Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών



Το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Ε.Ε.ΣΥ.Μ - Σ.Ε.Ε.Ν - Ε.ΔΙ.ΝΑ.Λ.Ε

Πειραιάς, Φεβρουάριος 2014

Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών

Το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες x

Επιτελική Περίληψη xi

Εισαγωγή xv

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ελληνική Ακτοπλοΐα: Ο ρόλος της στο Ελληνικό Μεταφορικό Σύστημα, τα προβλήματα και οι συνέπειες

Ο ρόλος της Ακτοπλοΐας στο Ελληνικό Μεταφορικό Σύστημα 1

Τα προβλήματα και οι συνέπειες 1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Στατιστικά στοιχεία νησιών ανά Περιφέρεια

Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου 6

Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 6

Περιφερειακή Ενότητα Κυκλάδων 7

Περιφερειακή Ενότητα Δωδεκανήσων 8

Περιφέρεια Κρήτης 8

Περιφέρεια Ιονίων Νήσων 9

Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης 9

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας 10

Περιφέρεια Θεσσαλίας 10

Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας 11

Περιφέρεια Αττικής 11

Περιφέρεια Πελοποννήσου 12

Λοιπές Περιφέρειες 12

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Το υφιστάμενο ακτοπλοϊκό δίκτυο

Ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών 13

Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης 13

Τακτική Δρομολόγηση Πλοίου 13

Καθορισμός δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας 14

Κόστος Γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας 15

Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών 15

Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου 17

Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 19

Περιφερειακή Ενότητα Κυκλάδων 19

Περιφερειακή Ενότητα Δωδεκανήσων 23
Περιφέρεια Κρήτης 27
Περιφέρεια Ιονίων Νήσων 29
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης 31
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας 32
Περιφέρεια Θεσσαλίας 33
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας 34
Περιφέρεια Αττικής 35
Περιφέρεια Πελοποννήσου 37
Πλοία 37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η Ομάδα Εργασίας του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. για την Ακτοπλοΐα

Πλαίσιο συνεργασίας 38
Στόχοι Ομάδας Εργασίας 38
Αρχικές παρατηρήσεις και προβληματισμοί της ΟΕ 39
Έρευνα 43
Επιλογή Μεθόδου και χαρακτηριστικά αυτής 43
Πρώτη φάση έρευνας 46
Δεύτερη φάση έρευνας 47
Τρίτη φάση έρευνας 47
Ευρήματα/Συμπεράσματα έρευνας 47
Προτάσεις της ΟΕ για την αναδιοργάνωση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας 48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Προτάσεις για την αναδιοργάνωση του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Συστήματος και κίνδυνοι

Στρατηγικά θέματα 49
Επανεξέταση υφιστάμενων Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας 51
Τροποποιήσεις θεσμικού και διοικητικού πλαισίου 51
Αναγκαίες Μελέτες Υποστήριξης 52
Κίνδυνοι 53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Λιμένες και Περιφερειακή Ανάπτυξη

Τι είναι το Hub and Spoke 64
Χαρακτηριστικά του Hub and Spoke 55
Τα προβλήματα της εφαρμογής του συστήματος Hub and Spoke στην ακτοπλοΐα σήμερα 56
Το Hub and Spoke και η περιφερειακή νησιωτική ανάπτυξη 58

Παράρτημα 1: Συγκεντρωτικοί Πίνακες ακτοπλοϊκού δικτύου 60

Παράρτημα 2: Μια διαφορετική ματιά στο υφιστάμενο Ακτοπλοϊκό Δίκτυο 79

Παράρτημα 3: Η έρευνα της Ομάδας Εργασίας 82

Πίνακες

Πίνακας 1.1 Αποτελέσματα εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών και Hellenic Seaways 2009-2012 (εκατομμύρια €)

Πίνακας 1.2 Ζημίες ακτοπλοΐας 2009-2012 (εκατομμύρια €)

Πίνακας 1.3 Λιμάνι Πειραιά: Εξέλιξη κόστους καυσίμων 2009-2012 (σε Ευρώ)

Πίνακας 1.4 Γραμμή Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Ίου-Θήρας και επιστροφή (Μίλια: 320)

Πίνακας 1.5 Επιπτώσεις των υποχρεωτικών εκπτώσεων στους ναύλους της ακτοπλοΐας

Πίνακας 1.6 Ανάλυση ναύλου στις γραμμές εσωτερικού

Πίνακας 1.7 Επιμερισμός ναύλου στις κυριότερες κατηγορίες εξόδων

Πίνακας 1.8 Στατιστικά στοιχεία επιβατικής ακτοπλοϊκής κίνησης από/προς Πειραιά (01/01/2012 - 31/12/2012)

Πίνακας 1.9 Η εποχικότητα στην ακτοπλοΐα

Πίνακας 1.10 Συνολική μεταβολή ακτοπλοΐας 2009-2012

Πίνακας 2.1 Τα νησιά της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Πίνακας 2.2 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Πίνακας 2.3 Τα νησιά της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Κυκλάδες)

Πίνακας 2.4 Οι μεταφορικές υποδομές των Κυκλάδων

Πίνακας 2.5 Τα νησιά της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Δωδεκάνησα)

Πίνακας 2.6 Οι μεταφορικές υποδομές των Δωδεκανήσων

Πίνακας 2.7 Τα νησιά της Περιφέρειας Κρήτης

Πίνακας 2.8 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Κρήτης

Πίνακας 2.9 Τα νησιά της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Πίνακας 2.10 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Πίνακας 2.11 Τα νησιά της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Πίνακας 2.12 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Πίνακας 2.13 Τα νησιά της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Πίνακας 2.14 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Πίνακας 2.15 Τα νησιά της Περιφέρειας Θεσσαλίας

Πίνακας 2.16 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Θεσσαλίας

Πίνακας 2.17 Τα νησιά της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Πίνακας 2.18 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Πίνακας 2.19 Τα νησιά της Περιφέρειας Αττικής

Πίνακας 2.20 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Αττικής

Πίνακας 2.21 Τα νησιά της Περιφέρειας Πελοποννήσου

Πίνακας 2.22 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Πελοποννήσου

Πίνακας 3.1 Το κόστος των Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (σε €)

Πίνακας 3.2 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Πίνακας 3.3 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Πίνακας 3.4 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Πίνακας 3.5 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Πίνακας 3.6 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.7 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.8 Συνολικό δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.9 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.10 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.11 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.12 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.13 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Πίνακας 3.14 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Κρήτης

Πίνακας 3.15 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Κρήτης

Πίνακας 3.16 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Κρήτης

Πίνακας 3.17 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Κρήτης

Πίνακας 3.18 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Πίνακας 3.19 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Πίνακας 3.20 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Πίνακας 3.21 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας ιονίων Νήσων

