	9.770	10.458	11.259
<i>Κεντρική Μακεδονία</i>	7.302	8.420	9.351	9.995	10.570	11.358	12.184	13.106
Ημαθία	7.378	8.116	8.030	8.649	8.968	9.378	10.101	10.771
Θεσσαλονίκη	7.986	9.461	10.521	11.314	12.042	13.073	14.061	15.129
Κιλκίς	6.499	7.129	8.388	8.942	9.617	10.272	10.882	11.590
Πέλλα	6.693	7.326	7.882	8.159	8.332	8.505	8.974	9.556
Πιερία	5.744	6.345	6.878	7.174	7.649	8.008	8.503	9.142
Σέρρες	5.341	5.781	6.512	6.917	7.188	7.638	8.165	8.889
Χαλκιδική	7.276	8.196	10.341	10.873	11.328	12.164	12.983	13.934
<i>Δυτική Μακεδονία</i>	7.545	8.189	9.526	10.393	10.796	11.453	12.248	13.367
Γρεβενά	5.256	5.825	8.834	9.467	10.158	10.430	11.126	12.102
Καστοριά	6.680	7.497	8.450	9.062	9.407	10.223	11.103	11.935
Κοζάνη	9.031	9.656	10.601	11.641	11.900	12.487	13.273	14.497
Φλώρινα	5.582	6.149	7.964	8.732	9.425	10.350	11.145	12.331
<i>Θεσσαλία</i>	6.630	7.275	8.069	8.941	9.336	9.545	10.086	10.751
Καρδίτσα	6.053	6.567	7.327	8.128	8.321	8.560	9.134	9.915
Λάρισα	6.719	7.386	8.560	9.272	9.900	10.007	10.565	11.240
Μαγνησία	7.291	8.025	8.762	9.570	9.799	10.064	10.573	11.142
Τρίκαλα	5.987	6.564	6.669	8.025	8.355	8.658	9.178	9.852
Κεντρική Ελλάς	7.430	8.196	9.070	9.783	10.124	10.940	11.759	12.593
<i>Ήπειρος</i>	5.459	5.899	6.976	7.654	8.322	8.844	9.508	10.289
Άρτα	5.069	5.513	5.721	6.258	6.940	7.064	7.547	8.115
Θεσπρωτία	5.196	5.644	6.387	6.932	7.617	8.199	8.925	9.899
Ιωάννινα	5.630	6.055	7.700	8.512	9.200	9.817	10.479	11.267

Πρέβεζα	5.692	6.164	7.039	7.615	8.183	8.894	9.719	10.555
Ιόνια Νησιά	6.368	7.000	8.328	8.820	9.385	9.879	10.540	11.245
Ζάκυνθος	5.909	6.465	7.044	7.222	7.931	8.430	9.164	10.008
Κέρκυρα	6.910	7.612	8.738	9.272	9.719	10.017	10.601	11.162
Κεφαλληνία	5.831	6.394	7.845	8.418	9.125	9.980	10.677	11.552
Λευκάδα	5.287	5.822	9.279	9.991	10.681	11.562	12.440	13.334
Δυτική Ελλάδα	6.235	6.842	7.276	7.846	8.028	8.463	9.051	9.684
Αιτωλοακαρνανία	5.951	6.566	7.040	7.627	7.801	8.189	8.762	9.372
Αχαΐα	7.147	7.844	8.254	8.841	9.037	9.522	10.139	10.777
Ηλεία	5.016	5.455	5.881	6.399	6.561	6.957	7.495	8.123
Στερεά Ελλάδα	11.232	12.616	13.466	14.277	14.362	15.806	16.992	18.020
Βοιωτία	20.918	25.028	24.517	25.661	25.774	29.070	31.338	32.726
Εύβοια	8.586	8.768	9.574	10.378	10.476	11.549	12.482	13.339
Ευρυτανία	7.994	9.053	10.627	11.236	12.064	13.487	14.829	16.327
Φθιώτιδα	8.228	9.170	10.856	11.526	11.452	12.184	12.921	13.786
Φωκίδα	8.306	9.411	11.092	11.746	12.160	12.940	13.878	14.854
Πελοπόννησος	6.761	7.371	8.531	9.427	9.951	10.926	11.838	12.825
Αργολίδα	7.113	7.681	8.192	8.881	9.385	9.437	9.969	10.634
Αρκαδία	7.083	7.875	9.391	10.904	11.173	11.759	12.620	13.736
Κορινθία	8.087	8.844	11.134	12.901	13.759	16.437	18.173	19.709
Λακωνία	5.356	5.811	7.180	7.471	8.012	8.663	9.313	10.152
Μεσσηνία	6.014	6.500	6.766	7.023	7.406	7.868	8.464	9.168
Αττική	8.109	8.511	9.218	10.038	10.797	11.759	12.725	13.658
Νησιά Αιγαίου, Κρήτη	7.367	8.293	9.239	9.888	10.704	11.444	12.350	13.334
Βόρειο Αιγαίο	6.249	6.939	7.989	8.667	9.574	10.722	12.003	13.147
Λέσβος	6.999	7.770	8.642	9.385	10.631	12.061	13.673	14.961
Σάμος	5.753	6.334	7.517	8.109	8.618	9.102	9.889	10.801
Χίος	5.144	5.759	7.056	7.672	8.216	9.336	10.337	11.363
Νότιο Αιγαίο	8.121	9.263	10.634	11.292	12.289	13.128	14.134	15.152
Δωδεκάνησα	8.366	9.576	11.061	11.774	13.038	13.857	14.848	15.803
Κυκλάδες	7.697	8.721	9.897	10.462	11.002	11.877	12.909	14.031
Κρήτη	7.395	8.293	8.985	9.616	10.304	10.850	11.574	12.482
Ηράκλειο	7.486	8.364	8.593	9.157	9.774	10.312	11.043	11.882
Λασιθί	7.837	8.659	10.342	11.079	11.813	12.598	13.622	14.826
Ρέθυμνο	6.653	7.305	9.134	9.811	10.453	11.006	11.847	12.863
Χανιά	7.375	8.482	8.983	9.664	10.494	10.930	11.428	12.270

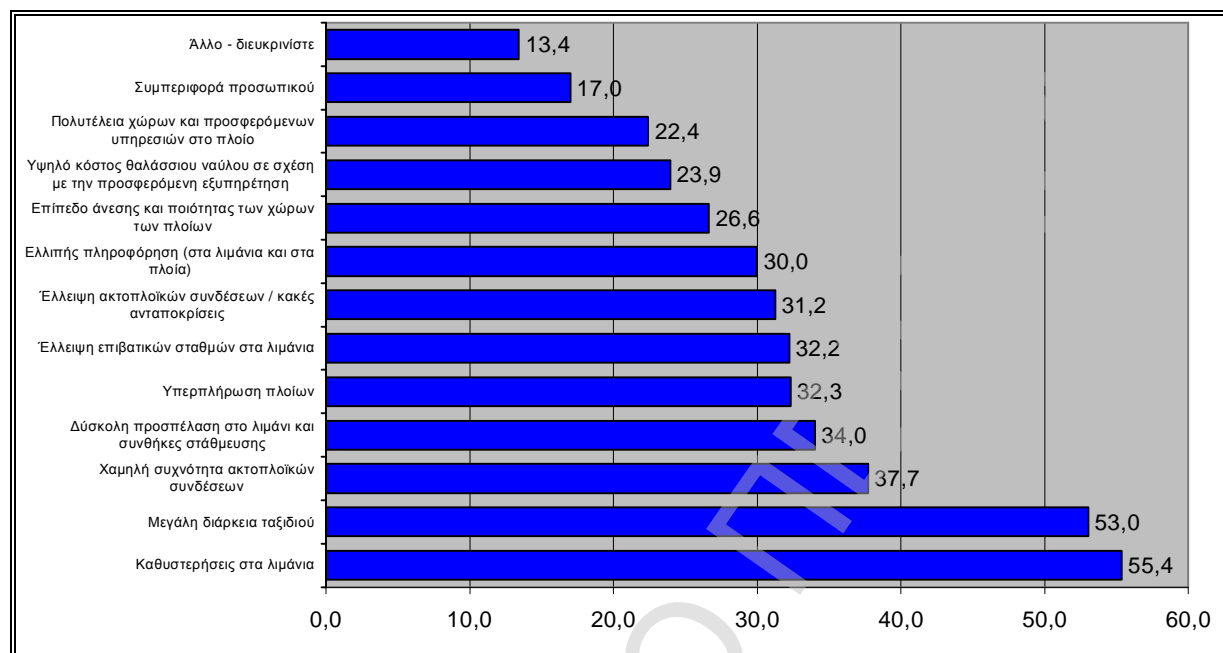
Στο παρόν σημείο κρίνεται σκόπιμο να εξετασθεί και μία ακόμα κοινωνικοοικονομική μεταβλητή και συγκεκριμένα η δυναμικότητα του αριθμού των τουριστικών κλινών. Οι τουριστικές κλίνες είναι συνδεδεμένες σε μεγάλο βαθμό με το μέγεθος του τουρισμού και κατ' επέκταση με τον αριθμό των αλλοδαπών τουριστών. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η δυναμικότητα των τουριστικών κλινών κατά τα έτη 1995, 2000, 2003 καθώς και πρόβλεψη του Ε.Ο.Τ. για το έτος 2010.



Προκειμένου να συγκεκριμενοποιηθούν τα χαρακτηριστικά της εξεταζόμενης ζήτησης επιβάλλεται να γίνει ο διαχωρισμός της Ελλάδας σε νησιωτική και ηπειρωτική. Έτσι για τη νησιωτική Ελλάδα, να μην θα πρέπει να εξετασθούν τα χαρακτηριστικά του Πληθυσμού, της Απασχόλησης, του ΑΕΠ και των τουριστικών κλινών από τη μία μεριά, όμως επιβάλλεται, από την άλλη πλευρά, να εξετασθούν και παράμετροι όπως η τουριστική έλξη ή αδιαφορία ορισμένων νησιών, η ύπαρξη μη μόνιμων κατοίκων (δευτερεύουσα κατοικία) σε ορισμένα νησιά, καθώς και κάθε άλλη περαιτέρω τοπική ιδιομορφία. Σε ότι αφορά στην ηπειρωτική Ελλάδα θα πρέπει να εξετασθούν τα χαρακτηριστικά του Πληθυσμού, της Απασχόλησης, του ΑΕΠ καθώς και η κινητικότητα που παρουσιάζεται σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές, για κάθε χρονική περίοδο.

Αφού διευκρινισθούν οι παραπάνω κοινωνικοοικονομικές μεταβλητές θα πρέπει να αναλυθούν οι προτιμήσεις του επιβατικού κοινού οι οποίες σχετίζονται με τη συχνότητα των δρομολογίων, το κόστος και τη διάρκεια του ταξιδιού, ενώ χρήσιμα στοιχεία είναι οι παρατηρούμενες καθυστερήσεις, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και οι συχνά εμφανιζόμενες δυσλειτουργίες (προσβασιμότητα στο λιμάνι, συνθήκες στάθμευσης, πλήρωση θέσεων, πληροφόρηση κοινού, συμπεριφορά και κατάρτιση προσωπικού κ.λπ.). Στο παρακάτω Διάγραμμα διαφαίνονται τα βασικότερα προβλήματα όπως έχουν εντοπιστεί από το επιβατικό κοινό βάσει σχετικών ερωτηματολογίων κατόπιν σχετικής μελέτης του Υ.Ε.Ν. κατά το 1999.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17: Τα βασικότερα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας – Η γνώμη των επιβατών



Από τη σύνθεση όλων των παραπάνω κοινωνικοοικονομικών μεταβλητών και αγοραστικών προτιμήσεων προκύπτουν τα βασικά χαρακτηριστικά της ζήτησης των θαλασσίων ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Τα στοιχεία αυτά είναι δυνατόν να δώσουν σημαντικές πληροφορίες για την ελαστικότητα της ζήτησης τόσο ως προς το κόστος όσο και ως προς το χρόνο, γεγονός που καταδεικνύει την υπάρχουσα σχέση ενός τύπου πλοίου (π.χ. συμβατικό) με ένα άλλο τύπο πλοίου (π.χ. ταχύπλοο), αλλά και του πλοίου με το ανταγωνιστικό του μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο.

5. Λιμενικές υποδομές και ο ρόλος τους στις ενδονησιωτικές συνδέσεις.

Η έννοια του κατάλληλου πλοίου

Η καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης λιμενικής υποδομής λιμένων της χώρας, που αποτελούν σταθμούς στο δίκτυο γραμμών του ακτοπλοϊκού συστήματος, οδηγεί ανεπιφύλακτα σε σειρά παρατηρήσεων που αφορούν στην επάρκειά τους στο να καλύψουν αποδοτικά και με ασφάλεια όχι μόνο τις υπάρχουσες ανάγκες, αλλά και τις μελλοντικές, κάτω από τις απαιτήσεις των καιρών (άρση cabotage, εισαγωγή πλοίων «νέας τεχνολογίας» στην αγορά, επιβεβλημένη αντικατάσταση πληθώρας συμβατικών πλοίων άνω του ορίου ηλικίας, έντονος εξωτερικός ανταγωνισμός από τις αερομεταφορές, κ.λπ.).

Η γεωγραφική δομή της χώρας μας, με το ιδιαίτερα μεγάλο πλήθος νησιών, που τα περισσότερα από αυτά βρίσκονται σε σημαντικές αποστάσεις μεταξύ τους, δημιουργεί το πρόβλημα της πολυδιάσπασης του χώρου δράσης των ακτοπλοϊκών γραμμών, με ότι αυτό συνεπάγεται.

Το μεγάλο πλήθος νησιών συνοδεύεται και από ένα μεγάλο αντίστοιχα πλήθος λιμένων. Η πλειοψηφία των νησιών εμφανίζεται με περισσότερους του ενός λιμένες και αυτό ξεκινά από το τέλος του προηγούμενου αιώνα, όταν η έλλειψη οδικών αξόνων στα νησιά οδήγησε στην ανάπτυξη πληθώρας μικρού έως μεσαίου μεγέθους λιμένων με στόχο την εξασφάλιση θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ των διαφόρων οικισμών και αστικών κέντρων των νησιών. Βέβαια, ένας με δύο λιμένες σε κάθε νησί είναι οργανωμένοι, και είναι αυτοί που εξυπηρετούνται από το σύστημα εσωτερικών θαλασσιών μεταφορών, είτε γιατί το ίδιο το σύστημα είναι αδύνατο να καλύψει το σύνολο των λιμένων, είτε γιατί στους περισσότερους από αυτούς η ζήτηση είναι πολύ περιορισμένη. Πάντως ο αριθμός των οργανωμένων λιμένων που είναι απαραίτητος για την εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών της χώρας είναι εξαιρετικά αυξημένος.

5.1. Οι απαιτήσεις των λιμενικών υποδομών

Το ιδιαίτερα μεγάλο πλήθος λιμένων σε συνδυασμό με την πολυδιάσπασή τους στο χώρο, αλλά και την εποχικότητα της ζήτησης για τους περισσότερους από

αυτούς, συνεπάγεται αυξημένα λειτουργικά κόστη των λιμένων, όπως και σημαντικές επενδύσεις για την κατασκευή, συντήρηση και βελτίωση της λιμενικής υποδομής τους. Η κάλυψη του κόστους αυτού είναι μία ιδιαίτερα δύσκολη υπόθεση, καθώς η διαδικασία κατανομής των πόρων καλείται να ικανοποιήσει από τη μία προτεραιότητες σύμφωνα με την ιεράρχηση των λιμένων από εθνική, χωροταξική και αναπτυξιακή σκοπιά, αλλά και από την άλλη, τις πραγματικές συνθήκες, καθώς το κόστος της λιμενικής υποδομής δεν είναι πάντα ευθέως ανάλογο προς το μέγεθος του εξυπηρετούμενου πληθυσμού, της τουριστικής κίνησης και γενικά της δημιουργούμενης ζήτησης για μετακίνηση. Συχνά άλλες παράμετροι, όπως τα τεχνικά χαρακτηριστικά της περιοχής των λιμένων, οι καιρικές συνθήκες και άλλα, διαμορφώνουν τις δικές τους απαιτήσεις.

Η παρουσίαση της λιμενικής υποδομής αφορά στην καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων όπως τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των λιμένων, η υφιστάμενη υποδομή, στοιχεία κυκλοφοριακής σύνδεσης αυτών με τα χερσαία δίκτυα, εξωτερικός ανταγωνισμός (αερομεταφορές), αλλά και πληροφορίες σχετικά με την πρόοδο έργων υποδομής σε εξέλιξη ή τον προγραμματισμό άλλων σε μεσοπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Τα στοιχεία υποδομής που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό του συστήματος θαλασσιών συγκοινωνιών δίδονται παρακάτω:

- Μορφολογικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά

- i. Γεωγραφική θέση
- ii. Συνολική έκταση
- iii. Συνολικό μήκος θαλάσσιου μετώπου
- iv. Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης (ελάχιστο και μέγιστο βάθος, μέσο πλάτος στομίου εισόδου, επιφάνειες ελιγμών, ελάχιστο βάθος κύκλου ελιγμών, ασφάλεια σε σχέση με ανέμους, κύμα, κλπ.)
- v. Μετεωρολογικές ιδιαιτερότητες

- Διαθέσιμη υποδομή

- i. Αποβάθρες – Κρηπιδώματα (μήκος, βάθος, κατηγορίες πλοίων που εξυπηρετούν γενικά)
- ii. Κυματοθραύστες
- iii. Κτιριακές εγκαταστάσεις (όπως, αίθουσα υποδοχής επιβατών, Λιμεναρχείο, Λιμενικό Ταμείο, υπηρεσίες λιμένα, κ.λπ.)

- iv. Αποθηκευτικοί χώροι (στεγασμένοι και υπαίθριοι)
- v. Η/Μ εξοπλισμός και ανθρώπινο δυναμικό
- vi. Δίκτυα υποδομής (όπως, ύδρευση, ηλεκτροδότηση, πυρασφάλεια, κλπ.)
- vii. Χώροι στάθμευσης
- viii. Τερματικοί σταθμοί χερσαίων μέσων (όπως, στάσεις λεωφορείων, χώροι αναμονής ταξί και λεωφορείων, κλπ.)
- ix. Τουριστική υποδομή (ύπαρξη μαρίνων, παροχή σχετικών υπηρεσιών)
- Λειτουργικά χαρακτηριστικά
 - i. Θεωρητική χωρητικότητα αποβάθρας, δηλαδή πλήθος και τύπος πλοίων που θεωρητικά μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα ανά αποβάθρα – θέσεις πρόσδεσης
 - ii. Πραγματική χωρητικότητα αποβάθρας, δηλαδή πλήθος και τύπος πλοίων που πραγματικά μπορούν να εξυπηρετηθούν ταυτόχρονα ανά αποβάθρα και παράγοντες επηρεασμού αυτής, όπως καιρικές συνθήκες, γεωμετρικά χαρακτηριστικά αποβάθρας, βάθος, επιφάνεια κύκλου ελιγμών, κλπ.
 - iii. Χρόνοι παραμονής στο λιμένα (συνολικός χρόνος, χρόνος εξυπηρέτησης, χρόνος αναμονής πριν την πρόσδεση)
 - iv. Ώρες λειτουργίας του λιμένα
- Σύνδεση με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών
 - i. Οδική σύνδεση (οδικοί άξονες, προσβάσεις, προσπελασιμότητα, κλπ.)
 - ii. Σιδηροδρομική σύνδεση (είδος μεταφορικού έργου επιβατικού και/ή εμπορευματικού, υποδομή φορτοεκφόρτωσης, κλπ.)
 - iii. Αεροπορική σύνδεση (προελεύσεις-προορισμοί σύνδεσης, πλήθος δρομολογίων εβδομαδιαία, τύπος αεροσκαφών, κλπ.)
- Προοπτικές
 - i. Έργα σε εξέλιξη
 - ii. Εγκεκριμένα ή προγραμματισμένα έργα

Η λιμενική υποδομή τόσο στους ηπειρωτικούς όσο και στους νησιωτικούς λιμένες της χώρας κρίνεται γενικά ανεπαρκής, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στην εξυπηρέτηση των συνεχώς αυξανόμενου μεγέθους πλοίων συμβατικής τεχνολογίας, ενώ για τα ήδη εισαχθέντα πλοία «νέας τεχνολογίας» καμία ιδιαίτερη πρόβλεψη δεν έχει γίνει. Η σύνδεση των νησιών μέσω γραμμών που εξυπηρετούν πολυάριθμα νησιά σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους δημιουργεί την ανάγκη χρήσης μεγάλων πλοίων,

ακόμη και όταν το μεταφορικό έργο από και προς κάποια μικρότερα από αυτά είναι περιορισμένο. Έτσι δημιουργούνται απαιτήσεις για υποδομή που είναι εν γένει περισσότερο δαπανηρή από εκείνη που θα χρειαζόταν για την εξυπηρέτηση μικρότερου μεγέθους πλοίων. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού φαίνεται ότι η χρήση μικρότερων πλοίων για τα μικρά νησιά απαιτεί μία νέα ακτινική οργάνωση των θαλασσιών μεταφορών, σε ένα σύστημα hub and spoke, όπου τα μεγαλύτερα νησιά θα αξιοποιηθούν ως σταθμοί διοχέτευσης της κίνησης στα μικρότερα.

Άλλα προβλήματα που εντοπίζονται στη λιμενική υποδομή των νησιών της χώρας και στα περισσότερα από τα ηπειρωτικά λιμάνια, παρουσιάζονται συνοπτικά στον παρακάτω Πίνακα:

<u>ΠΙΝΑΚΑΣ 14:</u> <u>ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ</u>
<ul style="list-style-type: none"> Ø Περιορισμένος ή ανύπαρκτος χερσαίος χώρος με δυνατότητες επέκτασης κυρίως στα νησιωτικά λιμάνια Ø Έλλειψη εξωτερικών λιμενικών έργων ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής παραβολή των πλοίων κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες Ø Μη οριοθέτηση διαύλων προσεγγίσεως των λιμένων στις περισσότερες των περιπτώσεων Ø Επικίνδυνα αβαθή στις λιμενολεκάνες και προβλήματα αλλοίωσης του βυθού λόγω συνεχών προσχώσεων Ø Προβλήματα ανανέωσης των υδάτων εντός της λιμενολεκάνης και κατά συνέπεια ρύπανσης σε πολλούς από τους λιμένες Ø Περιορισμένοι κύκλοι ελιγμών για τα μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία Ø Ανεπαρκή κρηπιδώματα κυρίως σε ότι αφορά το μήκος τους, τα βάθη μπροστά σε αυτά, την έλλειψη προσκρουστήρων, σύγχρονων δεστών σε σωστές λειτουργικά θέσεις και ραμπών διαφορετικών μεγεθών. Ø Ανεπαρκής ή ανύπαρκτη συντήρηση των κρηπιδωμάτων προς αντιμετώπιση των προβλημάτων υποσκαφών που συχνά παρατηρούνται Ø Ανάγκη διαχωρισμού της επιβατικής από την εμπορευματική κίνηση, όπου αυτό είναι εφικτό Ø Έλλειψη ηλεκτομηχανολογικού εξοπλισμού και δικτύων υποδομής σε πολλούς από τους μικρούς λιμένες Ø Ελλείψεις προσωπικού Ø Ανύπαρκτοι ή πολύ περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι (υπαίθριοι και κυρίως στεγασμένοι) Ø Ανυπαρξία μαρινών για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών ή σε κάποιες από τις περιπτώσεις σοβαρές ελλείψεις στην υποδομή αυτών κυρίως σε ότι αφορά τα δίκτυα υποδομής Ø Ελλιπείς χερσαίοι χώροι για την αναμονή των οχημάτων προς φόρτωση Ø Προβλήματα στην οργάνωση των χερσαίων χώρων Ø Ανυπαρξία επιβατικών σταθμών στους μεγαλύτερους λιμένες, αλλά ακόμη και στεγάστρων σε πολλούς από τους μικρότερους Ø Σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα κυρίως λόγω περιορισμένου χώρου, ελλειπών οδικών προσβάσεων και έλλειψης κατάλληλης σήμανσης προς διευκόλυνση της ροής των οχημάτων.
<u>Πηγή:</u> Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών του Υ.Ε.Ν.

Στο πλαίσιο χάραξης ολοκληρωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής, συστήθηκε από το 2001 (ν.2932/01) η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής για να λειτουργήσει ως ένα επιτελικό όργανο συντονισμού όλων των συναρμόδιων φορέων. Επίσης θεσμοθετήθηκε η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων της οποίας βασική επιδίωξη αποτελεί ο σχεδιασμός λιμενικών προγραμμάτων μελετών και έργων. Επιπλέον έγινε πράξη η μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων (λιμένων στρατηγικής σημασίας: Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Λαυρίου, Ραφήνας, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Βόλου, Κέρκυρας, Ηγουμενίτσας και Πάτρας) σε Ανώνυμες Εταιρείες προκειμένου μέσω του τεχνοκρατικού management και της εισαγωγής στο χρηματιστήριο να αναβαθμισθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες στους χρήστες των ελληνικών λιμένων. Η μεταφορά αρμοδιοτήτων των Λιμενικών Ταμείων, πλην αυτών που έχουν μετατραπεί σε Α.Ε., στα χέρια της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, έχει ως κύριο στόχο τη μεγαλύτερη ευελιξία και ταχύτητα στην εκτέλεση των λιμενικών έργων από τα νέα δημοτικά ή νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία, γεγονός που θα αναβαθμίσει την ανταγωνιστικότητα και τη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών με σαφή έκφραση της γνώμης της τοπικής κοινωνίας. Στον παρακάτω Πίνακα καταγράφονται τα δημοτικά και νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία της χώρας:

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: Λιμενικά Ταμεία της Ελλάδας (έτος 2005)			
ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ			
1.	ΑΙΓΙΟΥ	17.	ΘΗΡΑΣ
2.	ΚΥΘΗΡΩΝ	18.	ΠΑΡΟΥ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ
3.	ΛΗΜΝΟΥ	19.	ΜΥΚΟΝΟΥ
4.	ΠΟΡΟΥ	20.	ΝΑΞΟΥ
5.	ΠΥΡΓΟΥ	21.	ΤΗΝΟΥ-ΑΝΔΡΟΥ
6.	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	22.	ΣΥΡΟΥ
7.	ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	23.	ΜΗΛΟΥ
8.	ΑΙΓΙΝΑΣ	24.	ΣΙΦΝΟΥ
9.	ΣΠΕΤΣΩΝ	25.	ΓΑΖΙΟΥ
10.	ΥΔΡΑΣ	26.	ΜΟΙΡΩΝ
11.	ΜΕΘΑΝΩΝ	27.	ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ
12.	ΚΩ	28.	ΚΑΣΤΡΟΥ-ΚΥΛΛΗΝΗΣ
13.	Ν.ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ (ΡΟΔΟΣ)	29.	ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ
14.	ΠΑΤΜΟΥ	30.	ΕΡΜΙΟΝΗΣ
15.	ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ	31.	ΚΡΑΝΙΔΙΟΥ
16.	ΙΟΥ	32.	ΝΑΥΠΛΙΟΥ

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ (συνέχεια)			
1.	ΑΙΔΗΨΟΥ	21.	ΧΑΛΚΙΔΑΣ (Νομού Ευβοίας)
2.	ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ (Νομού Ευβοίας)	22.	ΧΙΟΥ (Νομού Χίου)
3.	ΑΜΦΙΠΟΛΗΣ(Νομού Σερρών)	23.	ΩΡΕΩΝ (Νομού Ευβοίας)
4.	ΑΝΤΙΚΥΡΑΣ (Νομού Βοιωτίας)	24.	ΩΡΩΠΙΟΥ (Νομού Αττικής)
5.	ΑΡΤΑΣ (Νομού Άρτας)	25.	Λ.Τ. Ν. ΑΙΤ/ΝΙΑΣ
6.	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ	26.	Λ.Τ. Ν. ΑΡΚΑΔΙΑΣ
7.	ΕΡΕΤΡΙΑΣ (Νομού Ευβοίας)	27.	Λ.Τ. Ν. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
8.	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	28.	Λ.Τ. Ν. ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ
9.	ΘΑΣΟΥ	29.	Λ.Τ. Ν. ΛΑΚΩΝΙΑΣ
10.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ (Νομού Ευβοίας)	30.	Λ.Τ. Ν. ΛΑΣΙΘΙΟΥ
11.	ΚΥΜΗΣ (Νομού Ευβοίας)	31.	Λ.Τ. Ν. ΛΕΥΚΑΔΑΣ
12.	ΛΑΓΟΥΣ (Νομού Ξάνθης)	32.	Λ.Τ. Ν. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
13.	ΛΕΣΒΟΥ	33.	Λ.Τ. Ν. ΠΕΡΙΑΣ
14.	ΛΙΜΝΗΣ (Νομού Ευβοίας)	34.	Λ.Τ. Ν. ΠΡΕΒΕΖΑΣ
15.	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	35.	Λ.Τ. Ν. ΣΑΜΟΥ
16.	ΜΑΡΜΑΡΙΟΥ (Νομού Ευβοίας)	36.	Λ.Τ. Ν. ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ
17.	ΠΟΡΤΟ ΡΑΦΤΗ (Νομού Αττικής)	37.	Λ.Τ. Ν. ΦΩΚΙΔΑΣ
18.	ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ (Νομού Αττικής)	38.	Λ.Τ. Ν. ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
19.	ΣΚΥΡΟΥ (Νομού Ευβοίας)	39.	Λ.Τ. Ν. ΧΑΝΙΩΝ
20.	ΝΕΩΝ ΣΤΥΡΩΝ (Νομού Ευβοίας)		

Οι καιροί απαιτούν γρήγορα βήματα χωρίς κωλυσιεργίες ώστε πρωταρχικά, τα στρατηγικής σημασίας λιμάνια της χώρας να εξοπλιστούν κατάλληλα με τα απαραίτητα μέσα, να επανδρωθούν με κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό και να αποκτήσουν σύγχρονο ορθολογικό management, προκειμένου να κερδίσουν το χαμένο έδαφος και την εμπιστοσύνη των μεταφορέων – χρηστών. Οι εμπλεκόμενοι με τη λιμενική βιομηχανία φορείς (πολιτικοί και διοικητικοί) επιβάλλεται να δώσουν την απαραίτητη ώθηση για την ανάπτυξη σύγχρονων λιμανιών στη χώρα, η οποία άλλωστε είναι ταυτόσημη με την ανάπτυξη και το μέλλον της. Παρόλα αυτά οι λιμενικές υποδομές αποτελούν καρπό μακροχρόνιου σχεδιασμού και υλοποιούνται βάσει αναπτυξιακών χρηματοδοτικών προγραμμάτων.

5.2. Η έννοια του βέλτιστου πλοίου

Η επιλογή του βέλτιστου πλοίου ή δυνατότητες συνδυασμού τύπων πλοίων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες κάθε κατηγορίας πλόων και οι βασικές τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει αυτά να πληρούν, κρίνεται πλέον ως στρατηγικής σημασίας και για το σκοπό αυτό θα αναλυθούν παρακάτω τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα

διαφόρων τύπων σκαφών τα οποία και θα ταξινομηθούν βάσει των χαρακτηριστικών τους. Επιλέγονται οι τύποι σκαφών που ανταποκρίνονται ικανοποιητικά στις συνθήκες (φορτίων, κυματικές, λιμενικές κ.λπ.) για κάθε κατηγορία πλόων.

Στους παρακάτω Πίνακες δίδονται τα βασικά χαρακτηριστικά δύο τύπων σκαφών, τα οποία δύναται να δρομολογηθούν σε βασικές γεωγραφικές περιοχές της χώρας, με δρομολογήσεις βασικού συγκοινωνιακού κορμού και δευτερευουσών ανταποκρίσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 16:ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ CATAMARAN

Μήκος (m)	40.0 — 95.0
Πλάτος (m)	10.0 — 24.0
Βύθισμα (m)	1.4 — 3.8
Κοίλο (m)	4.0 — 6.5
Ιπποδύναμη Κύριων μηχανών (MW)	4.0 — 28.0
Εκτόπισμα (tons)	200 — 1100
Ταχύτητα (Knots)	32 — 45
Επιβάτες	230 — 1000
Αυτοκίνητα	50 — 200
Πηγή: Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν.	

ΠΙΝΑΚΑΣ 17:ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ Ε/Γ ΠΛΟΙΩΝ

Μήκος (m)	27.0 — 35.0
Πλάτος (m)	9.5 — 12.0
Βύθισμα (m)	3.6 — 5.0
Κοίλο (m)	—
Ιπποδύναμη Κύριων μηχανών (MW)	1.6 — 9.0
Εκτόπισμα (tons)	60 — 150
Ταχύτητα (Knots)	30 — 45
Επιβάτες	100 — 400
Πηγή: Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν.	

Το βασικό κίνητρο για την εμπορική ανάπτυξη των πλοίων νέας τεχνολογίας είναι η παροχή γρηγορότερων και πιο άνετων πλοίων για τη μεταφορά επιβατών και αυτοκινήτων. Σημαντικό επίσης γεγονός αποτελεί η αύξηση της χρήσης των γενικότερα πιο ευσταθών πλοίων τύπου πολλαπλής γάστρας. Τα πλοία νέας τεχνολογίας υψηλών ταχυτήτων, έφεραν σημαντικές ανακατατάξεις στη ναυπηγική βιομηχανία προσφέροντας ένα σύνολο νέων ευκαιριών και αναδεικνύοντας τα Ε/Γ-Ο/Γ Υψηλής Ταχύτητας σε ζωτικό συστατικό της διεθνούς βιομηχανίας μεταφορών.

Οι βέλτιστοι τύποι πλοίων, ανά κατηγορία πλόων, για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών στις ελληνικές θάλασσες, διαμορφώνονται στους Πίνακες 18 και 19 μαζί με τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Στους πίνακες αυτούς ξεχωρίζουν οι εξής τύποι πλοίων:

- i. Συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Μονής Γάστρας (Monohulls) Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 25 και 30 Knots) (Passenger/Car HS Ferry). Είναι γενικά γρήγορα πλοία

μεγάλων χωρητικοτήτων, κατάλληλων για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού και κατ' επέκταση των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση και κατάλληλη λιμενική υποδομή για την προσόρμιση των πλοίων.

ii. Ολισθαίνοντα Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Μονής Γάστρας (Monohulls) Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 30 και 37 Knots) (High-Speed Crafts). Είναι πιο γρήγορα πλοία από την προηγούμενη κατηγορία, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα, επίσης κατάλληλα για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού (σε μικρότερους χρόνους) και των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση. Επίσης και σε αυτή την περίπτωση η λιμενική υποδομή πρέπει να είναι κατάλληλη για την προσόρμιση αυτών των πλοίων.

iii. Συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Καταμαράν Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 33 και 40 Knots). Είναι επίσης γρήγορα πλοία, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα. Προσφέρουν μια σειρά πλεονεκτημάτων τα οποία έγκεινται στη μεγάλη μεταφορική τους ικανότητα, τους μεγάλους χώρους γκαράζ, καθώς και στους άνετους χώρους επιβατών. Τα αναφερόμενα προτερήματα σε συνδυασμό με την υψηλή ταχύτητα, τη δυνατότητα για ταχείς ελιγμούς, απρόσκοπτη φορτοεκφόρτωση (εκτέλεση περισσότερων δρομολογίων) και την καλή συμπεριφορά του στους κυματισμούς καθιστούν αυτό τον τύπο σκάφους ως τον καταλληλότερο για την εξυπηρέτηση δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού κατηγορίας «B», όπως επίσης και για την εξυπηρέτηση δρομολογίων δευτερευουσών ανταποκρίσεων. Μικρότερα Ε/Γ-Ο/Γ Καταμαράν είναι κατάλληλα για την εξυπηρέτηση δρομολογίων που εντάσσονται στις κατηγορίες πλόων «Γ» και «Δ».

iv. Συμβατικά Υδροπτέρυγα Ε/Γ Πλοία Υψηλών Ταχυτήτων (μεταξύ 32 και 36 Knots). Τα συμβατικά Υδροπτέρυγα είναι συνήθως μικρής χωρητικότητας πλοία, κατάλληλα για να μεταφέρουν μόνο επιβάτες. Ενδείκνυνται για την τακτική επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων που εντάσσονται στις κατηγορίες πλόων «Γ» και «Δ».

v. Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Ανοικτού Τύπου («Παντόφλες» - ταχύτητες μεταξύ 10 και 12 Knots). Είναι αργά πλοία μικρής χωρητικότητας αλλά διαθέτουν μεγάλη ευελιξία και έχουν ελάχιστες απαιτήσεις σε λιμενική υποδομή. Ενδείκνυνται κυρίως για την τακτική εμπορική κίνηση και μερικώς για την επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων που εντάσσονται στη κατηγορία πλόων «Δ».

ΠΙΝΑΚΑΣ 18 –ΒΕΛΤΙΣΤΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΩΝ

Κατηγορία Α

Όνομα Πλοίου	Τύπος Πλοίου	LOA (m)	B (m)	Draught (m)	Ταχύτητα (knots)	Ιπποδύναμη (HP)	Επιβάτες Χειμώνα	Επιβάτες Θέρος	Αυτοκίνητα	Κόστος Κατασκευής (mil EURO)
KNOSSOS PALACE	Passenger/Car HS Ferry	211,0	25,8	7,10	29,5	84840	1634	2190	1000	143
SUPERFAST I	Passenger/Car HS Ferry	173,7	24,0	6,42	27,0	43085	766	1417	130	80
SUPERFAST III	Passenger/Car HS Ferry	194,3	25,0	6,55	28,5	58000	750	1400	160	111
SUPERFAST V	Passenger/Car HS Ferry	203,9	25,0	6,40	28,6	82150	842	1595	1000	124
BLUE STAR 1	Passenger/Car HS Ferry	171,4	25,7	6,50	27,0	60475	1102	1600	850	94
BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ	Passenger/Car HS Ferry	123,8	18,9	4,90	25,0	16560	839	1164	300	33

Κατηγορία Β

Όνομα Πλοίου	Τύπος Πλοίου	LOA (m)	B (m)	Draught (m)	Ταχύτητα (knots)	Ιπποδύναμη (HP)	Επιβάτες Χειμώνα	Επιβάτες Θέρος	Αυτοκίνητα	Κόστος Κατασκευής (mil EURO)
AEOLOS EXPRESS	High-Speed Craft	119,0	15,7	2,50	36,0	44048	1000	1000	210	55
JETFERRY 1	High-Speed Craft	95,0	17,2	3,63	30,0	31550	600	768	160	39
HIGHSPEED 1	CATAMARAN	77,6	22,15	3,15	33,0	30996	620	620	152	39
HIGHSPEED 2	CATAMARAN	72,0	17,5	2,75	42,0	21024	647	647	70	28
HIGHSPEED 4	CATAMARAN	92,5	24,0	3,76	40,5	39152	1045	1045	188	44

Κατηγορία Γ & Δ

Όνομα Πλοίου	Τύπος Πλοίου	LOA (m)	B (m)	Draught (m)	Ταχύτητα (knots)	Ιπποδύναμη (HP)	Επιβάτες Χειμώνα	Επιβάτες Θέρος	Αυτοκίνητα	Κόστος Κατασκευής (mil EURO)
FLYING CAT 2	High-Speed CATAMARAN	47,6	13,0	1,63	40,7	12639	516	516		20
FLYING DOLPHIN I	Flying Dolphin	35,1	6,0	1,70/3,60	32,0	2100	136	136		5
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Δ	Ε/Γ-Ο/Γ Ανοικτού Τύπου	72,7	16,3	2,50	11,0	2400	329	883	35	3

ΠΙΝΑΚΑΣ 19 – ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΩΝ⁵

Κατηγορία	Τύπος Πλοίου	LOA (m)	B (m)	Ταχύτητα (knots)	Ιπποδύναμη (HP)	Επιβάτες Χειμώνα	Επιβάτες Θέρους	Αυτοκίνητα	Κόστος Κατασκευής (mil EURO)
Α	Passenger/Car HS Ferry	170 - 220	24 - 26	27 - 30	55000 - 85000	800 - 2000	1400 - 2000	200 - 1000	80 - 150
	High-Speed Craft	90 - 120	15 - 18	30 - 36	30000 - 45000	600 - 1000	700 - 1000	150 - 250	40 - 60
Β	High-Speed Craft	90 - 120	15 - 18	30 - 36	30000 - 45000	600 - 1000	700 - 1000	150 - 250	40 - 60
	Passenger/Car HS Ferry	120 - 170	18 - 26	25 - 27	17000 - 60000	750 - 850	1000 - 1600	300 - 1000	30 - 95
	CATAMARAN	70 - 100	17 - 24	33 - 42	30000 - 40000	600 - 1000	600 - 1000	50 - 200	25 - 50
Γ & Δ	High-Speed CATAMARAN	40 - 60	10 - 15	38 - 45	5000 - 14000	300 - 500	300 - 500	---	20 - 25
	Flying Dolphin	22 - 45	7 - 13	30 - 42	1500 - 10000	100 - 160	100 - 160	---	3 - 7
	Ε/Γ-Ο/Γ Ανοικτού Τύπου	50 - 75	10 - 15	10 - 19	1000 - 3200	300 - 600	600 - 1000	50 - 150	2 - 3

⁵ **Κατηγοριοποίηση Πλοίων Σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία 98/18 ΕΚ**

Κατηγορία Α: Πλοious εσωτερικού εκτελούμενος σε θαλάσσιες περιοχές, που δεν έχουν χαρακτηριστεί ως κατηγορίας «Β» ή «Γ» ή «Δ».