Πίνακας 3.22 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Πίνακας 3.23 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Πίνακας 3.24 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Πίνακας 3.25 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Πίνακας 3.26 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Πίνακας 3.27 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Πίνακας 3.28 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Πίνακας 3.29 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Πίνακας 3.30 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) / Συνολικό Δίκτυο Περιφέρειας Θεσσαλίας

Πίνακας 3.31 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Θεσσαλίας

Πίνακας 3.32 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Πίνακας 3.33 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Πίνακας 3.34 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Πίνακας 3.35 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Πίνακας 3.36 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Αττικής

Πίνακας 3.37 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Αττικής

Πίνακας 3.38 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Αττικής

Πίνακας 3.39 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Αττικής

Πίνακας 3.40 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) / Συνολικό Δίκτυο Περιφέρειας Πελοποννήσου

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.41 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Πελοποννήσου

Πίνακας Π1.1 Συγκεντρωτικός Πίνακας ελεύθερων δρομολογιακών γραμμών

Πίνακας Π1.2 Συγκεντρωτικός Πίνακας γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας

Πίνακας Π1.3 Συνολικό ακτοπλοϊκό δίκτυο

Πίνακας Π2.1 Γραμμές ΔΥ οι οποίες αφορούν συνδέσεις μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού

Πίνακας Π2.2 Γραμμές ΔΥ που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις του ακτοπλοϊκού δικτύου

Πίνακας Π2.3 Γραμμές που υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης των νησιών

Πίνακας Π2.4 Γραμμές ΔΥ που παρουσιάζουν εξαιρετικά υψηλό κόστος

Πίνακας Π2.5 Γραμμές ΔΥ που αφορούν νησιά με πολύ μικρό επιβατικό κοινό

Πίνακας Π3.1 Εμπειρογνώμονες και Ειδικοί στους οποίους απευθύνθηκε το ερωτηματολόγιο

Πίνακας Π3.2 Το ερωτηματολόγιο το οποίο χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα της Ομάδας Εργασίας

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια της λειτουργίας της Ομάδας Εργασίας (ΟΕ) για την Ακτοπλοΐα, η οποία συστήθηκε ύστερα από πρωτοβουλία του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ), του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν) και του Εργαστηρίου Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων (Ε.ΔΙ.ΝΑ.Λ.Ε) του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Η έκθεση παρουσιάζει το αποτέλεσμα μέρους των εργασιών της ΟΕ για την διερεύνηση των δεδομένων και την κατάθεση πιθανών προτάσεων για την αναμόρφωση της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα.

Η Έκθεση συντάχθηκε από τον κ. Μιχάλη Αδαμαντιάδη, Οικονομολόγο, Πρόεδρο του Ε.Ε.ΣΥ.Μ., και τον κ. Σπύρο Τριαντάφυλλο, Επιστημονικό Συνεργάτη του Ε.Ε.ΣΥ.Μ., στο πλαίσιο των συνολικών συμπερασμάτων που προέκυψαν από την συγκέντρωση και σχετική επεξεργασία των δεδομένων και των προτάσεων της ΟΕ. Κρίσιμης σημασίας αρωγός ήταν ο κ. Μιχάλης Σακέλλης, Πρόεδρος του Σ.Ε.Ε.Ν., με την συνεισφορά στατιστικών στοιχείων καθώς και την απόλυτη γνώση του επί της υφιστάμενης κατάστασης της ελληνικής ακτοπλοΐας, αλλά και τις πραγματικές δυνατότητες της για ελιγμούς. Σημαντική βοήθεια, επίσης, προσέφερε και η κα Μαρία Λεκάκου, Αναπληρώτρια καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, κατά την προετοιμασία των ερωτηματολογίων της έρευνας που διεξήγαγε η ΟΕ με την χρήση Δελφικής Μεθόδου, την έρευνα αυτή καθ' εαυτή αλλά και την εξαγωγή των τελικών συμπερασμάτων.

Στην Έκθεση συνεισέφεραν επίσης σημαντικά με σχόλια, συγκεκριμένες προτάσεις αλλά και ουσιαστική συμμετοχή στις συζητήσεις και επεξεργασία των παραπάνω προτάσεων ο κ. Δημήτριος Τσαμπούλας, Καθηγητής του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ο κ. Απόστολος Καμαρινάκης, Υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α., ο κ. Πέτρος Στεφάνου, Επιχειρησιακός Ερευνητής, ο κ. Γεώργιος Ρεμούνδος, Υποψήφιος Διδάκτωρ του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ο κ. Γιώργος Εμμανουλόπουλος, Συγκοινωνιολόγος, καθώς και ο κ. Δημήτριος Λεμονάκης, Οικονομικός Επόπτης του Ε.Ε.ΣΥ.Μ, μέλος Δ.Σ του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά (Ε.Β.Ε.Π).

Τα μέλη της ΟΕ, εμπειρογνώμονες, ειδικοί και εκπρόσωποι κρατικών, περιφερειακών και τοπικών φορέων και της τοπικής αυτοδιοίκησης που συμμετείχαν σε συναντήσεις, συνεισέφεραν σημαντικά με πολύτιμα σχόλια και προτάσεις που συζητήθηκαν διεξοδικά με ένα ευρύ φάσμα άλλων ενδιαφερομένων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στην Ελλάδα και ελήφθησαν υπόψη στην σύνταξη της παρούσας έκθεσης. Σε αυτούς περιλαμβάνονται Περιφερειάρχες, Δήμαρχοι, Γενικοί Διευθυντές και στελέχη ακτοπλοϊκών εταιρειών, εκπρόσωποι των χρηστών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, καθώς και ενεργά αλλά και πρώην ανώτατα στελέχη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Χωρίς την συνεισφορά όλων των παραπάνω η παρούσα Έκθεση αυτή θα ήταν αδύνατο να συνταχθεί. Πίνακας συμμετεχόντων στις συναντήσεις επισυνάπτεται στο Παράρτημα 3.

Σε κάθε περίπτωση, την αποκλειστική ευθύνη για τις προτάσεις φέρει η ΟΕ Ομάδα Εργασίας για την Ακτοπλοΐα. Η Ελληνική Κυβέρνηση, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου ειδικότερα, καθώς και ο ιδιωτικός τομέας και οι χρήστες του ακτοπλοϊκού συστήματος δεν είναι απαραίτητο να συμμερίζονται τις απόψεις που παρουσιάζονται στην παρούσα Έκθεση.

Επιτελική Περίληψη

Ο κίνδυνος και οι συνέπειες της κρίσης στην ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών είναι γεγονός αδιαμφισβήτητο. Ήδη παρατηρείται οριστική διακοπή δρομολογίων, καθώς επίσης και ακινησία ή ναύλωση ή πώληση πλοίων. Ακτοπλοϊκές εταιρείες αδυνατούν να καλύψουν τα έξοδα κίνησης των πλοίων και άλλες υποχρεώσεις τους, ενώ εκκρεμούν οφειλές προς πληρώματα, συνεργεία επισκευών, τράπεζες κλπ. Οι εκκρεμότητες δημιουργούν μια ανεξέλεγκτη κατάσταση, η οποία μπορεί να έχει τραγικές συνέπειες, γεγονός που συνηγορεί υπέρ της ανάγκης λήψης άμεσων μέτρων, προκειμένου να αποφευχθούν ακραίες καταστάσεις.