Κατηγορία Β: Πλοious εσωτερικού, κατά την εκτέλεση του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 20 Ν.Μ. από ακτογραμμή, όπου υπάρχει η δυνατότητα αποβίβασης ναυαγών.

Κατηγορία Γ: Πλοious εσωτερικού εκτελούμενος σε θαλάσσιες περιοχές με τέτοια κυματικά χαρακτηριστικά, όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 2.5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη του 10% στη διάρκεια ενός έτους, ή στη διάρκεια μίας καθορισμένης χρονικής περιόδου, κατά την εκτέλεση του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 15 Ν.Μ. από θέση καταφυγής, ούτε περισσότερο από 5 Ν.Μ. από ακτογραμμή, όπου υπάρχει η δυνατότητα αποβίβασης επιβατών.

Κατηγορία Δ: Πλοious εσωτερικού εκτελούμενος σε θαλάσσιες περιοχές με τέτοια κυματικά χαρακτηριστικά, όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 1.5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη του 10% στη διάρκεια ενός έτους, ή στη διάρκεια μίας καθορισμένης χρονικής περιόδου, κατά την εκτέλεση του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 6 Ν.Μ. από θέση καταφυγής, ούτε περισσότερο από 3 Ν.Μ. από ακτογραμμή, όπου υπάρχει η δυνατότητα αποβίβασης επιβατών.

Ανακεφαλαιώνοντας τα αναφερόμενα ως προς τον ορισμό του κατάλληλου πλοίου, προκειμένου για τα είδη δρομολογιακών πλόων στα πλαίσια του εθνικού δικτύου θαλασσιών συγκοινωνιών, καταρχήν συμπεραίνεται ότι τα σύγχρονα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία μονής γάστρας (Monohulls) υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 25 και 30 Knots) (Passenger/Car HS Ferry) είναι γενικά γρήγορα πλοία μεγάλων χωρητικοτήτων, κατάλληλων για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού και κατ' επέκταση των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση. Προσφέρουν τον υψηλότερο δείκτη ασφάλειας καθώς κάνουν χρήση σχεδόν όλων των νέων τεχνολογικών εξελίξεων στο τομέα της ασφάλειας πέρα από τη απλή συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς. Ακόμη είναι πολυτελή και άνετα πλοία μετατρέποντας το κάθε ταξίδι τους σε μια μικρή κρουαζιέρα. Φυσικά η προσόρμιση αυτών των πλοίων απαιτεί κατάλληλη λιμενική υποδομή. Επιπροσθέτως, διαφαίνεται πως είναι ο καταλληλότερος τύπος πλοίου για την κάλυψη των μακρινών κυρίως δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού, δηλαδή, Πειραιάς – Κρήτη, Πειραιάς – Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Μυτιλήνη – Χίος σε χρόνους έως και 25% μικρότερους από αυτούς που απαιτούνται από τα παλαιότερα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

Όσον αφορά στα Ολισθαίνοντα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία μονής γάστρας (Monohulls) υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 30 και 37 Knots) (High-Speed Crafts) είναι πιο γρήγορα πλοία από αυτά της προηγούμενης κατηγορίας, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα, επίσης κατάλληλων για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού (σε μικρότερους χρόνους) και των λιμένων με αυξημένη επιβατική κίνηση. Προσφέρουν, και αυτά τα πλοία, τον υψηλότερο δείκτη ασφάλειας καθώς είναι ιδιαίτερα προηγμένα τεχνολογικά. Επίσης και σε αυτή την περίπτωση η λιμενική υποδομή πρέπει να είναι κατάλληλη για την προσόρμιση αυτού του τύπου πλοίων. Με τις υψηλές ταχύτητες που επιτυγχάνουν μπορούν να μειώσουν το χρόνο των δρομολογίων έως και 50%. Ωστόσο, το λειτουργικό τους κόστος είναι ιδιαίτερα αυξημένο εξαιτίας των μεγάλων υποδυνάμεων που χρησιμοποιούν προκειμένου να επιτύχουν αυτές τις ταχύτητες. Επομένως, γίνεται σαφές ότι ο καταλληλότερος χώρος δραστηριοποίησης των πλοίων αυτής της κατηγορίας είναι και πάλι τα μακρινά δρομολόγια του βασικού συγκοινωνιακού κορμού (Πειραιάς – Κρήτη, Πειραιάς – Δωδεκάνησα, Πειραιάς – Μυτιλήνη – Χίος) έτσι ώστε το αυξημένο λειτουργικό κόστος τους, το οποίο θα επιβαρύνει τον επιβάτη, να αντισταθμίζεται από το κέρδος σε χρόνο ταξιδιού. Φυσικά, τίποτα δεν αποκλείει την δραστηριοποίηση αυτών των πλοίων και σε

μικρότερες διαδρομές εφόσον αυτό αποδεικνύεται να συμφέρει από πλευράς συχνότητας δρομολογίων και πυκνότητας επιβατικού κοινού.

Σχετικά με τα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Καταμαράν υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 33 και 40 Knots) είναι επίσης γρήγορα πλοία, με μέση, κυρίως, χωρητικότητα. Πρόκειται ίσως, για τον ιδανικότερο τύπο πλοίου όσον αφορά στην εξυπηρέτηση δρομολογίων του βασικού συγκοινωνιακού κορμού, που εντάσσονται στη κατηγορία πλόων «Β» και στην εξυπηρέτηση δρομολογίων των δευτερευουσών ανταποκρίσεων. Τα σκάφη αυτά μαζί με τα Ε/Γ-Υ/Γ, θα έχουν ρόλο «κλειδί» σε ένα μελλοντικό ενδεχόμενο «hub and spoke» σύστημα ακτοπλοϊκού δικτύου.

Τα συμβατικά Υδροπτέρυγα Ε/Γ Πλοία υψηλών ταχυτήτων (μεταξύ 32 και 36 Knots) είναι συνήθως μικρής χωρητικότητας πλοία, κατάλληλα για να μεταφέρουν μόνο επιβάτες και ως εκ τούτου ενδείκνυνται για την τακτική επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων – κοντινών αποστάσεων, «καιρού επιτρέποντος».

Τέλος, τα Ε/Γ-Ο/Γ Πλοία Ανοικτού Τύπου («Παντόφλες» - ταχύτητες μεταξύ 10 και 12 Knots) είναι αργά πλοία μικρής χωρητικότητας αλλά διαθέτουν μεγάλη ευελιξία και έχουν ελάχιστες απαιτήσεις σε λιμενική υποδομή. Ενδείκνυνται κυρίως για την τακτική εμπορική κίνηση και μερικώς για την επιβατική κίνηση των δευτερευουσών συνδέσεων που εντάσσονται στη κατηγορία πλόων «Δ», όπως είναι οι πορθμειακές συνδέσεις. Αρνητικό σημείο η απαγόρευση πλόων τους στα 7 Bf.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία σύντομη αναφορά στο μέτρο της απαγόρευσης απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών φαινόμενο που συναντάται συχνά στα ελληνικά πελάγη επηρεάζοντας τη συγκοινωνία των νησιών . Το μέτρο αυτό πρωτοεμφανίστηκε το 1975 ως συνέπεια του τραγικού ναυαγίου του οχηματαγωγού «ΗΡΑΚΛΕΙΟ». Για την εποχή εκείνη κρίνεται δικαιολογημένο λαμβάνοντας υπόψη άλλωστε και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών πλοίων (μικρά, μονέλικά, μικρή ταχύτητα). Ενδεχομένως, η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών επικρατουσών καιρικών συνθηκών θα πρέπει να αναθεωρηθεί, μιας και η ταχύτητα του ανέμου δεν αποτελεί το μοναδικό κριτήριο δεδομένου ότι δεν καθορίζει πάντα την κατάσταση της θάλασσας. Επομένως τα αναθεωρημένα μέτρα που θα ληφθούν, θα πρέπει να συμβαδίζουν τόσο με τις σύγχρονες απαιτήσεις των σκαφών αλλά και με σχετικές μελέτες που είναι απαραίτητο να εκπονηθούν για το λόγο αυτό και θα εκφράσουν μια τεκμηριωμένη άποψη σχετικά με τους όρους απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες λόγω δυσμενών καιρικών φαινομένων.

6. Ανάλυση του συστήματος εξυπηρέτησης των «αγόνων γραμμών»

Το οξύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά νησιά σήμερα, είναι η δημογραφική συρρίκνωση, απόρροια βέβαια των πολλαπλών και πολυσύνθετων διαρθρωτικών αδυναμιών της νησιωτικής οικονομίας. Η αρνητική εξέλιξη σχεδόν όλων των οικονομικών και δημογραφικών μεγεθών των «αγόνων» νησιωτικών περιοχών υπογραμμίζει το χαμηλό βαθμό ελκυστικότητάς τους. Μία μη ελκυστική περιοχή, όχι μόνο δεν προσελκύει νέες δραστηριότητες, αλλά έχει και την τάση να «χάσει» και αυτές που προϋπήρχαν. Το ίδιο ισχύει και για τους ανθρώπους, των οποίων η παραμονή ή η εγκατάσταση σε μία περιοχή επηρεάζεται κύρια από το εάν μπορούν να έχουν απασχόληση που θα καλύπτει τις ανάγκες, τις προσδοκίες ή/και τα προσόντα τους και από το εάν οι υπηρεσίες στους τομείς υγείας, παιδείας, πολιτισμού, ψυχαγωγίας, επικοινωνίας, πληροφόρησης κ.λπ. βρίσκονται σε επίπεδο το οποίο θεωρούν ικανοποιητικό, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ποιότητα ζωής που επιθυμούν. Ως ανασταλτικός παράγοντας στην ανάπτυξη των συγκεκριμένων περιοχών λειτούργησε και η αναποτελεσματική παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας σύνδεσης, η οποία προκάλεσε εδαφική ασυνέχεια και αποκλεισμό από τα εθνικά και διευρωπαϊκά δίκτυα. Η ελκυστικότητα μίας περιοχής, ώστε να διατηρήσει ή και να αυξήσει τις οικονομικές δραστηριότητες και τον πληθυσμό της, εξαρτάται μεταξύ άλλων και από τις υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες που δημιουργούν θετικές εξωτερικές οικονομίες επιτρέποντας έτσι τη μείωση του κόστους λειτουργίας των παραγωγικών μονάδων, αλλά και του κόστους διαβίωσης των νοικοκυριών. Οι μεταφορές συγκεκριμένα, έχουν ιδιαίτερως μεγάλη σημασία για μία νησιωτική περιοχή αφού επηρεάζουν την προσπελασιμότητά της και κατά συνέπεια το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων και το αίσθημα απομόνωσης των κατοίκων. Άρα με ευκολία καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η επιτυχία οποιουδήποτε προγράμματος περιφερειακής ανάπτυξης στις «άγονες» νησιωτικές περιοχές, εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος και ιδιαίτερα ενός λειτουργικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που θα παρέχει συνεπείς, συνεχείς και ποιοτικές υπηρεσίες μεταφοράς σε κατοίκους και επισκέπτες. Η αλλαγή που επήλθε μετά το 2002 με τη άρση του cabotage και την εφαρμογή του νέου συστήματος δρομολόγησης πλοίων στην ακτοπλοΐα ανέδειξε ακόμα περισσότερο απ'ότι στο παρελθόν το σημαντικό πρόβλημα ανεπάρκειας του συστήματος εξυπηρέτησης των «αγόνων γραμμών». Η

ανεπάρκεια αυτή αφορούσε πλέον όχι μόνο το επίπεδο προσφερόμενης εξυπηρέτησης αλλά και την οικονομική απόδοση προς τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσής τους. Συγκεκριμένα, μετά την υλοποίηση των διαδοχικών προσκλήσεων για την ανάληψη μεταφορικού έργου από πλοιοκτήτριες εταιρείες, καμιά δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον για την εκμετάλλευσή των γραμμών αυτών. Τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης που ιστορικά καταγράφονται, σε συνδυασμό με τα υψηλά λειτουργικά κόστη του υφιστάμενου στόλου, αλλά και την ανάγκη δρομολόγησης στις γραμμές αυτές πλοίων συγκεκριμένων τεχνικών χαρακτηριστικών, οδηγούν στο μονόδρομο της κρατικής βοήθειας υπό τη μορφή επιδοτήσεων, η οποία καταφέρνει με τον τρόπο αυτό να δημιουργήσει το κίνητρο για την ανάληψη υπηρεσιών στις συγκεκριμένες γραμμές όπου τα περιθώρια κέρδους για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι ανύπαρκτα.

6.1. Τα χαρακτηριστικά των «αγόνων γραμμών»

Όπως έχει ήδη αναφερθεί μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών δρομολόγησης πλοίων του νόμου 2932/2001, η Πολιτεία χαρακτηρίζει και αντιμετωπίζει ως «άγονες» τις δρομολογιακές γραμμές εκείνες για τις οποίες δεν υπήρξε εκδήλωση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για την ανάληψη της λειτουργίας τους. Επομένως σε κάθε δρομολογιακή περίοδο μεταβάλλεται ο αριθμός και το είδος των γραμμών που παρουσιάζουν χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Παρόλα αυτά κάποιες από τις γραμμές αυτές παρουσιάζουν τέτοια χαρακτηριστικά τα οποία επιτρέπουν τη διάκρισή τους σε «μονίμως άγονες γραμμές» σε σχέση με τις υπόλοιπες «περιστασιακά άγονες γραμμές», τις δρομολογιακές εκείνες γραμμές που θα μπορούσαν δυνητικά να αναλάβουν μεγαλύτερα επίπεδα μεταφορικού έργου και επομένως να γίνουν περισσότερο ελκυστικές.

Ένα από αυτά τα χαρακτηριστικά ασφαλώς είναι η τάση της επιβατικής κίνησης, έτσι όπως εκτιμάται βάσει του ρυθμού αύξησης, ο οποίος καταδεικνύει τις γραμμές εκείνες που σύμφωνα με τις υφιστάμενες προβλέψεις έχουν μεγάλες πιθανότητες στο μέλλον να μετατραπούν σε εμπορικές – οικονομικά συμφέρουσες. Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι η κοινωνικοοικονομική κατάσταση και ανάπτυξη των νησιών που εξυπηρετούνται με συνδέσεις αγόνων γραμμών έτσι όπως διαφαίνεται μέσα από τα επίπεδα τουριστικής και παραγωγικής δραστηριότητας καθώς επίσης και την αξιολόγηση στοιχείων όπως η έκταση των νησιών, το μέγεθος του πληθυσμού

τους, οι οικονομικές δραστηριότητες και η ακτίνα επιρροής τους, η χρονοαπόσταση από τα κέντρα εξάρτησής τους και η συχνότητα εξυπηρέτησης από εναλλακτικά μεταφορικά μέσα.

Οι γραμμές εκείνες οι οποίες, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, των ιδιαίτερων αναγκών που καλούνται να καλύψουν, της επιθυμητής συχνότητας εξυπηρέτησης κ.λπ, δεν επιδέχονται οποιασδήποτε μορφής τροποποίηση, τόσο στην παρούσα φάση όσο και μελλοντικά, συγκαταλέγονται στις «μονίμως άγονες γραμμές».

Παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται και τη σημαντική επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, δεν είναι δυνατόν να υποστηριχθεί ότι έχουν αποδοθεί τα αναμενόμενα στο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών αυτών κυρίως σε ότι αφορά στη συχνότητα εκτέλεσης δρομολογίων αλλά και στην παρεχόμενη ποιότητα υπηρεσιών. Παρά τις προσπάθειες για αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στις άγονες γραμμές, υπάρχουν προβλήματα τα οποία έχουν εντοπιστεί ως εξής:

- Μη επαρκής τήρηση των προγραμματισμένων ακτοπλοϊκών δρομολογίων κυρίως κατά τη χειμερινή περίοδο, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Επιπλέον, τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά πολλών πλοίων που δρομολογούνται στις επιδοτούμενες άγονες γραμμές σηματοδοτούν ένα μη επαρκές επίπεδο άνεσης και γενικότερα προσφερόμενων υπηρεσιών εξυπηρέτησης.
- Συχνές τροποποιήσεις των προγραμματισμένων δρομολογίων που οφείλονται κυρίως στο μεγάλο αριθμό προσεγγίσεων που εκτελούν τα πλοία, τα δρομολόγια που συχνά διακόπτονται εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών ή βλαβών.
- Τα μικρά νησιά δεν έχουν παρά ελάχιστες απευθείας συνδέσεις με τα ηπειρωτικά λιμάνια, ενώ ο αριθμός των συνδέσεων με τα μεγάλα νησιά δεν είναι ικανοποιητικός ούτε σε καθημερινή βάση όπως θα ήταν επιθυμητό.
- Η διασύνδεση των νησιών μεταξύ τους δεν είναι ικανοποιητική αφού στην πλειοψηφία τους τα νησιά συνδέονται μεταξύ τους από μία έως τρεις φορές την εβδομάδα.
- Τα περισσότερα από τα πλοία που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλών προδιαγραφών.
- Η εφαρμογή του απελευθερωμένου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας κατέδειξε ακόμη περισσότερο το πρόβλημα στην απόδοση οικονομικού οφέλους στις πλοιοκτήτριες εταιρείες γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση του αριθμού των αγόνων γραμμών και των πολλαπλασιασμό των απαιτούμενων

κονδυλίων προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των αγόνων νησιών.

Η αναγνώριση όλων των παραπάνω προβλημάτων από την Πολιτεία στα πλαίσια της αναπτυξιακής πολιτικής, αναγκάζει τα αρμόδια Υπουργεία να προχωρούν κάθε χρόνο στη δημοσίευση προκηρύξεων μειοδοτικών διαγωνισμών για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι άγονες γραμμές.

Ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας εκλαμβάνεται κάθε υπηρεσία που παρέχει ο πλοιοκτήτης, την οποία δεν θα αναλάμβανε με γνώμονα το εμπορικό του συμφέρον, τουλάχιστον στην ίδια έκταση ή με τους ίδιους όρους. Στη βάση αυτή, οποιαδήποτε χρηματοδότηση προς τις επιχειρήσεις που παρέχουν αυτού του είδους τις υπηρεσίες είτε από το Κράτος Μέλος είτε από την Κοινότητα, δεν μπορούν να εκληφθούν ως κρατικές ενισχύσεις οι οποίες πλήττουν τον ανταγωνισμό και κατά συνέπεια την ελεύθερη αγορά. Στο άρθρο 4 του Κανονισμού 3577/92 προβλέπεται η επιβολή από τα Κράτη Μέλη υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και η σύναψη αντίστοιχων συμβάσεων για τις τακτικές ακτοπλοϊκές δρομολογιακές γραμμές από και προς τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών με την προϋπόθεση οι υποχρεώσεις αυτές να κρίνονται απαραίτητες για την ομαλή ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες εκτελούνται, χωρίς να γίνονται διακρίσεις μεταξύ των κοινοτικών πλοιοκτητών.

Στα πλαίσια της ρύθμισης αυτής γίνεται λοιπόν αποδεκτό ότι η επιστροφή των ζημιών εκμετάλλευσης που απορρέουν από τη μεταφορά απευθείας από την περάτωση ορισμένων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση εφόσον όμως έχουν τηρηθεί ορισμένες αρχές σε ότι αναφορά στην πραγματοποίηση ανοικτού μειοδοτικού διαγωνισμού κατόπιν κατάλληλης δημοσιότητας της πρόσκλησης και υποβολής προσφορών.

6.2. Η χρηματοδότηση των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας

Σε εφαρμογή του ν.2932/01 συστάθηκε και λειτουργεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο ειδικός Λογαριασμός Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών προκειμένου να χρηματοδοτούνται οι άγονες γραμμές οι οποίες στο εξής εξυπηρετούνται κατόπιν σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μετά από

διενέργεια μειοδοτικών διαγωνισμών. Επιπλέον επιβλήθηκε νέα κράτηση 3% στον καθαρό ναύλο μεταφοράς επιβατών και οχημάτων στις τακτικές θαλάσσιες συγκοινωνίες (επίναυλος) που μαζί με τον κρατικό προϋπολογισμό αποτελούν την κύρια πηγή εσόδων του προαναφερθέντος λογαριασμού προς κάλυψη των επιδοτήσεων των αγόνων γραμμών. Προκειμένου να διατηρηθεί το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών της χώρας, απαιτείται ολοένα και μεγαλύτερο κονδύλι για τη χρηματοδότηση του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού γραμμών που παρουσιάζουν έλλειψη επιχειρηματικού ενδιαφέροντος και ως εκ τούτου συγκαταλέγονται στις άγονες. Από την άλλη πλευρά παρατηρείται το φαινόμενο να μερίζονται τις επιδοτήσεις αυτές συγκεκριμένες επιχειρήσεις οι οποίες ως επί το πλείστον διαθέτουν παλαιά πλοία, με χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και κατά συνέπεια το τεράστιο χορηγούμενο κεφάλαιο να μην συμβαδίζει με αντίστοιχης ποιότητας παρεχόμενες υπηρεσίες. Στον παρακάτω πίνακα γίνεται καταμερισμός στις πλοιοκτήτριες εταιρείες των ποσών που δόθηκαν ως επιδοτήσεις για άγονες γραμμές κατά τα έτη 2003, 2004 και 2005 και ευκρινώς φαίνεται ότι 6 όμιλοι – εταιρείες μερίζονται πάνω από το 50% των συνολικά δοθέντων επιδοτήσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 20: Καταμερισμός κρατικών επιδοτήσεων αγόνων γραμμών σε εταιρείες

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2003	2004	2005	ΣΥΝΟΛΟ
ΟΜΙΛΟΣ SAOS FERRIES (ΜΑΝΟΥΣΗΣ)	5.321.482,75	5.616.996,48	4.822.628,29	15.761.107,52
ΟΜΙΛΟΣ G.A. FERRIES (ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ)	12.383.175,59	7.695.711,27	3.496.261,11	23.575.147,97
ΣΙ ΛΙΝΚ FERRIES (ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ)	3.330.153,10	4.868.001,02	4.781.437,50	12.979.591,62
BLUE STAR FERRIES (ΟΜΙΛΟΣ ΑΤΤΙΚΗ)	320.085,00	653.926,78	974.572,56	1.948.584,34
ΛΑΝΕ	1.997.207,71	4.744.059,50	3.030.926,60	9.772.193,81
ΑΝΕΝ	1.756.950,84	1.514.547,25	113.740,02	3.385.238,11
ΣΥΝΟΛΟ	25.109.054,99	25.093.242,30	17.219.566,08	67.421.863,37

Πηγή: Τμήμα ειδικού Λογαριασμού Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του Υ.Ε.Ν.

Ακολούθως παρατίθεται Πίνακας με τις δρομολογιακές γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, ανά δρομολογιακή περίοδο από το Νοέμβριο 2002 έως τον Οκτώβριο 2005, αρμοδιότητας τόσο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

ΠΙΝΑΚΑΣ 21: Επιδοτούμενες δρομολογιακές γραμμές

A/A	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Υ.Ε.Ν. (1/11/02-31/10/03)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ /ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (ΣΕ €)
1.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ	3/ΕΒΔ+2/Ε(15/6-9/9)	1.213
2.	ΛΑΥΡΙΟ/ΡΑΦΗΝΑ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ	2/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-9/9)	17.980
3.	ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ	1/ΕΒΔ	22.090
4.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ	17.700
5.	ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΙ ΧΑΝΙΩΝ	2/ΕΒΔ	12.331
6.	ΚΕΡΚΥΡΑ- ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ (ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ-ΜΑΘΡΑΚΙ-ΟΘΩΝΟΙ)	3/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-9/9)	2.600
7.	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ-ΓΑΥΔΟΣ	1/ΕΒΔ(1/4-31/10)	1.584
8.	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΓΑΥΔΟΣ	2/ΕΒΔ	1.190
9.	ΔΑΦΝΗ-Ι.Μ.Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/ΕΒΔ	240
10.	ΙΕΡΙΣΣΟΣ-Ι.Μ.Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/ΕΒΔ	372
11.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	2/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-9/9)	4.400
12.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-(ΒΑΘΥ)	1/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-9/9)	7.300
13.	ΚΑΛΑΜΟΣ (ΛΕΥΚΑΔΑΣ)-ΜΥΤΙΚΑΣ (ΑΙΤ/ΝΙΑΣ)	7/ΕΒΔ	88
14.	ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ/ΣΙΔΑΡΙ-ΜΑΘΡΑΚΙ-ΟΘΩΝΟΙ-ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	2/ΕΒΔ	680
15.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-9/9)	15.700
16.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΘΗΡΑ	2/ΕΒΔ	7.450
17.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ	1/ΕΒΔ	6.750
18.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	2/ΕΒΔ	4.400
19.	ΚΑΣΤΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ-ΜΥΤΙΚΑΣ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	5/ΕΒΔ	243,80
20.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-9/9)	11.608
21.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1/ΕΒΔ	6.900

A/A	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Υ.Ε.Ν. (1/11/03-31/10/04)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ /ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (ΣΕ €)
1.	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ	2/ΕΒΔ(1/11-15/6) [1/Ε+1/ΕΒΔ(14/6-5/9)]	13.999
2.	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ	1/ΕΒΔ (15/6-31/10)	20.998
3.	ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΛΗΜΝΟΣ	1/ΕΒΔ (1/11-15/6)	18.999
4.	ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ	1/ΕΒΔ(15/6-31/10)	28.498
5.	ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	4/ΕΒΔ (1/11-31/3 & 1/10-31/10)	2.800
6.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	2/ΕΒΔ+1/Ε(14/6-5/9)	3.500
7.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ-ΡΟΔΟΣ	1/ΕΒΔ+1/Ε(14/6-5/9) ΑΠΟ 5/1/04	6.000
8.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΘΗΡΑ	2/ΕΒΔ	5.500
9.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	1/ΕΒΔ+1/Ε(14/6-5/9)	5.080
10.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΑΝΑΦΗ (ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΤΗ ΘΗΡΑΣΙΑ)	1/ΕΒΔ	6.250
11.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΜΗΛΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ+1/Ε(14/6-5/9)	8.700
12.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ	4/ΕΒΔ	1.200
13.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ	1/ΕΒΔ+1/Ε(14/6-5/9)	5.670
14.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1/ΕΒΔ	12.000
15.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1/ΕΒΔ+1/Ε(14/6-5/9)	11.000
16.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ	12.000
17.	ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ	6.000
18.	Ν. ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ	1.800
19.	Ν.ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ	3/ΕΒΔ	500
20.	ΚΕΡΚΥΡΑ- ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ (ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ-ΜΑΘΡΑΚΙ-ΘΩΩΝΟΙ)	3/ΕΒΔ+1/Ε(14/6-5/9)	2.700
21.	ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ/ΣΙΔΑΡΙ-ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ-ΜΑΘΡΑΚΙ-ΘΩΩΝΟΙ	2/ΕΒΔ	810
22.	ΚΑΣΤΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ-ΜΥΤΙΚΑΣ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	5/ΕΒΔ	304,75
23.	ΚΑΛΑΜΟΣ (ΛΕΥΚΑΔΑΣ)-ΜΥΤΙΚΑΣ (ΑΙΤ/ΝΙΑΣ)	7/ΕΒΔ	96
24.	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΓΑΥΔΟΣ	2/ΕΒΔ	1.260
25.	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ	1/ΕΒΔ (15/5-31/10)	1.680
26.	ΙΕΡΙΣΣΟΣ-Ι.Μ.Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/ΕΒΔ	434
27.	ΔΑΦΝΗ-Ι.Μ.Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/ΕΒΔ	280
28.	ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΙ	2/ΕΒΔ	13.400
29.	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΛΟΝΗΣΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	1/ΕΒΔ	12.700

A/A	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Υ.Ε.Ν. (1/11/04-31/10/05)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ /ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (ΣΕ €)
1.	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ	2/ΕΒΔ	20.659
2.	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ	1/ΕΒΔ (ΑΠΟ 13/6 ΕΩΣ 4/9/05)	14.000
3.	ΛΗΜΝΟΣ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ	2/ΕΒΔ	9.287
4.	ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΛΗΜΝΟΣ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1/ΕΒΔ	20.279
5.	ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	4/ΕΒΔ (από 1/11/04 έως 16/6/05 & από 19/9 έως 31/10/05)	2.400
6.	ΚΥΜΗ-ΛΗΜΝΟΣ-Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (σε ένα από τα δύο δρομολόγια υποχρεωτικά Αγ.Ευστράτιο)	2/ΕΒΔ	17.499
7.	ΚΥΜΗ-ΛΗΜΝΟΣ-Ν.ΜΟΥΔΑΝΙΑ (με υποχρεωτική προσέγγιση Αγ.Ευστράτιο)	1/Ε	17.499
8.	ΚΥΜΗ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-ΚΥΜΗ (με προσέγγιση)	1/Ε	22.014
9.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ (εναλλακτικά: ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ)	2/ΕΒΔ(+1/ΕΒΔ από 13/6 έως 4/9/05)	4.400
10.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ-ΡΟΔΟΣ	2/ΕΒΔ	7.450
11.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΘΗΡΑ	2/ΕΒΔ	5.080
12.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	1/ΕΒΔ	6.250
13.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΑΝΑΦΗ	1/ΕΒΔ (+1/ΕΒΔ από 13/6 έως 4/9/05)	11.608
14.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΜΗΛΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ	3/ΕΒΔ(+2/ΕΒΔ από 13/6 έως 4/9/05)	1.213
15.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ	1/ΕΒΔ (+1/ΕΒΔ από 13/6 έως 4/9/05)	5.500
16.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1/ΕΒΔ	11.000
17.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1/ΕΒΔ (+1/ΕΒΔ από 13/6 έως 4/9/05)	15.700
18.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1/ΕΒΔ	11.999
19.	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ-ΣΚΟΠΕΛΟΣ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	1/ΕΒΔ	14.500
20.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΙ ΚΙΣΣΑΜΟΥ	1/ΕΒΔ	13.300
21.	ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΙ (υποχρεωτικά 1 δρομολόγιο ΚΥΘΗΡΑ-ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ)	2/ΕΒΔ	3.300
22.	ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ ΑΠΟ 21/1/5 ΩΣ 31/10/5	1.700
23.	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	6/ΕΒΔ ΑΠΟ 21/1/5 ΩΣ 31/10/5	450
24.	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ	3/ΕΒΔ(+1/ΕΒΔ από 13/6 έως 4/9/05)	2.700
25.	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ	2/ΕΒΔ	891
26.	ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ-ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ-ΜΑΘΡΑΚΙ-ΟΘΩΝΟΙ	5/ΕΒΔ	350
27.	ΚΑΣΤΟΣ -ΜΥΤΙΚΑΣ	1/ΗΜΕΡΑ	120
28.	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ-ΓΑΥΔΟΣ (1 προσέγγιση στη ΓΑΥΔΟΠΟΥΛΑ)	2/ΕΒΔ	1.386
29.	ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ	1/ΕΒΔ (από 9/5 έως 30/10/05)	1.848
30.	ΙΕΡΙΣΣΟΣ-Ι.Μ.Μ ΛΑΥΡΑΣ	5/ΕΒΔ	460
31.	ΔΑΦΝΗ-ΙΜΜ ΛΑΥΡΑΣ	5/ΕΒΔ	280
32.	ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ	1/ΕΒΔ	1.649

Α/Α	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΥΠ.ΑΙΓ. (1/11/02-31/10/03)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ /ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (ΣΕ €)
1.	ΡΟΔΟΣ-ΚΩΣ/ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ/ΒΑΘΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1/ΕΒΔ	39.000
2.	ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ/ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	1/ΕΒΔ	10.000
3.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ	1/ΕΒΔ	9.480
4.	ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ	2/ΕΒΔ	16.500
5.	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ	1/ΕΒΔ	9.000
6.	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΜΥΡΙΝΑ	5/ΕΒΔ	2.200
7.	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΜΥΡΙΝΑ (μεταφορά καυσίμων)	2/ΜΗΝΑ	2.200
8.	ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	2/ΕΒΔ	4.650
9.	ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ	3/ΕΒΔ	3.500
10.	ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ (μεταφορά καυσίμων)	2/ΜΗΝΑ	3.500
11.	ΨΑΡΑ-ΒΟΛΙΣΣΟΣ	3/ΕΒΔ	1.800
12.	ΧΙΟΣ-ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	4/ΕΒΔ	1.000
13.	ΧΙΟΣ-ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ (μεταφορά καυσίμων)	2/ΜΗΝΑ	1.050
14.	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ	3/ΕΒΔ	4.600
15.	ΒΑΘΥ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ	2/ΕΒΔ	3.500
16.	ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	1/ΕΒΔ	2.300
17.	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ	3/ΕΒΔ	450
18.	ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ	3/ΕΒΔ	500
19.	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	2/ΕΒΔ	530
20.	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ	3/ΕΒΔ	7.000
21.	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ (θερινή περίοδος)	1/ΕΒΔ(15/6/03-15/9/03)	7.200
22.	ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ-ΚΑΣΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ	3/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-15/9)	12.800
23.	ΡΟΔΟΣ-ΣΥΜΗ-ΤΗΛΟΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ	2/ΕΒΔ	4.000
24.	ΚΩΣ ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ-ΝΙΣΥΡΟΣ	3/ΕΒΔ	75
25.	ΚΑΡΠΑΘΟΣ ΦΟΙΝΙΚΗ-ΚΑΣΟΣ	3/ΕΒΔ	500
26.	ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	2/ΕΒΔ	550
27.	ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ/ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟΣ	2/ΕΒΔ	3.700
28.	ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ	4/ΕΒΔ	3.800
29.	ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ	5/ΕΒΔ	700
30.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ*	2/ΕΒΔ	13.000
31.	ΣΥΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ*	1/ΕΒΔ	12.200
32.	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΣΥΡΟΣ	1/ΕΒΔ	11.500
33.	ΜΥΚΟΝΟΣ-ΔΗΛΟΣ	8/ΕΒΔ	100
34.	ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΜΥΡΙΝΑ-ΒΟΛΟΣ	1/ΕΒΔ	27.000
35.	ΚΑΒΑΛΑ-ΛΗΜΝΟΣ	2/ΕΒΔ	10.000
36.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ	3/ΕΒΔ+2/Ε(1/5-31/10)	200
37.	ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΒΙΘΑ	1/ΕΒΔ	340
38.	ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΛΕΙΨΟΙ	3/ΕΒΔ	699
39.	ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΟΚΟΝΗΣΙ	1/ΕΒΔ	700

40.	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ	2/ΕΒΔ	7.500
41.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΑΝΑΦΗ	2/ΕΒΔ	14.000
42.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ	1/ΕΒΔ	13.000
43.	ΣΥΡΟΣ-ΓΑΥΡΙΟ/ΧΩΡΑ	2/ΕΒΔ	4.000
44.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΜΗΛΟΣ	1/ΕΒΔ	12.000
45.	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΗΛΟΥ-ΨΑΘΗ ΚΙΜΩΛΟΥ	6/ΕΒΔ	400
46.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ και επιστροφή με ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	1/ΕΒΔ	18.000
47.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	3/ΕΒΔ(ΑΠΟ 18/11/02)	3.800
48.	ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ	4/ΕΒΔ ΑΠΟ 23/1 ΕΩΣ 31/10/03	400
49.	ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	2/ΕΒΔ ΑΠΟ 1/7 ΕΩΣ 31/10/03	550
50.	ΑΙΓΙΑΛΗ ΑΜΟΡΓΟΥ-Ν. ΚΙΝΑΡΟΣ	1/ΕΒΔ	400

Α/Α	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΥΠ.ΑΙΓ. (1/11/03-31/10/04)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ /ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (ΣΕ €)
1.	ΡΟΔΟΣ-ΚΩΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ/ΒΑΘΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	1/ΕΒΔ	32.500
2.	ΒΑΘΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ (ΣΕ 1 ΔΡΟΜ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΕ ΚΑΡΑ & ΑΓ. ΚΗΡ. ΑΝΤΙ ΒΑΘΥ)	2/ΕΒΔ	24.000
3.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ	1/ΕΒΔ	7.999
4.	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ	1/ΕΒΔ	7.999
5.	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΜΥΡΙΝΑ	5/ΕΒΔ (1/11-31/12) ΚΑΙ 3/ΕΒΔ (14/6-31/10)	1.800
6.	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΜΥΡΙΝΑ (μεταφορά καυσίμων)	2/ΜΗΝΑ(1/11-31/12)ΚΑΙ (14/6-31/10)	1.800
7.	ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ	6/ΕΒΔ	4.970
8.	ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ (μεταφορά καυσίμων)	2/ΜΗΝΑ	4.970
9.	ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ (3/εβδ ΑΜΜΟΥΔΙ)	5/ΕΒΔ	750
10.	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ (επιβάτες)	4/ΕΒΔ	900
11.	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ (μεταφορά καυσίμων)	2/ΜΗΝΑ	900
12.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ 2/ΜΗΝΑ)	4/ΕΒΔ	6.000
13.	ΡΟΔΟΣ-ΣΥΜΗ	3/ΕΒΔ	1.440
14.	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ	4/ΕΒΔ	590
15.	ΘΥΜΑΙΝΑ-ΦΟΥΡΝΟΙ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ	2/ΕΒΔ	590
16.	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ-ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ	3/ΕΒΔ	595
17.	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	3/ΕΒΔ	498
18.	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ	3/ΕΒΔ	7.150
19.	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ (θερινή περίοδος)	1/ΕΒΔ(15/5/03-15/10/03)	7.200
20.	ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ-ΚΑΣΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ	3/ΕΒΔ+1/Ε(15/6-15/9)	13.500