Το υψηλό κόστος λειτουργίας του συστήματος είναι ένα από τα σοβαρότερα δομικά του προβλήματα. Βασικό μέγεθος κόστους είναι η τιμή του ναυτιλιακού πετρελαίου, που έχει αυξηθεί την τριετία 2009-2012 άνω του 100%. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι υψηλοί ναύλοι οχημάτων, επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς έχει υπολογιστεί πως ποσοστό περίπου 58% του ναύλου αφορά κάλυψη κόστους καυσίμων.

Η έντονη εποχικότητα ζήτησης του ακτοπλοϊκού μεταφορικού έργου (μεγάλη αύξηση της κίνησης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ακολουθούμενη από καθίζηση κατά τους χειμερινούς), σε συνδυασμό με τις συχνά υπερβολικές υποχρεώσεις που αναλαμβάνονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες για διατήρηση των γραμμών όλο το χρόνο χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα πραγματικά δεδομένα ζήτησης, είναι εξίσου ένα από τα σημαντικά προβλήματα.

Επιπλέον, η επιβολή υποχρεωτικών εκπτώσεων υπέρ πληθυσμιακών ομάδων, στα πλαίσια του κοινωνικού κράτους, η οποία δεν συνοδεύεται από τη σχετική αποζημίωση προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, έχει σαν αποτέλεσμα το 30% των επιβατών να ταξιδεύει με ναύλο μειωμένο κατά 50%, ενώ το 70% των επιβατών, που δεν τυγχάνει έκπτωσης, να επιβαρύνεται τη διαφορά.

Ακόμη, το υψηλό ποσοστό του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (13% επιβατών, 23% οχημάτων), καθώς και οι κρατήσεις υπέρ τρίτων επί του ναύλου, οδηγούν σε περαιτέρω αύξηση των τιμών.

Συν τοις άλλοις, υφίστανται για την ακτοπλοΐα απαιτήσεις πλήρους σύνθεσης πληρωμάτων, ιδίως του λεγόμενου «ξενοδοχειακού», πλην της χειμερινής περιόδου, όταν και δεν συντρέχουν αντικειμενικοί λόγοι. Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί η αδυναμία του κράτους για επαρκή χρηματοδότηση των άγονων γραμμών αλλά και η καθυστερημένη καταβολή των συμφωνηθέντων αποζημιώσεων, η ανεπαρκής ποιότητα προσφερομένων υπηρεσιών από τα πλοία των λεγόμενων «άγονων γραμμών», όπως επίσης και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της χώρας, με τον σαφή πολυνησιακό χαρακτήρα, καθώς και τα έντονα καιρικά φαινόμενα που επικρατούν στο Αιγαίο Πέλαγος.

Τέλος, το πρόβλημα επιτείνει η απαίτηση των νησιωτών για απευθείας σύνδεση των νησιών τους όλο τον χρόνο με τα μεγάλα λιμάνια της χώρας και ειδικότερα τον Πειραιά. Το τελευταίο μπορεί να αποτελέσει σοβαρό εμπόδιο στην αποδοχή από τις τοπικές νησιωτικές κοινωνίες της αναδιοργάνωσης του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Αποτέλεσμα των παραπάνω παραγόντων είναι η συσσώρευση ζημιών για τις εταιρείες, οι οποίες για την περίοδο 2009-2012 έφθασαν τα 900 εκατομμύρια ευρώ. Παρά το ότι οι εταιρείες προχώρησαν τα

τελευταία δύο χρόνια σε λήψη μέτρων για την μείωση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων, δεν είναι δεδομένη η ικανότητά τους να ανταπεξέλθουν στις παρούσες συνθήκες.

Για το λόγο αυτό ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ. ανέλαβε την πρωτοβουλία μαζί με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας και το Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, συστήνοντας ειδική Ομάδα Εργασίας για την Ακτοπλοΐα. Εκπρόσωποι των αρμόδιων αρχών και εμπλεκομένων φορέων, Πανεπιστημιακοί και ειδικοί του κλάδου των μεταφορών είχαν την ευκαιρία για στενότερη συνεργασία και ανταλλαγή απόψεων γύρω από τα μεγάλα προβλήματα της ακτοπλοΐας, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα, κατόπιν αλλεπάλληλων συναντήσεων της Ομάδας Εργασίας, τον εντοπισμό προβλημάτων και την κατάθεση προτάσεων για πιθανές δράσεις που θα μπορούσαν να αναληφθούν για τη αντιμετώπισή τους.

Για την επίτευξη των σκοπών της Ομάδας Εργασίας, πραγματοποιήθηκαν 6 συναντήσεις, το χρονικό διάστημα Απρίλιος-Οκτώβριος 2013, καθώς και έρευνα με ερωτηματολόγιο, σε 2 φάσεις (Σεπτέμβριος και Οκτώβριος 2013), με ερωτηματολόγιο στο οποίο κλήθηκαν να απαντήσουν περισσότεροι από διακόσιοι (200) Εμπειρογνώμονες και Ειδικοί του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, εμπλεκόμενων Φορέων, Ακτοπλοϊκών Εταιρειών, Πανεπιστημιακοί και ειδικοί του κλάδου της ακτοπλοΐας.

Βασικό συμπέρασμα από την επεξεργασία όλων των δεδομένων είναι πως η ακτοπλοΐα έχει φτάσει σε ένα τέτοιο σημείο, κατά το οποίο καμία από τις εμπλεκόμενες πλευρές δεν είναι ικανοποιημένη από τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί το σύστημα. Κομβικό εύρημα της έρευνας είναι πως η εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» στην ακτοπλοΐα είναι μια βιώσιμη λύση. Η εφαρμογή του στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας πιθανά δεν είναι εφικτή, όμως ξεκάθαρα υποστηρίζεται από τα ευρήματα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε η δυνατότητα εφαρμογής του σε μεγάλα τμήματα του ακτοπλοϊκού δρομολογιακού συστήματος. Από την έρευνα, επίσης, φαίνεται ξεκάθαρα η ανάγκη συνολικής αναθεώρησης του συστήματος των επιδοτήσεων, καθώς σήμερα δεν καλύπτει τις υφιστάμενες ανάγκες χρηματοδότησης. Το παραπάνω βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την αναθεώρηση των ακτοπλοϊκών γραμμών από τις οποίες αποτελείται το σύστημα. Πρόδηλο ήταν το συμπέρασμα που εξήχθη από την έρευνα για την ανάγκη αναδιάρθρωσης των δρομολογίων, αλλά και η διαφαινόμενη ανάγκη μείωσης του ποσοστού Φ.Π.Α. που περιέχεται στους ναύλους τόσο επιβατών όσο και οχημάτων.

Η Έκθεση διαρθρώνεται κατά τον ακόλουθο τρόπο: Πρώτον, παρέχει μια επισκόπηση του ρόλου της ακτοπλοΐας στο ελληνικό μεταφορικό σύστημα, των σημαντικών χαρακτηριστικών που διακρίνουν τον κλάδο, καθώς και της κατάστασης στην οποία έχει περιέλθει. Δεύτερον, παρέχει στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις Περιφέρειες της χώρας, προκειμένου να καταδειχθεί και γεωγραφικά ο ρόλος τον οποίο η ακτοπλοΐα καλείται να επιτελέσει. Τρίτον, παρατίθενται λεπτομερείς πληροφορίες επί του συνόλου του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας, καθώς και του τρόπου και των διαδικασιών μέσω των οποίων αυτό καθορίζεται. Στο τέταρτο Κεφάλαιο αναλύεται η δομή, η οργάνωση και η λειτουργία της Ομάδας Εργασίας για την Ακτοπλοΐα, ενώ στο τελευταίο Κεφάλαιο παρατίθενται αναλυτικά οι προτάσεις της Ομάδας Εργασίας για την αναμόρφωση του ακτοπλοϊκού δικτύου στη χώρα. Στο Έκτο Κεφάλαιο παρουσιάζεται η αναπτυξιακή προοπτική που μπορούν να έχουν οι Κεντρικοί Περιφερειακοί Λιμένες (Hubs) για την Περιφέρεια στην οποία ανήκουν. Τέλος, στα παραρτήματα παρουσιάζονται χρήσιμα στοιχεία και λεπτομέρειες για τη λειτουργία της Ομάδας Εργασίας, για την Έκθεση αλλά και για το θέμα το οποίο μελετάται.

Οι προτάσεις που κατατίθονται πηγάζουν από τα ευρήματα που προέκυψαν από την έρευνα της Ομάδας Εργασίας αλλά και την κοινή παραδοχή πως η βιωσιμότητα του κλάδου μπορεί να προέλθει από συνδυασμό δύο τρόπων προσέγγισης των προβλημάτων: πρώτον, τη μείωση του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών που αφορά στην εκμετάλλευση των πλοίων ή και τη χρησιμοποίηση, όπου είναι εφικτό, καταλληλότερων κατά περίπτωση πλοίων αλλά και εξορθολογισμό της προσφερόμενης χωρητικότητας, και δεύτερον τη βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και των προσφερόμενων συγκοινωνιακών συνδέσεων των νησιών. Οι σχετικές προτάσεις, όπως είναι πρόδηλο, αφορούν το σύνολο του κλάδου της ακτοπλοΐας και κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες: πρώτον, τις προτάσεις επί στρατηγικών θεμάτων, δεύτερον, τις προτάσεις για την αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού συγκοινωνιακού δικτύου, τρίτον, τις προτάσεις σχετικά με την τροποποίηση του θεσμικού και διοικητικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο και, τέλος, τέταρτον, τις αναγκαίες Μελέτες Υποστήριξης που θα απαιτηθούν, προκειμένου να διαμορφωθεί ένα τέτοιο πλαίσιο λειτουργίας το οποίο θα εξασφαλίζει επαρκείς, αποδοτικές αλλά και ταυτόχρονα μακροχρόνια βιώσιμες ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Κορωνίδα των προτάσεων είναι η ανάγκη για την αναθεώρηση των Ελάχιστων Απαιτήσεων Σύνδεσης των νησιών με την υπόλοιπη Ελλάδα και την επεξεργασία ενός ρεαλιστικού, στρατηγικού Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων (ΒΔΝΣ), το οποίο θα περιλαμβάνει Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους (ΠΣΚ), στο πλαίσιο ενός συστήματος που να συνδυάζει, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό, τη συνεργασία κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων μέσω ανταποκρίσεων με την εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» και τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων. Το σύστημα «Hub and Spoke» μπορεί να αποτελέσει την βέλτιστη λύση στο πλαίσιο ενός στρατηγικού σχεδιασμού ενός ιδανικού δικτύου ακτοπλοϊκών μεταφορών, ώστε να αποτελέσει την πλατφόρμα πάνω στην οποία θα προστεθούν ως αναπόσπαστα δομικά κομμάτια οι συνδέσεις με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Λοιπές προτάσεις είναι, επίσης, η πολυτροπική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, η δημιουργία «Παρατηρητηρίου Ακτοπλοΐας», ως εργαλείο για την υποβοήθηση στην ανάπτυξη πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων, η επανεξέταση των υφιστάμενων Συμβάσεως Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας και οι ελκυστικότεροι διαγωνισμοί για την ανάθεσή τους, η υιοθέτηση πολυετών συμβάσεων ΔΥ, όπου αυτό είναι εφικτό, η μείωση του Φ.Π.Α. επιβατών και οχημάτων, η μη καταβολή λιμενικών τελών για τις γραμμές ΔΥ και η βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των αποζημιώσεων για τις γραμμές αυτές, καθώς και μια σειρά αναγκαίων Μελετών Υποστήριξης.

Η όλη Έκθεση ανέδειξε τον σημαντικό ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν τα Κεντρικά Περιφερειακά Λιμάνια, λειτουργώντας ως Κομβικοί Λιμένες (Hubs) κατά την εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» όσον αφορά τη λειτουργία τους ως αναπτυξιακού πόλου της νησιωτικής Περιφέρειας στην οποία ανήκουν. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί πως η υφιστάμενη κατάσταση πολλών νησιωτικών λιμένων που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως Hubs, από πλευράς υποδομών, δεν θεωρείται ενδεδειγμένη. Με αυτό ως δεδομένο, η ανάπτυξη βασικών υποδομών εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων σε αυτά τα λιμάνια, στα πρότυπα των αεροπορικών terminals (πάντα, φυσικά, σε αναλογία με τις ανάγκες εξυπηρέτησης των ροών ενός λιμένα), θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα. Το παραπάνω δεν αποκλείει τη δυνατότητα έναρξης λειτουργίας τέτοιων λιμένων ως Hubs, σε προσωρινή μορφή, με ελάχιστες δαπάνες, με προοπτική οριστικής διευθέτησης του προβλήματος.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί πως η παρούσα Έκθεση είναι αποτέλεσμα συστηματικής και ανιδιοτελούς συνεισφοράς των μελών της Ομάδας Εργασίας για την Ακτοπλοΐα, για την ολοκλήρωση της οποίας δεν υπήρξε καμία απολύτως οικονομική επιβάρυνση, με μοναδικό γνώμονα τη συμβολή στις εθνικές προσπάθειες βελτίωσης του κλάδου των μεταφορών και ειδικότερα της ακτοπλοΐας. Όμως,

προκειμένου για την ολοκληρωτική μελέτη ενός τόσο σύνθετου κλάδου, όπως αυτός της ακτοπλοΐας, απαιτείται η υποστήριξη της παρούσας Έκθεσης με την εκπόνηση εμπεριστατωμένων Μελετών, από ειδικούς από έμπειρους και εξειδικευμένους μελετητές, με την απαραίτητη συμμετοχή και των υπηρεσιών που έχουν σήμερα την αρμοδιότητα οργάνωσης των δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), με παράλληλη εξεύρεση χρηματοδοτικών πόρων.