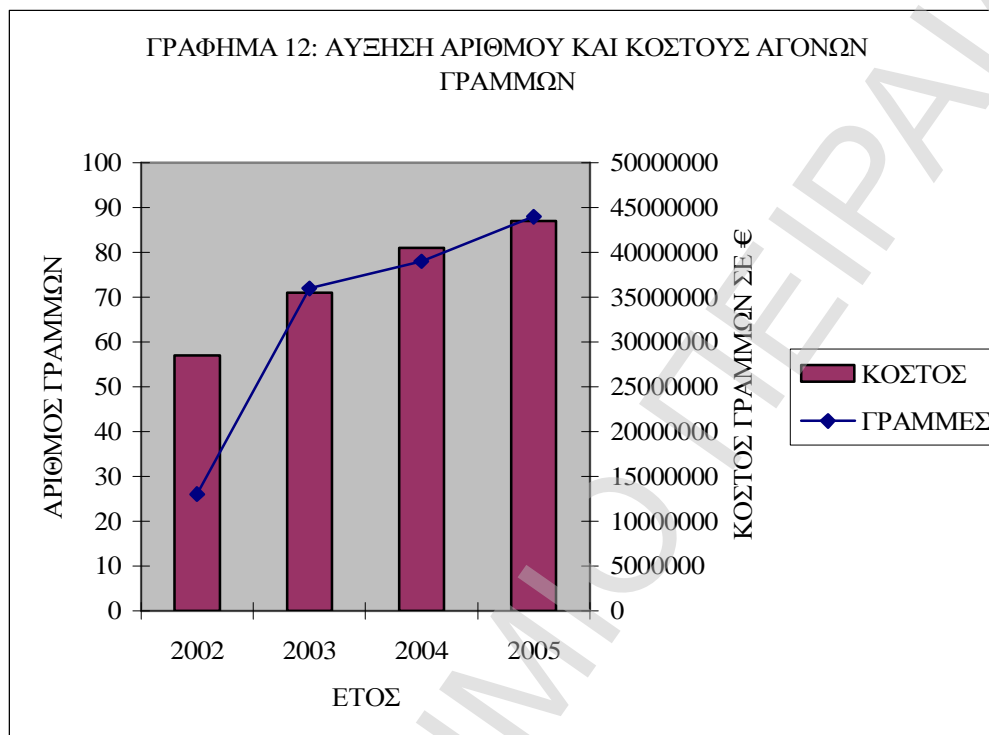
21.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΤΗΛΟΣ-ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟΣ	2/ΕΒΔ	5.500
22.	ΚΩΣ ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ-ΝΙΣΥΡΟΣ	4/ΕΒΔ	75
23.	ΚΑΣΟΣ-ΦΟΙΝΙΚΗ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	3/ΕΒΔ	500
24.	ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	3/ΕΒΔ	500
25.	ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ/ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟΣ	2/ΕΒΔ	3.400
26.	ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ	4/ΕΒΔ	4.000
27.	ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	7/ΕΒΔ (ΑΠΟ 1/5 ΕΩΣ 31/10/04)	1.850
28.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ*	2/ΕΒΔ	10.499
29.	ΣΥΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ*	1/ΕΒΔ	10.499
30.	ΘΗΡΑ(ΑΜΜΟΥΔΙ)-ΘΗΡΑΣΙΑ(ΡΙΒΑ-ΚΟΡΦΟΣ)	3/ΗΜΕΡΑ	60
31.	ΜΥΚΟΝΟΣ-ΔΗΛΟΣ	8/ΕΒΔ	120
32.	ΜΥΤΙΑΛΗΝΗ-ΜΥΡΙΝΑ-ΒΟΛΟΣ	1/ΕΒΔ	22.000
33.	ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ	2/ΕΒΔ	6.999
34.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ	3/ΕΒΔ+2/Ε(1/5-31/10)	300
35.	ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΒΙΘΑ	1/ΕΒΔ	500
36.	ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΜΑΡΑΘΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ	3/ΕΒΔ	500
37.	ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΟΚΟΝΗΣΙ	2/ΕΒΔ	800
38.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	1/ΕΒΔ	12.999
39.	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ	3/ΕΒΔ	6.500
40.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	1/ΕΒΔ	14.500
41.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ	1/ΕΒΔ	10.500
42.	ΣΥΡΟ-ΤΗΝΟ-ΑΝΔΡΟ	3/ΕΒΔ	4.000
43.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΜΗΛΟΣ	1/ΕΒΔ	12.500
44.	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΗΛΟΥ-ΨΑΘΗ ΚΙΜΩΛΟΥ	14/ΕΒΔ (ΑΠΟ 22/12/03 ΕΩΣ 30/4/04)	60
45.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΑΛΗΝΗ	1/ΕΒΔ	14.999
46.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	3/ΕΒΔ	3.000
47.	ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ	4/ΕΒΔ	500
48.	ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	2/ΕΒΔ	650
49.	ΚΩΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ	2/ΕΒΔ	1.000
50.	ΑΙΓΙΑΛΗ ΑΜΟΡΓΟΥ-Ν. ΚΙΝΑΡΟΣ	1/ΕΒΔ	400
51.	ΣΑΜΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1/ΕΒΔ (19/7-1/9/04)	25.000
52.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ	4/8,11/8,18/8,25/8/04	19.500

A/A	ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΥΠ.ΑΙΓ. (1/11/04-31/10/05)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ /ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ (ΣΕ €)
1.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ/ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ (ΜΕΧΡΙ 3/12/04)	1/ΕΒΔ	34.499
2.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΒΑΘΥ/ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΚΩΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΡΟΔΟΣ (ΑΠΟ 4/12/04 ΕΩΣ 31/10/05)	1/ΕΒΔ	36.499
3.	ΒΑΘΥ/ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ	1/ΕΒΔ	20.748
4.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1/ΕΒΔ	14.999
5.	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΜΥΡΙΝΑ (ΕΠΙΒΑΤΕΣ)	5/ΕΒΔ	1.800
6.	ΑΓ.ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΜΥΡΙΝΑ (ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ)	2/ΜΗΝΑ	1.800
7.	ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΚΑΒΑΛΑ (1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΕ ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΚΑΙ ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟ ΑΝΤΙ ΒΑΘΥ)	2/ΕΒΔ	20.748
8.	ΑΝΔΡΟΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1/ΕΒΔ	8.499
9.	ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ (ΕΠΙΒΑΤΕΣ)	6/ΕΒΔ	4.970
10.	ΧΙΟΣ-ΨΑΡΑ (ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ)	2/ΜΗΝΑ	4.970
11.	ΧΙΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	1/ΕΒΔ	4.500
12.	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ (ΕΠΙΒΑΤΕΣ)	4/ΕΒΔ	1.100
13.	ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ-ΧΙΟΣ (ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ)	2/ΜΗΝΑ	1.100
14.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ 2/ΜΗΝΑ)	4/ΕΒΔ	6.000
15.	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ	3/ΕΒΔ (1/ΕΒΔ ΦΟΥΡ-ΘΥΜ-ΑΓ.ΚΗΡ & 2/ΕΒΔ ΘΥΜ-ΦΟΥΡ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΑΓ.ΚΗΡ)	700
16.	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΑΓ.ΚΗΡΥΚΟΣ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ-ΒΑΘΥ	4/ΕΒΔ	4.000
17.	ΦΟΥΡΝΟΙ-ΘΥΜΑΙΝΑ-ΧΡΥΣΟΜΗΛΙΑ-ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	3/ΕΒΔ	800
18.	ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ-ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ-ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ	3/ΕΒΔ	600
19.	ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΒΙΘΑ	1/ΕΒΔ	250
20.	ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΙΟΙ-ΜΑΡΑΘΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ	4/ΕΒΔ	599
21.	ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΙΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ (2/ΜΗΝΑ)	2/ΕΒΔ	800
22.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ	3/ΕΒΔ ΕΩΣ 30-04-05 & 5/ΕΒΔ ΕΩΣ 31-10-05	400
23.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	3/ΕΒΔ	3.000
24.	ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ	5/ΕΒΔ	350
25.	ΣΗΤΕΙΑ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ	3/ΕΒΔ (+1/ΕΒΔ ΑΠΟ 15/6 ΕΩΣ 15/9/05)	13.499
26.	ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟΣ	3/ΕΒΔ	1.299
27.	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ	3/ΕΒΔ	7.199
28.	ΡΟΔΟΣ-ΜΕΓΙΣΤΗ (ΘΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 15/6-15/10/05)	1/ΕΒΔ (ΑΠΟ 15/06 ΕΩΣ 15/10/05)	7.200
29.	ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ	4/ΕΒΔ	550
30.	ΚΑΣΟΣ-ΦΟΙΝΙΚΗ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	3/ΕΒΔ	550
31.	ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ-ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	3/ΕΒΔ	550

32.	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΑΝΔΡΟΣ	3/ΕΒΔ	4.000
33.	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ	1/ΕΒΔ	6.500
34.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ (ΜΕ ΜΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΕ ΠΑΡΟ ΚΑΘΕ ΤΕΤΑΡΤΗ)	2/ΕΒΔ	10.500
35.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟ-ΠΑΡΟ-ΣΥΡΟ	1/ΕΒΔ	10.500
36.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	1/ΕΒΔ	12.500
37.	ΣΥΡΟΣ-ΚΥΘΝΟΣ-ΚΕΑ	2/ΕΒΔ	6.500
38.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΜΗΛΟΣ	1/ΕΒΔ	12.500
39.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΣΕΡΙΦΟΣ-ΣΙΦΝΟΣ-ΚΙΜΩΛΟΣ-ΜΗΛΟΣ (ΚΑΘΕ ΔΕΥΤΕΡΑ)	1/ΕΒΔ	10.500
40.	ΣΥΡΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΙΟΣ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	1/ΕΒΔ	12.500
41.	ΝΑΞΟΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΚΑΤΑΠΟΛΑ/ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΝΑΞΟΣ	2/ΕΒΔ	3.400
42.	ΚΑΤΑΠΟΛΑ-ΑΙΓΙΑΛΗ-ΔΟΝΟΥΣΑ-ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ-ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΑ-ΝΑΞΟΣ	4/ΕΒΔ	4.000
43.	ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ-ΙΟΣ-ΣΙΚΙΝΟΣ-ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	4/ΕΒΔ	5.500
44.	ΘΗΡΑ-ΑΝΑΦΗ	3/ΕΒΔ	2.500
45.	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΗΛΟΥ-ΨΑΘΗ ΚΙΜΩΛΟΥ	1/ημερα (+1/ημ. από 24/11 έως 31/10/05)	500
46.	ΘΗΡΑ-ΘΗΡΑΣΙΑ (ΚΟΡΦΟΣ-ΡΙΒΑ-ΑΘΗΝΙΟΣ & 3/ΕΒΔ ΑΜΜΟΥΔΙ ΟΙΑΣ)	5/ΕΒΔ	750
47.	ΘΗΡΑ (ΟΙΑ)-ΘΗΡΑΣΙΑ (ΑΜΜΟΥΔΙ-ΡΙΒΑ-ΚΟΡΦΟΣ-ΑΜΜΟΥΔΙ)	3/ΗΜΕΡΑ	60
48.	ΜΥΚΟΝΟΣ-ΔΗΛΟΣ	8/ΕΒΔ	120
49.	ΑΙΓΙΑΛΗ-ΝΗΣΟΣ ΚΥΝΑΡΟΣ	1/ΕΒΔ	400
50.	ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ	3/ΕΒΔ	899
51.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ (αρχικά 8/11/04-31/01/05 - παράταση μέχρι 31/08/05 - νέα μέχρι 30-09-2005)	1/ΕΒΔ	13.500
52.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ (μέχρι 31/8/05)	1/ΕΒΔ	13.500
53.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΠΑΡΟΣ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ (αρχικά 8/11/04-31/01/05 - παράταση μέχρι 31/05/05 - νέα μέχρι 31-08-2005, νέα μέχρι 30-09-2005)	1/ΕΒΔ	16.500
54.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΤΗΛΟΣ-ΣΥΜΗ-ΡΟΔΟΣ (αρχικά 22/11/04-31/01/05,- παράταση μέχρι 31/08/05 - όχι ΣΥΜΗ από 1/6-31/8, όχι ΚΩΣ από 1/6-30/6, μίσθωμα από 1/6-31/8 15.000€ νέα παράταση μέχρι 30-09-2005 με ίδιο μίσθωμα)	1/ΕΒΔ	17500 (αρχικό) 15.000 (η παράταση)
55.	ΡΟΔΟΣ-ΚΩΣ-ΣΑΜΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (από 11/07/2005 έως 15/09-2005)	1/ΕΒΔ	39.500

Όπως γίνεται κατανοητό τα ελάχιστα επιθυμητά επίπεδα της εξυπηρέτησης τα οποία θεωρούνται ικανοποιητικά με βάση τα αιτήματα των κατοίκων και των εκπροσώπων τους έχουν σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο μιας και τα ποσά που απαιτούνται για τις επιδοτήσεις συνεχώς αυξάνονται όπως επίσης και ο αριθμός των

νησιών εκείνων που δεν προσελκύουν πλέον το επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Παραστατικό της περιγραφόμενης κατάστασης είναι το παρακάτω γράφημα:



Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι επιδοτήσεις οι οποίες χορηγούνται από το κράτος θεωρούνται ότι είναι η ελάχιστες δυνατές, αφού κατακυρώνονται κατόπιν διενέργειας δημόσιων μειοδοτικών διαγωνισμών όπως προκηρύσσονται σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και πολλές φορές επαναλαμβάνονται ελλείψει προσφορών. Έτσι τα χαμηλά επίπεδα επιβατικής κίνησης που ιστορικά καταγράφονται στις άγονες γραμμές και τα λειτουργικά κόστη των πλοίων που δρομολογούνται στις γραμμές αυτές, οδηγούν σε περιορισμένα έως ανύπαρκτα περιθώρια κέρδους που μόνο η Πολιτεία, υπηρετώντας τον κοινωνικό της ρόλο, μπορεί να αντισταθμίσει υπό τη μορφή επιδοτήσεων ως κίνητρο.

Ενδεικτικά, στον Πίνακα που ακολουθεί παραθέτονται στοιχεία μέσου όρου κόστους κάθε επιβάτη σε ορισμένες άγονες γραμμές αρμοδιότητας τόσο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κατά το δμηνο από το Νοέμβριο 2004 έως τον Ιούνιο 2005:

ΠΙΝΑΚΑΣ 22: ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗΣ ΑΓΟΝΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (Στοιχεία από 11/04 έως 06/05)						
ΦΟΡΕΑΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΙΣΘΟΥΜΕΝΗΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ (σε ν.μ.)	ΤΙΜΗ ΑΝΑ Ν. Μ.	ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ ΕΠΙΒΑΤΗΣ
Υ.Ε.Ν.	ΛΑΥΡΙΟ - ΔΙ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΔΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	2/εβδ	434	47,60 €	20.659 €	167,82 €
Υ.Ε.Ν.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ	2/εβδ	52	97,69 €	5.080 €	217,38 €
Υ.Ε.Ν.	ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	4/εβδ	48	50,00 €	2.400 €	13,35 €
Υ.Ε.Ν.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ	1/εβδ	342	42,40 €	14.500 €	62,80 €
Υ.Ε.Ν.	ΚΑΛΑΜΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	7/εβδ	8	15,00 €	120 €	20,45 €
Υ.Ε.Ν.	ΠΑΛΛΙΟΧΩΡΑ - ΓΑΥΔΟΣ	2/εβδ	70	19,80 €	1.386 €	195,85 €
Υ.Ε.Ν.	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΘΩΝΟΙ	3/εβδ	90	30,00 €	2.700 €	85,23 €
ΥΠ.ΑΙΓ.	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΒΑΘΥ ή ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΟΣ - ΡΟΔΟΣ και επιστροφή	1 / εβδ	850	42,94 €	36.499 €	98,31 €
ΥΠ.ΑΙΓ.	ΨΑΡΑ - ΧΙΟΣ - ΨΑΡΑ	6 / εβδ	74	67,16 €	4.970 €	197,44 €
ΥΠ.ΑΙΓ.	ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΑΡΚΙΟΙ - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΦΑΡΜΑΣΚΟΝΗΣΙ	2 / εβδ (Προσέγγιση στο Φαρμακονήσι 2 φορές το μήνα).	112	7,14 €	800 €	588,29 €
ΥΠ.ΑΙΓ.	ΣΗΤΕΙΑ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΔΙΑΦΑΝΙ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ	3 / εβδ	300	45,00 €	13.499 €	28,97 €
ΥΠ.ΑΙΓ.	ΡΟΔΟΣ - ΜΕΓΙΣΤΗ(ΚΑΣΤ/ΖΟ) και επιστροφή	3 / εβδ	140	51,42 €	7.199 €	129,46 €
ΥΠ.ΑΙΓ.	ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΝΑΞΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΣΥΡΟΣ	1 / εβδ	192	54,69 €	10.500 €	130,52 €
ΥΠ.ΑΙΓ.	ΘΗΡΑ - ΘΗΡΑΣΙΑ και επιστροφή	5 / εβδ	12	62,50 €	750 €	72,99 €

Πηγή: Τμήμα Αγώνων Γραμμών Υ.Ε.Ν. και ΥΠ.ΑΙΓ.

Όπως είναι ευνόητο, καθοριστικό ρόλο για το ύψος του κόστους των αγώνων γραμμών παίζουν πρωταρχικά τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των πλοίων που εκτελούν αυτούς τους πλόες, σε συνδυασμό βέβαια με την επιδοτούμενη απόσταση και το μεταφορικό έργο, τόσο σε επιβάτες όσο και σε οχήματα. Η διαδικασία εξυπηρέτησης των αγώνων γραμμών μέσω ανοιχτών δημόσιων ευρωπαϊκών μειοδοτικών διαγωνισμών δυστυχώς δεν είναι ικανή να εξασφαλίσει ποιοτικά κριτήρια μιας και έχει επικρατήσει ότι προσφερότερη είναι η οικονομικότερη λύση. Οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής είναι ξεκάθαρες και επιτρέπουν τις

περιπτώσεις των κρατικών ενισχύσεων μόνο όταν οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κατακυρώνονται υπέρ του μειοδότη που υπέβαλε τη χαμηλότερη προσφορά. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι ο καθορισμός ποιοτικών προδιαγραφών αποτελεί καθήκον του κράτους και όχι των φορέων εκμετάλλευσης και ως εκ τούτου θα πρέπει να περιλαμβάνονται στην προκήρυξη του μειοδοτικού διαγωνισμού.

Το σίγουρο πάντως είναι ότι με τον τρόπο που αντιμετωπίζεται το πρόβλημα κάλυψης των συνδέσεων των νησιωτικών περιοχών που δεν προσελκύουν το επιχειρηματικό ενδιαφέρον των πλοιοκτητών επειδή δεν ενδείκνυνται για οικονομική εκμετάλλευση, δεν εξασφαλίζεται μια ριζική και μόνιμη λύση γεγονός το οποίο συνάμα αποτελεί τροχοπέδη στην προοπτική ανάπτυξης των περιοχών αυτών στο πλαίσιο της περιφερειακής ανάπτυξης.

Τα βλέμματα όλων έχουν συγκεντρωθεί στη νέα ρύθμιση που επέφερε η τροπολογία του άρθρου όγδοου του ν.2932/01 και ειδικά στη δυνατότητα που δόθηκε από την Πολιτεία να συνάπτονται εξαετής συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν μειοδοτικών διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση των αγόνων γραμμών. Η εν λόγω ρύθμιση είναι σύμφωνη με τις αριθμ. C (2004) 43 και COM (2003) 595 ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών και για την ερμηνεία του Κανονισμού Ε.Ο.Κ. 3577/92 αντίστοιχα και σκοπό της είναι να δίδεται η ευχέρεια στην Διοίκηση να σχεδιάζει και να υλοποιεί ολοκληρωμένες και μακροχρόνιες λύσεις για την εξασφάλιση της κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδος προς την ηπειρωτική και για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση συμπλεγμάτων νησιών, κυρίως όσον αφορά στην ενδοεπικοινωνία τους, παρέχοντας στη Διοίκηση η δυνατότητα καλύτερου προγραμματισμού διενέργειας των σχετικών διεθνών διαγωνισμών.

Βέβαια, θα πρέπει να επισημανθεί ιδιαιτέρως, ότι σκοπός της κανονιστικής αυτής ρύθμισης είναι η εξασφάλιση ποιοτικότερων μεταφορικών υπηρεσιών με συγκεκριμένα ποιοτικά κριτήρια που θα τεθούν στις αντίστοιχες προκηρύξεις, γεγονός το οποίο φαίνεται ότι θα υποστηριχθεί από τους επιχειρηματικούς κύκλους της πλοιοκτησίας. Αρνητικό σημείο αποτελεί η μη θεσμοθέτηση ενός ανώτατου ορίου ηλικίας των πλοίων που θα συμμετέχουν στους διαγωνισμούς αυτούς (π.χ. 15 έτη), γεγονός το οποίο δημιουργεί και πάλι αμφιβολίες για το εάν και κατά πόσο έχει εξασφαλιστεί μια βραχυπρόθεσμη μεν αλλά ποιοτική δε λύση στο πρόβλημα εξυπηρέτησης των αγόνων γραμμών. Σημαντικές παρατηρήσεις σχετικά με τη νέα

τροπολογία είναι η μη θεσμοθέτηση κανόνων επιλογής πλοίων στους διαγωνισμούς που να βασίζεται και σε στοιχεία ανταγωνισμού σε θέματα ποιότητας (non-price competition), η μη χορήγηση δυνατότητας ανανέωσης της εξαετούς συμβάσεως (όπως ισχύει σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη), αλλά και η έλλειψη κρατικού σχεδιασμού για την πλήρη εφαρμογή του νέου μέτρου κυρίως ως προς την αντικατάσταση των πλοίων σε περίπτωση βλάβης ή επιθεώρησης, η σταθερότητα του ύψους της χορηγούμενης επιδότησης ανεξαρτήτως περιόδου (θερινή – χειμερινή) και μεταβολής της ζήτησης (μετατροπή της άγονης γραμμής σε επικερδή). Το κυριότερο είναι ότι όπως φαίνεται η αλλαγή αυτή επήλθε χωρίς να τεθούν οι κατευθυντήριες γραμμές και οι επιδιωκόμενοι στόχοι από τους εμπλεκόμενους φορείς και βασικά χωρίς να σφυγμομετρηθεί η πρόθεση των ακτοπλόων για ένα τέτοιο εγχείρημα. Ως εκ τούτου τα αποτελέσματα της πρώτης εφαρμογής της νέας ρύθμισης ακροβατούν βυθίζοντας στην αγωνία το Κράτος και κυρίως το επιβατικό κοινό.

6.3. Το χρηματοδοτικό εργαλείο Private Financing Initiative

Η μέθοδος αυτή φαίνεται ότι μπορεί να αποτελέσει ένα εργαλείο για την επίλυση των προαναφερθέντων προβλημάτων στις άγονες γραμμές και για το λόγο αυτό παρουσιάζονται εν συντομία βασικές αρχές.

Το Private Financing Initiative είναι ένα χρηματοδοτικό εργαλείο το οποίο επιτρέπει την κατασκευή έργων, τα οποία επρόκειτο να χρηματοδοτηθούν με κονδύλια του Δημοσίου, να πραγματοποιηθούν τώρα με ιδιωτική πρωτοβουλία.

Το σύστημα αυτό χρησιμοποιείται ευρέως στο Ηνωμένο Βασίλειο από τις αρχές της δεκαετίας του '90. Το χρηματοδοτικό αυτό εργαλείο περιλαμβάνει την επιλογή ιδιωτικών εταιρειών για το σχεδιασμό, κατασκευή και χρηματοδότηση έργων «εντάσεως κεφαλαίου», όπως η κατασκευή δρόμων, νοσοκομείων και σχολείων. Με άλλα λόγια, ο ιδιωτικός τομέας τοποθετεί τα κεφάλαια προκαταβολικά και ο δημόσιος τομέας πληρώνει μια ετήσια χρέωση για μια μεγάλη χρονική περίοδο. Με τον τρόπο αυτό θεωρείται ότι καλύπτεται το κόστος από τη χρήση της υποδομής, το κόστος των υποστηρικτικών υπηρεσιών και η μεταβίβαση του όποιου κινδύνου στον ιδιωτικό τομέα. Σε αντάλλαγμα λοιπόν της αμοιβής που λαμβάνει ο ιδιωτικός τομέας, αναλαμβάνει και τον οικονομικό κίνδυνο του έργου όπως π.χ. η τυχόν υπέρβαση του προϋπολογισθέντος κόστους.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται περιλαμβάνει τη διαμόρφωση μιας Κοινοπραξίας η οποία αναλαμβάνει το όλο έργο. Οι Κοινοπραξία αυτή, αποτελείται κυρίως από την κατασκευαστική εταιρεία, την Τράπεζα/Χρηματοδότη, έναν διαχειριστή των εγκαταστάσεων και τους συμβούλους.

Στα πλεονεκτήματα αυτού του χρηματοδοτικού εργαλείου μπορεί να αναφερθεί ότι αποτελεί μια καλή λύση για τη χρηματοδότηση έργων μεγάλου κόστους τα οποία σε διαφορετική περίπτωση δεν θα αναλάμβανε το κράτος. Έτσι το κόστος για την κατασκευή της υποδομής δεν είναι μια άμεση σωρευτική πληρωμή σε βάρος του δημοσίου. Σε ότι αφορά στα μειονεκτήματα αυτής της μεθόδου, είναι ότι αυτή αποτελεί έναν τρόπο για τη μετάθεση του κόστους σε μελλοντικές χρονικές περιόδους. Επίσης θα πρέπει να καταγραφεί το γεγονός ότι όπου εφαρμόστηκε δέχθηκε τις αντιδράσεις από τα συνδικαλιστικά σωματεία γιατί θεωρείται ότι αποτελεί ένα πρώτο βήμα για την ιδιωτικοποίηση των δημόσιων έργων.

Η μέθοδος P.F.I. μπορεί να μην είναι πανάκια, αποτελεί όμως ένα χρηματοδοτικό εργαλείο το οποίο μπορεί να επιτρέψει την επίλυση προβλημάτων στις άγονες ακτοποϊκές γραμμές της Ελλάδας.

6.4. Εξαγγελίες μέτρων για την αντιμετώπιση του προβλήματος εξυπηρέτησης των αγόνων γραμμών

Το αρχιπέλαγος του Αιγαίου έχει χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερα ευαίσθητη εθνικά περιοχή στην ανάπτυξη της οποίας θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα για εθνικούς, πολιτικούς, οικονομικούς και πολιτιστικούς λόγους. Επανειλημμένως έχει ειπωθεί ότι οι ιδανικές συνθήκες θα μπορούσαν να εξασφαλισθούν υπό την προϋπόθεση παροχής τέτοιου επιπέδου εξυπηρέτησης στις άγονες γραμμές του Αιγαίου που θα έδιναν στα νησιά που εξυπηρετούνται την ίδια δυνατότητα ανάπτυξης και οικονομικής λειτουργίας που έχουν και τα υπόλοιπα νησιά ή οι ηπειρωτικές περιοχές της Ελλάδας.

6.4.1. Η πρόταση του Υπουργείου Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής

Προκειμένου να δοθεί οριστική ή τουλάχιστον μακρόχρονη λύση στο πρόβλημα συγκοινωνιών των νησιών του Αιγαίου, με πρωτοβουλία του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής το έτος 2003 σε πρώτη φάση, ανατέθηκε στο

Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών η εκπόνηση μελέτης προμήθειας σύγχρονων πλοίων με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης P.F.I. (Private Finance Initiative) «Μελέτη Σκοπιμότητας (Κόστους – Οφέλους) εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης του δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου (Δίκτυο Αγόνων Γραμμών)». Η μελέτη αυτή σε δεύτερη φάση επεκτάθηκε στο σύνολο των αγόνων γραμμών του Αιγαίου Πελάγους τόσο αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και Υπουργείου Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και κατέδειξε τις αδυναμίες προσέλκυσης πλοιοκτητών για τα μικρά νησιά, εφόσον η μίσθωση είναι βραχύχρονη. Καταρχήν τέθηκε ως προοπτική η αξιοποίηση των αγόνων γραμμών από ιδιωτικό φορέα με μακρόχρονη μίσθωση (6 + 6 έτη) κατόπιν διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού για την απόκτηση πλοίου σύγχρονων προδιαγραφών. Με τον τρόπο αυτό επιχειρήθηκε να εισαχθεί στα δρομολόγια αγόνων γραμμών πλοίο σύγχρονης τεχνολογίας, το οποίο θα παρέχει με ασφάλεια ποιοτικές υπηρεσίες, γεγονός που θα αναβάθμιζε τους εξυπηρετούμενους λιμένες και θα επέφερε σειρά άμεσων και έμμεσων κοινωνικοοικονομικών ωφελειών στους κατοίκους των αγόνων αυτών νησιών.

Σύμφωνα με τη μελέτη ο προσδιορισμός των λειτουργικών και τεχνικών χαρακτηριστικών του προτεινόμενου τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου πραγματοποιήθηκε μετά από εξέταση βασικών παραμέτρων όπως η ιδιαιτερότητα του κυματισμού στο Αιγαίο, η ένταση των ανέμων που πνέουν συνήθως στην περιοχή, η εμπορική / επιβατική κίνηση που πρόκειται να αναληφθεί, η απαίτηση για χαμηλό κόστος κατασκευής / λειτουργίας, η εξυπηρέτηση μικρών και αβαθών λιμένων προσέγγισης, η φιλικότητα προς το περιβάλλον, η ικανοποίηση του συνόλου των κανονισμών και διατάξεων κ.λπ. Το προτεινόμενο πλοίο θα πρέπει να πληροί τις ακόλουθες βασικές και ειδικές απαιτήσεις / προδιαγραφές:

<u>Τύπος πλοίου «μεγάλο»</u>	<u>Τύπος πλοίου «μικρό»</u>
- ολικό μήκος: 100 με 110 μέτρα	- ολικό μήκος: 75 με 80 μέτρα
- μέγιστο βύθισμα: 5 μέτρα	- μέγιστο βύθισμα: 4 μέτρα
- υπηρεσιακή ταχύτητα: 22 κόμβοι	- υπηρεσιακή ταχύτητα: 20 κόμβοι
- δύο (02) κύριες μηχανές	- δύο (02) κύριες μηχανές
- ακτίνα ενέργειας: 1500 ναυτικά μίλια	- ακτίνα ενέργειας: 1000 ναυτικά μίλια
- Δυνατότητα ελιγμών: 8 Beaufort	- Δυνατότητα ελιγμών: 8 Beaufort
- ελάχιστη μεταφορική ικανότητα: 800 επιβάτες (χειμώνα) 20 καμπίνες 170 I.X. ή 125 I.X. και 18 Φ/Γ	- ελάχιστη μεταφορική ικανότητα: 380 επιβάτες (χειμώνα) 120 I.X. ή 86 I.X. και 12 Φ/Γ

Έχοντας διαμορφώσει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά της εξυπηρέτησης και τα χαρακτηριστικά των απαιτούμενων πλοίων, η μελέτη στράφηκε στα θέματα οργάνωσης και χρηματοδότησης. Το σύστημα χρηματοδότησης και λειτουργίας του όλου σχήματος είναι το εξής:⁶ «Ανάληψη της διαδικασίας χρηματοδότησης και εξεύρεσης των κατάλληλων επιθυμητών πλοίων από ιδιώτες οι οποίοι και θα αναλάβουν με διαγωνισμό τη δρομολόγηση, εκμετάλλευση και συντήρηση των πλοίων αυτών στις προκαθορισμένες άγονες γραμμές βάσει προδιαγραφών εξυπηρέτησης που θα τους δοθούν. Η ικανότητα των ιδιωτών να βρουν και να χρηματοδοτήσουν τα κατάλληλα πλοία θα εξασφαλιστεί από τη σύναψη προγραμματικής συμφωνίας με το Δημόσιο, στην οποία θα καθορίζονται οι όροι και η αποκλειστικότητα της εκμετάλλευσης αυτής για ένα διάστημα πολλών ετών. Θα καθορίζονται επίσης και οι αναγκαίες επιδοτήσεις που θα δίνει το κράτος για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων και την οικονομική/αποδοτική λειτουργία της όλης επιχείρησης». Βασική παράμετρος αξιολόγησης των διαφόρων εναλλακτικών «συστημάτων γραμμών» είναι η επίτευξη της εξισορρόπησης του συνολικού κόστους λειτουργίας και χρηματοοικονομικής εξυπηρέτησης του νέου σχήματος με το συνολικό κόστος που σήμερα αντιστοιχεί στις ίδιες περίπου ομάδες αγόνων γραμμών, δηλαδή το νέο σύστημα να μην είναι ακριβότερο του παλαιού. Επειδή η εφαρμογή ενός πρωτοποριακού συστήματος δεν είναι φρόνιμο να γίνει άμεσα στην ολότητά του, διαφάνηκε η ανάγκη πιλοτικής εφαρμογής σε ένα περιορισμένο αριθμό γραμμών. Με τον τρόπο αυτό θα δινόταν καταρχήν η ευκαιρία στους κύρια ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους να αξιολογήσουν και αποτιμήσουν στην πράξη τα οφέλη της προτεινόμενης αλλαγής, όπως επίσης θα δινόταν η δυνατότητα να διευκρινιστούν σε μεγάλο βαθμό λεπτομέρειας και ακρίβειας πολλά από τα στοιχεία που απλά έχουν εκτιμηθεί βάσει της μεθοδολογίας της μελέτης. Από την ανάλυση των οικονομικοτεχνικών στοιχείων προέκυψε ότι μια ομάδα γραμμών θα ήταν καταλληλότερη για μια πιλοτική εφαρμογή του συστήματος, με τη χρήση ενός «μεγάλου» πλοίου και τις αντίστοιχες προαναφερθείσες προδιαγραφές. Αυτές οι γραμμές με τις αντίστοιχες συχνότητες είναι:

- Αλεξανδρούπολη-Λήμνος-Μυτιλήνη-Χίος-Σαμος-Κως-Ρόδος (1/εβδ)
- Σάμος-Χίος-Μυτιλήνη-Λήμνος-Βόλος (1/εβδ)

⁶ Πρακτικά 2^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, Φεβρουάριος 2004: «Ανάλυση και διερεύνηση του συστήματος των μεταφορών στις άγονες γραμμές του Αιγαίου Πελάγους» Καθ. Γ. Γιαννόπουλου

- Σάμος-Χίος-Μυτιλήνη-Λήμνος-Καβάλα (2/εβδ)

Η εφαρμογή του περιγραφόμενου συστήματος λειτουργίας των αγόνων γραμμών του Αιγαίου, σε πρώτη φάση στις τρεις επιλεγμένες γραμμές και στη συνέχεια στο σύνολο των εξεταζόμενων από την μελέτη γραμμών, αναμενόταν ότι θα επέφερε σειρά ωφελειών ως αποτέλεσμα του υψηλότερου προσφερόμενου επιπέδου θαλάσσιας εξυπηρέτησης, όπως οφέλη για την εθνική οικονομία από την αύξηση του τουρισμού, οφέλη από την αύξηση της απασχόλησης, οφέλη από την αύξηση της αξίας γης, επιδράσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη με αντίστοιχες επιδράσεις στην κατανομή του εισοδήματος και στην εισαγωγή νέας τεχνολογίας κ.λπ. Τονίζεται ότι παράλληλα με τα ανωτέρω ήταν απαραίτητη η βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών προκειμένου να επιτευχθεί η δημιουργία ενός ενιαίου και σύγχρονου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών στο Αιγαίο, το οποίο θα συνέβαλε αποφασιστικά στην ισόρροπη ανάπτυξη των νησιών.

Η εφαρμογή της μελέτης αυτής τελικά φαίνεται πως έχει ανασταλεί, ενώ αναμένονται τα αποτελέσματα της νέας ρύθμισης που επέφερε η τροπολογία του άρθρου όγδοου του ν.2932/2001, η οποία επιτρέπει τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας 6 ετών.

6.4.2. Η «λύση» μέσω σχεδιασμού ενός κομβικού δικτύου

Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη τα νέα δεδομένα που προκύπτουν από τις οδηγίες και γνωμοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περί μη δυνατότητας επιβολής εκ των προτέρων ενός υποχρεωτικού ακτοπλοϊκού δικτύου, δεν θα πρέπει να αποκλεισθεί για το μέλλον μια μερική και σταδιακή εφαρμογή ενός συστήματος εξυπηρέτησεων κάποιων μικρών νησιών από κομβικούς λιμένες – διοικητικά κέντρα με τη μορφή ανταποκρίσεων (δίκτυο hub & spoke).

Στόχος του σχεδιασμού «Hub and Spoke» είναι η δημιουργία ενός πλέγματος γραμμών ταχείας πρόσβασης στα νησιώτικα κομβικά λιμάνια και τροφοδότησης των γραμμών μετεπιβίβασης οι οποίες συνδέουν τα κομβικά λιμάνια με τα γύρω νησιά. Τα πλοία που θα πραγματοποιούν τις ανταποκρίσεις θα είναι πλοία σύγχρονης τεχνολογίας τύπου catamaran ή υδροπτέρυγα, τα οποία λόγω της αυξημένης ταχύτητας αλλά και των λοιπών προδιαγραφών που διαθέτουν και έχουν ήδη αναφερθεί, μπορούν και

πραγματοποιούν συχνά δρομολόγια, μειώνοντας το χρόνο αναμονής και ταξιδιού, δύο δηλαδή από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει το επιβατικό κοινό. Τα πλεονεκτήματα του μοντέλου αυτού έγκεινται επομένως στο γεγονός ότι θα μειωθεί σημαντικά ο χρόνος πρόσβασης τόσο αυτών που ταξιδεύουν μέσω του κομβικού δικτύου στους προσφιλείς προορισμούς προς τους οποίους μετακινείται η συντριπτική πλειοψηφία των επιβατών, όσο και αυτών που έχουν ως προορισμό κάποιο μικρό νησί και χρησιμοποιούν το δίκτυο συχνών ανταποκρίσεων.