Όπως προαναφέρθηκε, το σύνολο των προτάσεων εκτίθεται αναλυτικά σε ξεχωριστό Κεφάλαιο της παρούσας Έκθεσης, ενώ ακολουθεί σχετικός συνοπτικός συγκεντρωτικός Πίνακας των προτάσεων.

Συνοπτικός Πίνακας Προτάσεων αναδιοργάνωσης Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Συστήματος

Στρατηγικά θέματα	Επανεξέταση υφιστάμενων Συμβάσεων Ανάθεσης ΔΥ	Τροποποιήσεις θεσμικού και διοικητικού πλαισίου	Αναγκαίες Μελέτες Υποστήριξης
Καθορισμός Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων και Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων, με χρήση “Hub and Spoke”	Επιδοτούμενες γραμμές ΔΥ οι οποίες αφορούν συνδέσεις μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού	Επανεξέταση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων	Ελάχιστων Απαιτήσεων Σύνδεσης (ΕΑΣ) με στόχο τον καθορισμό Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων (ΒΔΝΣ)
Διεύρυνση δρομολογίων προς γειτονικές χώρες της Ανατολικής Μεσογείου	Συμβάσεις ανάθεσης ΔΥ που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις του ακτοπλοϊκού δικτύου	Κατάργηση επιβάρυνσης για την υποχρέωση τήρησης στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου	Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών, για όλα τα μέσα μεταφοράς και τους συνδυασμούς τους
Συνδυασμένες / πολυτροπικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων	Τροποποίηση του αριθμού δρομολογίων των γραμμών οι οποίες υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης	Μη καταβολή λιμενικών τελών για τις γραμμές ΔΥ	Μελέτη 5ετούς ορίζοντα για το μεταφορικό σύστημα
Κοινοπραξίες μεταξύ ακτοπλοϊκών εταιρειών και διοικήσεων λιμένων για διαχείριση slots	Πιθανή τροποποίηση της ετήσιας αποζημίωσης των γραμμών ΔΥ	Συνεκτίμηση μεγέθους πλοίου για την έκδοση απαγορευτικού πλόων	Χρήσης συνδυασμένων / πολυτροπικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων
Ελκυστικότερες συμβάσεις ΔΥ και αναθεώρηση Ν. 2932	Συνδέσεις σημαντικού κόστους οι οποίες εξυπηρετούνται με Συμβάσεις Ανάθεσης ΔΥ	Έγκαιρη ανακοίνωση όλων των ακτοπλοϊκών δρομολογίων	Εντοπισμού, σχεδιασμού και ανάπτυξης Κομβικών Λιμένων (Hubs)
Αντικατάσταση συμβάσεων ΔΥ από πολυετείς, όπου αυτό είναι εφικτό		Βελτίωση διαδικασίας καταβολής αποζημιώσεων για τις γραμμές ΔΥ	
Δημιουργία «Παρατηρητηρίου Ακτοπλοΐας»		Καταβολή αποζημίωσης για άσκηση κοινωνικής πολιτικής μέσω υποχρεωτικών εκπτώσεων ναύλου	
Εκσυγχρονισμός Π.Δ. νέου Ηλεκτρονικού Συστήματος Κρατήσεων		Καταβολή επιδόματος ανεργίας σε ναυτικούς	
Εξασφάλιση πόρων λειτουργίας ακτοπλοϊκού συστήματος από άλλες πηγές			
Μείωση Φ.Π.Α. επιβατών/οχημάτων			
Αναβάθμιση λειτουργίας του ΣΑΣ			

Εισαγωγή

Ο κίνδυνος και οι συνέπειες της κρίσης στην ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών είναι πλέον ορατές. Ήδη παρατηρείται οριστική διακοπή δρομολογίων, καθώς επίσης και ακινησία, ναύλωση ή πώληση πλοίων. Ακτοπλοϊκές εταιρείες αδυνατούν να καλύψουν τα έξοδα κίνησης των πλοίων και άλλες υποχρεώσεις τους, ενώ εκκρεμούν οφειλές προς πληρώματα, συνεργεία επισκευών, τράπεζες κλπ. Οι εκκρεμότητες δημιουργούν μια ανεξέλεγκτη κατάσταση, η οποία μπορεί να έχει τραγικές συνέπειες, γεγονός που συνηγορεί υπέρ της ανάγκης λήψης άμεσων μέτρων, προκειμένου να αποφευχθούν ακραίες καταστάσεις.

Ο Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, έχοντας γνώση των παραπάνω, συνέστησε Ομάδα Εργασίας για την Ακτοπλοΐα, προκειμένου για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της πιθανής ανάγκης αναμόρφωσης του τομέα της Ακτοπλοΐας στην Ελλάδα και τη συνακόλουθη κατάθεση προτάσεων για την πιθανή ανάπτυξη σχετικών πολιτικών.

Η Ομάδα Εργασίας για την Ακτοπλοΐα, η οποία αποτελεί πρωτοβουλία του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών, του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας και του Εργαστηρίου Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, συνέταξε την παρούσα Έκθεση ως μέρος των εργασιών της. Η Ομάδα Εργασίας έχει επιφορτιστεί με την εκπόνηση και σύνταξη της Έκθεσης, κατόπιν και σχετικής προτροπής εκ μέρους του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη.

Η Ομάδα Εργασίας συνεδρίασε για πρώτη φορά την 3η Απριλίου 2013, ενώ ακολούθησαν άλλες πέντε (5) συναντήσεις: 10 Μαΐου 2013, 10 Ιουλίου 2013, 22 Αυγούστου 2013, 13 Σεπτεμβρίου 2013, 17 Οκτωβρίου 2013. Στις προαναφερθείσες συναντήσεις συμμετείχαν υψηλόβαθμα στελέχη και εκπρόσωποι του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, του Λιμενικού Σώματος, της Περιφερειακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, πολιτικών κομμάτων, Πανεπιστημιακοί καθηγητές και λοιποί εκπρόσωποι της Ακαδημαϊκής Κοινότητας, εκπρόσωποι ακτοπλοϊκών εταιρειών και Οργανισμών Λιμένων, Πρόεδροι και εκπρόσωποι των Ελληνικών Επιμελητηρίων, ειδικοί και εμπειρογνώμονες του κλάδου των μεταφορών αλλά και εμπλεκόμενοι Φορείς και Οργανισμοί.

Η Ομάδα Εργασίας έχει ως στόχο την επανεξέταση και πιθανή αναθεώρηση και επανασχεδιασμού των παραμέτρων που συνιστούν τη βάση και τις προϋποθέσεις λειτουργίας του ακτοπλοϊκού συστήματος, εντοπίζοντας πιθανά προβλήματα και καταθέτοντας προτάσεις για πιθανές δράσεις που θα μπορούσαν να αναληφθούν για τη αντιμετώπισή τους, λειτουργώντας ταυτόχρονα ως Φόρουμ συνεργασίας των εμπλεκομένων με τη Ακτοπλοΐα και συμβουλευτικό όργανο πολιτικής νησιωτικών μεταφορών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών της Ομάδας παρουσιάστηκαν δυσκολίες, οι οποίες δυσχέραναν το έργο. Η μη εκπροσώπηση όλων των εμπλεκομένων μερών σε όλες τις συναντήσεις ήταν το σημαντικότερο εξ αυτών. Σκεπτικισμός υπήρξε επίσης και για την αποδοχή των προτάσεων στις οποίες κατέληξε η Ομάδα Εργασίας από όλους τους εμπλεκομένους, καθώς είναι δεδομένο πως υπάρχουν αντικρουόμενα θέματα μεταξύ των εμπλεκομένων. Ιδιαίτερα ως προς το τελευταίο αποτέλεσε σημαντική επιτυχία της Ομάδας Εργασίας το γεγονός πως κατέστη σαφές και αποδεκτό από όλους πως

μόνο με αμοιβαίες υποχωρήσεις είναι δυνατή η εξασφάλιση της βιωσιμότητας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προς και από τα νησιά της χώρας.

Προβλέπεται η συνέχεια των εργασιών της Ομάδας, στα πλαίσια της λειτουργίας της ως Φόρουμ συνεργασίας των εμπλεκομένων με τη Ακτοπλοΐα και συμβουλευτικό όργανο πολιτικής νησιωτικών μεταφορών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Αναμένεται κατάθεση της παρούσας Μελέτης στην Ελληνική Κυβέρνηση και ειδικότερα στον αρμόδιο Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς και σε όλους τους εμπλεκόμενους Αρχές, Φορείς και Οργανισμούς. Επιπλέον, αναμένεται συνέχιση των ερευνητικών διαδικασιών και επαφές με εκπροσώπους και εμπλεκόμενους με τον κλάδο, σε μια προσπάθεια ανατροφοδότησης των ευρημάτων της παρούσας έκθεσης και πιθανής επικαιροποίησής τους.

Το αποτέλεσμα του συνόλου του έργου της Ομάδας Εργασίας παρουσιάζεται στην παρούσα Έκθεση κατά τον ακόλουθο τρόπο:

Στο Πρώτο Κεφάλαιο γίνεται μια επισκόπηση του ρόλου της ακτοπλοΐας στο ελληνικό μεταφορικό σύστημα, των σημαντικών χαρακτηριστικών που διακρίνουν τον κλάδο, καθώς και της κατάστασης στην οποία έχει περιέλθει.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο παρέχονται στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις Περιφέρειες της χώρας, προκειμένου να καταδειχθεί και γεωγραφικά ο χώρος και το εύρος στο οποίο η ακτοπλοΐα καλείται να αναπτυχθεί.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο, παρατίθενται λεπτομερείς πληροφορίες επί του συνόλου του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας, καθώς και του τρόπου και των διαδικασιών μέσω των οποίων αυτό καθορίζεται.

Στο τέταρτο Κεφάλαιο αναλύεται η δομή, η οργάνωση και η λειτουργία της Ομάδας Εργασίας για την Ακτοπλοΐα, ενώ

Στο Πέμπτο και τελευταίο Κεφάλαιο παρατίθενται αναλυτικά οι προτάσεις της Ομάδας Εργασίας για την αναμόρφωση του ακτοπλοϊκού δικτύου στη χώρα.

Τέλος, στα παραρτήματα παρουσιάζονται χρήσιμα στοιχεία και λεπτομέρειες για τη λειτουργία της Ομάδας Εργασίας, για την Έκθεση αλλά και για το θέμα το οποίο μελετάται.

Σημειώνεται πως τα στοιχεία και οι Πίνακες που παρουσιάζονται στο παρόν έγγραφο έχουν συντεθεί από τον Ε.Ε.ΣΥ.Μ. ύστερα από επεξεργασία προσβάσιμων από το κοινό στοιχείων από την ιστοσελίδα του Υ.Ν.Α., το ηλεκτρονικό πρόγραμμα «Διαύγεια» και τον Σ.Ε.Ε.Ν., σχετικές μελέτες, συμπεριλαμβανομένης και αυτής που εκπόνησε ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ. για λογαριαμό του Υπουγείου Αιγαίου με τίτλο «Έρευνα/Μελέτη Δημιουργίας Ενός Δικτύου Εμπορικών Λιμένων στα Νησιά του Αιγαίου» (1999).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

Ελληνική Ακτοπλοΐα: Ο ρόλος της στο Ελληνικό Μεταφορικό Σύστημα, τα προβλήματα και οι συνέπειες

Ο ρόλος της Ακτοπλοΐας στο Ελληνικό Μεταφορικό Σύστημα

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Εντός αυτής, η Ελλάδα είναι (μαζί με την Ιταλία) η χώρα με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση μέσω ακτοπλοϊκών γραμμών, με 45 εκατομμύρια περίπου επιβάτες ετησίως, καλύπτοντας περίπου το 25% της συνολικής διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας στην Ευρώπη. Είναι αξιοσημείωτο πως ο Πειραιάς είναι το δεύτερο σημαντικότερο, σε όρους επιβατικής κίνησης, λιμάνι της Ευρώπης, με μερίδιο που υπολογίζεται στο 3%. Όσον αφορά τη μεταφορά φορτίων, σχεδόν το 5% των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω ευρωπαϊκών ακτοπλοϊκών γραμμών διέρχεται από ελληνικά λιμάνια.

Εντός Ελλάδας, οι ακτοπλοϊκές μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 15% της συνολικής υπεραστικής διακίνησης επιβατών, ανεξαρτήτων μέσου. Επίσης, μέσω θαλάσσης διακινείται περίπου το 25% των φορτίων στον ελλαδικό χώρο.