Αυτό το σενάριο λύσης, προτείνει ένα ακτοπλοϊκό δίκτυο το οποίο εμπεριέχει τη λογική και υλοποιεί τα χαρακτηριστικά του μοντέλου «Hub and spoke», χωρίς να καταργεί πλήρως τις απευθείας συνδέσεις από τον Πειραιά. Ο σχεδιασμός στοχεύει στη μείωση των χρόνων διαδρομής και την ισότιμη εξυπηρέτηση όλων των νησιών. Το δίκτυο Hub and spoke έχει αυξημένο κόστος εφαρμογής διότι προϋποθέτει τερματικούς σταθμούς και λιμενικές υποδομές υψηλών προδιαγραφών, σε όλα τα νησιά. Επίσης, για να εφαρμοστεί ολοκληρωμένα απαιτεί ένα πολυάριθμο στόλο ταχύπλοων σκαφών και βέλτιστο χρονοπρογραμματισμό των δρομολογίων. Μόνο υπό αυτές τις προϋποθέσεις είναι δυνατόν να αντισταθμιστεί το αυξημένο κόστος που δημιουργεί για τον επιβάτη η ανάγκη 1 ή 2 μετεπιβίβασεων. Η πλήρωση όμως των προηγούμενων προϋποθέσεων μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότητα του δικτύου. Ως εκ τούτου η εφαρμογή της λύσης αυτής προϋποθέτει τον εξής σχεδιασμό:

1. Επιλογή κομβικών λιμένων
2. Δημιουργία γραμμών κορμού
3. Δημιουργία συνδετήριων γραμμών

Τα κριτήρια επιλογής των κομβικών λιμένων σχετίζονται με τον πληθυσμό, την επιβατική κίνηση, τη διοικητική σπουδαιότητα, τη γεωγραφική θέση των νησιών καθώς επίσης τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές.

Σε ότι αφορά τις συνδέσεις μεταξύ λιμένων ο σχεδιασμός του συγκεκριμένου μοντέλου για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης έχει σαν στόχο την διαμόρφωση ενός δικτύου το οποίο να προσφέρει:

1. Νέες απευθείας ακτοπλοϊκές συνδέσεις που να αποκαθιστούν τη επικοινωνία μεταξύ των νησιών. Αναμενόμενη άμεση συνέπεια αυτής της ενέργειας είναι η μείωση των χρόνων διαδρομής και του κόστους για τους επιβάτες.
2. Ένα επίπεδο ελάχιστης εξυπηρέτησης (ελάχιστη συχνότητα) έτσι ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση μετακινήσεων μεταξύ των νησιών.

3. Ενίσχυση του μεριδίου της αγοράς των ταχύπλοων πλοίων με στόχο την μακροπρόθεσμη καθιέρωση τους, σε όσες διαδρομές ενδείκνυται η χρήση αυτού του τύπου πλοίων.
4. Ενίσχυση του μεριδίου της αγοράς των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές.

Οι ακτοπλοϊκές γραμμές στο μοντέλο αυτό χωρίζονται σε δύο κατηγορίες :

- Γραμμές κορμού
- Γραμμές τροφοδοτικές – συνδετήριες
 - Γραμμές συνδετήριες κομβικών λιμένων
 - Γραμμές συνδετήριες τοπικές

Οι ακτοπλοϊκές γραμμές κορμού συνδέουν τα ηπειρωτικά κομβικά λιμάνια με τα νησιώτικα κομβικά λιμάνια χωρίς να εξυπηρετούν ενδιάμεσους λιμένες. Στρατηγικός στόχος των κυρίων γραμμών είναι η δημιουργία ενός πλέγματος ταχέων ακτοπλοϊκών συνδέσεων Βορρά - Νότου και Δύσης - Ανατολής και η αποκατάσταση της επικοινωνίας των νησιών.

Οι συνδετήριες γραμμές διαχωρίζονται σε δύο υποκατηγορίες:

- Τις συνδετήριες γραμμές που συνδέουν τα κομβικά λιμάνια μεταξύ τους εξυπηρετώντας όλα τα ενδιάμεσα λιμάνια.
- Τις συνδετήριες τοπικές γραμμές που συνδέουν τα κομβικά λιμάνια με λιμάνια μικρότερης σημασίας τα οποία βρίσκονται στην άμεση ζώνη επιρροής τους.

Στρατηγικός στόχος των συνδετήριων γραμμών είναι η δημιουργία συνοχής στο ακτοπλοϊκό δίκτυο και η εξασφάλιση της ενδο-επικοινωνίας των νησιών. Στο συγκεκριμένο προτεινόμενο μοντέλο, επιδιώκεται η εξυπηρέτηση ομάδων νήσων μέσω άμεσων συνδέσεων σε κομβικό λιμένα και μετεπιβιβάσεις αποκλείοντας τη συνύπαρξη δύο κομβικών λιμένων στην ίδια περιοχή. Το γεγονός αυτό επηρεάζει επακολούθως τον αριθμό των γραμμών μετεπιβίβασης, τον αριθμό κομβικών λιμένων καθώς επίσης τα μήκη και τους χρόνους διαδρομής των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσε να δοθεί ικανοποιητική λύση στο επίπεδο συχνότητας και διασύνδεσης των μικρών νησιών με τα μεγάλα νησιά – διοικητικά κέντρα, τα οποία σημειωτέον με τη σειρά τους θα είχαν ποιοτικό επίπεδο εξυπηρέτησης ως προς τη συγκοινωνία τους με τα ηπειρωτικά λιμάνια. Επιπλέον θα δινόταν κίνητρο στους πλοιοκτήτες να ανανεώσουν το στόλο τους και να δρομολογήσουν καλύτερα πλοία, μεγαλύτερα και ταχύτερα τα οποία δεν θα προσεγγίζουν πλέον στα επικίνδυνα

λιμάνια των μικρών νησιών. Επιπλέον η κατάργηση των απευθείας συνδέσεων ορισμένων νησιών με τον κεντρικό αφετήριο λιμένα του Πειραιά θα πρέπει να αντισταθμιστεί με αντίστοιχη αύξηση της συχνότητας των ανταποκρίσεων – ενδονησιωτικών συνδέσεων.

Θα πρέπει πάντως να υπογραμμιστεί ότι το μοντέλο αυτό προϋποθέτει σημαντικές απαιτήσεις όσον αφορά στις υποδομές των λιμένων, καλή μελέτη του κυματισμού και των επικρατουσών ανέμων στην περιοχή εκτέλεσης πλόων και το σημαντικότερο, την ανάλογη έκφραση βούλησης από πλευράς των πλοιοκτητών προκειμένου να επενδύσουν σε κατάλληλα πλοία που θα πραγματοποιούν τις υπόψη ανταποκρίσεις.

7. Η Ευρωπαϊκή εμπειρία σε θέματα οργάνωσης και χρηματοδότησης στις άγονες γραμμές

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση των ακτοπολικών υπηρεσιών έκανε το πρόβλημα των αγόνων γραμμών εντονότερο, αφού δεν επιτρέπει πλέον τις κρατικές ενισχύσεις. Η συμμόρφωση με τις Κοινοτικές οδηγίες, ήταν επόμενο ότι επέφερε προβλήματα στα κράτη μέλη.

7.1. Ισπανία

Στην Ισπανία το θαλάσσιο μεταφορικό έργο για τις περιοχές που εξέλειπε το επενδυτικό ενδιαφέρον (σύνδεση ηπειρωτικής χώρας και των Καναρίων και Βαlearίδων Νήσων, καθώς και προς τους ισπανικούς θύλακες της Β. Αφρικής) το είχε αναλάβει η Compañia Transmediterranea, μια κρατική επιχείρηση η οποία ιδιωτικοποιήθηκε το 2002. Η εταιρεία αυτή παρέχει και διαχειρίζεται τα πλοία που δρομολογούνται στις γραμμές που υπόκεινται σε υποχρεώσεις δημοσίων υπηρεσιών. Το προηγούμενο συμβόλαιο είχε διάρκεια 20 ετών και έληξε στις 31/12/1997 οπότε άνοιξε η αγορά και σε εταιρείες από άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε.. Προς συμμόρφωση με τις κοινοτικές οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές η Ισπανία δημοσίευσε πρόσκληση για την κατάθεση προσφορών για την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών που εμπεριέχουν υποχρεώσεις δημόσιων υπηρεσιών σε εννέα γραμμές. Η χρονική διάρκεια του νέου συμβολαίου που προβλέπεται είναι 10 χρόνια, στις υποχρεώσεις του μειοδότη περιλαμβάνεται η παροχή της υπηρεσίας με συγκεκριμένη συχνότητα για όλη τη διάρκεια του έτους, με συγκεκριμένες προδιαγραφές πλοίων. Η αποζημίωση που λαμβάνει η εταιρεία για την παροχή υπηρεσιών θα πρέπει να ανταποκρίνεται στο επιπλέον κόστος που επωμίζεται για της παροχή της δημόσιας υπηρεσίας όπως απορρέει από το συμβόλαιο. Η ακολουθούμενη πολιτική για την καταβολή των αποζημιώσεων για μεταφορές επιβατών προς και από τα απομακρυσμένα νησιά συνίσταται σε απευθείας επιδότηση του επιβάτη. Δηλαδή, οι επιβάτες πληρώνουν το 1/3 της τιμής κόστους του ναύλου και το υπόλοιπο πληρώνεται στον μεταφορέα από το κράτος. Ταυτόχρονα το κράτος έχει προχωρήσει στη μείωση των λιμενικών τελών στα πλοία που προσεγγίζουν τα απομακρυσμένα αυτά νησιά. Μετά από σχετική έρευνα, η διάρκεια της σύμβασης μειώθηκε στα 3,5 χρόνια και η

ισπανική κυβέρνηση συμφώνησε ότι η επόμενη επιδοτούμενη σύμβαση δεν θα υπερέβαινε τα 5 χρόνια, και το ύψος της επιδότησης θα περιοριζόταν στο πρόσθετο κόστος λόγω του κοινωνικού χαρακτήρα των επιδοτούμενων γραμμών ακτοπλοΐας. Όταν το 2001 έγινε νέος διαγωνισμός οι γραμμές ομαδοποιήθηκαν σε τρεις συμβάσεις και ορίστηκαν ποσά επιδότησης για κάθε ομάδα ανά έτος αντίστοιχα. Οι θερινές και χειμερινές απαιτήσεις διατυπώθηκαν χωριστά και επεκτάθηκαν έτσι ώστε να περιλαμβάνουν μεταφορά φορτίων αλλά και high speed ferries. Παρότι ακολουθήθηκαν οι διαδικασίες διαγωνισμού και ανάθεσης της Ε.Ε. η Compañia Transmediterranea ήταν ξανά η μόνη διαγωνιζόμενη.

7.2. Μεγάλη Βρετανία – Σκωτία.

Στη Σκωτία έχουν ανατεθεί πρόσφατα τέσσερις ομάδες επιδοτούμενων υπηρεσιών ακτοπλοΐας, ενώ εφαρμόζεται ένα μεικτό σύστημα οργάνωσης των θαλασσιών μεταφορών το οποίο διαφέρει κατά περίπτωση ανάλογα με το επίπεδο εκδήλωσης ενδιαφέροντος από τους εμπλεκόμενους.

Στην περιοχή των Δυτικών νήσων της Σκωτίας, στο σύμπλεγμα νησιών Clyde και Western Isles περιλαμβάνονται 28 γραμμές στις οποίες αρχικά δραστηριοποιούνταν μόνο η Κρατική Caledonian MacBrayne Lines η οποία και λάμβανε ετήσια επιδότηση με βάση νόμο του 1960. Προκειμένου όμως να μην στρεβλωθεί ο ανταγωνισμός γεγονός που πλέον αντίκειται στην Κοινοτική νομοθεσία για την απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορικών υπηρεσιών διατυπώθηκε από την Υπουργό Μεταφορών της Σκωτίας το Φεβρουάριο του 2001 Ειδική Έκθεση με προτάσεις οι οποίες εγκρίθηκαν και αποτελούν νέα πολιτική της χώρας στην περιοχή αυτή. Σύμφωνα με την πολιτική αυτή προκηρύσσεται ανοικτός διαγωνισμός ώστε οι 28 γραμμές να ενταχθούν στο καθεστώς υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Οι γραμμές αυτές θα διατεθούν συνολικά προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας και να αποφευχθεί το φαινόμενο διάκρισης των γραμμών σε περισσότερο ή λιγότερο ελκυστικές. Η ιδιοκτησία των πλοίων που χρησιμοποιούνταν μέχρι τότε θα μεταβιβαστεί σε μια νέα εταιρεία (New Cal Mac) η οποία έχει αποκλειστικό μέτοχο το Δημόσιο. Τα πλοία αυτά θα μισθώνονται (lease) ή χρονομισθώνονται (time-charter) στους ενδιαφερόμενους ιδιώτες με την καταβολή ετήσιου μισθώματος το οποίο θα υπολογίζεται με βάση την εμπορικότητα της γραμμής. Επιπλέον προκειμένου να καταστούν οι γραμμές αυτές

ελκυστικές προς την ιδιωτική πρωτοβουλία θα καταβάλλεται επιδότηση λειτουργικού τους κόστους. Η ανάθεση θα γίνεται με 5ετή συμβόλαια και ενδέχεται σε αυτά να ενταχθεί και η υποχρέωση για συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων από τον ίδιο το μειοδότη.

Ένας δεύτερος τρόπος οργάνωσης παροχής θαλασσίων μεταφορικών υπηρεσιών εντοπίζεται στην περιοχή των Βορείων νησιών της Σκωτίας (Nothern Isles). Σε αυτήν την περίπτωση, οι ακτοπλοϊκές γραμμές ανατίθενται σε ιδιώτες με το σύστημα των 5ετών συμβάσεων παροχής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Με τον τρόπο αυτό δραστηριοποιούνται δύο ιδιωτικές εταιρείες, η NorthLink - P & O Scottish Ferries Ltd η οποία λαμβάνει ετήσια επιδότηση, και η NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd στη σύμβαση με την οποία δεν προβλέπεται επιδότηση για εμπορεύματα παρά μόνο για επιβάτες.

7.3. Ιταλία

Στην Ιταλία οι θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες παρέχονται τόσο από το δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα. Ο κρατικός όμιλος Tirrenia περιλαμβάνει 6 θυγατρικές εταιρείες με επικεφαλής την Tirrenia di Navigazione η οποία είναι υπό ιδιωτικοποίηση. Κάθε μια από τις θυγατρικές δραστηριοποιείται σε γεωγραφικά ανεξάρτητη περιοχή και ως εκ τούτου λαμβάνουν ξεχωριστά τις επιδοτήσεις. Προβλέπεται ελάχιστη συχνότητα δρομολογίων και ένα μέγιστο όριο ηλικίας για τα πλοία που ανήκουν στο Δημόσιο (18 έτη). Η επιδότηση έχει ως σκοπό να καλύψει τις ζημιές και τα συμβόλαια είναι 20ετή και περιλαμβάνουν συγκεκριμένες προδιαγραφές παροχής υπηρεσιών που επανυποβάλλονται κάθε 5 έτη. Οι ιδιωτικές εταιρείες κατηγορούν τον Όμιλο ότι επηρεάζει τον ανταγωνισμό και θεωρούν ότι θα ήταν αναγκαία μια αναδιάρθρωση των δρομολογίων προκειμένου να εκδηλώσουν ενδιαφέρον στις προκηρύξεις ανάθεσης του μεταφορικού έργου.

7.4. Πορτογαλία

Στην Πορτογαλία το πρόβλημα επαρκούς εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες εντοπίζεται στις γεωγραφικές περιοχές των νησιών Μαδέρα και

Αζόρες. Οι θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνται από ιδιώτες και τοπικούς φορείς οι οποίοι λόγω περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων αδυνατούν να παρέχουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Το σύστημα μεταφορών στις περιοχές αυτές αποτελείται από 8 υποσυστήματα σχεδόν ένα για κάθε νησί. Τα έσοδα από τη λειτουργία των γραμμών αυτών δεν αρκούν για νέες επενδύσεις, ώστε να ανανεωθεί ο υπάρχον στόλος.

7.5. Δανία

Στη Δανία συνυπάρχουν τα συστήματα οργάνωσης της εξυπηρέτησης των νησιών με τη μορφή της ανάθεση υποχρεώσεων δημόσιων υπηρεσιών και τη λειτουργία κάποιων επιμέρους γραμμών από τις δημόσιες αρχές. Οι συμβάσεις παροχής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας είναι διάρκειας 5 ετών και περιλαμβάνουν κάποιες ελάχιστες απαιτήσεις για το επίπεδο του παρεχόμενου μεταφορικού έργου αλλά και τις προδιαγραφές των πλοίων. Για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων στις περιοχές αυτές οι ιδιωτικές εταιρείες λαμβάνουν ετήσια αμοιβή η οποία αποσκοπεί στην κάλυψη των λειτουργικών ζημιών που προκύπτουν από την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών. Παράλληλα η ανεξάρτητη εταιρεία του δημοσίου Bornholm Ferries εξυπηρετεί τις επιβατικές μεταφορές, ταχυδρομείο και μεταφορά προϊόντων στην περιοχή Bornholm και με τον τρόπο αυτό υποβοηθείται η ανάπτυξη της περιοχής.

7.6. Γαλλία

Η σημαντικότερη σύμβαση στη Γαλλία αφορά σε Προστατευόμενες Εγχώριες Θαλάσσιες Μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας (Μασσαλία, Νίκαια και Τουλόν) και του νησιού της Κορσικής, η οποία παρέχεται από τη δημόσια εταιρεία SNCM και τη θυγατρική της CMN.

Οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες μεταξύ Κορσικής και ηπειρωτικής Γαλλίας εξυπηρετούνται από το 1976 με σύμβαση διάρκειας 25 ετών με τη δημόσια εταιρεία SNCM και τη θυγατρική της CMN, η οποία μεταβιβάστηκε στη βάση της «εδαφικής συνέχειας» στην Τοπική Αρχή της Κορσικής η οποία διαπραγματεύτηκε δύο συμβάσεις πενταετούς διάρκειας με τις SNCM /CMN. Οι συμβάσεις αυτές καθόριζαν τα λιμάνια που θα εξυπηρετούσαν, τον εβδομαδιαίο αριθμό δρομολογίων που θα εκτελούνταν σε υψηλές και χαμηλές περιόδους καθώς και τη χωρητικότητα των πλοίων που θα

χρησιμοποιούνταν. Στα μέσα της δεκαετίας του '90 με την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην Κορσική, οι συμβάσεις τέθηκαν υπό αμφισβήτηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέτασε αρκετές κατηγορίες που είχαν σχέση με ορισμένες δρομολογιακές γραμμές και συγκεκριμένα:

- τη σταυροειδή επιδότηση των ζημιών της Corsiva Maritima στα δρομολόγια Ιταλία – Κορσική από τις επιδοτήσεις της SNCM
- τη μίσθωση αδρανούς δυναμικότητας πλοίων της SNCM στην Corsiva Maritima σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από αυτές της αγοράς
- τη στρέβλωση του κοινοτικού εμπορίου μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας λόγω της επιδότησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών προς Κορσική από τα πιο απομακρυσμένα γαλλικά λιμάνια και όχι από όλα όσα μπορούν να εξυπηρετήσουν το νησί
- την υπερβολική ελευθερία της SNCM στον καθορισμό του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών (δρομολόγια, ναύλοι) παρέχοντας έτσι αθέμιτο πλεονέκτημα εις βάρος άλλων εταιρειών
- την επιδότηση δυσανάλογα υψηλών δαπανών μέσω των συμβάσεων συμπεριλαμβανομένων του υψηλού κόστους κατασκευής πλοίων από τα γαλλικά ναυπηγεία, το κόστος ασφάλισης των λιμενεργατών στη Μασσαλία και μια ευμεγέθη και σχετικά αναποτελεσματική διοικητική δομή
- την αδυναμία πραγματοποίησης κερδών κεφαλαίου από τα πλοία που χρησιμοποιούνταν στη γραμμή, δεδομένου ότι με τη λήξη των συμβάσεων τα πλοία επιστρέφονταν στη SNCM για πώληση ή ανάπτυξη άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων, ενώ η κεφαλαιακή τους αξία είχε ήδη πλήρως αποσβεσθεί.

Η Ε.Ε. απέρριψε στο σύνολό τους τις κατηγορίες, ωστόσο η έγκριση της επιδότησης προς τη SNCM για τα έτη 1976-2001 (σύμβαση πλαίσιο) κρίθηκε ασύμβατη με την Κοινή Αγορά στη βάση της μη ύπαρξης πλήρως ανταγωνιστικών συνθηκών. Οι τοπικές Αρχές της Κορσικής αποδέχθηκαν τα συμπεράσματα και ανέλαβαν να προχωρήσουν στην επόμενη πρόσκληση ενδιαφέροντος για την περίοδο 2002-2006 σε έναν ανοικτό διεθνή διαγωνισμό.

7.7. Νορβηγία

Το 1991 η κυβέρνηση της Νορβηγίας υπέγραψε 10ετή σύμβαση επιδοτούμενων γραμμών ακτοπλοΐας με δύο νορβηγικές εταιρείες (OVD και TFDS) για την παροχή

προγραμματισμένων παράκτιων δρομολογίων σε απομονωμένες κοινότητες της Βόρειας Νορβηγίας. Σε αντάλλαγμα της σταθερής επιδότησης οι εταιρείες συμφώνησαν να προσφέρουν καθημερινά δρομολόγια με εγγυημένη προσέγγιση σε 34 λιμάνια και να επενδύσουν σταδιακά σε νέα πλοία γεγονός που θα έδινε έναυσμα για την τουριστική ανάπτυξη της βόρειας πλευράς της χώρας. Συνολικά απαιτούνταν 11 πλοία για τη διατήρηση της υπηρεσίας η οποία θα είχε συνολικό κύκλο ταξιδιού 11 ημέρες και θα διακινούσε περίπου 400.000 επιβάτες το χρόνο. Το 2001 η σύμβαση επεκτάθηκε για άλλα 4 χρόνια με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού. Κατόπιν σχετικής μελέτης αποφασίστηκε να γίνουν δύο ξεχωριστοί εναλλακτικοί διαγωνισμοί οι οποίοι όντως προκηρύχθηκαν το καλοκαίρι του 2004.

7.8. Αξιολόγηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας

Οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στο δείγμα ευρωπαϊκών χωρών που εξετάστηκε έχουν ιδιομορφίες, που σχετίζονται κυρίως με το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών από κρατικούς φορείς στο παρελθόν, καθώς και από τον υφιστάμενο ανταγωνισμό στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ανάθεση των συμβάσεων γίνεται μέσω ανοικτών μειοδοτικών διαγωνισμών, οι οποίοι τις περισσότερες φορές γίνονται σε δύο φάσεις: αρχικά υπάρχει το στάδιο διερεύνησης επενδυτικού ενδιαφέροντος και προκαταρκτικής αξιολόγησης δυνητικών επενδυτών και ακολουθεί η υποβολή Τεχνικών Προσφορών. Στις γραμμές με υψηλότερο ανταγωνισμό, οι συμβάσεις αντιμετώπισαν έντονη κριτική, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει η διαγωνιστική διαδικασία πέραν των δύο ετών με συνέπεια να υποστούν μεταβολές αρκετοί από τους όρους τους. Σημείο τριβής αποτελεί τις περισσότερες φορές το ύψος της επιδότησης που παρέχεται από το κράτος στους αναδόχους, κυρίως σε ότι αφορά στη χρήση αυτής στις συγκεκριμένες γραμμές για τις οποίες παραχωρείται και όχι σε άλλες συμπληρωματικές γραμμές (σταυροειδής επιδότηση) που παρέχει ο ανάδοχος. Γενικότερα η επιδότηση έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- υπολογίζεται επί των λειτουργικών ζημιών του αναδόχου, όπως προκύπτουν ύστερα από την αφαίρεση από τα έσοδα των λειτουργικών εξόδων και ενός εύλογου περιθωρίου κέρδους,
- καταβάλλεται ετησίως και

- αναθεωρείται ανά έτος ανάλογα με την κίνηση στην εξυπηρετούμενη γραμμή, αλλά και τα βασικά κόστη, τα έξοδα του αναδόχου και τον πληθωρισμό.

Οι προσφυγές στην Ε.Ε. που σημειώθηκαν επισημαίνουν λάθη στο σχεδιασμό των σχετικών διαγωνισμών αλλά και στην παρακολούθηση των συμβάσεων, τα οποία πρέπει να αποφεύγονται και τα οποία συνοψίζονται στα εξής:

- ανεπαρκής δημοσιότητα των διαγωνισμών,
- ομαδοποίηση πολλών δρομολογίων σε μία μόνο σύμβαση,
- μακρά διάρκεια συμβάσεων,
- παραχώρηση παράπλευρων υπηρεσιών χωρίς διαγωνισμό,
- ασαφείς ή ακόμη επιβλαβείς διατάξεις σχετικές με εκπαιδευτικά εισιτήρια,
- απαγορευτικοί όροι παράλληλης λειτουργίας εμπορικών γραμμών,
- χρήση της επιδότησης από τον ανάδοχο για τη χρηματοδότηση άλλων υπηρεσιών του αναδόχου ή θυγατρικών του (σταυροειδής επιδότηση) και
- υπενοικίαση αδρανών δυναμικοτήτων από τον ανάδοχο σε θυγατρικές γεγονός που ενδέχεται να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό.

Η Ε.Ε. επιδεικνύει ιδιαίτερη ευαισθησία στη διαφύλαξη των συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και ειδικότερα, θεωρεί πως η πλήρης δημοσιότητα και διαφάνεια του διαγωνισμού ανάθεσης είναι αδιαπραγμάτευτο προαπαιτούμενο για τις συμβάσεις που αφορούν υπηρεσίες ανάθεσης δημοσίου συμφέροντος.

8. Ανταγωνιστικότητα μέσω μεταφοράς στα ελληνικά πελάγη – Η προοπτική του υδροπλάνου

Ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου - αεροπλάνου περιορίζεται στις συνδέσεις που εκτελούνται και από τα δύο μεταφορικά μέσα. Τα δύο εναλλακτικά δίκτυα (ακτοπλοϊκό - αεροπορικό) λειτουργούν σήμερα απολύτως ανεξάρτητα χωρίς καμία πρόβλεψη για μετεπιβιώσεις και αλλαγές μέσου. Εκλείπει δηλαδή η έννοια της συμπληρωματικότητας και της τροφοδότησης του ενός από το άλλο, ενώ δειλά ξεπροβάλλει το υδροπλάνο δίνοντας μία νέα προοπτική στις μεταφορές πάνω από τα ελληνικά πελάγη.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών είχε προηγηθεί πολλά χρόνια της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών, προσφέροντας έτσι μία εμπειρία από την λειτουργία "ανοικτής" αγοράς στο περιβάλλον ενός μεταφορικού προϊόντος, αν και υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών, κυρίως στη λειτουργία τους. Η αγορά των αερομεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκεται υπό καθεστώς απελευθέρωσης (liberalization) από τον Ιούλιο του 1992 με την εφαρμογή του Τρίτου Πακέτου Απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Σχεδόν δεκαπέντε χρόνια μετά το 1992, στην αγορά των τακτικών δρομολογίων εσωτερικού δραστηριοποιούνται δύο αεροπορικές εταιρίες, αυτές της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Aegean Airlines. Ειδικότερα σε ότι αφορά στα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει ένας αερομεταφορέας στην εκτέλεση πτήσεων cabotage, αυτά εστιάζονται σε τρία σημεία τα οποία δεν είναι άλλα από το λειτουργικό περιβάλλον, το λειτουργικό κόστος και τις αδυναμίες marketing.

Οι αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας αναμένεται να διαφοροποιήσουν τις συνθήκες ανταγωνισμού. Η εμπειρία από αντίστοιχες αλλαγές σε χώρες του εξωτερικού έχει δείξει ότι χρειάζεται μεγάλη προσοχή στην διασφάλιση των συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών, ευθύνη που έχει επιφορτισθεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Είναι γεγονός ότι η είσοδος "νέων" ανταγωνιστών σε μία αγορά είναι δύσκολη, ιδιαίτερα εάν αυτός προέρχεται από χώρα του εξωτερικού και δεν έχει εμπειρία στο λειτουργικό περιβάλλον που θα ενταχθεί και τις ιδιαίτερες συνθήκες που θα κληθεί να αντιμετωπίσει. Η ανάπτυξη νέων υποδομών, η βελτίωση της λειτουργίας των λιμένων, η πιθανή ανανέωση του στόλου και η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας, η βελτίωση της δρομολόγησης των πλοίων, η διαφοροποίηση των

κομίστρων κ.α. είναι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και των δύο μεταφορικών μέσων (πλοίο, αεροπλάνο) πέρα από τις όποιες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο και η μεταβολή τους στο άμεσο μέλλον είναι δυνατό να μεταβάλλει το μερίδιο τους στην αγορά.

Έτσι το μερίδιο της ακτοπλοΐας είναι πιθανό να αυξηθεί λόγω της αύξησης των αεροπορικών κομίστρων αλλά και της καλύτερης εξυπηρέτησης που θα προσφέρεται με τα νέα δρομολόγια και την ανανέωση του στόλου. Δεν πρέπει ωστόσο να αγνοηθεί ότι προκειμένου να πραγματοποιηθεί μετακύλιση της κίνησης προς την ακτοπλοΐα είναι απαραίτητο να βελτιωθούν οι χρόνοι ταξιδιού, να δημιουργηθούν οι κατάλληλες λιμενικές υποδομές για μετεπιβίβαση και να επιτευχθεί ο κατάλληλος χρονοπρογραμματισμός των δρομολογίων.

Απαραίτητα στοιχεία για την αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας των μέσων μεταφοράς είναι το κόστος και ο χρόνος ταξιδιού, το επίπεδο εξυπηρέτησης στα σκάφη και στους λιμένες, η προσφορά και η διαθεσιμότητα θέσεων καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων και φορτίων.

8.1. Βασικοί παράγοντες της ανταγωνιστικότητας των μέσων μεταφοράς

Βασικούς συντελεστές της ανταγωνιστικότητας μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου σήμερα, χωρίς αμφισβήτηση αποτελούν το κόστος, ο χρόνος, το επίπεδο εξυπηρέτησης, η προσφορά και η διαθεσιμότητα θέσεων, καθώς και η αναγκαστική χρήση ενός μέσου για άλλους λόγους.

8.1.1. Κόστος

Το κόστος ταξιδιού αποτελείται από το κόστος του κομίστρου (πλοίου ή αεροπλάνου) και το κόστος μετακίνησης μεταξύ της αρχικής προέλευσης και του τελικού προορισμού και του σταθμού του μεταφορικού μέσου (ταξίδι πόρτα-πόρτα). Το κόμιστρο διαφοροποιείται σε κάθε μέσο με εμπορικά κριτήρια ανάλογα με τις προσφερόμενες υπηρεσίες. Στο πλοίο υπάρχει ο διαχωρισμός σε τρεις θέσεις, αντίτιμο καμπίνας και αντίτιμο μεταφοράς οχήματος. Στις αεροπορικές μεταφορές ο κύριος διαχωρισμός περιορίζεται σε δύο θέσεις: πρώτη και οικονομική (η δεύτερη

υποδιαιρείται σε επιμέρους κατηγορίες θέσεων για τα οποία οι εταιρείες έχουν διαφορετική τιμή εισιτηρίου).

Τα ανώτατα όρια ναύλων ακτοπλοΐας οικονομικής θέσης και οχημάτων καθορίζονται από Κοινή Υπουργική Απόφαση όπως έχει ήδη αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο και η αναπροσαρμογή τους γίνεται με βάση οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια.

Τα τιμολόγια των αεροπορικών υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση διαμορφώνονται ελεύθερα. Εντούτοις, για τα Τιμολόγια Εσωτερικού, ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Ο.Α.) υπόκειται, ως ΔΕΚΟ, τυπικά στην έγκριση της Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων του Υπουργείου Εμπορίου ενώ οι ιδιωτικές εταιρείες τιμολογούν ελεύθερα. Όμως, στην καθημερινή πρακτική επιτρέπεται σιωπηλά και στην Ο.Α. να προσαρμόσει τις τιμές των εισιτηρίων ανάλογα με τον ανταγωνισμό. Στις αεροπορικές μεταφορές γενικά στην αξία του εισιτηρίου αποτυπώνεται και το κόστος του χρόνου σύμφωνα με:

- Την εμπορική περίοδο της αεροπορικής αγοράς
- Την ημερομηνία αναχώρησης και επιστροφής
- Την ώρα αναχώρησης και επιστροφής μέσα στην ίδια ημέρα
- Αν ο χρόνος ταξιδιού έχει προσδιοριστεί (κλειστός) ή όχι (ανοικτός)

Στα τιμολόγια για αεροπορικά ταξίδια εσωτερικού (στην Ελλάδα) αποτυπώνεται μόνο η αξία των προσφερομένων υπηρεσιών, δηλαδή η διάκριση σε Πρώτη και Οικονομική θέση και όχι η αξία του χρόνου.

Το κόστος για την μετάβαση από και προς μεταφορικό σταθμό (αεροδρόμιο, λιμάνι) διαφοροποιείται σημαντικά κατά τόπο. Στα μεγάλα αστικά κέντρα το κόστος αυτό αποτελείται από το κόμιστρο που καταβάλλει ένα ποσοστό των επιβατών που χρησιμοποιεί δημόσιες συγκοινωνίες, το κόμιστρο που καταβάλλει το ποσοστό των επιβατών που χρησιμοποιεί ταξί και το ιδιωτικό κόστος μετακίνησης του ποσοστού των επιβατών που χρησιμοποιούν ιδιωτικό μέσο (Ι.Χ., δίκυκλο, κ.λπ.). Στα μικρά κέντρα και κυρίως στα πολύ μικρά νησιά το ποσοστό των επιβατών που μετακινούνται πεζοί είναι υπολογίσιμο. Έτσι ο προσδιορισμός του επιπλέον κόστους για μετακίνηση πόρτα - πόρτα ανάγεται στα χαρακτηριστικά της περιοχής - ζώνης εξυπηρέτησης κάθε μεταφορικού κόμβου (catchment area) και στις συνήθειες μετακίνησης των επιβατών κάθε μέσου.

8.1.2. Χρόνος

Ο συνολικός χρόνος ταξιδιού (πόρτα - πόρτα) του κάθε μεταφορικού μέσου περιλαμβάνει το χρόνο διακίνησης και αναμονής των επιβατών στις τερματικές εγκαταστάσεις (μεταφορικοί κόμβοι), το χρόνο πρόσβασης και αποχώρησης προς και από αυτές και το χρόνο ταξιδιού του μέσου.

Ο χρόνος ταξιδιού του ακτοπλοϊκού δρομολογίου είναι καθορισμένος για κάθε ζεύγος λιμανιών προέλευσης - προορισμού, ανάλογα με τον τύπο του πλοίου που εξυπηρετεί την σύνδεση. Ο χρόνος αυτός μπορεί να μεταβληθεί σε περίπτωση ιδιαίτερα κακών καιρικών συνθηκών.

Ο επιχειρησιακός χρόνος του αεροπορικού δρομολογίου είναι αυστηρά καθορισμένος και διακρίνεται σε “block-to-block” χρόνο ο οποίος υπολογίζεται από τη στιγμή έναρξης λειτουργίας των κινητήρων και μέχρι τη στιγμή παύσης της λειτουργίας τους και Χρόνο Πτήσης (flight time) ο οποίος μετράται από τη στιγμή αποκόλλησης των τροχών από το έδαφος κατά την απογείωση του αεροσκάφους και μέχρι τη στιγμή της επαφής τους με το έδαφος κατά την προσγείωση, και του χρόνου τροχοδρόμησης (taxing) κατά την αναχώρηση και άφιξη του αεροσκάφους.

Για τον υπολογισμό του χρόνου που καταναλώνει ο επιβάτης στις τερματικές εγκαταστάσεις (αεροδρόμια, λιμάνια) παίζουν ρόλο η κίνηση επιβατών και οχημάτων, το μέγεθος της εγκατάστασης, η ύπαρξη καθυστερήσεων, η ύπαρξη αποσκευών ή όχι κ.λπ. Κατά μέσο όρο, στα αεροδρόμια η 1 ώρα υποχρεωτικής παρουσίας στον αεροσταθμό, πριν την αναχώρηση του αεροσκάφους θεωρείται αρκετή, ενώ στα λιμάνια, ο χρόνος αυτός ποικίλει σημαντικά, ανάλογα με την περίοδο του χρόνου (χειμερινή, θερινή περίοδος) και το μέγεθος του λιμένα. Αντίστοιχα, ο χρόνος διακίνησης στις τερματικές εγκαταστάσεις μετά την άφιξη του μεταφορικού μέσου μπορεί να θεωρηθεί για τα αεροδρόμια περίπου 30 λεπτά ενώ για τα λιμάνια ποικίλει ανά περίοδο και λιμένα.

Ο χρόνος και το κόστος πρόσβασης και αποχώρησης προς και από το μεταφορικό σταθμό, διαφοροποιείται κατά τόπο και περιοχή εξυπηρέτησης του κόμβου και ανάλογα με το μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείται πριν ή μετά την πρόσβαση/αναχώρηση από τον μεταφορικό σταθμό.

Η επιβατική κίνηση διακρίνεται σε δύο βασικές κατηγορίες, οι οποίες συνδέονται μεταξύ τους με αντίστροφη σχέση μεταξύ ζήτησης και της μεταβολής της κάθε μίας εκ των δύο μεταβλητών:

- Επιχειρηματική κίνηση (Business traffic) η οποία είναι ευαίσθητη ως προς το χρόνο ταξιδιού.
- Μη επιχειρηματική κίνηση (No business traffic) που είναι ευαίσθητη ως προς το κόστος ταξιδιού.

Όσο αυξάνεται ο χρόνος ταξιδιού τόσο αποθαρρύνεται ο επιχειρηματίας ταξιδιώτης και το ίδιο ισχύει για το μη επιχειρηματία ταξιδιώτη, όσο αυξάνεται το κόστος του εισιτηρίου. Επιπλέον, η δεύτερη κατηγορία ταξιδιωτών εξαρτά άμεσα το ταξίδι και από το «διαθέσιμο εισόδημα ταξιδιού» που διαθέτει κάθε οικογένεια. Η αξία λοιπόν που αποδίδει κάθε κατηγορία επιβατών στον χρόνο, διαφέρει ανάλογα με το σκοπό ταξιδιού και εκφράζει την επιπλέον του κομίστρου επιβάρυνση που θεωρεί κάθε επιβάτης ότι έχει λόγω του χρόνου που καταναλώνει στο ταξίδι.

Έτσι το κόστος χρόνου θα μπορούσε να είναι σημαντικός παράγων στην διαμόρφωση των τιμολογίων. Ειδικά σε ότι αφορά το επιχειρηματικό ταξίδι, δικαιολογείται σημαντική επιβάρυνση του εισιτηρίου λόγω της ανελαστικότητας της ζήτησης ως προς τον χρόνο που χαρακτηρίζει το επιχειρηματικό ταξίδι. Άλλωστε, η αξία του χρόνου εξαρτάται όχι μόνο από τον σκοπό ταξιδιού αλλά και το κατά κεφαλή ΑΕΠ.

8.1.3. Επίπεδο εξυπηρέτησης

Το επίπεδο της προσφερόμενης εξυπηρέτησης από ένα μεταφορικό δίκτυο και τα αντίστοιχα μέσα, είναι συνάρτηση:

- του χρονοπρογραμματισμού των δρομολογίων και των ανταποκρίσεων μεταξύ τους,
- των χώρων και της ποιότητας εξυπηρέτησης μέσα στο μεταφορικό μέσο,
- των λειτουργικών χώρων και των χώρων αναμονής επιβατών και οχημάτων στους αφετήριους ή τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, αεροδρόμια),
- της ευκολίας στην πληροφόρηση, στην εύρεση και την κράτηση θέσεων,
- της συχνότητας των δρομολογίων και της τήρησής τους. Ειδικότερα:

Στην ακτοπλοΐα, η συχνότητα των δρομολογίων καθορίζεται κυρίως με βάση την ζήτηση, τη διαθεσιμότητα στόλου, το χρόνο του ταξιδιού, τον τύπο του πλοίου

(χωρητικότητα, ταχύτητα) καθώς και την "υποχρεωτική" εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών.