Η σημασία της ακτοπλοΐας για την ορθή και απρόσκοπτη λειτουργία της ελληνικής οικονομίας είναι πρόδηλη, καθώς στη χώρα υπάρχουν περισσότερα από 200 κατοικημένα νησιά, με περισσότερους από 1,4 εκατομμύρια κατοίκους και περίπου 15.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής. Ο πολυνησιωτικός χαρακτήρας της χώρας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και εντείνει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας, με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Προς αυτή την κατεύθυνση, είναι φανερός ο ρόλος της ακτοπλοΐας, της οποίας τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία έχουν το ρόλο της πλωτής γέφυρας μεταξύ ενδοχώρας και νήσων, εξυπηρετώντας διττό σκοπό: την ικανοποίηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας και τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής, με τακτικές, επαρκείς, αξιόπιστες και ποιοτικές συνδέσεις των νησιών με την ηπειρωτική χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και, ταυτόχρονα, τη δημιουργία ενός ενθαρρυντικού για επενδύσεις περιβάλλοντος, το οποίο θα σημάνει την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των νησιωτών και την υποβοήθηση της εθνικής οικονομίας.

Τα προβλήματα και οι συνέπειες

Ο κίνδυνος και οι συνέπειες της κρίσης στην ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών είναι πλέον ορατές. Ήδη παρατηρείται οριστική διακοπή δρομολογίων, καθώς επίσης και ακινησία, ναύλωση ή πώληση πλοίων. Ακτοπλοϊκές εταιρείες αδυνατούν να καλύψουν τα έξοδα κίνησης των πλοίων και άλλες υποχρεώσεις τους, ενώ εκκρεμούν οφειλές προς πληρώματα, συνεργεία επισκευών, τράπεζες κλπ. Οι εκκρεμότητες δημιουργούν

μια ανεξέλεγκτη κατάσταση, η οποία μπορεί να έχει τραγικές συνέπειες, γεγονός που συνηγορεί υπέρ της ανάγκης λήψης άμεσων μέτρων, προκειμένου να αποφευχθούν ακραίες καταστάσεις. Ενδεικτικοί της κατάστασης οι πίνακες που ακολουθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1 **Αποτελέσματα εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιρειών και Hellenic Seaways 2009-2012 (εκατομμύρια €)**

	TURN OVER				EBITDA				NET INCOME (profit/loss)			
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Attica Group	302,48	271,52	246,79	256,00	29,10	-2,46	-8,85	10,16	-27,45	-49,33	-86,50	-53,27
Minoan Lines	171,28	169,37	193,32	152,82	7,13	-21,53	-13,89	-7,21	-28,63	-43,39	-39,77	-51,30
ANEK lines	274,57	263,13	243,60	199,68	24,26	-11,39	12,31	4,24	-5,30	-88,87	-23,03	-60,58
NEL lines	39,38	56,44	83,55	68,02	-4,66	-27,30	-48,44	-62,40	-20,46	-43,36	-61,02	-78,80
Hel. Seaways	178,34	153,39	144,30		31,52	-1,20	5,60		9,22	-29,07	-25,92	
Μερικά Σύνολα	**966,04**	**913,85**	**911,56**	**676,52**	**87,35 €**	**-63,87**	**-53,27**	**-55,21**	**-72,63**	**-254,01**	**-236,23**	**-243,95**
Σύνολα	3.467,97				-85,00				-806,82			

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2 **Ζημίες ακτοπλοΐας 2009-2012 (εκατομμύρια €)**

Σύνολο ζημιών εισηγμένων 2009-2011	-806,82 €
Υπολογισμός ζημιών μη εισηγμένων 2009-2012	-100,00 €
Συνολικές ζημίες πλοίων ακτοπλοΐας και Αδριατικής 2009-2012	-906,82 €

Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της χώρας, με τον σαφή πολυνησιακό χαρακτήρα, η έντονη εποχικότητα του ακτοπλοϊκού μεταφορικού έργου (μεγάλη αύξηση της κίνησης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ακολουθούμενη από καθίζηση κατά τους χειμερινούς), καθώς και τα έντονα καιρικά φαινόμενα που επικρατούν στο Αιγαίο Πέλαγος συνεισφέρουν σημαντικά στην επιδείνωση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ακτοπλοΐα. Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί η αδυναμία του κράτους για επαρκή χρηματοδότηση των άγονων γραμμών αλλά και η καθυστερημένη καταβολή των συμφωνηθέντων αποζημιώσεων, καθώς και η ανεπαρκής ποιότητα προσφερομένων υπηρεσιών από τα πλοία των λεγόμενων «άγονων γραμμών».

Όμως, το υψηλό κόστος λειτουργίας του συστήματος είναι ένα από τα σοβαρότερα δομικά του προβλήματα. Βασικό μέγεθος κόστους εδώ είναι η τιμή του ναυτιλιακού πετρελαίου, η τιμή του οποίου έχει αυξηθεί την τριετία 2009-2012 άνω του 100%. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι υψηλοί ναύλοι οχημάτων, επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς έχει υπολογιστεί πως ποσοστό περίπου 58% του ναύλου αφορά κάλυψη κόστους καυσίμων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3 **Λιμάνι Πειραιά: Εξέλιξη κόστους καυσίμων 2009-2012 (σε Ευρώ)**

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4 **Γραμμή Πειραιά-Πάρου-Νάξου-Ίου-Θήρας και επιστροφή (Μίλια: 320)**

Πλοίο	Καύσιμο	Κατανάλωση (tn)	€ / tn	Συνολικό κόστος	Ναύλος ανά επιβάτη	Αναγκαίοι επιβάτες
Συμβατικό (145 μ.)	IFO	80	588	47.040	21.5	2.188
Συμβατικό (120 μ.)	IFO	45	588	26.460	21.5	1.231
High Speed	MGO	54	785	42.390	32	1.325

Σημ.: Οι ναύλοι ανά επιβάτη είναι απαλλαγμένοι κρατήσεων, φόρων και προμηθειών

Επιπλέον, η επιβολή υποχρεωτικών εκπτώσεων υπέρ πληθυσμιακών ομάδων, στα πλαίσια του κοινωνικού κράτους, η οποία δεν συνοδεύεται από τη σχετική αποζημίωση προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, οδηγεί σε συνέχιση της στρεβλής κατάστασης που επιτρέπει στο 30% των επιβατών να ταξιδεύει με ναύλο μειωμένο κατά 50%, ενώ το 70% των επιβατών, που δεν τυγχάνει έκπτωσης, επιβαρύνεται τη διαφορά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5 **Επιπτώσεις των υποχρεωτικών εκπτώσεων στους ναύλους της ακτοπλοΐας**

Ποσοστό Επιβατών	Ναύλος που καταβάλλεται
20.79%	14,15 €
79.23%	28,23 €

Ακόμη, το υψηλό ποσοστό του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (23%), καθώς και οι κρατήσεις υπέρ τρίτων επί του ναύλου, οδηγούν σε περαιτέρω αύξηση των τιμών (Πίνακας 1.6).