Στην αεροπορική αγορά ισχύει ο κανόνας «όσο μεγαλύτερη η συχνότητα τόσο μεγαλύτερο το μερίδιο αγοράς». Με σταθερή την επιχειρησιακή ταχύτητα του αεροσκάφους και το χρόνο ελιγμών εντός του αεροδρομίου, η συχνότητα δρομολογίων για την κάλυψη του δικτύου είναι συνάρτηση της ζήτησης, της χωρητικότητας των αεροσκαφών, των τυχόν περιορισμών στις ώρες χρήσης αεροδρομίων, της μέσης πληρότητας του αεροσκάφους για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, της δρομολόγησης των αεροσκαφών σε δίκτυο εσωτερικού και εξωτερικού, καθώς και του μεγέθους του αεροπορικού στόλου.

Ως προς τα χαρακτηριστικά των λειτουργικών χώρων και των χώρων αναμονής στην ακτοπλοΐα αυτοί παρουσιάζουν έλλειψη στεγασμένων χώρων αναμονής και διαδικασιών διεκπεραίωσης επιβατών, έλλειψη οργάνωσης στους χώρους αναμονής (π.χ. έλλειψη καθισμάτων, αναψυκτηρίων, κλιματιστικών κ.λπ.), έλλειψη υποδομής για εξυπηρέτηση και πληροφόρηση επιβατών, ελλιπή υποδομή και εξοπλισμό νέας τεχνολογίας, μη ταξινομημένες και διαχωρισμένες λειτουργίες των χώρων επιβατών και οχημάτων προς επιβίβαση καθώς και έλλειψη δυνατοτήτων στάθμευσης οχημάτων.

Τα γενικά χαρακτηριστικά χώρων και ποιότητας εξυπηρέτησης στα πλοία έχουν ως εξής: διαφορετική άνεση χώρων ανά τύπο πλοίου, παλαιότητα στόλου συμβατικών πλοίων, επαρκής έως καλή ποικιλία γεύματος και αναψυχής, επαρκής έως καλή ποιότητα διανυκτέρευσης, χαμηλό επίπεδο άνεσης, λειτουργικότητας και καθαριότητας χώρων σε ορισμένα παλιά πλοία, τυποποιημένη άνεση και διάθεση συγκεκριμένης θέσης στα πλοία νέας τεχνολογίας, διαφορετικές συνθήκες εξυπηρέτησης ανά τύπο πλοίου και χαμηλή ικανότητα συμμόρφωσης των παλαιών πλοίων με τα διεθνή επίπεδα ασφάλειας.

Από την άλλη πλευρά τα αεροπλάνα διαθέτουν υψηλά standards ασφαλείας, ακρίβεια δρομολογίων, προσωπική εξυπηρέτηση του επιβάτη, διάθεση συγκεκριμένης θέσης ανά επιβάτη και τυποποιημένη άνεση στον θάλαμο επιβατών. Τα αεροσκάφη των τακτικών αερογραμμών έχουν τυποποιημένη άνεση, καθότι υπόκεινται σε συγκεκριμένες αυστηρές προδιαγραφές και ελέγχους τόσο ως προς τον σχεδιασμό όσο και ως προς την ποιότητα των υλικών της καμπίνας επιβατών. Στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με την εμπορική της πολιτική, μία εταιρεία έχει την δυνατότητα να διαμορφώσει το δικό της επίπεδο άνεσης για τους πελάτες της. Επιπλέον η άνεση σε

ένα αεροσκάφος έχει έντονο το «διαπροσωπικό» στοιχείο που βασίζεται στην ποιότητα εξυπηρέτησης που προσφέρει το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

Τέλος ως προς το επίπεδο πληροφόρησης και έκδοσης εισιτηρίων που διαθέτουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες σημειώνεται η σχετικά πρόσφατη και μη ολοκληρωμένη στην επικράτεια, λειτουργία συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων (ΗΣΚΘΕΑ), το διαφορετικό εισιτήριο για κάθε εταιρεία, το διαφορετικό εισιτήριο για κάθε σκέλος ταξιδιού, η μη δυνατότητα μεταβίβασης του ονομαστικού εισιτηρίου και οι ελάχιστοι εναλλακτικοί ναύλοι (μόνο ανά τύπο πλοίου).

Για τις αεροπορικές εταιρείες τα πράγματα είναι διαφορετικά αφού διαθέτουν προηγμένα συστήματα κρατήσεων θέσεων με παγκόσμια διασύνδεση μεταξύ εταιρειών, ένα εισιτήριο μπορεί να καλύψει πολλαπλά σκέλη ταξιδιού εσωτερικού ή / και εξωτερικού, υπάρχει μεγάλη ποικιλία ναύλων ανάλογα με τις ανάγκες του επιβάτη, το εισιτήριο είναι προσωπικό με βάση το όνομα που δίδεται κατά την κράτηση, έχει δικό του κωδικό κράτησης και δεν μεταβιβάζεται, συνεπώς μια αλλαγή ονόματος συνεπάγεται νέα κράτηση και επίσης το εισιτήριο περιλαμβάνει τόσα κουπόνια όσα είναι και τα σκέλη του συγκεκριμένου δρομολογίου.

8.1.4. Προσφορά και διαθεσιμότητα Θέσεων

Οι διαθέσιμες θέσεις επιβατών στις ακτοπλοϊκές μεταφορές ταυτίζονται στην ουσία με τις προσφερόμενες θέσεις ανά τύπο πλοίου για κάθε ζεύγος διαδοχικών προσεγγίσεων του δρομολογίου. Οι προσφερόμενες θέσεις ανά πλοίο είναι καθορισμένες ως προς το μέγιστο αριθμό τους ανάλογα με την εποχή τους έτους. Η μεταφορά οχημάτων στα πλοία είναι καθορισμένη ως προς τον μέγιστο αριθμό τους ανά τύπο πλοίου, με την δυνατότητα όμως διαφόρων μίξεων των διαφόρων τύπων οχημάτων. Η διαθεσιμότητα δηλαδή των θέσεων οχημάτων σε ένα πλοίο διαφέρει για κάθε τύπο οχήματος. Πολιτική των εταιρειών, για τη μεγιστοποίηση των εσόδων τους σε κάθε ταξίδι, είναι η επίτευξη της πιο προσοδοφόρας μίξης τύπων οχημάτων. Έτσι, ενώ η διαθεσιμότητα των θέσεων επιβατών ταυτίζεται με τις προσφερόμενες θέσεις, η διαθεσιμότητα θέσεων οχημάτων ανά τύπο οχήματος μεταβάλλεται ανάλογα με τη ζήτηση από τους άλλους τύπους οχημάτων, τα χαρακτηριστικά του οχήματος, την περίοδο του έτους, ακόμα πολλές φορές και από την επαγγελματική σχέση ιδιοκτήτη οχήματος και ακτοπλοϊκής εταιρείας. Οι προσφερόμενες θέσεις προσδιορίζονται από

τα πλοία που εξυπηρετούν την κάθε σύνδεση, καθώς και την συχνότητα των δρομολογίων τους. Βασικός παράγοντας της βελτίωσης της διαδικασίας κάλυψης των διαθέσιμων θέσεων από και προς κάθε ενδιάμεσο λιμάνι του δρομολογίου είναι η ανάπτυξη του συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης εισιτηρίων που χρησιμοποιείται τα τελευταία χρόνια. Άλτο παρ' όλα αυτά μένει το πρόβλημα της επαρκούς εξυπηρέτησης των φορτηγών κατά τους θερινούς μήνες του έτους και ιδίως σε περιόδους αιχμής, οπότε και προτιμούνται τα I.X. αυτοκίνητα σε πολλά δρομολόγια.

Στην αεροπορική αγορά γίνεται διάκριση μεταξύ του αριθμού των προσφερομένων θέσεων ανά τύπο αεροσκάφους, οι οποίες είναι αυστηρά καθορισμένες ως προς μέγιστο αριθμό τους, το μέγεθος των καθισμάτων και την απόσταση μεταξύ σειρών καθισμάτων και μεταξύ της διαθεσιμότητας θέσεων σε κάθε αεροσκάφος. Οι προσφερόμενες θέσεις ανά ζεύγος προέλευσης- προορισμού, εξαρτώνται από τον τύπο του αεροσκάφους που εξυπηρετεί την συγκεκριμένη σύνδεση και την συχνότητα των πτήσεων. Η διαθεσιμότητα των θέσεων σε ένα αεροσκάφος είναι έννοια του αεροπορικού μάρκετινγκ και αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση των εσόδων σε κάθε πτήση, με ελεγχόμενες πωλήσεις θέσεων μέσω συστημάτων διαχείρισης εσόδων (Yield Management). Η διαθεσιμότητα των θέσεων γίνεται μέσω προηγμένων συστημάτων κρατήσεων θέσεων, CRS's (Computerized Reservation Systems), τα οποία διασυνδέονται παγκοσμίως μεταξύ εταιρειών και ταξιδιωτικών πρακτόρων. Ο συνδυασμός αυτών των δύο (Y.M. και CRS's) επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να ελέγχουν αυτές οι ίδιες τη διάθεση θέσεων ανάλογα με την ποιότητα του εισιτηρίου. Εκτός της τυπικής διάκρισης μεταξύ πρώτης και οικονομικής θέσης, η δεύτερη υποδιαιρείται σε επιμέρους κατηγορίες θέσεων για τα οποία οι εταιρείες έχουν διαφορετική τιμή εισιτηρίου. Το "άνοιγμα" και "κλείσιμο" των επιμέρους κατηγοριών θέσεων ανάλογα με τη ζήτηση της πτήσης, επιτρέπει στις εταιρείες να διαθέτουν τον άριστο συνδυασμό εισιτηρίων για την μεγιστοποίηση των εσόδων κάθε πτήσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η διαθεσιμότητα θέσεων στην αεροπορική αγορά διαφοροποιείται σύμφωνα με την εμπορική περίοδο, την ώρα αναχώρησης και επιστροφής την ίδια ημέρα, την ημερομηνία αναχώρησης και επιστροφής, την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών κάθε θέσης, την επαγγελματική ιδιότητα επιβάτη, την ύπαρξη ατομικών ή ομαδικών εισιτηρίων και ανοιχτών ή κλειστών ημερομηνιών εισιτηρίων. Ειδική κατηγορία διαθεσιμότητας θέσεων είναι αυτή η οποία πραγματοποιείται με "Δημοπρασία Εισιτηρίων" για ένα περιορισμένο αριθμό θέσεων

και για συγκεκριμένες πτήσεις. Οι δημοπρασίες αυτές γίνονται μέσω διαδικτύου (internet).

8.1.5 Αναγκαστική χρήση ενός μέσου για άλλους λόγους

Εκτός από τις παραμέτρους που αναλύθηκαν και επηρεάζουν την απόφαση του χρήστη στο δίλημμα επιλογής ενός εκ των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, υπάρχουν και άλλες παράμετροι οι οποίες δημιουργούν κάποια ελάχιστη ζήτηση για κάθε μέσο. Η ζήτηση αυτή δεν επηρεάζεται από τις υπόλοιπες παραμέτρους αλλά από μία μόνο κυρίαρχη επιθυμία ή ανάγκη.

Κατά συνέπεια πέραν του ότι ένα νησί μπορεί να εξυπηρετείται συγκοινωνιακά μόνο από το πλοίο, γεγονός που αναμφισβήτητα εξασφαλίζει κάποια ανελαστική ζήτηση για το μέσο αυτό, υπάρχουν και άλλες παράμετροι οι οποίες εκπορεύονται για παράδειγμα από την επιθυμία/ανάγκη μεταφοράς οχήματος η οποία γίνεται μόνο με Ε/Γ - Ο/Γ πλοίο, παράμετρος που αν και δεν εντάσσεται στην λογική της επιλογής μεταξύ «εναλλακτικών» μεταφορικών μέσων, αποτελεί ένα αρκετά σημαντικό μέρος της επιβατικής κίνησης/ζήτησης. Αντίστοιχη περίπτωση αποτελεί η επιθυμία πολλών αλλοδαπών τουριστών να «νοιώσουν» τον ελληνικό ήλιο και την θάλασσα κατά την μετακίνησή τους, γεγονός που τους κάνει να προτιμούν πλοία ανοικτού τύπου που τους προσφέρουν τη δυνατότητα αυτή.

8.2. Αξιολόγηση Ανταγωνιστικότητας κάθε Μέσου

Προκειμένου να αξιολογηθεί η ανταγωνιστικότητα των δύο μέσων μεταφοράς (πλοίο – αεροπλάνο) θα πρέπει επίσης να διευκρινιστούν τα χαρακτηριστικά λειτουργίας κάθε μέσου, να προσδιορισθούν οι περιοχές όπου υφίσταται ανταγωνισμός των δύο μέσων, καθώς επίσης να σημειωθεί η τυχούσα ύπαρξη συμπληρωματικότητας των δύο δικτύων.

8.2.1 Λειτουργικά Χαρακτηριστικά

Τα χαρακτηριστικά λειτουργίας ενός μεταφορικού μέσου είναι θεμιτό να εξετάζονται σε τρεις τομείς: τον επιχειρησιακό, τον εμπορικό και τον οικονομικό όπως αναλύονται παρακάτω τόσο για το πλοίο όσο και για το αεροπλάνο.

Έτσι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές διαθέτουν τα εξής επιχειρησιακά χαρακτηριστικά: υψηλή τεχνολογία στα νέα πλοία, εξυπηρέτηση πολλών λιμένων (προελεύσεων - προορισμών) στο ίδιο δρομολόγιο, σχετικά σταθερό χρόνο ταξιδιού, ανελαστική χρήση πλοίων και πληρωμάτων στις διαδρομές και τα δρομολόγια, τεράστιες διαφορές μεταξύ των χρησιμοποιούμενων τεχνολογιών, αρκετά μεγάλη μεταφορική ικανότητα των πλοίων νέας τεχνολογίας, πολύ μεγάλες διαφορές στην μεταφορική ικανότητα των πλοίων, μεγάλη μεταφορική ικανότητα των συμβατικών Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων, μεγάλη ταχύτητα στα πλοία νέας τεχνολογίας που επιτρέπουν την πραγματοποίηση πολλαπλών δρομολογίων την ίδια ημέρα, μεγάλη διανυόμενη απόσταση και μικρή σχετικά ταχύτητα στα συμβατικά πλοία, μεγάλο διαθέσιμο χώρο για μεταφορά οχημάτων και φορτίων στα Ε/Γ - Ο/Γ πλοία και ανεπτυγμένο δίκτυο που επιτρέπει πρόσβαση σε κάθε νησί και εναλλακτικά δρομολόγια.

Όσον αφορά στα εμπορικά χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών μεταφορών διακρίνονται από το ελεγχόμενο σύστημα τιμολόγησης από το Κράτος (θεσμοθετημένη τιμή πλαφόν σε οικονομική θέση και οχήματα), την ύπαρξη ουσιαστικά μοναδικών ναύλων ανά τύπο πλοίου και προορισμό και το μη πλήρως ανεπτυγμένο σύστημα κράτησης θέσεων

Το χαμηλό σχετικά κόστος ανά επιβατομίλι στα συμβατικά πλοία, το αυξανόμενο λειτουργικό κόστος με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και το υψηλότερο κόστος ανά επιβατομίλι στα πλοία νέας τεχνολογίας είναι τα κυριότερα οικονομικά χαρακτηριστικά των πλοίων που μετέχουν στις θαλάσσιες συγκοινωνίες της χώρας.

Αντίστοιχα οι αεροπορικές μεταφορές διαθέτουν ξεχωριστά λειτουργικά χαρακτηριστικά τα οποία διακρίνονται στους ίδιους τομείς (επιχειρησιακά, εμπορικά, οικονομικά), προκειμένου στη συνέχεια τα πραγματοποιηθεί η σύγκρισή τους.

Αναλυτικότερα επιχειρησιακά διαθέτουν πολύ υψηλή τεχνολογία, σταθερό χρόνο πτήσης, ευελιξία στην εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ εσωτερικού – εξωτερικού, μέγιστο αριθμό μεταφερομένων επιβατών ανά πτήση (ο οποίος συμπίπτει με τον αριθμό των προσφερομένων θέσεων ανά τύπο αεροσκάφους), μικρό διαθέσιμο χώρο για μεταφορά φορτίου, περιορισμένη μεταφορική ικανότητα των αεροσκαφών που δρομολογούνται στο εσωτερικό δίκτυο (μέχρι 276 θέσεις η μέγιστη), εισαγωγή αεροσκαφών τύπου JET στις περιφερειακές πτήσεις, μεγάλη υπηρεσιακή ταχύτητα - πολλαπλά δρομολόγια του ίδιου αεροσκάφους την ίδια ημέρα, εκτέλεση πτήσεων από το ίδιο πλήρωμα με αεροσκάφη του ίδιου τύπου αλλά διαφορετικής μεταφορικής

ικανότητας (common type rating) ανάλογα με τη ζήτηση για την επίτευξη υψηλότερου δείκτη πληρότητας ανά πτήση.

Εκτός των παραπάνω επιχειρησιακών χαρακτηριστικών, οι αεροπορικές μεταφορές διαθέτουν εμπορικά χαρακτηριστικά όπως μεγάλη ποικιλία ναύλων ανάλογα με τις ανάγκες του επιβάτη και προηγμένα συστήματα κρατήσεων θέσεων με παγκόσμια διασύνδεση μεταξύ εταιρειών, αλλά και οικονομικά όπως υψηλό κόστος προσφερόμενης θέσης ανά χιλιομετρικό επιβάτη και μείωση του άμεσου λειτουργικού κόστους (doc) λόγω τεχνολογικών καινοτομιών.

8.2.2. Περιοχές ανταγωνισμού

Ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου – αεροπλάνου στην ελληνική επικράτεια, περιορίζεται στις συνδέσεις που εκτελούν και τα δύο μέσα. Ο ανταγωνισμός εντοπίζεται στο τμήμα του αεροπορικού δικτύου που έχει σημείο άφιξης /αναχώρησης σε νησιωτική/παραθαλάσσια περιοχή, καθώς το ακτοπλοϊκό δίκτυο είναι πολύ μεγαλύτερο από το αεροπορικό και καλύπτει όλες τις βασικές συνδέσεις που υπάρχουν στο αεροπορικό δίκτυο. Αναλυτικά η περιοχή ανταγωνισμού - που υπάρχει σήμερα - μεταξύ των δύο εναλλακτικών περιγράφεται στον παρακάτω Πίνακα, ενώ ακολουθεί απεικόνιση σε χάρτη του εσωτερικού αεροπορικού δικτύου:

<u>Πίνακας 23: Περιοχές ανταγωνισμού ακτοπλοϊκού και αεροπορικού Δικτύου</u>		
Αθήνα – Αλεξ/πολη	Αθήνα – Πάρος	Θεσσαλονίκη - Χίος
Αθήνα – Αστυπάλαια	Αθήνα – Λευκάδα	Θεσσαλονίκη – Ζάκυνθος
Αθήνα – Ζάκυνθος	Αθήνα – Ρόδος	Θεσσαλονίκη – Κεφαλλονιά
Αθήνα – Ηράκλειο	Αθήνα – Σάμος	Θεσσαλονίκη – Πρέβεζα
Αθήνα – Θεσσαλονίκη	Αθήνα – Σαντορίνη	Ρόδος – Μύκονος
Αθήνα – Ικαρία	Αθήνα – Σητεία	Ρόδος - Ηράκλειο
Αθήνα – Καβάλα	Αθήνα – Σκιάθος	Ρόδος - Σαντορίνη
Αθήνα – Κάρπαθος	Αθήνα – Σκύρος	Ρόδος- Κάσος
Αθήνα – Κέρκυρα	Αθήνα – Σύρος	Ρόδος – Κάρπαθος
Αθήνα – Κεφαλλονιά	Αθήνα – Χανιά	Ρόδος- Καστελόριζο
Αθήνα – Κύθηρα	Αθήνα - Χίος	Κάρπαθος – Κάσος
Αθήνα – Κώς	Θεσσαλονίκη – Ηράκλειο	Θήρα – Ηράκλειο
Αθήνα – Λέρος	Θεσσαλονίκη – Κέρκυρα	Θήρα – Μύκονος
Αθήνα – Λήμνος	Θεσσαλονίκη – Μύκονος	Λήμνος - Μυτιλήνη
Αθήνα – Μήλος	Θεσσαλονίκη – Μυτιλήνη	Χίος-Μυτιλήνη
Αθήνα – Μύκονος	Θεσσαλονίκη – Λήμνος	
Αθήνα – Μυτιλήνη	Θεσσαλονίκη – Ρόδος	
Αθήνα – Νάξος	Θεσσαλονίκη - Χανιά	



Χάρτης 5: Αεροπορικό Δίκτυο εσωτερικού (βασικοί προορισμοί – αερολιμένες)

Σημειώνεται ότι συνδέσεις με ορισμένα νησιά όπως για παράδειγμα των Σποράδων και ειδικά τη Σκιάθο που εκτελούνται ακτοπλοϊκώς, δεν έχουν ένα άκρο στην Αθήνα ή στη Θεσσαλονίκη - όπως οι αεροπορικές - αλλά σε άλλα λιμάνια (του Βόλου ή του Αγ. Κωνσταντίνου). Επομένως η «ανταγωνιστική» σύνδεση που υφίσταται περιλαμβάνει και οδική μετακίνηση με δημόσιο ή ιδιωτικό μέσο ή και σιδηροδρομική μετακίνηση.

8.2.3. Συμπληρωματικότητα δικτύων

Στην υφιστάμενη κατάσταση δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για μετεπιβιβάσεις και αλλαγές μέσου και τα δύο εναλλακτικά δίκτυα (ακτοπλοϊκό - αεροπορικό) λειτουργούν απολύτως ανεξάρτητα. Άλλωστε, η μετάβαση από τον τερματικό σταθμό του ενός μέσου στον τερματικό σταθμού του άλλου μέσου στα περισσότερα νησιά είναι δύσκολη και χρονοβόρα. Αποθαρρύνονται με αυτόν τον τρόπο οι μετεπιβιβάσεις και οι χρήστες των εναλλακτικών δικτύων δεν έχουν στην πραγματικότητα τη δυνατότητα επιλογής χρήσης πέραν του ενός μέσου για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού.

Το ίδιο συμβαίνει και μεταξύ των πλοίων διαφορετικού τύπου όπου η συμπληρωματικότητα των αντίστοιχων δικτύων θα είχε νόημα εφ' όσον τα δρομολόγια προγραμματίζονταν με βασικό άξονα τον χρονοπρογραμματισμό των ανταποκρίσεων. Επομένως, τα εναλλακτικά δίκτυα λειτουργούν σήμερα είτε απολύτως ανταγωνιστικά, είτε απλώς παράλληλα, χωρίς πάντως να υπάρχει σε αυτά η έννοια της συμπληρωματικότητας και της τροφοδότησης του ενός από το άλλο. Το γεγονός αυτό μειώνει την αποτελεσματικότητα των δικτύων μεταφορών για την εξυπηρέτηση των νησιών κυρίως του Αιγαίου Πελάγους.

8.2.4. Πλοίο ή αεροπλάνο; Ο ανταγωνισμός των μέσων στις μεταφορές εσωτερικού

Η ανταγωνιστικότητα κάθε μέσου, διαφοροποιείται ανάλογα με την γραμμή ή το ζεύγος προέλευσης - προορισμού που εξυπηρετεί και το είδος / κατηγορία του χρήστη. Η διαφοροποίηση αυτή, προκύπτει αφ' ενός από την ύπαρξη ενός ή πολλών άλλων ανταγωνιστικών μέσων στην συγκεκριμένη δρομολογιακή γραμμή, αλλά και από τον ίδιο το συνδυασμό προέλευσης - προορισμού, ο οποίος καθορίζει για τα μέσα ορισμένες από τις βασικές παραμέτρους αξιολόγησης όπως ο χρόνος και το κόστος ταξιδιού.

Πρέπει να τονιστεί ότι η "βαρύτητα" κάθε κριτηρίου αξιολόγησης στη λήψη της τελικής απόφασης επιλογής μέσου διαφέρει και από άτομο σε άτομο, αλλά κυρίως μεταξύ των διαφορετικών σκοπών ταξιδιού. Έτσι η σχετική βαρύτητα του κριτηρίου "κόστος" είναι μεγάλη για μία οικογένεια που ταξιδεύει για διακοπές, ενώ μπορεί να

είναι μικρή για έναν επιβάτη που ταξιδεύει για εργασία. Στην τελευταία περίπτωση την μεγαλύτερη βαρύτητα έχει ο "χρόνος".

Το δίκτυο της αεροπλοΐας είναι σαφώς μικρότερο και απλούστερο από το ακτοπλοϊκό δίκτυο, αλλά και οι υποδομές και η λειτουργία του είναι πιο απαιτητικές σε χώρους, κόστος και συνθήκες λειτουργίας. Από το σύνολο των 42 αεροδρομίων της Ελληνικής επικράτειας, τα 34 εξυπηρετούν το δίκτυο των εσωτερικών αερομεταφορών και από αυτά τα 29 αποτελούν προορισμούς όπου το αεροπλάνο και το πλοίο ανταγωνίζονται άμεσα. Το δίκτυο αεροπλοΐας, έχει δύο κεντρικούς κόμβους - Αθήνα και Θεσσαλονίκη – και αναπτύσσεται κυρίως ακτινικά γύρω από αυτούς. Έτσι οι συνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων είναι ελάχιστες σε πλήθος αλλά και σε συχνότητα. Σε ότι αφορά την αεροπορική αγορά της ευρύτερης περιοχής Αττικής, το αεροπλάνο μειονεκτεί έναντι της ακτοπλοΐας η οποία μπορεί να διοχετεύει την κίνηση της μέσω τριών λιμένων διασπαρμένων στην Αττική (κεντρικός λιμένας Πειραιά, Ραφήνα, Λαύριο), ενώ η αεροπλοΐα διαθέτει ένα μόνο σημείο, το αεροδρόμιο του Ελληνικού παλαιότερα και σήμερα το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος στα Σπάτα. Η γεωγραφική αυτή κατανομή των λιμένων δίνει εναλλακτικούς συνολικούς χρόνους ταξιδιού προς τον τελικό προορισμό, για την ακτοπλοΐα, ενώ η αεροπλοΐα προς τους ίδιους προορισμούς προσφέρει σχεδόν πάντοτε σταθερό συνολικό χρόνο ταξιδιού.

Οι επιβάτες συνήθως δεν έχουν την δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφορετικού τύπου αεροσκάφους που εκτελεί την κάθε σύνδεση, (ο οποίος επηρεάζει τον χρόνο πτήσης) αφού οι τύποι που χρησιμοποιούνται αποφασίζονται από τις εταιρείες και γενικά οι ίδιοι τύποι εξυπηρετούν τους ίδιους προορισμούς. Άλλωστε η διαφοροποίηση του χρόνου πτήσης ανά τύπο αεροσκάφους, είναι πολύ μικρή, αποτελεί μικρό μέρος του συνολικού χρόνου ταξιδιού και η προσφερόμενη εξυπηρέτηση διαφέρει λίγο, ώστε ο ανταγωνισμός μεταξύ των διάφορων τύπων αεροσκάφους να είναι ουσιαστικά ανύπαρκτος.

Ακολουθεί S.W.O.T. Analysis ακτοπλοΐας και αεροπλοΐας:

Ακτοπλοΐα (S.W.O.T. Analysis)	
Ισχυρά Σημεία (Strengths)	Αδυναμίες (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> • Κατάσταση στόλου πλοίων νέας τεχνολογίας • Κατάσταση στόλου συμβατικών πλοίων • Προσφερόμενη εξυπηρέτηση με τα πλοία νέας τεχνολογίας και στις τουριστικές γραμμές • Ικανοποιητική χωρητικότητα πλοίων τις περιόδους εκτός αιχμής • Κάλυψη των απαραίτητων συνδέσεων • Εκτέλεση των απαραίτητων συνδέσεων με δυσμενείς καιρικές συνθήκες • Τιμή θαλάσσιου ναύλου • Μικρές καθυστερήσεις • Προγραμματισμένα και εκτελούμενα έργα σε ορισμένους λιμένες • Καλές οδικές προσβάσεις στην πλειοψηφία των λιμένων • Καλή χερσαία συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση στην πλειοψηφία των λιμένων • Άμεση παρέμβαση YEN για αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών 	<ul style="list-style-type: none"> • Ηλικία και κατάσταση στόλου συμβατικών πλοίων σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές • Επίπεδο εξυπηρέτησης στις μη τουριστικές - εμπορικές γραμμές • Πληροφοριακά συστήματα στους λιμένες και στα πλοία • Ανυπαρξία υποδομής για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών, ανταποκρίσεων, μετεπιβίβασεων • Συχνότητα εξυπηρέτησης των απαραίτητων συνδέσεων • Χρονοπρογραμματισμός δρομολογίων • Τιμή θαλάσσιου ναύλου σε ταξίδια μεγάλων αποστάσεων • Υψηλό κόστος θαλάσσιου ναύλου σε σχέση με τις προσφερόμενες υπηρεσίες • Τιμή θαλάσσιου ναύλου φορτηγών / εμπορευμάτων • Κάλυψη της ζήτησης σε όλη την διάρκεια του χρόνου • Ελλιπής χερσαίες υποδομές εξυπηρέτησης επιβατών και φορτίων • Έλλειψη χώρων για επέκταση χερσαίας ζώνης λιμένων • Ελλείψεις εξοπλισμός εξυπηρέτησης φορτίων • Χωρητικότητα πλοίων σε φορτηγά οχήματα • Συστήματα διαχείρισης, πληροφόρησης και κράτησης θέσεων • Προβλήματα στην υποδομή πολλών λιμένων (κρηπιδώματα, προστασία έναντι καιρού κ.α.) • Οδικές προσβάσεις σε ορισμένους λιμένες • Θεσμικό πλαίσιο
Ευκαιρίες (Opportunities)	Κίνδυνοι (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση του αριθμού των νεότευκτων πλοίων και των ταχυπλοίων και χρήση τους στα ελληνικά πελάγη • Ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών • Βελτίωση λειτουργίας και προσφερόμενης εξυπηρέτησης στους λιμένες με διαχωρισμό των λειτουργιών και δημιουργία ειδικών χώρων για την εξυπηρέτηση φορτίων • Καλύτερος χρονοπρογραμματισμός δρομολογίων για αποσυμφόρηση των λιμένων • Βελτίωση λειτουργικότητας χερσαίων χώρων επιβατών με καθιέρωση check-in, on-line έκδοση εισιτηρίων και πληροφόρησης κοινού • Στρατηγικός σχεδιασμός των θαλάσσιων μεταφορών από κεντρική εξουσία και επιμέρους αποφάσεις από Περιφέρειες ή Νομαρχίες • Δημιουργία γραμμών κορμού και ανταποκρίσεων για την εξυπηρέτηση της περιφέρειας • Ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ περιφερειών με την δημιουργία τακτικών συνδέσεων • Μείωση κόστους προϊόντων και ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων με γειτονικές χώρες με απευθείας συνδέσεις • Ανάπτυξη των περιφερειών (μεταποίηση, εμπόριο) με την βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών, την μείωση του κόστους μεταφοράς και την διασφάλιση της διακίνησης των προϊόντων με ηλεκτρονική κράτηση • Δρομολογία μόνο για φορτηγά οχήματα τις περιόδους επιβατικής αιχμής • Καλύτερος χρονοπρογραμματισμός δρομολογίων για εξυπηρέτηση ευπαθών προϊόντων • Διαμόρφωση ρεαλιστικών σεναρίων ανάπτυξης και χρηματοδότησης έργων ιεραρχικά και σύμφωνα με τον στρατηγικό σχεδιασμό • Βελτίωση λειτουργίας των λιμένων με την εξέλιξη των φορέων εκμετάλλευσης των μεγάλων λιμένων σε Α.Ε. και την υπαγωγή των μικρών λιμένων στην δικαιοδοσία των Ο.Τ.Α. • Μείωση κομίστρων και βελτίωση των μέσων λόγω ανταγωνισμού μετά την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας • Εξορθολογισμός της τιμής θαλάσσιου ναύλου 	<ul style="list-style-type: none"> • Χρησιμοποίηση παλαιού στόλου και χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης για τις ενδο-επαρχιακές και "άγονες" γραμμές • Απόσυρση των νέων, γρήγορων πλοίων από το Αιγαίο σε περίπτωση που δεν αποδειχθούν οικονομικά αποδοτικά • Συρρίκνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιφέρεια με τον αποκλεισμό από την απ' ευθείας σύνδεση με το εθνικό κέντρο και λόγω του υψηλού κόστους μεταφοράς υλών και προϊόντων • Όξυνση προβλημάτων διαχείρισης του χερσαίου χώρου των λιμένων λόγω αύξησης της κίνησης • Γενίκευση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις πόλεις που περικλείουν ουσιαστικά τα λιμάνια • Όξυνση προβλημάτων ελλειμνισμού λόγω αύξησης του μεγέθους των πλοίων νέας τεχνολογίας • Μεγάλο και πιθανά μη ανταποδοτικό κόστος για την βελτίωση της υποδομής πολλών λιμένων • Μη έγκαιρη ή πλήρης ολοκλήρωση των έργων του ΚΠΣ • Δυσκολία λήψης αποφάσεων από ένα όργανο στο οποίο θα εκπροσωπούνται πολλοί φορείς λόγω προσπαθειών πρόωξης συντεχνιακών συμφερόντων • Καθιέρωση γραμμών στην αεροπλοΐα οι οποίες θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά προς την ακτοπλοΐα. Το υδροπλάνο • Μη ανταποδοτική - με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια - λειτουργία γραμμών για την εξυπηρέτηση των μικρών λιμένων και έλλειψη ενδιαφέροντος από τις ναυτιλιακές εταιρείες • Εμφάνιση περιπτώσεων μη υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ εταιρειών σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς.

<u>Αεροπλοΐα (S.W.O.T. Analysis)</u>	
<u>Ισχυρά Σημεία (Strengths)</u>	<u>Αδυναμίες (Weaknesses)</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Υποδομή αεροδρομίων από πλευράς αέρος στα περισσότερα αεροδρόμια • Χώροι επιβατών και επισκεπτών στα νέα / αναβαθμισμένα Α/Δ • Ανθρώπινο δυναμικό, διαχείριση και λειτουργία Α/Δ • Προγραμματισμένα για ΚΠΣ και εκτελούμενα έργα • Επίπεδο εξυπηρέτησης στα α/φ • Κατάσταση στόλου α/φ • Χωρητικότητα στόλου α/φ, κάλυψη της ζήτησης • Κατάσταση και λειτουργία στόλου α/φ • Πληροφοριακά συστήματα και συστήματα κρατήσεων • Εκτέλεση των απαραίτητων συνδέσεων με την ηπειρωτική Ελλάδα • Συχνότητα σύνδεσης με επαρχιακά και εθνικά κέντρα • Μικρές καθυστερήσεις, χρονοπρογραμματισμός • Ικανότητα πτήσης σε δύσκολες καιρικές συνθήκες • Ανταποκρίσεις, μετεπιβιβάσεις 	<ul style="list-style-type: none"> • Υποδομή αεροδρομίων από πλευράς εδάφους • Εξυπηρέτηση φορτίων - εξοπλισμός • Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση Α/Δ με δημόσια μέσα • Κάλυψη ζήτησης αιχμής • Ενδοεπαρχιακές και διανοητικές συνδέσεις • Συνδυασμένες μεταφορές • Κρατικός παρεμβατισμός στην τιμή του ναύλου
<u>Ευκαιρίες (Opportunities)</u>	<u>Κίνδυνοι (Threats)</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και ανταποκρίσεων για αυθημερόν μετάβαση και επιστροφή στο Εθνικό κέντρο από κάθε νησί • Αξιοποίηση πτήσεων charter για εμπορευματικές μεταφορές • Χρήση κεφαλαίου Σπατοσήμου για ανάπτυξη των Α/Δ • Υιοθέτηση κοινοτικής οδηγίας για τις "άγονες" γραμμές • Εκσυγχρονισμός ΥΠΑ, υιοθέτηση διεθνών πτητικών προτύπων / κριτηρίων και διατήρηση ελέγχου συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού • Πλήρης κατάργηση του κρατικού παρεμβατισμού και επικράτηση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη ενδιαφέροντος για τις "άγονες" γραμμές από τις εταιρείες • Πιθανότητα οικονομικά ασύμφορης μεταφοράς αγαθών με πτήσεις charter • Μη έγκαιρη ή πλήρης ολοκλήρωση των έργων του ΚΠΣ • Υπερβολική αύξηση κομίστρων, ως επίπτωση της πλήρους έλλειψης κρατικού παρεμβατισμού στις τιμές - δημιουργία ολιγοπωλείου

Ο ανταγωνισμός των μέσων παρουσιάζεται εντονότερος στις μακρινότερες αποστάσεις και αφορά ουσιαστικά στις επιβατικές μεταφορές. Η ύπαρξη δύο περιόδων (χειμερινής και θέρους) κατά τις οποίες παρατηρείται έντονη διαφορά στο μεταφορικό έργο, έχει ως επακόλουθο από πλευράς επιχειρήσεων, ο σχεδιασμός της προσφοράς να γίνεται με βάση την περίοδο αιχμής και ιδιαίτερα στην ακτοπλοΐα να υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας εξαιτίας του αδιαιρέτου της προσφοράς. Έτσι ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες μειώνουν τα δρομολόγια τους, οι αεροπορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία προσαρμόζονται ευκολότερα στη ζήτηση είτε μέσω των δρομολογίων είτε μέσω της επιλογής αεροσκαφών.

Αυτό που συμπεραίνεται είναι ότι ο χρήστης είναι εκείνος ο οποίος δέχεται τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού των μέσων κυρίως σε θέματα ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, τιμολόγησης και επιπέδου εξυπηρέτησης.

8.3. Ιδιωτικά μέσα

Ιδιωτικά μέσα που μπορούν να εξυπηρετήσουν μετακινήσεις μεταξύ των νησιών αλλά και με την ηπειρωτική Ελλάδα αποτελούν τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής - γιοτ, κρουαζιερόπλοια και ιδιωτικά, ενοικιαζόμενα μικρά αεροσκάφη ή ελικόπτερα. Η χρήση των γιοτ και των ελικοπτέρων μπορεί να επεκταθεί σε όλη την νησιωτική χώρα, αφού και στα μικρότερα νησιά υπάρχει λιμένας και ελικοδρόμιο, ενώ τα κρουαζιερόπλοια και τα μικρά αεροσκάφη απαιτούν πιο μεγάλες υποδομές.

Στον παρακάτω πίνακα καταγράφονται ενδεικτικά τα βασικά χαρακτηριστικά του μεταφορικού έργου που πραγματοποιείται από τα θαλάσσια και αεροπορικά ιδιωτικά μέσα.

Πίνακας 24: Χαρακτηριστικά ιδιωτικών μεταφορικών μέσων			
Είδος μέσων	Χαρακτηριστικά		
Θαλάσσια	Επιχειρησιακά	Εμπορικά	Οικονομικά
Σκάφη αναψυχής-γιοτ	<ul style="list-style-type: none"> • Δεν υπάρχει προγραμματισμένο δρομολόγιο. • Μεταβλητά σημεία αναχώρησης και άφιξης. • Μεταβλητό ωράριο αναχώρησης - επιστροφής. • Μεγάλο τμήμα του μεταφορικού έργου εκτελείται για λόγους αναψυχής. • Σκοπός των ταξιδιών η αναψυχή και όχι η μεταφορά των επιβατών προς ένα προορισμό/ πόλο έλξης ταξιδιών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Το κόστος ναύλωσης ή λειτουργίας του σκάφους διαφέρει κατά τύπο. • Μεταφορά μικρού αριθμού επιβατών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ναύλωση ή χρήση των σκαφών από επιβάτες υψηλού εισοδήματος.
Κρουαζιερόπλοια	<ul style="list-style-type: none"> • Προγραμματισμένο δρομολόγιο, σταθερά σημεία ελλιμενισμού και συγκεκριμένο ωράριο. • Μεγάλη διάρκεια ταξιδιού και παραμονής στους λιμένες. • Μικρή συχνότητα δρομολογίων. • Σκοπός των ταξιδιών η αναψυχή και όχι η μεταφορά επιβατών προς ένα συγκεκριμένο προορισμό / πόλο έλξης ταξιδιών. • Τα δρομολόγια είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν στάσεις σε λιμένες διαφορετικών κρατών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Αφορά στην μεταφορά μικρού συνολικά αριθμού επιβατών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Το κόστος ταξιδιού είναι υψηλό και απευθύνεται σε επιβάτες υψηλού εισοδήματος.

Είδος μέσων	Χαρακτηριστικά		
	Επιχειρησιακά	Εμπορικά	Οικονομικά
Αεροταξί (αεροπλάνα και ελικόπτερα)	<ul style="list-style-type: none"> • Δεν υπάρχουν προγραμματισμένα δρομολόγια. • Οι αεροπορικές υπηρεσίες προσφέρονται κατά περίπτωση. • Δεν υπάρχουν σταθερά σημεία αναχώρησης και άφιξης. • Δεν υπάρχει συγκεκριμένο ωράριο αναχώρησης - επιστροφής. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ναυλώνεται ολόκληρο το αεροσκάφος (charter), • Η πτήση ναυλώνεται για συγκεκριμένο ταξίδι. • Το κόστος ναύλωσης είναι ανά ώρα πτήσης και διαφέρει κατά τύπο πτητικού μέσου (αεροπλάνα, ελικόπτερα). • Η ναύλωση είναι πάντα της μορφής wet leasing, δηλαδή, ναυλώνεται όλο το αεροσκάφος μαζί με το πλήρωμα. • Είναι αερομεταφορά μικρού αριθμού επιβατών. • Η επιβατική κίνηση δεν χαρακτηρίζεται από την εποχικότητα της τακτικής κίνησης των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών μεταφορών εσωτερικού. 	<ul style="list-style-type: none"> • Η ναύλωση της πτήσης γίνεται από ναυλωτές υψηλού εισοδήματος. • Η αερομεταφορά ενδέχεται να αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου πακέτου υπηρεσιών π.χ. υπηρεσίες λιμουζίνας, διαμονής.

Επομένως, το περιορισμένο μεταφορικό έργο που εκτελείται από τις ιδιωτικές θαλάσσιες μεταφορές και η κατά περίπτωση (ad hoc) χρήση τους τις καθιστά μη ανταγωνιστικές υπηρεσίες προς αυτές της τακτικής ακτοπλοΐας. Σημειώνεται ότι εκτός από τα τυπικά κρουαζιερόπλοια, λειτουργούν και ιδιωτικά μικρά σκάφη τα οποία εκτελούν τουριστικά δρομολόγια μεταξύ κοντινών νησιών, κυρίως μέσα στην ίδια ζώνη, όπως Κως - Νίσυρος, Μύκονος - Δήλος κ.α. Τα σκάφη αυτά έχουν επιχειρησιακά και εμπορικά χαρακτηριστικά παρόμοια με τα κρουαζιερόπλοια (οικονομικά το κόστος ταξιδιού είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο της ακτοπλοΐας). Τα σκάφη αυτά δεν θεωρούνται ανταγωνιστικά μέσα στην παρούσα ανάλυση, αφού εκτελούν κυρίως τοπικές και εσωτερικές (μέσα στην ίδια ζώνη) μετακινήσεις.

Τα ιδιωτικά μέσα στις αερομεταφορές εμπίπτουν στην κατηγορία της Γενικής Αεροπλοΐας και λειτουργούν σαν αεροταξί. Οι αερομεταφορές με ιδιωτικά μέσα αποτελούν ένα πολύ μικρό τμήμα του συνόλου των αερομεταφορών και κυρίως καλύπτουν ανάγκες επείγουσας μεταφοράς ή πτήσεων για συγκεκριμένους σκοπούς (όπως αεροφωτογράφιση κ.α.). Οι επ' αμοιβή ιδιωτικές αερομεταφορές προς προορισμούς στο ελληνικό αρχιπέλαγος δεν θεωρούνται ότι αποτελούν ανταγωνιστικές

υπηρεσίες προς αυτές της ακτοπλοΐας ή της τακτικής αεροπλοΐας, ενώ υπογραμμίζεται η αύξηση των πτήσεων charter από το εξωτερικό στους τουριστικούς ελληνικούς νησιωτικούς πόλους.

8.4. Το υδροπλάνο

Τα υδροπλάνα δραστηριοποιήθηκαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα κατά την περίοδο του μεσοπολέμου για τη διενέργεια δημοσίων μεταφορών. Υπενθυμίζεται ότι οι πτήσεις με υδροπλάνα στη χώρα άρχισαν το 1925 από την ιταλική εταιρεία Anonima Aerospresso Italiana, η οποία διέθετε δύο υδροπλάνα και εκτελούσε δρομολόγια από το Φλοΐσβο μέχρι την Κωνσταντινούπολη, μεταφέροντας αλληλογραφία και εμπορεύματα. Τα δρομολόγια αυτά είχαν διακοπεί το 1940, με την κήρυξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Έκτοτε οι συνθήκες βεβαίως έχουν αλλάξει (αυξημένη θαλάσσια κυκλοφορία, μεγάλος αριθμός δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο χώρο) και για το λόγο αυτό το θεσμικό πλαίσιο που καθορίζει τους όρους, τους κανόνες και τις προϋποθέσεις που θα εγγυώνται την ασφάλεια των χρηστών του θαλάσσιου χώρου βρίσκεται υπό αναμόρφωση – συμπλήρωση.

Η εταιρεία που έπειτα από 60 χρόνια αποτόλμησε να ξαναφέρει τα υδροπλάνα στην Ελλάδα είναι η «ΠΗΓΑΣΟΣ – ΑΕΡΟΠΛΟΙΑ ΕΠΕ» και ανήκει κατά 51% στον καναδικό όμιλο Harbour Air Lines που εδρεύει στο Βανκούβερ και στον Ελληνοαμερικάνο επιχειρηματία Μιχαήλ Πατέλλη (κατά 49%). Τα υδροπλάνα δραστηριοποιούνται σε υδάτινα αεροδρόμια τα οποία λειτουργούν σύμφωνα με απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και καθορίζονται από Επιτροπές στις οποίες συμμετέχουν πλοηγοί των λιμένων, εκπρόσωποι Ο.Τ.Α. και Λιμενικών Αρχών, καθώς και της ενδιαφερόμενης εταιρείας που εκμεταλλεύεται τα υδροπλάνα. Τα πρακτικά των Επιτροπών ελέγχονται ουσιαστικά από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού.

Η δραστηριοποίηση υδροπλάνων στην Ελλάδα αποτελεί καθολικό αίτημα των τοπικών κοινωνιών και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθώς κρίνεται ότι θα επιλύσει προβλήματα συγκοινωνίας και μεταφορών, που παρουσιάζονται λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας και επίσης θα συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη των απομακρυσμένων νησιών αλλά και στη δημιουργία αισθήματος

ασφάλειας στους κατοίκους των. Για τους λόγους αυτούς η Πολιτεία «αγκάλιασε» την ιδέα του ερχομού των υδροπλάνων με την πεποίθηση ότι όντως θα συμβάλλει θετικά τόσο στην άμβλυνση των συγκοινωνιακών αναγκών των μικρών κυρίως νησιών, όσο και στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών μεταφοράς.

Η εταιρεία που διαθέτει τα πρώτα υδροπλάνα στην Ελλάδα εκμεταλλεύεται και τα πρώτα πλωτά αεροδρόμια τα οποία συναντώνται στα νησιά του Ιονίου και της Πάτρας. Πρόκειται για την καθιέρωση ενός νέου τρόπου μετακινήσεων που σε άλλες χώρες, όπως ο Καναδάς, εφαρμόζεται εδώ και πολλά χρόνια. Οι επιβάτες των συγκεκριμένων αεροσκαφών μεταβαίνουν στον υδάτινο διάδρομο προς/αποθαλάσωσης που βρίσκεται στο λιμάνι, προκειμένου να ταξιδέψουν στον προορισμό τους. Επομένως χαρακτηριστικό των υδροπλάνων είναι το οξύμωρο μεν αλλά ρεαλιστικό δε ότι εκτελούν πτήσεις από λιμάνι σε λιμάνι. Το κόστος των μετακινήσεων με τα υδροπλάνα είναι φθηνότερο σε σχέση με αυτό των κανονικών αεροπορικών πτήσεων και λίγο ακριβότερο από τα εισιτήρια των πλοίων, κυρίως των ταχυπλόων. Στον παρακάτω Πίνακα καταγράφονται τα σημαντικότερα λειτουργικά (επιχειρησιακά, εμπορικά, οικονομικά) χαρακτηριστικά των υδροπλάνων.

Πίνακας 25: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά υδροπλάνων			
Ονομασία μέσου	Χαρακτηριστικά		
	Επιχειρησιακά	Εμπορικά	Οικονομικά
Υδροπλάνο	<ul style="list-style-type: none"> • Μεταβλητά σημεία αναχώρησης και άφιξης. • Σκοπός των ταξιδιών είναι τόσο η αναψυχή όσο και η μεταφορά των επιβατών προς έναν προορισμό. • Υψηλή τεχνολογία. • Σταθερός χρόνος πτήσης. • Μέγιστος αριθμός μεταφερόμενων επιβατών (προσφερόμενων θέσεων) • Μικρός διαθέσιμος χώρος για μεταφορά φορτίου. • Δυνατότητα εκτέλεσης πολλών δρομολογίων την ίδια ημέρα. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη μοναδικού ναύλου ανά προορισμό. • Μεταφορά μικρού αριθμού επιβατών. • Ναύλωση ολόκληρου του σκάφους (wet leasing). 	<ul style="list-style-type: none"> • Ναύλωση των σκαφών από επιβάτες υψηλού εισοδήματος. • Αρκετά υψηλό κόστος ανά χιλιομετρικό επιβάτη. • Χρήση από επιβάτες όχι αποκλειστικά υψηλού εισοδήματος

Από τον παραπάνω Πίνακα συνάγεται το συμπέρασμα ότι αρκετά από τα χαρακτηριστικά του υδροπλάνου είναι κοινά με αυτά των αεροπλάνων αλλά και των

ταχυπλόων σκαφών (ακτοπλοϊκών και ιδιωτικών). Τα πρώτα δύο υδροπλάνα που πραγματοποιούν προσαποθαλασσώσεις στην Ελλάδα είναι ελικοφόρα, τύπου DHC-6 Twin Otter, 19 θέσεων το καθένα, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να πετούν από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου (πτήσεις εξ' όψεως – VFR), σε ύψος περίπου 3.000 μέτρων και ταχύτητα 225 χιλιόμετρα την ώρα. Για την προσ-αποθαλάσωσή τους δεν απαιτείται παρά μόνο θαλάσσιος διάδρομος μήκους 180 μέτρων, ενώ το κύμα της θάλασσας δεν θα πρέπει να ξεπερνά το ένα μέτρο. Ακολουθεί Πίνακας με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των υδροπλάνων αυτού του τύπου καθώς και φωτογραφική απεικόνισή του.

ΠΙΝΑΚΑΣ 26: Τεχνικά Χαρακτηριστικά Υδροπλάνου		
Τύπος	Twin Otter	
Μηχανές	Dc Havilland DHC-6 Twin Otter, Series 300 United Aircraft of Canada Limited PT6A-27(turboprop)	
Εξωτερικές Διαστάσεις	Άνοιγμα Φτερών	65 ft
	Συνολικό μήκος	52 ft
	Ύψος	9 ft 1 in
Ταχύτητα	80 – 160 knots	
Μέγιστο Ύψος	25.000 ft	
Μεικτό Βάρος	12.500 lbs	
Ωφέλιμο Βάρος	4.700 lbs (καύσιμα, προσωπικό, φορτίο)	
Ρυθμός Ανόψωσης	1.600 ft/ min	
Ηλεκτρικά	Δύο 28VDC 250 ampere γεννήτριες εκκίνησης	
Καύσιμα	Jet A1	
Κατανάλωση	600 lbs (324 litres)	
Διαστάσεις Καμπίνας	Μήκος	18 ft 5 in
	Ύψος	59 in
	Μπαγκαζιέρρες	88 cu ft
Θέσεις Επιβατών	19	



Ενδεικτικές φωτογραφίες από υδροπλάνα



Αναμένονται από το ερχόμενο καλοκαίρι οι τακτικές πτήσεις των υδροπλάνων προς προορισμούς του Αιγαίου που θα συνδέουν την Αττική με την Ίο, την Πάτμο, την Κάλυμνο καθώς και τα νησιά των Κυκλάδων με τη Σύρο που είναι και η πρωτεύουσα του Νομού. Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζουν ως προορισμοί τόσο η Μυτιλήνη όσο και άλλα νησιά στο Βορειοανατολικό Αιγαίο, ενώ στους σκοπούς της εταιρείας είναι εκτός από την αύξηση του στόλου, η διεύρυνση των παρεχόμενων υπηρεσιών εκτός προγραμματισμένων δρομολογίων είτε ως περιηγήσεις, αεροταξί, μεταφορές φορτίων-αγαθών και υπηρεσίες ανάγκης (έρευνα διάσωση και διακομιδή ασθενών). Επομένως παράλληλα με τις πτήσεις charter και τα τακτικά δρομολόγια, η δραστηριότητα των υδροπλάνων θα επεκταθεί και στις πτήσεις αεροδιακομιδής ασθενών (κυρίως από τα νησιά που δεν διαθέτουν αεροδρόμια), καθώς και στα δρομολόγια μεταφοράς τροφίμων, ταχυδρομείου, τύπου και φαρμάκων.

<u>Υδροπλάνο (S.W.O.T. Analysis)</u>	
<u>Ισχυρά Σημεία (Strengths)</u>	<u>Αδυναμίες (Weaknesses)</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Εκτέλεση των απαραίτητων συνδέσεων με την ηπειρωτική Ελλάδα • Συχνότητα σύνδεσης με επαρχιακά και εθνικά κέντρα • Ενδοεπαρχιακές και διανοησιωτικές συνδέσεις • Συνδυασμένες μεταφορές • Ενδιαφέρον για τις "άγονες" γραμμές • Υπηρεσίες ανάγκης (S&R, αεροδιακομιδές ασθενών, μεταφορά φαρμάκων) • Απαιτήσεις σε υποδομές (180 μ. Θαλάσσιος διάδρομος) • Ανταποκρίσεις, μετεπιββάσεις • Τιμή κομίστρου 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξυπηρέτηση φορτίων - εξοπλισμός • Κάλυψη ζήτησης αιχμής • Ικανότητα πτήσης σε δύσκολες καιρικές συνθήκες • Προβλήματα στην υποδομή πολλών λιμένων (κρηπιδώματα, προστασία έναντι καιρού κ.α.) • Οδικές προσβάσεις σε ορισμένους λιμένες • Θεσμικό πλαίσιο
<u>Ευκαιρίες (Opportunities)</u>	<u>Κίνδυνοι (Threats)</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και ανταποκρίσεων για αυθημερόν μετάβαση και επιστροφή στο Εθνικό – διοικητικό κέντρο από κάθε νησί • Αξιοποίηση πτήσεων charter για εμπορευματικές μεταφορές • Συμπληρωματικότητα δικτύου με ακτοπλοΐα • Μείωση κομίστρων και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών λόγω ανταγωνισμού με την απελευθερωμένη ακτοπλοΐα 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπερβολική αύξηση κομίστρων, ως επίπτωση της πλήρους έλλειψης κρατικού παρεμβατισμού στις τιμές - δημιουργία ολιγοπωλίου • Στρέβλωση ανταγωνισμού με εταιρείες ακτοπλοΐας και αεροπλοΐας

Τα υδροπλάνα έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα της ευελιξίας των δρομολογίων τους και των λοιπών πλεονεκτημάτων της αεροπλοΐας, ενώ δεν απαιτούν πολυδάπανες υποδομές. Έτσι με ευκολία μπορεί ένα υδροπλάνο να πραγματοποιήσει ταξίδι, για παράδειγμα, από την Κέρκυρα στην Κεφαλλονιά μέσα σε 20 λεπτά, ενώ ακτοπλοϊκώς ο επιβάτης θα έπρεπε για το ταξίδι αυτό να χρησιμοποιήσει 3 διαφορετικά πλοία, δηλαδή δίνεται η ευκαιρία να γίνει πραγματικότητα το μέχρι χθες αδύνατο, όπως ταξίδι από Βορρά προς Νότο μέσα σε λίγα μόνο λεπτά. Ένα τέτοιο μέσο με τα ιδιαίτερα του λειτουργικά χαρακτηριστικά μπορεί να δώσει έμφαση στην εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων περιοχών και νησιών όπου κυρίως ελλείπουν αεροδρόμια. Εξάλλου, οι αρμόδιοι της εταιρείας υδροπλάνων εκτιμούν ότι εάν τα αεροσκάφη τους έχουν πληρότητα τουλάχιστον 65%, το όλο εγχείρημα θα αποφέρει κέρδη και για το λόγο αυτό ήδη η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας έχει θέσει τους προβληματισμούς της, αφού ο ανταγωνισμός είναι πλέον έκδηλος.



Φωτογραφία υδροπλάνου: Η ανατολή μιας νέας προοπτικής στις ελληνικές ενδομεταφορές.

9. Συμπεράσματα - Κριτική

Η ανάλυση που προηγήθηκε ανέδειξε τα κύρια χαρακτηριστικά της ελληνικής ακτοπλοΐας. Είναι γεγονός ότι το μεγαλύτερο φορτίο που επωμίζεται η ελληνική ακτοπλοΐα είναι η ικανοποίηση της πάγιας ανάγκης τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού κόσμου με τις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, ανάγκη η οποία εσωκλείει απαιτήσεις για έγκαιρη μεταφορά των παραγόμενων προϊόντων, για ανάπτυξη του τουρισμού και γενικότερα για τη διακίνηση τόσο προσώπων όσο και εμπορευμάτων. Ο τομέας των θαλασσίων ενδομεταφορών έχει απελευθερωθεί από την 1^η Νοεμβρίου 2002, ημερομηνία κατά την οποία θεωρητικά τουλάχιστον, η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα πέρασε από το σύστημα της ρύθμισης και του κρατικού παρεμβατισμού, στην αυτορρύθμιση και το σύστημα της ελεύθερης αγοράς. Αναμφισβήτητα, η απελευθέρωση, η οποία βέβαια δεν συντελείται με εντυπωσιακό τρόπο, δημιουργεί νέα δεδομένα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες της χώρας.

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί, ότι η άποψη πως οι δυνάμεις της αγοράς θα επιφέρουν την ισορροπία στον τομέα είναι εν μέρει σωστή, αφού φαινόμενα όπως υπερπροσφορά στις προσοδοφόρες γραμμές ή υπερβολικής τιμολόγησης, αργά ή γρήγορα θα ακολουθήσουν τους κανόνες της προσφοράς και της ζήτησης. Η ίδια η αγορά θα δώσει την απάντηση στο ερώτημα «τί θα γίνει εάν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αφεθούν ελεύθερες να καθορίσουν τις τιμές των εισιτηρίων και τα δρομολόγια». Ωστόσο, οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους, δεν μπορούν να ανταποκριθούν στην κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών και επομένως αυτός είναι στο εξής ο ρόλος του Κράτους στο νέο απελευθερωμένο καθεστώς της ακτοπλοΐας. Είναι πιθανό, την απελευθέρωση της αγοράς να ακολουθήσει ο ολιγοπωλιακός ή μονοπωλιακός ανταγωνισμός, ενώ δεν αποκλείεται και ο καταστροφικός ανταγωνισμός εάν παραμείνει ως σύστημα τιμολόγησης αυτό που βασίζεται στην απόσταση ή τελικά επικρατήσει αυτό του οριακού κόστους.

Επιπροσθέτως, η Πολιτεία έχει κληθεί να εκτιμήσει και να προσδιορίσει αντικειμενικά νέες έννοιες που εισάγονται όπως αυτές της «μη επαχθούς» επιβαλλόμενης δημόσιας υπηρεσίας και της ανώτατης τιμολόγησης πέραν της οποίας βλάπτεται το δημόσιο συμφέρον, έννοιες που σχετίζονται άμεσα με τα αποτελέσματα της οικονομικής εκμετάλλευσης των εταιρειών και την οικονομική τους βιωσιμότητα, αφού τα κύρια συστατικά του ανταγωνισμού έγκεινται στην παρεχόμενη υπηρεσία και

στις τιμές. Πέραν των τελών υπέρ τρίτων (κρατήσεων) που επιβαρύνουν υπέρμετρα και αναίτια το ναυολόγιο, διαπιστώνεται σημαντικότερη συμπίεση εσόδων από χορήγηση δωρεάν και εκπτώτικων ναύλων, που σύμφωνα με καταγγελίες των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων αγγίζει το 18% των συνολικών εσόδων και ασφαλώς δεν επιτρέπει τη χάραξη στρατηγικής κέρδους με ότι αυτό συνεπάγεται (επενδύσεις, ποιότητα υπηρεσιών). Με τη δικαιολογία – επιχείρημα της ανάγκης για εξυπηρέτηση των κατοίκων των ελληνικών νησιών, καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και μάλιστα με ελεγχόμενο εισιτήριο, διατηρείται ακόμη και σήμερα ένα μοντέλο λειτουργίας στην ακτοπλοΐα, γεγονός το οποίο ζημιώνει τους πλοιοκτήτες, στερεί από τους επιβάτες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, ενώ παράλληλα ζημιώνει και την οικονομία της χώρας αφού ούτε τον τουρισμό βοηθά ως μία αξιόπιστη υποδομή. Απελευθέρωση, σε καμία περίπτωση, δεν σημαίνει δημιουργία ενός συστήματος ανεξέλεγκτων δρομολογήσεων και γενικότερης αυθαιρεσίας. Η ελευθερία στις συναλλαγές και γενικά στη δραστηριότητα των επιχειρήσεων, δεν περιέχει την ασυδοσία που πολλοί επικαλούνται για να υποστηρίξουν την προτίμησή τους στον προστατευτισμό, δεδομένης της δυνατότητας κρατικού ελέγχου επί των θεμάτων προστασίας του καταναλωτικού κοινού και διασφάλισης όρων υγιούς λειτουργίας των κανόνων ανταγωνισμού.

Η καλύτερη οργάνωση των ακτοπλοϊκών εταιρειών στον εμπορικό τομέα και η χρησιμοποίηση νέας τεχνολογίας, είναι ένα δύσκολο αλλά μεγάλης σημασίας ζήτημα και κυρίως είναι ο μοναδικός τρόπος, μέσω του οποίου θα αναβαθμιστεί η αξιοπιστία των προσφερόμενων υπηρεσιών και θα καταστεί ελκυστικό το πλοίο στον επιβάτη. Ασφαλώς και το επιχείρημα - ο εύκολος τρόπος - να αναζητηθεί χαμηλότερο κόστος μέσα από τη μικρότερη μισθοδοσία που εξασφαλίζεται με τη ναυτολόγηση ξένων ναυτικών, δεν οδηγεί σε λύση του προβλήματος του κόστους λειτουργίας των ακτοπλοϊκών σκαφών. Η αναζήτηση της κοστολογικής ισορροπίας θα πρέπει να γίνει με τρόπο που θα είναι αποτελεσματικός και θα πρέπει να επέλθει μέσα από την άρση των αντικινήτρων που το κράτος διατηρεί ή δημιουργεί σήμερα. Στην Ελλάδα βέβαια, υπάρχει η τάση να βρίσκεται δικαιολογία για κάθε οπισθοδρόμηση, με αποτέλεσμα η νοοτροπία αυτή να οδηγεί είτε στην αδρανοποίηση, είτε στην ουδετεροποίηση.

Από την άλλη πλευρά όμως, κάθε παρέμβαση επηρεάζει τόσο την προσφορά όσο και τη ζήτηση, μέσα σε μια εύθραυστη αγορά στην οποία οι αλλαγές επιβάλλεται να γίνονται μόνο μετά από καλό προγραμματισμό και εκτίμηση των συνεπειών. Αξιοσημείωτο είναι ότι τα όποια θετικά του ανταγωνισμού απαιτούν σαφέστατη ύπαρξη «αγοράς» και η παραγνώριση αυτού του παράγοντα οδηγεί σε δυσλειτουργίες

και σοβαρά λάθη. Είναι παρατηρούμενο ότι η ελληνική ακτοπλοΐα πληροί τα δύο κύρια χαρακτηριστικά της ολιγοπωλιακής αγοράς, δηλαδή την ύπαρξη μικρού αριθμού μεταφορέων, οι οποίοι αλληλεξαρτώνται ως προς τη λήψη αποφάσεων και την ύπαρξη είτε ομοιογενών είτε διαφοροποιημένων προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών. Στην ακτοπλοϊκή αγορά, μία επιχείρηση δεν μπορεί να ενεργεί ανεξάρτητα από τις άλλες, αφού κάθε ενέργειά της επηρεάζει την κατάσταση της αγοράς και συνεπώς την κατάσταση των άλλων επιχειρήσεων. Μέχρι στιγμής στην ακτοπλοϊκή αγορά οι επιχειρήσεις προσπαθούν να αποφύγουν οποιοδήποτε ανταγωνισμό τιμών, ο οποίος τις περισσότερες φορές είναι καταστρεπτικός και ως εκ τούτου επιλέγεται η διαφοροποίηση στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών σαν μέσο ανταγωνισμού.

Εξάλλου, η ζήτηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών εξαρτάται κυρίως από την τιμή του εισιτηρίου, τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού-χρηστών, την εποχικότητα, την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και την ύπαρξη υποκατάστατων. Επομένως ο επιβάτης διαμορφώνει την επιλογή του προς ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς με βάση τρεις παραμέτρους: το συνολικό κόστος μεταφοράς, την αξία του χρόνου διαδρομής και την ποιότητα της υπηρεσίας. Προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς είναι η τιμή των παρεχόμενων υπηρεσιών, η τιμή των παραγωγικών συντελεστών, το επίπεδο της χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας, οι στόχοι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και η ισχύουσα νομοθεσία. Προβληματισμό έχει δημιουργήσει η μείωση του ανώτατου ορίου ηλικίας των επιβατηγών πλοίων από το 2008, αφού η έλλειψη πλοίων και νέων επενδύσεων οδηγεί στη συρρίκνωση της προσφοράς και κατά συνέπεια της επιβατικής κίνησης στο άμεσο μέλλον. Εξάλλου υπάρχει η ορθή κρίση, ότι η ηλικία δεν αποτελεί το κυρίαρχο κριτήριο για την κατάσταση και αξιοπλοΐα ενός πλοίου, αλλά υπάρχουν και άλλα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, όπως αυτό της συντήρησης του σκάφους. Υπογραμμίζεται ότι η παροχή – προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών στην απαιτούμενη ποσότητα και ποιότητα αποτελεί καθήκον της Πολιτείας και έτσι το μεταφορικό σύστημα όχι μόνο ως προς τις υποδομές αλλά και ως προς τα μέσα μεταφοράς δεν πρέπει να εγκαταλείπεται μόνο στους νόμους της αγοράς.

Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές, ως μέρος των μεταφορών γενικότερα, δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο προς επίτευξη κάποιου σκοπού, είτε αυτός είναι κοινωνικός, είτε οικονομικός κ.λπ. Άρα μια σωστή πολιτική μεταφορών έχει βασικό στόχο την ικανοποίηση των σαφώς καθορισμένων αναγκών κάθε χώρου. Κάτω από τις

επισημάνσεις αυτές, το κόστος βελτίωσης των μεταφορών (υποδομή, μέσα, δίκτυα) επιβάλλεται στην περίπτωση των θαλασσιών συγκοινωνιών να βαρύνει σημαντικά το Κράτος. Δυστυχώς οι υπεύθυνοι για τη χάραξη της εθνικής πολιτικής μεταφορών, δεν έχουν επεξεργασθεί το σύνολο των θεμάτων, που η ανάλυσή τους δύναται να βοηθήσει στη χάραξη μιας ολοκληρωμένης λύσης. Αντιθέτως παρατηρούνται φαινόμενα έλλειψης συντονισμού και πολυαρχίας που αποτελούν τροχοπέδη στη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής

Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι οι επενδύσεις στην ακτοπλοΐα δημιουργούν οικονομίες χρόνου, μείωση λειτουργικών δαπανών, βελτίωση της παραγωγικής δραστηριότητας, αύξηση της αξιοπιστίας και συνέπειας των ναυτιλιακών εταιρειών και γενικότερα καλύτερευση της ανταγωνιστικής θέσης των επιχειρήσεων. Ακόμα, οι επενδύσεις σε υποδομές των μεταφορών και βελτιώσεις στο δίκτυο μπορούν να προωθήσουν τις τεχνολογικές καινοτομίες στις ιδιωτικές επιχειρήσεις με σπουδαία αντίστοιχα οικονομικά οφέλη. Ο χρόνος και το κόστος μεταφορών, οι ελλείψεις σε υποδομή και η χαμηλή ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αποτελούν αναμφίβολα ισχυρούς ανασταλτικούς παράγοντες ανάπτυξης οι οποίοι επιβάλλεται να εκλείψουν.

Πολλά από τα παραπάνω προβλήματα, μπορούν να υπερκεραστούν με την υιοθέτηση της πρακτικής των feeder services σε ένα σύστημα «hub and spoke» δικτύου, όπως αναλύθηκε στην προτεινόμενη λύση για την εξυπηρέτηση των θαλασσιών συγκοινωνιών και των αγόνων προσεγγίσεων ειδικότερα. Υπενθυμίζεται ότι η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας έγινε χάρειν του ανταγωνισμού, διότι ο ανταγωνισμός συνυπάρχει με τις χαμηλές τιμές και την υψηλή παρεχόμενη ποιότητα, οι οποίες με τη σειρά τους οδηγούν στον ανταγωνισμό κ.ο.κ. Στη συγκεκριμένη αγορά όμως, υπάρχουν κανονικά αγαθά αλλά και δημόσια, επομένως τίθεται το ερώτημα ποίος θα επιβαρυνθεί τα μεν και ποίος τα δε. Εάν υπήρχε το προαναφερθέν σύστημα εξυπηρέτησης, έτσι ώστε για τα πλοία που θα ξεκινούσαν από το λιμάνι του Πειραιά - το ανταγωνιστικό κομβικό κομμάτι - να αφηνόταν στους νόμους της αγοράς, ενώ το υπόλοιπο μέρος - χωρίς επιχειρηματικό ενδιαφέρον - να το αναλάμβανε η Κεντρική Διοίκηση ή η Τοπική Αυτοδιοίκηση με προγράμματα που θα επιδοτούσε η Ευρωπαϊκή Ένωση, όχι με τη λογική βέβαια της στρέβλωσης του ανταγωνισμού, αλλά με αυτή της ενθάρρυνσης και βοήθειας της περιφερειακής ανάπτυξης. Εδαφική συνοχή συνεπάγεται χρηματοδότηση και αυτή την εποχή πρέπει να πραγματοποιηθούν διαπραγματεύσεις για τους μηχανισμούς βάσει των οποίων θα λειτουργήσουν τα

χρηματοδοτικά πρωτόκολλα των διαρθρωτικών ταμείων. Υπάρχουν πόροι, αρκεί να αξιοποιηθεί η νησιωτική ιδιομορφία της Ελλάδας, που όλοι παραδέχονται και που ορθώς έχει τονισθεί μέχρι στιγμής. Σε διαφορετική περίπτωση, χωρίς κίνητρα (επιδοτήσεις), δεν υπάρχει πιθανότητα κάποιος να αναλάβει το ρίσκο ικανοποίησης του δημόσιου αγαθού (άγονες γραμμές). Στην περίπτωση υιοθέτησης μιας τέτοιας λύσης απαιτούνται σημαντικές οργανωτικές και λειτουργικές βελτιώσεις στις λιμενικές υποδομές της χώρας. Προς το παρόν, η επιλογή των πλοίων στους μειοδοτικούς διαγωνισμούς για την ανάθεση συμβάσεων ανάληψης δημόσιας υπηρεσίας δεν προβάλλει στοιχεία ανταγωνισμού σε θέματα ποιότητας, παράλειψη η οποία δεν εξασφαλίζει ένα ικανοποιητικό ποιοτικά επίπεδο προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών στις άγονες γραμμές.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες πρέπει με τη σειρά τους να προβούν σε ριζική αναδιάρθρωση μετατοπίζοντας το κέντρο βάρους από το πλοίο και τη λειτουργία του, στην προώθηση του «προϊόντος» και τον επιβάτη, καθώς και την αύξηση του κύκλου εργασιών. Πολλές από τις εταιρείες αυτές είναι ανέτοιμες να δράσουν στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον και χρειάζονται υποστήριξη. Προαπαιτείται συντονισμένη δράση και σαφής βελτίωση του επιπέδου γνώσης όλων των εμπλεκόμενων μερών, σε συνδυασμό με τη συνεχή παρακολούθηση των στοιχείων της ζήτησης και των τιμών. Είναι απαραίτητο να διευκρινισθεί ότι η επιχειρούμενη απελευθέρωση δεν πρόκειται να παρέμβει στη φύση της συγκεκριμένης αγοράς μεταβάλλοντάς την από αγορά ατελούς ανταγωνισμού (ολιγοπώλιο) σε αγορά τέλειου ανταγωνισμού. Το κύριο μέλημα πρέπει να είναι αφενός η εισαγωγή πρακτικών ανταγωνισμού και αφετέρου η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή – χρήστη, ο ρόλος του οποίου έχει αναβαθμιστεί. Καθοριστικός στο σημείο αυτό φαίνεται ο ανταγωνισμός με το αεροπλάνο. Τα χαρακτηριστικά του μέσου αυτού, τόσο τεχνικά όσο και λειτουργικά, σε συνδυασμό με τα νέα δεδομένα που έχει επιφέρει τα τελευταία χρόνια η απελευθέρωση των αερομεταφορών, αναδεικνύουν και προάγουν τον ανταγωνισμό με το ακτοπλοϊκό πλοίο στους πιο δημοφιλείς προορισμούς. Την ίδια στιγμή, δεν είναι λίγες οι φωνές που μιλούν για συμπληρωματικότητα των δύο μέσων και προβάλλουν το ρόλο του υδροπλάνου που με την επιστροφή του και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του είναι ικανό να πραγματοποιεί πτήσεις από λιμάνι σε λιμάνι, δημιουργώντας έτσι σημαντικές «αναταραχές» σε θάλασσα και αέρα.

Πρέπει τέλος όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να συμφωνήσουν με την άποψη που εξέφρασε ο κ. Ε.Μητρόπουλος το 1993 ότι «η απόσταση δεν υπάρχει απλώς για να την

άρουμε, διατρέχοντάς την πάντοτε με μια ορισμένη ταχύτητα αλλά θα ήταν χρήσιμο να τη διαχειριστούμε σαν ένα εργαλείο για να οργανώσουμε το χώρο και τη συμπεριφορά μέσα σε αυτόν». Χωρίς όραμα δεν είναι δυνατόν να επιτύχουμε τίποτα σε οποιονδήποτε τομέα. Εκτός όμως από το όραμα χρειαζόμαστε και τη μέθοδο και τις γνώσεις με τις οποίες θα μπορέσουμε να υλοποιήσουμε τους οραματισμούς μας, αλλά και τη συνεργασία των διαφόρων πλευρών, κάτι που δεν είναι πάντα εύκολο.-

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Û ΒΙΒΛΙΑ

- ✚ ΑΡΧΟΝΤΑΚΗΣ Κ. - ΒΑΒΟΥΡΑΣ Ι., «*Η Σύγχρονη Λαϊκή Εταιρεία: Οι Επιδόσεις της στην Ακτοπλοΐα*», Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα 1997.
- ✚ ΒΛΑΧΟΣ Γ. «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*», Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 2000
- ✚ ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε.-ΒΛΑΧΟΣ Γ. «*Ναυτιλιακή Οικονομική*», Εκδόσεις J&J HELLAS, Πειραιάς 2003
- ✚ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ. «*Οικονομικά της Ρύθμισης*», Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς 2004
- ✚ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑΣ Δ. «*Δημόσια Οικονομική Ι, Οι οικονομικές λειτουργίες του Κράτους*», Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ, Αθήνα 1979
- ✚ ΠΑΡΔΑΛΗ Α. «*Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*», Εκδόσεις INTERBOOKS, Αθήνα 1997
- ✚ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε. «*Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*», Εκδόσεις ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 2001
- ✚ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ε. «*Ο τομέας των Μεταφορών & οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές*», Εκδόσεις ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΤΙΚΗ Α.Ε., Πειραιάς 2002

Û ΠΡΑΚΤΙΚΑ - ΜΕΛΕΤΕΣ

- ✚ COOPERS & LYBRAND «*Μελέτη Σκοπιμότητας για την Δημιουργία Συστήματος Αυτόματης Κράτησης θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων για τα Ακτοπλοϊκά Πλοία*», Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 1994.
- ✚ IMPETUS Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ «*Σχεδιασμός Συστήματος Μεταφορών στα Νησιά του Αιγαίου*», Υπουργείο Αιγαίου, 1995.
- ✚ ΚΑΝΤΟΡ Α.Ε.- Δικηγορικό Γραφείο Μ&Π ΜΠΕΡΝΙΤΣΑ - SHEILA FARRELL «*Έργο χρηματοοικονομικού συμβούλου για το σχεδιασμό και την προκήρυξη διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού για τη δρομολόγηση ενός πλοίου σύγχρονων προδιαγραφών από ιδιώτη επενδυτή σε 3 άγονες γραμμές στο Αιγαίο*», Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Ιανουάριος 2004
- ✚ TRADEMCO “*The impact of Liberalisation of Maritime Cabotage in European Union*” Commission of the European Union, September 1996.

- ✚ TRADEMCO Ε.Π.Ε. - TRUTH S.A. «Μελέτη - Έργο Ανάπτυξης Συστήματος Διαχείρισης Εσωτερικών Θαλασσιών Μεταφορών», Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας - Αιγαίου - Ανάπτυξης, Ιούνιος 2001
- ✚ Χ.Ρ.Τ.Σ. LTD «Μελέτη: Ελληνική Ακτοπλοΐα 2005- Αγωνία για νέες επενδύσεις», Ιούλιος 2005
- ✚ Χ.Ρ.Τ.Σ. LTD «Μελέτη: Ελληνική Ακτοπλοΐα 2005- Συνεχιζόμενη εξέλιξη με αργούς ρυθμούς», Ιανουάριος 2005
- ✚ ΑΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί Α.Ε. «Μελέτη Σκοπιμότητας για την Επιδότηση του Κόστους Μεταφοράς στα Νησιά του Αιγαίου», Υπουργείο Αιγαίου, 1994.
- ✚ Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης - Ινστιτούτο Μεταφορών «Μελέτη Διαμόρφωσης Τεχνικών και Λειτουργικών Προδιαγραφών προμήθειας σύγχρονων πλοίων και εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου στις άγονες γραμμές του Αιγαίου Πελάγους», Υπουργείο Αιγαίου, Σεπτέμβριος 2003
- ✚ ΚΑΡΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Γ. «Η ελληνική ακτοπλοΐα και η εξέλιξή της», Διπλωματική Εργασία, Τόμος 1, 1994
- ✚ ΛΕΚΑΚΟΥ Μ. Διατριβή με θέμα , «Οικονομικές Απόψεις του Ακτοπλοϊκού Ζητήματος - Η Τιμολογιακή Πολιτική», Παν. Πειραιώς, Τμ. Ναυτιλιακών Σπουδών, 1994.
- ✚ Πρακτικά 2ης Ημερίδας Οικονομικής των Μεταφορών με θέμα «Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα», Πανεπιστήμιο Πειραιά, Νοέμβριος 1996
- ✚ Πρακτικά 2ου Διεθνούς Συνεδρίου για την έρευνα στις μεταφορές στην Ελλάδα, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών, Φεβρουάριος 2004
- ✚ Πρακτικά Ημερίδας με θέμα «Οι μεταφορές στις Άγονες Γραμμές του Αιγαίου: Προοπτικές για μια οριστική αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων», Υπουργείο Αιγαίου , Νοέμβριος 2003
- ✚ Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. «Συμπληρωματικότητα της Λιμενικής και Αεροπορικής Υποδομής στο Χώρο του Αιγαίου», Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. , Αθήνα 1999.
- ✚ Συνεργαζόμενοι Ορκωτοί Λογιστές Α.Ε. «Μελέτη για τον προσδιορισμό της ποσοστιαίας συμμετοχής των συντελεστών λειτουργικού κόστους στο συνολικό κόστος λειτουργίας των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων της ακτοπλοΐας έτους 2005», Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, Δεκέμβριος 2005

- ✚ ΤΖΑΜΟΥΖΑΚΗΣ Φ. «*Η Ελληνική Επιβατηγός Ακτοπλοΐα: Ανάλυση Οικονομικών Συνθηκών Λειτουργίας*», ΚΕΠΕ, 1992.
- ✚ ΤΖΑΜΟΥΖΑΚΗΣ Φ. «*Θαλάσσιες Μεταφορές, Ακτοπλοϊκή Εξυπηρέτηση της Νησιωτικής Ελλάδος*», Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Αθήνα 1987.

ü ΑΡΘΡΑ - ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ- ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- ✚ Air Sea Lines "*Company Profile*" by PEGASUS Aviation, 2004
- ✚ Goulielmos A.M., "*Greek Coastal Passenger Shipping in Front of Liberalization*", International Journal of Transport Economics, Vol. XXV, No1, Feb. 1998.
- ✚ Ένωση Λιμένων Ελλάδος «*Ελληνικά Λιμάνια* »,ΕΛΙΜΕ 2003
- ✚ Εφημερίδα *ΕΞΠΡΕΣ*
- ✚ Εφημερίδα *ΚΕΡΔΟΣ*
- ✚ Οικονομική και Επιχειρηματική Εφημερίδα *Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ*
- ✚ Περιοδικό *ΕΛΝΑΒΙ*
- ✚ Περιοδικό *ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ*
- ✚ Περιοδικό *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*
- ✚ Περιοδικό *ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ*
- ✚ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «*Ακτοπλοΐα 2002 - 2003: Συνοπτική παρουσίαση του νέου πλαισίου των θαλασσίων ενδομεταφορών*», Νοέμβριος 2002
- ✚ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «*Ελληνική Ναυτιλία 2004-2008 - Πλαίσιο Διαλόγου*», Νοέμβριος 2003
- ✚ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «*Λιμάνια & Λιμενική Πολιτική 2002-2004*», Ιούλιος 2002
- ✚ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «*Προτεραιότητες Ελληνικής Προεδρίας 2003 στον Τομέα των Θαλασσίων Μεταφορών*», Δεκέμβριος 2002
- ✚ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας «*Στρατηγική για μια Εθνική Λιμενική Πολιτική*», Σεπτέμβριος 2002

ü ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

- ✚ Νόμος 2932/2001 (ΦΕΚ. 145/Α')
- ✚ COLREG Convention 1972 – Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea)

- ✚ EUROSOLAS, Εφαρμογή Οδηγίας Ευρωπαϊκής Ενώσεως 98/18/EK/17-3-98,
- ✚ INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE - IMO Resolution A.741(18),04/11/1993
- ✚ MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).
- ✚ SOLAS 1974 Διεθνής Σύμβαση περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα
- ✚ STCW 95
- ✚ Απόφαση της Επιτροπής Ε (2005) 2673
- ✚ IMO-SOLAS 90 Damage Stability Regulation
- ✚ Κανονισμός της Ε.Ε. 2408/92
- ✚ Κανονισμός της Ε.Ο.Κ. 3577/92
- ✚ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου
- ✚ Π.Δ. 852/1976 (ΦΕΚ 312/Α/1976) 'Περί απαγορεύσεως απόπλου σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών' και 'Εγχειρίδιο ασφάλειας ναυσιπλοΐας' αρ. 9 της ΔΕΕΠ: 'Ενέργειες λιμενικών αρχών σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών'

Û ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ - ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- ✚ Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
- ✚ ΕΟΤ
- ✚ Ιστοσελίδα www.airsealines.com
- ✚ Ιστοσελίδα www.et.gr
- ✚ Ιστοσελίδα www.parliament.gr
- ✚ Ιστοσελίδα Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (www.aia.gr)
- ✚ Ιστοσελίδα Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (www.stat.gr)
- ✚ Ιστοσελίδα Υπουργείου Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής (www.ypai.gr)
- ✚ Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (www.yen.gr)
- ✚ Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας
- ✚ Στατιστική Υπηρεσία Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΚΟΧ	TAX	ΧΩΡ ΘΕΡ	ΧΩΡ ΧΕΙΜ	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΒΥΘΙΣΜΑ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ÆGIAN GLORY	Φ/Γ-Ο/Γ	2779.12	12	12	12	113.29	17.52	5.17	ETZIAN ΓΚΛΟΡΥ ΝΕ
ÆGIAN PERL	Φ/Γ-Ο/Γ	5158.52	17	12	12	140.81	23.02	13.5	ÆGIAN CARGO
ÆGIAN STAR	Φ/Γ-Ο/Γ	3823.29	17	12	12	135.78	20.63	7.17	ΔΑΙΔΑΛΟΣ Ν.Ε.
ÆGIAN SUN	Φ/Γ-Ο/Γ	10171 gt	17	12	12	128.15	20.6	7.17	ΜΕΛΩΔΙΑ Ν.Ε.
AQUA JEWEL	Ε/Γ-Ο/Γ	3040.25	18	500	888	96	16.6	4.4	ALPHA FERRIES Ν.Ε.
BLUE HORIZON	Ε/Γ-Ο/Γ	27.23		1502	668				BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
BLUE SKY	Ε/Γ-Ο/Γ								BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
BLUE STAR 1	Ε/Γ-Ο/Γ	16172.24	28	1890	1102	176.1	25.7	6.5	BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
BLUE STAR 2	Ε/Γ-Ο/Γ	16172.24	28	1890	1102	176.1	25.76	6.5	BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
BLUE STAR ITHAKI	Ε/Γ-Ο/Γ	4920.02	24	1313	831	123.8	18.9	5.1	BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
BLUE STAR NAXOS	Ε/Γ-Ο/Γ	5650.51	24.5	1432	792	124.2	18.9	5.1	BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
BLUE STAR PAROS	Ε/Γ-Ο/Γ	5664.1	24.5	1432	792	124.2	18.9	5.1	BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
FLYING CAT 1	Ε/Γ-TAX	483.36	33	352	352	40	10.1	3.78	HELLENIC SEAWAYS
FLYING CAT 2	Ε/Γ-TAX	949.95	40	516	516	47.6	13	3.9	HELLENIC SEAWAYS

FLYING CAT 3	E/T-TAX	613.81	40	360	360	47.7	11.8	4.5	HELLENIC SEAWAYS
FLYING CAT 4	E/T-TAX	886.05	40	446	446	55.07	13	4.5	HELLENIC SEAWAYS
FLYING CAT 5	E/T-TAX (υπο ναυπ)			339	339				HELLENIC SEAWAYS
FLYING CAT 6	E/T-TAX (υπο ναυπ)			339	339				HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN VII	E/T-Y/T	142.3	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN VIII	E/T-Y/T	142	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN X	E/T-Y/T	142	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XV	E/T-Y/T	142.3	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XVI	E/T-Y/T	142.3	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XVII	E/T-Y/T	130	33	145	145	34.5	10.5	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XVIII	E/T-Y/T	130	33	155	155	31.9	5.8	1.12	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XXI	E/T-Y/T	141.66	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XXIX	E/T-Y/T	161.63	33	145	145	34.25	10.5	1.76	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XXVI	E/T-Y/T	136	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS

FLYING DOLPHIN XIV	E/T-Y/T	142.3	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XII	E/T-Y/T	141.93	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XIX	E/T-Y/T	161.629	33	145	145	34.7	5.8	1.76	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XXIV	E/T-Y/T	141	33	132	132	35.1	6.01	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XXII	E/T-Y/T	140	33	132	132	31.2	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN XXIII	E/T-Y/T	141.85	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN IV	E/T-Y/T	142.3	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
FLYING DOLPHIN III	E/T-Y/T	1339.66	33	132	132	35.1	11	1.8	HELLENIC SEAWAYS
HIGHSPEED 1	E/T-O/T-TAX	2762.82	34	726	726	76.6	22.15	16.4	HELLENIC SEAWAYS
HIGHSPEED 2	E/T-O/T-TAX	2321.28	34	647	647	72.7	17.51	5.57	HELLENIC SEAWAYS
HIGHSPEED 3	E/T-O/T-TAX	2376.56	34	647	647	72.7	17.5	5.97	HELLENIC SEAWAYS
HIGHSPEED 4	E/T-O/T-TAX	4156.33	36	1010	1010	92.04	24	7.3	HELLENIC SEAWAYS

HIGHSPEED 5	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX		37	809	809	85	21.2	3.09	HELLENIC SEAWAYS
HIGHSPEED 6	(υπο ναυπ)								HELLENIC SEAWAYS
JET FERRY 1	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	2336.48	34	766	766	95	17.42	3.65	GA FERRIES
OLYMPIC CHAMPION	Ε/Γ-Ο/Γ	32694	30	1850	1010	204	25.8	6.75	ANEK LINES
SEA JET 2	Ε/Γ-TAX	499.66	40	386	386	42	10	1.75	BLUE STAR FERRIES N.A.E.
SEA WITCH	Φ/Γ-Ο/Γ								
SPEEDRUNNER 1	Ε/Γ-Ο/Γ TAX	3003	34	577	577	76.63	26	2.898	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΠΗΝΤ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε
SUPERJET (ΠΡΩΗΝ JET ONE)	Ε/Γ-TAX	496.01	35	386	386	42	10	4	ΙΑΣΩΝ ΤΖΕΤΣ ΝΕ
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΙΔΗΨΟΥ (ΠΡΩΗΝ ΣΠΥΡΟΣ Σ 2)	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	770.76	11	720	408	75.82	15.24	2.65	ΑΙΔΗΨΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε
ΑΓ. ΓΙΩΡΓΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	420.39	9	300	224	57.5	12	1.8	ΣΥΜΠΛΟΙΚΤΗΣΙΑ "ΑΓ.ΓΙΩΡΓΗΣ"
ΑΓΙΑ ANNA	Ε/Γ-Ο/Γ	246.51	10	250	163	36.2	8.6	3.03	ΜΙΚΡΟΑΘΩΣ ΝΕ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	987.75	12	590	500	88.24	17.36	2.2	ΘΕΟΧΑΡΗΣ Λ ΝΕ
ΑΓΙΑ ΘΕΟΔΩΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	1620.92	17	967	442	85	15.2	3.6	ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΕ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	496.35	10.5	250	151	59.9	12.52	2.44	ΔΟΛΥΧΙΟ ΝΕ

ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΘΩΝΙΤΗΣ	Ε/Γ									ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	994.85		500		71				ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	271.5	8	257	169	42.01	12.2	2.4		ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ε/Γ	49.48	10	97	71	18	6.22	—		ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΟΡΦΙΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	420	124	410	224	57.5	12	2.8		ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	540.66	11.8	596	289	72.18	12.88	1.64		ΓΑΥΛΟΣ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Σ	Φ/Γ-Ο/Γ	1983.55	13	12	12	98.92	16.02	5.4		Ν.Β Ν ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙV	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	746.88	12	500	397	82.4	17.12	2.4		ΣΥΜΠΛΟΙΚΤΗΣΙΑ ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙV
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙΙ	Φ/Γ-Ο/Γ	408.15	9	12	12	52	13.4	2.2		ΣΥΜΠΛΟΙΚΤΗΣΙΑ ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ Σ.-ΚΟΥΡΗΣ Δ.
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	98.21	12	600	513	91.3	17.4	2.4		ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΟΣ (ΠΡΩΗΝ ΦΙΛΙΠΠΟΣ)	Φ/Γ-Ο/Γ	2960.61	16	12	12	140.37	17.52	4.8		ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	740.44	11	0	0	63.73	17.15	2.72		ΣΥΜΠΛΟΙΚΤΗΣΙΑ "ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ"
ΑΓΙΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	249.09	12	120	120	4.55	12	2.45		ΑΓΙΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	182.79	8	12	12	48	45	10.25		
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΛΙΓΙΝΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	1090.8	15	1000	600	75.25	14.4	2.7		ΝΕ Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ & ΕΥΒΟΙΑΣ

ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ Κ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	438	8	294	257	59.5	11.8	1.8	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ Κ ΙΙ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	734.1	10	440	184	68.55	14.07	2.13	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	469.1	11	12	12	61.4	15.37	2.5	ΠΟΡΘΟΜΕΙΑ ΑΙΓΙΝΑΣ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	376.98	9	293	210	47.7	14.02	1.8	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ	Ε/Γ	22.1	13	90	62	17.1	19.5	2	ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΛΦΑΟΓΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	989.89	12	448	350	78.76	19.5	2	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	2405.47	17	910	637	91.5	16.7	4.45	ΚΕΡΚΥΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	97.31		96	52	36.4	10.4	1.09	ΣΙΜΟΣ ΣΤΑΡ ΝΕ
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)								ΦΟΙΝΙΞ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	539.5	10	340	340	61.7	16.4	2.12	ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΝΕ
ΑΓΚΙΣΤΡΙ ΕΞΠΡΕΣ Ι	Ε/Γ	34.82	20	117	98	20	5.8	2.14	ΑΓΚΙΣΤΡΙΩΤΙΚΗ ΝΕ
ΑΘΗΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	748.35	13			99.5	17.12	2.5	ΟΡΚΑ Ν.Ε
ΔΙΑΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	748.35	13	500	336	82.4	17.12	2.5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Β ΙΙ ΝΕ
ΑΙΑΝΤΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	487.63	12	300	300	59	14.6	1.8	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΙΑΝΤΑΣ
ΑΙΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	902.5	12	1035	683	81.1	13.5	2.55	HELLENIC SEAWAYS
ΑΙΓΙΝΑ ΦΛΑΪΝΓΚ Ι	Ε/Γ-Υ/Γ	130	34	152	152	32.24	5.8	1.8	

ΑΙΔΗΨΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	514.45	10	300	113	67	12.45	2.85	ΑΙΔΗΨΟΣ Ν.Ε
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	439.59	8	497	244	58.28	12.1	1.7	ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΠΕ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Δ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	841.34	12	600	480	72.66	16.33	2.8	ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ ΝΕ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π	Ε/Γ-Ο/Γ	3250.12	18.5	1000	700	116.5	18	5.2	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΛΟΓΑ ΦΑΣΤ ΦΕΡΙΣ Ν.Ε
ΑΙΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	314.85	12	248	150	45.5	12.7	1.5	ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ ΝΕ
ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	3560.18	35.7	997	997	119	15.7	4.7	ΝΕΛ ΑΕ
ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	3301.3	35.7	777	777	103	15.7	4.08	ΝΕΛ ΑΕ
ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	7280.94	40	1742	1742	140	21.8	6.18	ΝΕΛ ΑΕ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	430.51	9	400	130	60.78	14.4	2.2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ ΝΕ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	209.7	—	147	97	40.8	36.3	2.34	ΡΙΚΟ Ν.Ε
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	217.7	1.57	263	75	34.55	10.7	2.5	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΜΠΟΥΦΗΣ ΙΩΑΝ.
ΑΛΛΟΝΗΣΟΣ ΝΤΟΛΦΙΝ	Ε/Γ-Υ/Γ	142.3	32	116	116	35.19	11	1.8	ΚΑΤΕΧΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ν.Ε
ΑΛΜΠΙ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	592.37	10	384	208	71.8	15.18	2.9	ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ ΕΛΛΑΣ ΝΕ
ΑΜΑΛΘΕΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	983.03	12	600	468	73.85	15.62	2.8	ΑΜΑΛΘΕΙΑ Ι ΝΕ
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	447.11	8	243	243	49.6	10.2	1.8	CANDIA CITY Ν.Ε
ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΛΒΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	1633.38	17.5	730	630	98.54	16.2	4.35	ΑΝΜΕΖ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Ε/Γ								ΣΙΦΑΚΗΣ ΕΛ

ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	20446	23	_____	_____	169.94	25.7	5.5	GA FERRIES
ΑΝΤΖΕΛΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	775.59	13	334	192	72.2	14.32	2.73	ΑΝΤΙΠΡΙΟΝ ΝΕ
ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΕΞΙΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	1000	15	300	300	96.18	17	2.7	
ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	2109.64	17	600	600	103	19.4	2.6	ΕΥΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΝ.Ε ΡΙΟΥ
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	391.64	10	300	274	48.2	41.35	2.74	ΑΓΙΟΓΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	1820.68	16.5	1500	807	91.8	14.52	3.5	HELLENIC SEAWAYS
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	836.25	11.5	618	317	60	11.4	_____	HELLENIC SEAWAYS
ΑΠΤΕΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	8897.24	21	1301	840	140.85	24.9	5.9	ΑΝΕΚ LINES
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ Τ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	935.67	11	450	394	76.79	17.8	2.9	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ ΝΕ ΡΙΟΥ
ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	28007	31	1250	550	212	25	6.7	ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ	Ε/Γ-Υ/Γ	141.66				35.1			ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ ΝΕ
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ Β	Ε/Γ	186.67	12	200	200	27.11	7	2.5	ΕΥΡΥΠΙΔΗΣ ΝΕ
ΑΡΙΩΝ	Φ/Γ-Ο/Γ	4639.66	15	12	12	162.36	19.35	5.4	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΝΕ
ΑΡΚΑΔΙ	Ε/Γ-Ο/Γ								ΑΝΕΚ LINES
ΑΡΣΙΝΟΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	1318.69	15	333	269	70	12.02	3.46	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ ΝΕ
ΑΡΤΕΜΙΣ	Ε/Γ								ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΥΝΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΡ.

ΑΡΤΕΜΙΣΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	1492.5	17.5	600	500	83.7	13.5	4.1	ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ								ΓΡΑΜΜΕΣ ΡΟΔΟΥ Ν.Ε
ΑΧΑΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	980	20	600	600	82.393	16	3	ΑΧΑΙΟΣ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε
ΑΧΙΛΕΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	_____	17.5	600	600	96	16.6	4.05	ΣΚΥΡΟΣ Ν.Ε
Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	6386.85	18	1102	802	128.71	19.84	4.58	ΛΑΝΕ
ΒΑΣΙΛΗΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	601.57	12	598	302	65.5	12.1	2.1	ΜΑΡΑΘΩΝΑΣ Ι ΝΕ
ΒΑΣΟΣ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	478.26	13	500	332	56.69	14.2	2.6	ΒΑΣΟΣ ΝΕ
ΒΕΛΟΣ ΙΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	491.54	11	260	205	49.25	13.7	2.12	ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑ ΝΕ
ΒΕΡΟΝΙΚΗ	Φ/Γ-ΟΓ	259.15	8.5	_____	_____	52.9	13.88	1.8	ΒΕΡΟΝΑΥΣ Ν.Ε
ΒΙΒΗ Α	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	983.14	12	851	276	76.25	16.8	3.6	ΒΙΒΗ Α ΝΕ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	553.8	18 ΚΝΤΣ	432	194	61.4	15.6	2.45	ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΝΕ
ΑΡΤΕΜΙΣ(ΠΡΩΗΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ 2)	Ε/Γ-Ο/Γ	1612.23	18	1250	822	89.76	14	3.7	HELLENIC SEAWAYS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ	Ε/Γ	48.4	11	200	135	24.95	7	1.98	ΝΕΟΣΑΛΑΜΙΝΙΑΚΗ ΝΕ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ ΙΙ	Ε/Γ	48.4	11	200	148	24.95	7	1.98	ΑΙΑΝΤΙΣ ΝΕ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	728.34	11	416	216	69.79	17.3	2.64	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΝΕ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΖΟΣ	Ε/Γ-Τ/Χ								ΓΙΑΝΟΥΤΣΟΣ ΠΕΤΡΟΣ
ΓΙΟΥΡΟΦΑΣΤ Ι	Ε/Γ-ΤΑΧ	366	35	267	267	40	9.4	1.3	ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΝΕ

ΓΛΥΦΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	593.55	10	500	219	64.9	13.75	3	ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΝΕ
ΓΟΡΓΟΥΠΗΚΟΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	298.72	10	400	134	43	12.3	2.1	ΓΟΡΓΟΥΠΗΚΟΟΣ Ν.Ε
ΓΡΗΓΟΡΗΣ Μ	Φ/Γ-Ο/Γ	493.92	9	_____	_____	57.3	13.55	2.52	ΝΗΣΟΣ ΜΕΓΑΝΗΣΙ Ν.Ε
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	15039	19KN	1411	901	144.8	22.4	6.3	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΔΑΜΙΑΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	382.54	12	120	120	53	12	2.4	ΦΟΙΝΙΕ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ ΝΕ
ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	649.32		1182	168	60	15.7	3.65	ΑΝΕΝΔΥΚ
ΔΑΦΝΗ	Ε/Γ-Δ/Ρ	22.33	_____	75	37	15.01	14.1	1.3	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Α.ΝΗΦΟΡΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΔΕΛΦΙΝΙ ΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	142.31	33-35	136	136	35.2	6.01	1.4	ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΔΕΛΦΙΝΙ ΙV	Ε/Γ-Υ/Γ	141.93	33-35	136	136	35.1	6.01	1.8	ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΔΕΛΦΙΝΙ V	Ε/Γ-Υ/Γ	161.63	33-35	152	152	120.03	5.8	1.8	ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΔΕΛΦΙΝΙ X	Ε/Γ-Υ/Γ			136	136				ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΔΕΛΦΙΝΙ XIV	Ε/Γ-Υ/Γ	161.628	35	152	152	34.5	5.8	1.8	ΑΙΓΑΙΟΥ ΤΖΕΤ 2 ΝΕ
ΔΕΛΦΙΝΙ XXII	Ε/Γ-Υ/Γ	161.62	36-37			34.07	5.8		ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ/ΕΥΒΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΔΕΛΦΙΝΙ Ι	Ε/Γ-Υ/Γ	142.31	33-35	136	136	35.16	6.01	3.8	ΠΕΙΡΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΔΕΛΦΙΝΙ XXX	Ε/Γ-Υ/Γ	394.21	40-44	280	250	43.81	7.3	2.2	ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΘΗΡΑΣ Ν.Ε
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ε/Γ	222.28	15	350	270	34.91	8	1.65	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ν.Ε

ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	123.49	8	120	76	32.2	10	1.66	ΝΙΚΗ ΣΑΜΠΑΝΗ ΝΕ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ε/Γ	125.05	16	180	145	33.5	5.3	2.3	ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ Ν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ε/Γ			180	27				ΣΑΛΑΜΙΣ ΛΑΙΝΣ ΝΕ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	661.44	12	300	300	75.8	16.4	1.9	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	6777.54	22	1200	809	130.94	20.03	5.7	GA FERRIES
ΔΗΜΟΣ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	997.76	_____	596	262	72.84	15.36	3.6	ΕΞΑΣ ΝΕ
ΔΗΜΟΣ ΣΤΑΓΕΙΡΩΝ ΑΚΑΝΘΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ	13.01	15	25	25	11.9	4.15	_____	ΔΗΜΟΣ ΣΤΑΓΕΙΡΩΝ ΖΑΚΥΝΘΟΥ
ΔΙΑΓΟΡΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ			1177	671				ΔΑΝΕ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	725.03	11	526	307	73.55	13.6	3.15	ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΝΕ
ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	4309.43	19	980	980	115.63	21	450	ΑΝΜΕΖ
ΔΩΡΑ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	624.81	11	528	292	65.1	15.9	2.8	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΔΩΡΑ Π
ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	38261	21	2423	1322	175.48	28.5	6.7	ΑΝΕΚ LINES
ΕΛΛΑΦΙ	Ε/Γ	12.53	5	35	17	10	3.5	1.1	ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ Δ.
ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	210.2	_____	100	50	48.5	14.5	1.7	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ ΝΕ
ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	Ε/Γ	62.17	10	161	58	20.3	5.32	2.28	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΓΙΑΛΥΝΑΚΗΣ
ΕΛΒΙΡΑ	Ε/Γ			380	108				ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΝΕ

ΕΛΕΝΑ Φ	Ε/Γ	58.03	12	200	151	24.95	6.2	_____	ΦΙΛΙΑΓΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΕΛΕΝΗ Β	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	877.91	13	500	300	77.75	15.75	3.25	ΕΛΕΝΗ Β ΝΕ
ΕΛΠΙΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	139.55	10	149	79	29.87	10.5	0.812	ΣΑΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Ν ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ Μ.
ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΔΩΝΙΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	3908.6	_____	649	636	115.54	16.78	4	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	5642.86	_____	1924	1160	118	19.22	4.7	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	5130.58	_____	1863	956	119.46	114.85	4.4	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	7041.95	_____	1957	1537	129.2	20.6	4.65	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΜΗΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ								HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	4357.51	_____	1200	710	110.5	17	4.65	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	4835.73	_____	1998	1004	125.7	18.5	5.2	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	7819	_____	1811	833	104.88	19.8	5.5	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	4175.58	_____	1707	1067	117.11	18.72	4.6	HELLENIC SEAWAYS
ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΚΙΑΘΟΣ (ΕΞΙΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ)	Ε/Γ-Ο/Γ	1981.95	_____	1396	590	77.87	22	5.05	HELLENIC SEAWAYS
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	4712.58	20	1218	960	114.5	20.2	4.8	ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ ΝΕ

ΕΡΕΤΡΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	468.8	_____	172	172	62.83	13.7	2.43	ΕΡΕΤΡΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΥΒΟΙΑΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	490.81	10	300	300	55	14	2.5	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Φ/Γ-Ο/Γ	346.57	10	12	12	54.7	16.45	2.2	ΑΓΙΟΡΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	772.21	10	445	310	65.67	16.6	3.06	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΝΕ
ΕΥΒΟΙΑ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	1412.62	18	568	457	87.36	15	_____	ΓΕΡΑΙΣΤΟΣ ΝΕ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΙΙ	Φ/Γ-Ο/Γ	433.83	_____	_____	_____	57.43	12.5	1.9	Ν. Ε ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΙΚΗ ΠΕΙΡΑΙΑΩΣ
ΕΥΡΩΠΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	740.31	_____	492	270	60.08	14.2	3.51	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ Ν.Ε
ΕΥΡΩΠΗ Ι	Ε/Γ-Υ/Γ	139	33	116	116	35.19	11	3.7	ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ ΠΑΞΩΝ
ΕΥΤΥΧΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	746.47	11.7	1005	535	69.25	11.7	3.3	HELLENIC SEAWAYS
ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ	2157.3	3.8	687	464	101.4	16	3.6	ΑΝΕΖ ΑΕ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	447.87	11	425	225	60.35	12.3	2.6	ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΝΕ
ΗΛΙΔΑ	Ε/Γ-Υ/Γ	161.63	_____	144	144	34.075	5.8	1.76	ΑΝΕΘ
ΘΑΣΟΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	999.1	13	991	493	78	15.8	2.95	ΑΝΕΘ
ΘΑΣΟΣ V	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	831.72	13	600	392	72.35	15.8	2.95	ΑΝΕΘ

ΘΑΣΟΣ VI	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	998.16	13	592	390	81.5	14.22	2.6	ΑΝΕΘ
ΘΑΣΟΣ VII	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	977.64	13	592	314	76	14.22	2.6	ΑΝΕΘ
ΘΑΣΟΣ II	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	764.57	13	772	335	69.95	13.62	2.8	ΑΝΕΘ
ΘΑΣΟΣ IV	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	724.41	13	596	304	65.9	11.9	2.6	ΑΝΕΘ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	716.82	2.8	399	300	67.15	16.7	2.8	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ-ΜΑΡΙΑ Ζ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	460.26	11.5	460	246	62	15.3	1.952	ΝΑΥΣΑ ΝΕ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ -ΕΛΕΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	842.97	14	590	280	70.06	15.9	2.4	ΦΕΡΛΕΜΗ ΝΕ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	992.09	12	—	—	83.56	19.4	2.4	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΕ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	137.14	10	195	51	31.07	10.4	2.27	ΑΓΙΟΙ ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΙ ΝΕ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	761.38	12	500	419	82.4	17.12	1.9	ΘΕΟΤΟΚΟΣ ΝΕ
ΘΕΟΦΑΝΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	644.47	2.75	710	353	64.78	16.95	2.75	ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΝΕ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	13572.14	18	1792	1264	149.4	23.5	6.06	ΝΕΛ ΑΕ
ΘΕΟΧΑΡΗΣ Λ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	981.72	12	589	500	91.3	17.4	2.4	ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ-ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΝΕ
ΘΡΑΚΗ V	Ε/Γ-Υ/Γ	141.58	32	116	116	35.1	11	1.8	ΚΑΜΑ Ν.Ε
ΘΡΑΚΗ VIII	Ε/Γ-Ο/Γ TAX								ΑΝΕΘ

ΘΡΑΚΗ ΙΙ	Ε/Γ	234	17	300	_____	40.1	6.9	2.9	ΓΛΑΥΚΟΣ ΝΕ
ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Α	Ε/Γ-Ο/Γ	7505.1	18	725	920	137	22	6	ΛΑΝΕ
ΙΚΑΡΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	30010	27	1500	881	200.65	25.8	6.8	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (υπό ναυπήγηση)	Ε/Γ- ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ		_____	300	300	38.8	10.8	1.2	ΠΛΟΙΟΟΚΤΗΣΙΑ ΣΤΕΛΛΑΤΟΥ ΒΙΚΤΩΡΙΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	4058.77	_____	1066	850	120.2	21.02	4.51	ΙΟΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ Ν.Ε
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	426.97	12	550	157	49.9	14.4	7.45	ΙΟΝΙΟΝ Π.Ν.Ε
ΙΟΝΙΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	2873.89	19	811	746	96.3	15	4.1	Δ ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ ΝΕ
ΙΩΑΝΝΑ	Ε/Γ	6.88	_____	20	20	7.7	2.7	1	ΓΚ. ΓΚΑΒΕΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΙΩΑΝΝΑ	Ε/Γ								
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	497.53	10	300	300	57.75	14.2	1.8	ΑΦΟΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΠΕ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	983.88	14	500	400	83.56	20	2.4	ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ Ν.Ε
ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ Κ. ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	473.23		300	275	54.93	14	2.58	ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ Κ. ΙΙ ΝΕ
Κ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ	Ε/Γ	59.13	_____	72	40	22.62	5.18	1.28	ΑΓΙΟΡΓΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΕ
ΚΑΒΑΛΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	625.56	11.8	830	336	62.4	13.5	2.95	ΝΕ ΚΑΒΑΛΑΣ ΑΕ
ΚΑΒΕΙΡΟΣ	Ε/Γ-Υ/Γ	141.58	35	116	116	35.1	6.01	1.8	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ ΝΕ

ΚΑΜΠΕΡΟΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	979.75	12	760	322	73.55	17.83	3.09	ΚΑΜΠΕΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ν.Ε
ΚΑΝΑΡΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	733.43	10	410	328	68.88	67.19	2.63	ΠΟΡΘΟΜΕΙΑΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΕ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	499.35	12	400	202	64.55	14.5	2.4	ΠΡΕΒΕΖΑ ΝΕ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	453.34	11	475	168	65.16	12.8	_____	ΣΑΡΡΗΣ ΝΕ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	458.88	11	250	120	55.77	11	2.8	ΓΟΥΕΣΤ ΦΕΡΡΥ ΝΕ
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	457.6	10	536	266	58	11.68	0.076	ΝΟΣΤΟΣ ΝΕ ΑΙΔΗΨΟΥ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	312.64	1.9	400	150	44.25	12.96	2.62	ΜΠΟΥΦΗΣ Ν.Ε
ΚΕΡΑΥΝΟΣ	Ε/Γ	194.81	269	156	156	26.65	9.01	2.61	ΝΗΣΟΣ ΑΓΚΙΣΤΡΙ ΝΕ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ ΙΙ	Ε/Γ	248.47	31	200	200	29	9.01	2.61	ΜΑΜΟΝΤ ΝΕ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ ΙΙ	Ε/Γ	8.886	_____	23	14	8.58	3.1	1.36	ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	933.52	12.5	883	350	73.5	17.1	3.3	ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ ΝΕ
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	3923.97	21	1134	710	120.78	17.2	5.24	ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΕ
ΚΛΗΒΕΛΑΝΤ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	600.03	_____	400	166	58.5	14.22	_____	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΛΗΒΕΛΑΝΤ
ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	24003	31.5	2190	1634	214	26.4	7.1	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΚΡΗΤΗ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ	12230.21	23	1498	826	191.8	29.4	6.95	ΑΝΕΚ LINES
ΚΡΗΤΗ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	12230.21	23	1500	826	191.77	29.4	6.95	ΑΝΕΚ LINES
ΚΥΡΙΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	95.79	11	175	55	36.8	10.5	1.46	ΤΡΟΙΖΙΝΙΑΚΗ ΝΕ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	497.98	12	300	300	60	14.5	2.3	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Ν.Ε
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	807.22	10	500	381	75.8	16.4	2.5	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α. ΝΕ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	49.8	8	250	250	49.8	14.3	1.91	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΩΝ/ΝΟΣ Κ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Φ	Ε/Γ-Υ/Γ	142.3	31	124	124	35.19	3.37	3.8	ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ ΘΑΣΟΥ ΝΕ
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Ε/Γ	91.04	13	200	117	23.95	6.4	2.57	ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΟΔΥΣΣΕΑΣ
ΚΩΣΤΑΣ Θ ΙΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	463.44	10.5	321	180	57.78	13.8	2.4	Θ. ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε
ΛΑΤΩ	Ε/Γ-Ο/Γ	15404.04	21	1790	1093	188.43	24.03	7.2	ΑΝΕΚ LINES
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	29992	25	1500	809	192	27	6.7	ΑΝΕΚ LINES
ΛΕΥΚΙΜΜΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	637.46	12	392	287	65.25	15.04	2.5	ΜΙΧΑΛΗΣ Σ ΝΕ
ΛΙΣΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	13881	19.5	1835	1051	163.72	26.4	6.5	ΑΝΕΚ LINES
ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	1168.59	13	426	426	80.02	11.5	2.9	ΣΚΥΡΟΣ ΝΕ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	487.81	10	250	250	56	14	1.8	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΙV ΝΕ
ΜΑΚΕΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	1973.75	17	539	369	90.1	15.4	4.36	ΚΑΡΘΑΙΑ ΝΕ
ΜΑΝΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	199.79	8	237	128	39.5	10	1.75	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΜΑΝΑ ΒΑΡΒΑΡΑ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Ε/Γ	48.87	13	187	126	22.5	5.9	1.8	ΜΑΥΡΑΚΗΣ ΓΡ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	487.63	12	300	300	59	14.6	1.8	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΝΕ

ΜΑΡΙΑ ΓΚ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	475.08	10	600	357	59.25	14.95	2	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ Π ΝΕ
ΜΑΡΙΑ Κ	Ε/Γ (α.τ.)	49.36	13	140	100	20.75	5.15	1.8	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ
ΜΑΡΙΑ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	730.98	12	500	227	73.42	13.65	2.9	ΜΑΡΙΑ Π ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΝΕ
ΜΑΡΙΑ Φ	Ε/Γ-Υ/Γ	141.93	31	124	124	35.1	6.01	1.8	ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ ΘΑΣΟΥ ΝΕ
ΜΑΡΙΛΕΝΑ	Ε/Γ-Υ/Γ	142.3	32	128	128	35.19	11	1.8	ΝΕΑΡΧΟΣ Μ.Ν.Ε
ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	7895.2	18	1450	764	137.8	22	6	GA FERRIES ΚΑΣΟΣ Α.Ν.Ε
ΜΑΡΙΝΑ Μ	Ε/Γ-Υ/Γ	142.3	32	116	116	35.19	11	1.8	ΡΙΚΟ Ν.Ε
ΜΑΡΙΩ Β	Ε/Γ-Ο/Γ	473.23	10	300	275	54.93	14	1.8	ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ Κ. ΝΕ
ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	1862.71	17	700	627	96.4	16.62	4.2	ΚΑΡΙΣΤΙΑ ΝΕ
ΜΑΧΗΤΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ								ΜΑΧΗΤΗΣ Ν.Ε
ΜΕΓΑΝΗΣΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	244.4	11.5	274	129	42.25	10.2	1.74	ΜΕΓΑΝΗΣΙ ΝΕ
ΜΕΛΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	889.7	10	500	286	73	18.23	3.7	ΜΕΛΙΝΑ ΝΕ
ΜΙΑΟΥΛΗΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	1197.34	3.1	600	500	73.9	16.5	3.1	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν.Ε
ΜΙΛΕΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	5691.09	18	1454	619	130.55	20.63	6.1	GA FERRIES ΠΑΡΟΣ Ν.Ε
ΜΙΧΑΗΛ	(υπο αγορά)								

ΜΙΧΑΗΛ Ν	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	554.3	12	600	290	70.376	16.5	1.75	ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΝΕ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	497.59	10	388	138	64.1	13.62	2	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ΙΙ ΝΕ
ΜΥΚΟΝΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	1517.8	16	12	12	124.2	19.2	5	ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΕ
ΜΥΚΟΝΟΣ ΙΙ	Φ/Γ-Ο/Γ	549.71	13	12	12	105.34	15.03	4.5	ΜΥΚΟΝΟΣ ΑΝΕ
ΜΥΡΙΝΑ ΕΞΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	1168.02	14.5	545	343	80.03	12.1	2.36	ΤΖΙΑ ΝΕ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	3484.29	_____	704	411	101.25	18.02	4.9	ΑΝΕΝ
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	4123.83	20	1735	1052	138.25	22.4	6.1	ΝΕΛ ΑΕ
ΝΑΝΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	996.86	13	842	552	78.8	16.02	3.23	ΝΟΣΤΟΣ ΝΕ ΑΙΔΗΨΟΥ
ΝΕΦΕΛΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	2847.21	18	1300	1030	96.9	16.62	4.25	HELLENIC SEAWAYS
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	626.13	12	630	223	66.75	13.82	3.02	ΝΕ ΚΑΒΑΛΑΣ ΑΕ
ΝΗΣΟΣ ΚΙΜΩΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	168.47	10	140	75	39.3	9.65	2.35	ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΡΑΜΗΤΣΟΥ ΝΕ
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	1070.16	14	207	167	59.7	10	3.05	ΒΟΙΑΙ ΑΝΕ
ΝΗΣΟΣ ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ	Ε/Γ	9.83	_____	28	20	11.1	3.17	1.3	ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	4515.72	19	738	436	114.58	18.62	_____	ΚΑΜΑΡΙΩΤΙΣΣΑ Ν.Ε
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	643.93	16	597	277	77.21	11.8	2.7	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ ΝΕ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	493.85	10	274	274	55.6	15.4	2.2	Ε. ΑΝΤΟΛΙΩΤΑΚΗΣ-Γ. ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ-Σ. ΛΑΙΝΑΣ
ΝΙΚΟΛΑΣ Α	Φ/Γ-Ο/Γ			12		12			
ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	2206.44	18	601	302	100.5	15.9		ΜΑΡΕ ΝΕ
ΝΤΑΛΙΑΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	5814.82	18	1454	607	130.55	20.63	6.1	GA FERRIES ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ Ν.Ε
ΞΑΝΘΟΥΛΑ Β	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	963.84	12.5	600	271	74.95	14.6	2.7	ΞΑΝΘΟΥΛΑ Β ΝΕ
ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	1284.03	12.5	1034	485	71.6	16.7	2.8	HELLENIC SEAWAYS
ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	951.45	12	600	335	70	15.02	2.8	ΝΕ ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΓΛΥΦΑΣ ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΥ
ΟΥΓΚΟ ΦΟΣΚΩΛΟ	Ε/Γ-Ο/Γ	9753.24	17	852	648	139.55	21	5.5	HELLINIK WESTERN LINES
ΠΑΝΑΓΙΑ	Ε/Γ	23.36	12	70	70	14.95	4.2	1.038	ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ Ν.Ε
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	719.31	11	580	341	75.55	13.8	1.038	ΝΟΤΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΝΕ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	4934	30	600	600	96.51	15.4	2.48	ΣΙ ΔΙΝΚ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΣΟΥ (ΠΡΩΗΝ ΘΕΟΛΟΓΟΣ ΙΙ)	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	985.45	Jan-00	800	400	72.2	14.3	3.9	ΠΟΡΘΜΕΙΑ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ Ν.Ε
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	462	7	429	183	57.5	12.12	1.8	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΠΑΝΑΓΙΑ Κ

ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ)	250	12	300	200	50	15.3	1.8	ΛΑΚΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΥΘΗΡΑΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΡΗΜΝΙΩΤΙΣΣΑ	Φ/Γ-Ο/Γ	9021	19	12	12	135	22	4.6	ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΕ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ε/Γ	57.26	11	80	33	18.83	5.17	—	ΚΥΝΗΓΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΡΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ		35						ΣΙ ΔΙΝΚ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ Π	Ε/Γ-Ο/Γ	498.33	13	493	250	61.95	12.2	2.59	ΝΟΤΙΟΣ ΕΥΒΟΪΚΟΣ Ν.Ε
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΡΥΠΗΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	705.24	10	275	266	66.1	13.55	2.1	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ν. ΠΑΛΛΙΟΓΙΑΝΝΗΣ-Δ.Ν ΦΡΑΓΚΟΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ Ε.Π.Ε
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Ε/Γ	18.03		28	28	11.4	3.6	1.5	ΣΩΤΗΡΗΣ ΜΠΑΚΑΟΥΚΑΣ Ν.Ε.
ΠΑΝΑΓΙΤΣΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	425.78	9	195	195	49.59	13	2.75	ΣΙΜΟΣ ΣΤΑΡ ΝΕ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ	(υπο ναυπ)	800	12	500	419	82.4	17.5	2.2	ΛΕΙΒΑΔΑΣ Ν.Ε
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	3041.55	18	1000	777	109.2	15	4	ΦΑΙΑΣ ΕΞΠΡΕΣ ΛΑΙΝΣ Ν.Ε
ΠΑΞΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	Ε/Γ-Υ/Γ	142.3	33	132	132	35.19	11	3.7	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΩΝ ΠΑΞΩΝ Ν.Ε
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΙV	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	981.07	12	700	448	75.5	13.3	3.2	ΡΟΔΟΠΗ ΝΕ
ΠΑΣΙΦΑΗ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	30010	27	1500	859	200.65	25.8	6.8	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

ΠΑΣΧΑΛΗΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	425.84	11	12	12	51.8	11.9	1.081	ΣΕΙΡΙΟΣ Α.Ν.Ε
ΠΑΤΜΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	8992.83	19	1600	918	137.85	23.43	11.38	ΔΑΝΕ
ΠΗΓΑΣΟΣ	Ε/Γ	34.11	_____	70	58	17.8	15.57	2.34	ΑΣΠΙΩΤΗΣ LINES
ΠΗΝΕΛΟΠΗ									
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α (ΠΡΩΗΝ ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΝΕΛΟΠΗ)	Ε/Γ-Ο/Γ	5108.64	21	1114	1114	119.46	19.22	4.4	ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΕ
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	1941.99	_____	968	671	83.5	15.2	5.1	ΙΟΝΙΑΝ ΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ ΘΑΣΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	997.62	14	700	385	72.2	14.3	5.1	ΠΟΡΘΟΜΕΙΑ Β ΕΛΛΑΔΟΣ ΝΕ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	628.41	12	400	236	71.8	13.6	2.99	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Ν.Ε ΡΙΟΥ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	1801.52	18	1300	680	86.1	13.75	3.6	HELLENIC SEAWAYS
ΠΡΕΒΕΖΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	492.91	11	365	208	57.3	13.62	2.2	ΑΝΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΝΙΚΟΠΟΛΗ (ΑΔΕΠΝ)
ΠΡΕΒΕΛΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	9850	18	1500	809	142.48	23.5	5.8	ΑΝΕΚ LINES
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	769.63	12	300	300	82.4	17.12	1.9	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	995.61	13	300	300	95.8	15.02	3.1	ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΣ ΑΣΣΙΝΟΥ ΝΕ

ΠΡΩΤΕΥΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	1159.85	17	604	435	87.05	13.35	3.99	Α. ΤΥΡΟΓΑΛΑΣ & ΣΙΑ ΝΕ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	498.43	15	_____	_____	72	15	2.3	ΕΥΒΟΪΚΟΣ Ν.Ε.
ΠΩΛ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	397.79	10	182	182	61.12	15.21	2.58	ΧΑΤΖΗΣ-ΓΟΥΔΑΣ- ΠΑΠΑΪΩΑΝΙΔΗΣ ΕΠΕ
ΡΟΔΑΝΘΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	7930.34	19	1525	667	136.4	22.42	6.02	GA FERRIES ΙΚΑΡΙΑ Ν.Ε
ΡΟΔΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	13719	_____	1450	776	132.096	22.68	12.8	ΔΑΝΕ
ΡΟΖΟΣ	Ε/Γ								
ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	4985.59	19	883	375	123.6	19.08	6.04	GA FERRIES
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	587.33	10	500	364	74	15.81	1.8	ΠΟΡΘΟΜΕΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)								ΣΑΛΑΜΙΝΟΜΑΧΟΣ ΝΕ
ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ Ι	Ε/Γ	24.05	10	70	70	15.4	4.4	1.45	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ Ι ΝΕ
ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙΙ	Ε/Γ	22.4	10	90	71	17.1	4.4	1.25	ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΠΡΕΣ ΙΙΙ ΝΕ
ΣΑΜΑΡΙΑ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	444.76	12	850	119	45.98	12	2.75	ΑΝΕΝΔΥΚ
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ		18						ΚΟΥΤΑΛΑ ΝΕ
ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙV	Ε/Γ-Υ/Γ	141	32	130	130	30.55	11	1.8	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΙΣ ΜΑΡΙΤΙΜΕ
ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	139	32	130	130	30.55	11	1.8	ΣΑΜΟΣ ΠΠΤΑΜΕΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε

ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	141.93	32	125	125	30.6	6	1.8	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΙΣ ΜΑΡΙΤΙΜΕ ΚΩΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε
ΣΑΝΤΑ ΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	141	32	130	130	35.1	6.01	1.8	ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΕ
ΣΑΝΤΑ ΙΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	141	32	130	130	35.1	6.01	1.8	ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΕ
ΣΑΟΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	2148.8	17	480	479	84	14.42	3.98	ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΑΟΥΝΤ	Ε/Γ								
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	126.36	12	1035	601	78.12	15.3	2.75	HELLENIC SEAWAYS
ΣΕΛΙΝΟ	Ε/Γ	145.38	17	150	40	32	6.7	2.9	ΑΝΕΝΔΥΚ
ΣΚΙΑΘΟΣ ΝΤΟΛΦΙΝ	Ε/Γ-Υ/Γ								ΚΑΜΑ Ν.Ε
ΣΟΥΠΕΡ ΦΕΡΡΥ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	4985.75	19.5	1619	1932	121.7	19.2	4.8	BLUE STAR FERRIES Ν.Α.Ε.
ΣΟΦΙΑ	Ε/Γ	20.28	—	42	42	11.8	3.8	1.5	ΑΓΙΟΠΕΙΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ν.Ε
ΣΟΦΙΑ	Ε/Γ	98.47	12	75	95	25	6.4	2.3	ΑΝΕΝΔΥΚ
ΣΟΦΙΑ ΙΙ	Ε/Γ	63.79	—	168	40	21.2	6.6	2.16	ΑΝΕΝΔΥΚ
ΣΟΦΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (ο.τ.α.)	619.07	—	350	200	73.75	13.6	3.1	ΣΕΤΑ ΑΕ

ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β	Ε/Γ-Ο/Γ	29991	192	1500	837	192	27	6.7	ANEK LINES
ΣΠΥΡΟΣ Σ 2	Ε/Γ-Ο/Γ								
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Φ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	407.78	8	266	174	49.59	13.94	1.8	ΚΟΙΝ/ΕΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ
ΣΧΟΠΙΑΝΤΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	367.03	_____	400	138	63.55	11.6	2.32	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΣΧΟΠΙΑΝΤΑΣ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	5088.47	17	560	415	135.78	20.63	5.68	ΝΕΛ ΑΕ
ΤΑΤΙΑΝΑ ΑΓΑΠΗΤΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	788	12	412	249	65.73	11.75	2.4	ΤΑΤΙΑΝΑ ΑΓΑΠΗΤΟΥ ΝΕ
ΤΕΛΑΜΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	664.35	12	499	336	75.8	16.4	1.9	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ Ν.Ε
ΥΔΡΑ ΚΑΤ	Ε/Γ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	319	20	250	250	37.4	8.376	1.12	ΥΔΡΑ ΚΑΤ Ν.Ε
ΦΑΕΘΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	669.93	12	300	300	75.8	16.4	1.9	ΑΙΑΝΤΙΑΚΗ ΝΕ
ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	24352.2	31.5	2190	1655	214	26.4	7.1	ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
ΦΑΛΚΟΝ ΙV	Ε/Γ-Υ/Γ	136.06	35	130	130	34.6	9.5	1.2	ΒΟΣΠΟ ΚΟΙΝ. Υ/Γ
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΠΟΡΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	97.42	10	120	70	32	10	1.7	ΠΟΡΘΜΕΙΟ ΠΟΡΟΥ ΝΕ
ΦΟΙΒΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	5287	20	_____	_____	99.5	17.5	4.5	
ΦΩΤΙΟΣ	Ε/Γ	19	13	48	48	11.8	3.8	_____	ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΚΑΛΦΑΟΓΛΟΥ Σ.-ΠΑΝΤΕΛΗ Β.
ΧΡΗΣΤΟΣ Τ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	648.9	11	458	239	72.5	13.6	2.8	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ Ν.Ε
ΩΚΥΡΟΗ (υπό αγορά)	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	495	_____	303	250	65	16	1.8	Ν.Ε ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΥΒΟΙΚΟΥ

ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (2002-2003)	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (2003-2004)	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (2004-2005)
ΑEGIAN GLORY	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΧΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ
ΑEGIAN PERL	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΑEGIAN STAR	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΑEGIAN SUN	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ
AQUA JEWEL	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
BLUE HORIZON	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)	X
BLUE SKY	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)	X
BLUE STAR 1	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
BLUE STAR 2	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
BLUE STAR ITHAKI	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
BLUE STAR NAXOS	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
BLUE STAR PAROS	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ

FLYING CAT 1	Ε/Γ-ΤΑΧ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING CAT 2	Ε/Γ-ΤΑΧ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
FLYING CAT 3	Ε/Γ-ΤΑΧ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ/ ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
FLYING CAT 4	Ε/Γ-ΤΑΧ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
FLYING CAT 5	Ε/Γ-ΤΑΧ (υπο ναυπ)		X	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
FLYING CAT 6	Ε/Γ-ΤΑΧ (υπο ναυπ)		X	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
FLYING DOLPHIN VII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN VIII	Ε/Γ-Υ/Γ	X	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN X	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ

FLYING DOLPHIN XV	Ε/Γ-Υ/Γ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XVI	Ε/Γ-Υ/Γ	X	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XVII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XVIII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XXI	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XXIX	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XXVI	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XIV	Ε/Γ-Υ/Γ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ

FLYING DOLPHIN XIX	Ε/Γ-Υ/Γ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XXIV	Ε/Γ-Υ/Γ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	X
FLYING DOLPHIN XXII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN XXIII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
FLYING DOLPHIN IV	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
FLYING DOLPHIN III	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
HIGHSPEED 1	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ/ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HIGHSPEED 2	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ
HIGHSPEED 3	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ

HIGHSPEED 4	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ/ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ
HIGHSPEED 5	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	X	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
HIGHSPEED 6	(υπο ναυτ)			
JET FERRY 1	Ε/Γ-Ο/Γ-TAX	ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
OLYMPIC CHAMPION	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	X	X
SEA JET 2	Ε/Γ-TAX	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
SEA WITCH	Φ/Γ-Ο/Γ			
SPEEDRUNNER 1	Ε/Γ-Ο/Γ TAX	X	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ /ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
SUPERJET (ΠΡΩΗΝ JET ONE)	Ε/Γ-TAX	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ /ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΙΔΗΨΟΥ (ΠΡΩΗΝ ΣΠΥΡΟΣ Σ 2)	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ

ΑΓ. ΓΙΩΡΓΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ
ΑΓΙΑ ANNA	Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΑΓΙΑ ΘΕΟΔΩΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΝΥΔΡΙ-ΦΙΣΚΑΡΔΟ-ΦΡΙΚΕΣ ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ	ΝΥΔΡΙ-ΦΙΣΚΑΡΔΟ-ΦΡΙΚΕΣ ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ	ΛΕΥΚΑΔΑ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ
ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΘΩΝΙΤΗΣ	Ε/Γ	X	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ	ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ	ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ/ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ-(ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ε/Γ	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ/ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Σ	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	X
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙV	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΙΙ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΛΕΥΚΙΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΛΕΥΚΙΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΛΕΥΚΙΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ III	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΟΣ (ΠΡΩΗΝ ΦΙΛΙΠΠΟΣ)	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	X	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΑΓΙΟΣ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ- ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΛΕΥΚΙΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	X	X
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΑΙΓΙΝΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ Κ II	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΑΙΓΙΝΑ	ΕΛΕΥΣΙΝΑ-ΑΙΓΙΝΑ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	Ε/Γ	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΛΦΟΝΗΣΟΣ	X
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	X
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ

ΑΓΚΙΣΤΡΙ ΕΞΙΠΡΕΣ Ι	Ε/Γ		ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΑΙΓΙΝΑ-ΑΓΚΙΣΤΡΙ
ΑΘΗΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	X
ΑΙΑΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΙΑΝΤΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΙΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-(ΑΓΚΙΣΤΡΙ)
ΑΙΓΙΝΑ ΦΛΑΪΝΓΚ Ι	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	X	X
ΑΙΔΗΨΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Δ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Π	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΑΙΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ-ΤΑΧ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ
ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ-ΤΑΧ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	X
ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ-ΤΑΧ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΘΕΣ-ΝΙΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΘΕΣ-ΝΙΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ	ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ	ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ
ΑΛΛΟΝΗΣΟΣ ΝΤΟΛΦΙΝ	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΒΟΛΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
ΑΛΜΠΙ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΑΜΑΛΘΕΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΛΒΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Ε/Γ		ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	X
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
ΑΝΤΖΕΛΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΕΞΙΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	X	X
ΑΝΩ ΧΩΡΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
ΑΠΟΛΛΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	X
ΑΠΤΕΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ Τ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ

ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	X
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ Β	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΑΡΙΩΝ	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΑΡΚΑΔΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ	X	X
ΑΡΣΙΝΟΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ
ΑΡΤΕΜΙΣ	Ε/Γ	X	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΑΡΤΕΜΙΣΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ/ ΡΑΦΗΝΑ-ΚΑΡΥΣΤΟΣ/ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	X
ΑΧΑΙΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
ΑΧΙΛΕΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟΣ
Β. ΚΟΡΝΑΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ- ΣΗΤΕΙΑ
ΒΑΣΙΛΗΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ/ ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
ΒΑΣΟΣ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΒΕΛΟΣ ΙΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΒΕΡΟΝΙΚΗ	Φ/Γ-Ο/Γ			
ΒΙΒΗ Λ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ

ΒΙΚΤΩΡΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ
ΑΡΤΕΜΙΣ(ΠΡΩΗΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ 2)	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΡΟΥΦΑΣ ΙΙ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΖΟΣ	Ε/Γ-Τ/Χ	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΣΤΟΣ	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΣΤΟΣ	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΣΤΟΣ
ΓΙΟΥΡΟΦΑΣΤ Ι	Ε/Γ-ΤΑΧ	Χ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΓΛΥΦΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
ΓΟΡΓΟΥΠΗΚΟΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ
ΓΡΗΓΟΡΗΣ Μ	Φ/Γ-Ο/Γ	Χ	Χ	
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΔΑΜΙΑΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
ΔΑΦΝΗ	Ε/Γ-Δ/Ρ	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΛΑΜΟΣ	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΛΑΜΟΣ	ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΛΑΜΟΣ/ΚΑΣΤΟΣ
ΔΕΛΦΙΝΙ ΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ

ΔΕΛΦΙΝΙ ΙV	Ε/Γ-Υ/Γ			
ΔΕΛΦΙΝΙ V	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΔΕΛΦΙΝΙ X	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	X
ΔΕΛΦΙΝΙ XIV	Ε/Γ-Υ/Γ	X	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΔΕΛΦΙΝΙ XXII	Ε/Γ-Υ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	X	X
ΔΕΛΦΙΝΙ I	Ε/Γ-Υ/Γ			
ΔΕΛΦΙΝΙ XXX	Ε/Γ-Υ/Γ			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ε/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ε/Γ			
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ε/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ/ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ
ΔΗΜΟΣ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
ΔΗΜΟΣ ΣΤΑΓΕΙΡΩΝ ΑΚΑΝΘΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ
ΔΙΑΓΟΡΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	X
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΠΟΡΟΣ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
ΔΩΡΑ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ ΠΑΤΡΑ- ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)
ΕΛΑΦΙ	Ε/Γ	X	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ-ΝΕΑΠΟΛΗ/ΑΓΙΑ ΠΕΛΑΓΙΑ
ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	Ε/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
ΕΛΒΙΡΑ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	X
ΕΛΕΝΑ Φ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΕΛΕΝΗ Β	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΕΛΠΙΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΔΩΝΙΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ

ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΕΞΙΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΕΞΙΠΡΕΣ ΜΗΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	X
ΕΞΙΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	X
ΕΞΙΠΡΕΣ ΠΗΓΑΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ
ΕΞΙΠΡΕΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ	X
ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ- ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ

ΕΞΙΠΡΕΣ ΣΚΙΑΘΟΣ (ΕΞΙΠΡΕΣ ΧΑΡΟΥΛΑ)	Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
ΕΡΕΤΡΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ
ΕΥΒΟΙΑ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ ΡΑΦΗΝΑ-ΚΑΡΥΣΤΟΣ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΙΙ	Φ/Γ-Ο/Γ			
ΕΥΡΩΠΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΕΥΡΩΠΗ Ι	Ε/Γ-Υ/Γ			
ΕΥΤΥΧΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	X
ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΠΟΡΟΣ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ

ΗΛΙΔΑ	Ε/Γ-Υ/Γ		ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΘΑΣΟΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΘΑΣΟΣ V	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΘΑΣΟΣ VI	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΘΑΣΟΣ VII	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΘΑΣΟΣ II	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΘΑΣΟΣ IV	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	X	X
ΘΕΟΔΩΡΟΣ-ΜΑΡΙΑ Ζ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ -ΕΛΕΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ- Ν.ΣΤΥΡΑ/ ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ-ΤΡΥΠΗΤΗ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΘΕΟΦΑΝΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΚΑΒΑΛΑ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΚΑΒΑΛΑ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)

ΘΕΟΧΑΡΗΣ Λ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΘΡΑΚΗ V	Ε/Γ-Υ/Γ			
ΘΡΑΚΗ VIII	Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΧ			
ΘΡΑΚΗ II	Ε/Γ		ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΜΗΛΟΣ-ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΣΗΤΕΙΑ
ΙΚΑΡΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (υπό ναυπήγηση)	Ε/Γ-ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	X	X	X
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΣΑΔΑ -ΣΧΟΙΝΑΡΙ	ΠΕΣΑΔΑ -ΣΧΟΙΝΑΡΙ	ΠΕΣΑΔΑ -ΣΧΟΙΝΑΡΙ
ΙΟΝΙΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
ΙΩΑΝΝΑ	Ε/Γ	ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ
ΙΩΑΝΝΑ	Ε/Γ	X	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	X
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)			ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΗΡΕΣΙΑ Κ. ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
Κ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ	Ε/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
ΚΑΒΑΛΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	Χ
ΚΑΒΕΙΡΟΣ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ
ΚΑΜΠΕΡΟΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΚΑΝΑΡΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ/ ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΛΕΥΚΙΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΛΕΥΚΙΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΛΕΥΚΙΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΝΥΔΡΙ-ΦΙΣΚΑΡΔΟ-ΦΡΙΚΕΣ ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ	ΣΑΜΗ- ΝΥΔΡΙ-ΦΙΣΚΑΡΔΟ-ΦΡΙΚΕΣ ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ	ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ ΛΕΥΚΑΔΑ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΡ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ	ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ	ΣΠΕΤΣΕΣ-ΚΟΣΤΑ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-(ΑΓΚΙΣΤΡΙ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-(ΑΓΚΙΣΤΡΙ)
ΚΕΡΑΥΝΟΣ ΙΙ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-(ΑΓΚΙΣΤΡΙ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-(ΑΓΚΙΣΤΡΙ)
ΚΕΡΑΥΝΟΣ ΙΙ	Ε/Γ	Χ	Χ	ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ
ΚΕΡΚΥΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ	ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ
ΚΛΗΒΕΛΑΝΤ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ

ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΚΡΗΤΗ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΚΡΗΤΗ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΚΥΡΙΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Φ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Ε/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΚΩΣΤΑΣ Θ ΙΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
ΛΑΤΩ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ
ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
ΛΕΥΚΙΜΜΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΛΕΥΚΙΜΜΗ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΛΙΣΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΑΝΙΑ

ΛΥΚΟΜΗΔΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟΣ	ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟΣ	ΚΥΜΗ-ΣΚΥΡΟΣ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΜΑΚΕΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ
ΜΑΝΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΛΗΞΟΥΡΙ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	X
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Ε/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	ΠΑΛΟΥΚΙΑ-ΚΑΜΑΤΕΡΟ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΜΑΡΙΑ ΓΚ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ
ΜΑΡΙΑ Κ	Ε/Γ (α.τ.)	X	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΜΑΡΙΑ Π	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
ΜΑΡΙΑ Φ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	X
ΜΑΡΙΛΕΝΑ	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΜΑΡΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
ΜΑΡΙΝΑ Μ	Ε/Γ-Υ/Γ			
ΜΑΡΙΩ Β	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΜΑΡΜΑΡΙ ΕΞΙΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ	ΡΑΦΗΝΑ-ΜΑΡΜΑΡΙ ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ
ΜΑΧΗΤΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ

ΜΕΓΑΝΗΣΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ	ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ	ΝΥΔΡΙ-ΜΕΓΑΝΗΣΙ ΛΕΥΚΑΔΑ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ
ΜΕΛΙΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΜΙΑΟΥΛΗΣ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ-ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
ΜΙΛΕΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ-ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	X
ΜΙΧΑΗΛ	(υπο αγορά)	X	X	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
ΜΙΧΑΗΛ Ν	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΑΙΔΗΨΟΣ-ΑΡΚΙΤΣΑ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΙΟΣ
ΜΥΚΟΝΟΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΣΚΥΡΟΣ- ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ
ΜΥΚΟΝΟΣ ΙΙ	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ /ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΜΥΡΙΝΑ ΕΞΠΡΕΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ-ΚΥΘΟΝΟ	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ	ΛΑΥΡΙΟ-ΚΕΑ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΙ	ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ- ΚΑΣΤΕΛΙ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ- ΚΑΣΤΕΛΙ/ ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ- ΚΑΣΤΕΛΙ/ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-(ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ)
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΚΑΒΑΛΑ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΚΑΒΑΛΑ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)
ΝΑΝΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

ΝΕΦΕΛΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΝΗΣΟΣ ΚΙΜΩΛΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ-ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	Ν. ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	Ν. ΒΟΙΩΝ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ	X
ΝΗΣΟΣ ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ	Ε/Γ	ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ	ΧΑΝΙΑ-ΤΡΟΙΖΟΝΙΑ
ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ	X
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΠΙΟ
ΝΙΚΟΛΑΣ Α	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
ΝΟΝΑ ΜΑΙΡΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ- (ΚΑΒΑΛΑ)/ ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΛΗΜΝΟΣ- ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ/ ΛΗΜΝΟΣ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΚΑΒΑΛΑ/ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ/ ΚΥΜΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΝΕΑ ΜΟΥΔΑΝΙΑ- (ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ)/ ΚΥΜΗ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ-ΒΟΛΟΣ
ΝΤΑΛΙΑΝΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ

ΞΑΝΘΟΥΛΑ Β	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΣΑΜΗ-ΠΙΣΑΕΤΟΣ-ΑΣΤΑΚΟΣ
ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Χ
ΟΣΙΟΣ ΔΑΥΙΔ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	ΓΛΥΦΑ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ
ΟΥΓΚΟ ΦΟΣΚΩΛΟ	Ε/Γ-Ο/Γ	Χ	Χ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΑ	Ε/Γ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	Χ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Ε/Γ-Ο/Γ			ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ- ΡΕΘΥΜΝΟ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΣΟΥ (ΠΡΩΗΝ ΘΕΟΛΟΓΟΣ ΙΙ)	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ/ΠΑΞΟΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΙΜΗΣΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)		ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ	ΠΟΥΝΤΑ-ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΡΗΜΝΙΩΤΙΣΣΑ	Φ/Γ-Ο/Γ	Χ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΚΑΒΑΛΑ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ε/Γ	Χ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΡΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ	Χ	Χ	ΛΑΥΡΙΟ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΙΓΙΟ-ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΑΙΓΙΟ-ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΑΙΓΙΟ-ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΡΥΠΗΤΗ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Ε/Γ	X	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ-ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΛΑΧΤΗ	X
ΠΑΝΑΓΙΤΣΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)		ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ-ΠΟΥΝΤΑ	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ-ΠΟΥΝΤΑ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ	(υπο ναυπ)	X	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΠΑΞΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΙV	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΠΑΣΙΦΑΗ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-(ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
ΠΑΣΧΑΛΗΣ	Φ/Γ-Ο/Γ	X	ΣΤΥΛΙΔΑ-ΣΚΙΑΘΟΣ	X
ΠΑΤΜΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	X
ΠΗΓΑΣΟΣ	Ε/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		X	X	ΘΕΣ/ΚΗ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΠΑΡΟΣ- ΘΗΡΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΘΕΣ/ΚΗ-ΣΑΜΟΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ

ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α (ΠΡΩΗΝ ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΝΕΛΟΠΗ)	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ ΘΑΣΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΛΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΠΡΕΒΕΖΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΛΕΚΑΔΑ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ
ΠΡΕΒΕΛΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Μ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	X	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΤΟΠΙΚΕΣ ΘΑΣΟΥ
ΠΡΩΤΕΥΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΠΟΡΟΣ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΠΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΚΥΛΛΗΝΗ-ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	X	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ-ΩΡΩΠΟΣ
ΠΩΛ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΠΡΙΟ
ΡΟΔΑΝΘΗ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΑΗΝΗ

ΡΟΔΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	X
ΡΟΖΟΣ	Ε/Γ			ΜΥΤΙΚΑΣ-ΚΑΛΑΜΟΣ/ΚΑΣΤΟΣ
ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ- ΚΙΣΣΑΜΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΥΤΙΚΕΣ/ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ/ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)		ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΙΠΡΕΣ Ι	Ε/Γ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΣΑΛΑΜΙΣ ΕΞΙΠΡΕΣ ΙΙΙ	Ε/Γ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΣΑΜΑΡΙΑ Ι	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Ε/Γ-Ο/Γ			ΛΑΥΡΙΟ-ΝΗΣΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ/ΚΑΒΑΛΑ
ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙV	Ε/Γ-Υ/Γ	X	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ			
ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
ΣΑΝΤΑ ΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ

ΣΑΝΤΑ ΙΙΙ	Ε/Γ-Υ/Γ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΣΑΜΗ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΠΑΞΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΠΑΞΟΙ ΚΕΡΚΥΡΑ-ΣΑΜΗ
ΣΑΟΣ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΛΑΥΡΙΟ-(ΨΑΡΑ)-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑ-ΑΓ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ	ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΛΗΜΝΟΣ	ΛΑΥΡΙΟ-ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ- (ΚΑΒΑΛΑ)/ ΛΑΥΡΙΟ-ΨΑΡΑ-ΣΙΓΡΙ-ΛΗΜΝΟΣ- ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ-ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ/ ΛΗΜΝΟΣ-ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ- ΚΑΒΑΛΑ/ΚΥΜΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΝΕΑ ΜΟΥΔΑΝΙΑ- (ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ)/ΚΥΜΗ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ- ΒΟΛΟΣ
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΑΟΥΝΤ	Ε/Γ			ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ-(ΑΓΚΙΣΤΡΙ)
ΣΕΛΙΝΟ	Ε/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΚΙΑΘΟΣ ΝΤΟΛΦΙΝ	Ε/Γ-Υ/Γ	X	ΒΟΛΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
ΣΟΥΠΕΡ ΦΕΡΡΥ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΡΑΦΗΝΑ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ ΠΑΤΡΑ-ΣΑΜΗ-ΙΘΑΚΗ
ΣΟΦΙΑ	Ε/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ	X	ΤΟΠΙΚΕΣ ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ
ΣΟΦΙΑ	Ε/Γ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΟΦΙΑ ΙΙ	Ε/Γ	X	ΤΟΠΙΚΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	X
ΣΟΦΙΑ ΙΙ	Ε/Γ-Ο/Γ (v.t.α.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ

ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β	Ε/Γ-Ο/Γ		ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ- (ΙΤΑΛΙΑ)	ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ
ΣΠΥΡΟΣ Σ 2	Ε/Γ-Ο/Γ			ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Φ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ -ΜΕΓΑΡΙΚΗ ΑΚΤΗ
ΣΧΟΠΙΑΝΤΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ	ΡΙΟ-ΑΝΤΙΡΡΙΟ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΑΜΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΚΑΒΑΛΑ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΚΑΒΑΛΑ/ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ (ΛΗΜΝΟΣ- ΘΕΣ-ΝΙΚΗ)
ΤΑΤΙΑΝΑ ΑΓΑΠΗΤΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Χ
ΤΕΛΑΜΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΥΔΡΑ ΚΑΤ	Ε/Γ- ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	Χ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ
ΦΑΕΘΩΝ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΦΑΛΚΟΝ ΙV	Ε/Γ-Υ/Γ	Χ	Χ	ΒΟΛΟΣ/ΑΓ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ-Β ΣΠΟΡΑΔΕΣ
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΠΟΡΟΥ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ	ΠΟΡΟΣ-ΓΑΛΑΤΑΣ
ΦΟΙΒΟΣ	Ε/Γ-Ο/Γ	Χ	Χ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΙΓΙΝΑ/ ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ
ΦΩΤΙΟΣ	Ε/Γ	Χ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ	ΠΕΡΑΜΑ-ΠΑΛΟΥΚΙΑ
ΧΡΗΣΤΟΣ Τ	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ
ΩΚΥΡΟΗ (υπό αγορά)	Ε/Γ-Ο/Γ (α.τ.)			

Ευρετήριο Πινάκων

1.	Συχνότητες εξυπηρέτησης από λιμένα Πειραιά.....	29
2.	Σύγκριση συχνότητας εξυπηρέτησης θαλασσίων συνδέσεων μηνών Αυγούστου και Ιανουαρίου 2005.....	31
3.	Αριθμός πλοίων των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών ανά τύπο πλοίου (έτος 2005).....	39
4.	Μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών (έτος 2005).....	40
5.	Συμμετοχή συντελεστών λειτουργικού κόστους στο συνολικό κόστος....	56
6.	Επιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας κατά λιμένα.....	66
7.	Αποβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας κατά λιμένα.....	68
8.	Αφίξεις αλλοδαπών από το εξωτερικό κατά μέσο ταξιδιού περιόδου 2001-2003.....	72
9.	Αφίξεις αλλοδαπών από το εξωτερικό κατά μέσο ταξιδιού περιόδου Α' Τριμήνου 2004.....	72
10.	Πληθυσμός της Ελλάδας κατά Περιφέρεια και Νομό (Απογραφή έτους 2001).....	73
11&12	Απασχόληση στην Ελλάδα για τα έτη 1995-99 & 2000-04.....	76
13.	Κατά κεφαλή ΑΕΠ κατά περιφέρεια και νομό (σε €).....	77
14.	Τα κυριότερα προβλήματα των λιμενικών υποδομών της Ελλάδας.....	84
15.	Λιμενικά Ταμεία της Ελλάδας (έτος 2005).....	85
16.	Χαρακτηριστικά συμβατικών catamaran.....	87
17.	Χαρακτηριστικά Υ/Γ-Ε/Γ Πλοίων.....	87
18.	Βέλτιστος προτεινόμενος τύπος πλοίων κατά κατηγορία πλόων.....	88
19.	Χαρακτηριστικά βέλτιστων προτεινόμενων πλοίων κατά κατηγορία πλόων.....	89
20.	Καταμερισμός κρατικών επιδοτήσεων αγόνων γραμμών σε εταιρείες....	97
21.	Επιδοτούμενες δρομολογιακές γραμμές.....	98
22.	Κόστος ανά επιβάτη αγόνων γραμμών.....	108
23.	Περιοχές ανταγωνισμού ακτοπλοϊκού και αεροπορικού Δικτύου.....	134
24.	Χαρακτηριστικά ιδιωτικών μεταφορικών μέσων.....	140
25.	Λειτουργικά χαρακτηριστικά υδροπλάνου.....	143
26.	Τεχνικά χαρακτηριστικά υδροπλάνου.....	144

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

1.	Χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή άρση του cabotage.....	18
2.	Κόστος επιδοτήσεων αγόνων γραμμών.....	23
3.	Αύξηση αριθμού αγόνων-επιδοτούμενων γραμμών από την εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας	27
4.	Μεταφορική ικανότητα των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών σε I.X.....	40
5.	Προβλεπόμενες αποσύρσεις για πλοία ακτοπλοϊκού στόλου.....	46
6&7	Ηλικία ακτοπλοϊκού στόλου ανά τύπο πλοίου.....	47
8.	Ηλικία πλοίων στους βασικού προορισμούς (έτος 2005).....	52
9.	Ηλικία πλοίων των μεγαλύτερων εταιρειών (έτος 2005).....	53
10.	Διακινηθέντες επιβάτες και οχήματα στο λιμένα Πειραιά έτος 2001.....	64
11.	Διακινηθέντες επιβάτες και οχήματα στο λιμένα Πειραιά έτος 2002.....	65
12.	Διακινηθέντες επιβάτες και οχήματα στο λιμένα Πειραιά έτος 2003.....	65
13.	Διακινηθέντες επιβάτες και οχήματα στο λιμένα Πειραιά έτος 2004.....	65
14.	Αφίξεις αλλοδαπών κατά μέσο.....	72
15.	Ποσοστιαία πληθυσμιακή μεταβολή.....	75
16.	Δυναμικότητα αριθμού τουριστικών κλινών.....	79
17.	Τα βασικότερα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η γνώμη των επιβατών.....	80

Ευρετήριο Γραφημάτων

1.	Ηλικία πλοίων – Τύπος 1.....	48
2.	Ηλικία πλοίων – Τύπος 2.....	48
3.	Ηλικία πλοίων – Τύπος 3.....	48
4.	Ηλικία πλοίων – Τύπος 4.....	49
5.	Ηλικία πλοίων – Τύπος 5.....	49
6.	Ηλικία πλοίων Κυκλάδων.....	50
7.	Ηλικία πλοίων Αργοσαρωνικού.....	50
8.	Ηλικία πλοίων Σποράδων.....	51
9.	Ηλικία πλοίων Δωδεκανήσων.....	51
10.	Ηλικία πλοίων Βορειοανατολικού Αιγαίου.....	51

11.	Σύγκριση συνολικής κίνησης επιβατών 2004 εισηγμένων εταιρειών στο χρηματιστήριο.....	59
12.	Αύξηση αριθμού και κόστους αγόνων γραμμών.....	106

Ευρετήριο Οργανογραμμάτων

1.	Ταξινόμηση βασικών κριτηρίων αξιολόγησης Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.....	15
----	--	----

Ευρετήριο Χαρτών

1.	Η πολυνησιακή γεωγραφική ιδιομορφία της Ελλάδας.....	10
2.	Νησιά με χαμηλό επιχειρηματικό ενδιαφέρον.....	22
3.	Το Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.....	25
4.	Κατηγοριοποίηση των δρομολογιακών γραμμών βάσει του ν.2932/01....	27
5.	Αεροπορικό Δίκτυο εσωτερικού (βασικοί προορισμοί – αερολιμένες).....	135