Τέλος, το πρόβλημα επιτείνει η απαίτηση των νησιωτών για απευθείας σύνδεση των νησιών τους με τα μεγάλα λιμάνια της χώρας και ειδικότερα τον Πειραιά. Το τελευταίο μπορεί να αποτελέσει σοβαρό εμπόδιο στην αποδοχή από τις τοπικές νησιωτικές κοινωνίες της αναδιοργάνωσης του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Στους παρακάτω πίνακες αποτυπώνεται ξεκάθαρα η προαναφερθείσα κατάσταση της ακτοπλοΐας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.6 **Ανάλυση ναύλου στις γραμμές εσωτερικού**

	Επιβάτες		Οχήματα		Φορτηγά (Φ.Ι.Χ. και Φ.Δ.Χ.)	
	Μικτός	**Καθαρός**	**Μικτός**	**Καθαρός**	**Μικτός**	**Καθαρός**
Τιμή εισιτηρίου	33,50		81,5		280	151,54
Φόροι και κρατήσεις	6,01	17,94%	19,73	24,21%	70,00	25,00%
Καθαρός ναύλος	27,49	82,06%	61,77	75,79%	210,00	75,00%

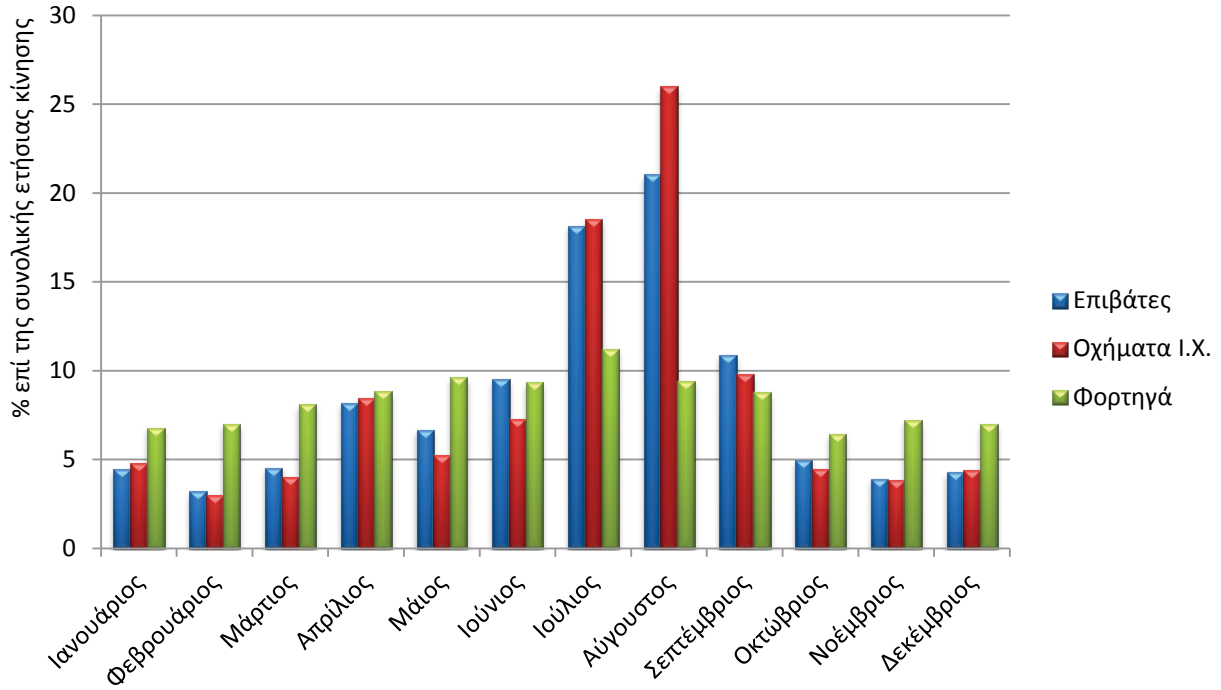
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7 **Επιμερισμός ναύλου στις κυριότερες κατηγορίες εξόδων**

	€	%	€	%	€	%
Πλήρωμα	6,22	22,64	15,05	24,37	51,46	24,50
Καύσιμα	13,76	50,05	33,27	53,87	113,76	54,17
Ασφάλειες	0,47	1,69	1,13	1,82	3,85	1,83
Λιμενικά	0,75	2,75	1,83	2,95	6,24	2,97
Συντήρηση	1,72	6,24	4,15	6,72	14,19	6,76
Διοικητικά	0,52	1,90	1,26	2,05	4,32	2,06
Προσωπικό	1,83	6,67	4,43	7,18	15,16	7,22

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.8 **Στατιστικά στοιχεία επιβατικής ακτοπλοϊκής κίνησης από/προς Πειραιά (01/01/2012 - 31/12/2012)**

	Συμβατικά πλοία		Catamaran	Σύνολο	% πλοίων < 15 ετών
	< 15 ετών	> 15 ετών	Monohull		
Πάρος - Νάξος - Ίος - Θήρα - Αμοργός	16.824	1.112.473	305.898	1.435.195	98,83
Σύρος - Τήνος - Μύκονος	4.757	481.962	104.692	591.411	99,20
Δωδεκάνησα	135.991	285.154		421.145	67,71
Κρήτη	414.062	1.610.637		2.024.699	79,55
Ικαρία - Σάμος	190.059	31.248		221.307	14,12
Χίος - Μυτιλήνη	133.546	402.329		535.875	75,08
Δυτικές Κυκλάδες	260.071		261.250	521.321	50,11
Σύνολο από Πειραιά	**1.155.310**	**3.923.803**	**671.840**	**5.750.953**	**79,91**

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.9 **Η εποχικότητα στην ακτοπλοΐα**



Στο παραπάνω Διάγραμμα καθίσταται εμφανής η έντονη, όπως προαναφέρθηκε, εποχικότητα της ακτοπλοΐας. Συγκεκριμένα, παρατηρείται πως το διάστημα Ιουνίου-Σεπτεμβρίου κάθε έτους διακινείται το 59,71% της συνολικής ετήσιας κίνησης επιβατών, το 61,64% της αντίστοιχης των οχημάτων Ι.Χ. και το 38,84% των φορτηγών οχημάτων. Τα ευρήματα προσδίδουν ακόμα μεγαλύτερη βαρύτητα στο δίμηνο Ιουλίου-Αυγούστου, περίοδος κατά την οποία διακινείται το 39,25% της ετήσιας συνολικής κίνησης επιβατών, το 44,55% της αντίστοιχης των οχημάτων Ι.Χ. και το 20,69% των φορτηγών οχημάτων.

Η συνολική μεταβολή στην ακτοπλοΐα για το διάστημα 2009-2012 παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.10 **Συνολική μεταβολή ακτοπλοΐας 2009-2012**

	Επιβάτες	Οχήματα Ι.Χ.	Φορτηγά οχήματα
Εσωτερική ακτοπλοΐα	-22,42 %	-28,18 %	-15,11 %
Ελλάδα - Ιταλία	-39,09 %	-33,82 %	-20,72 %

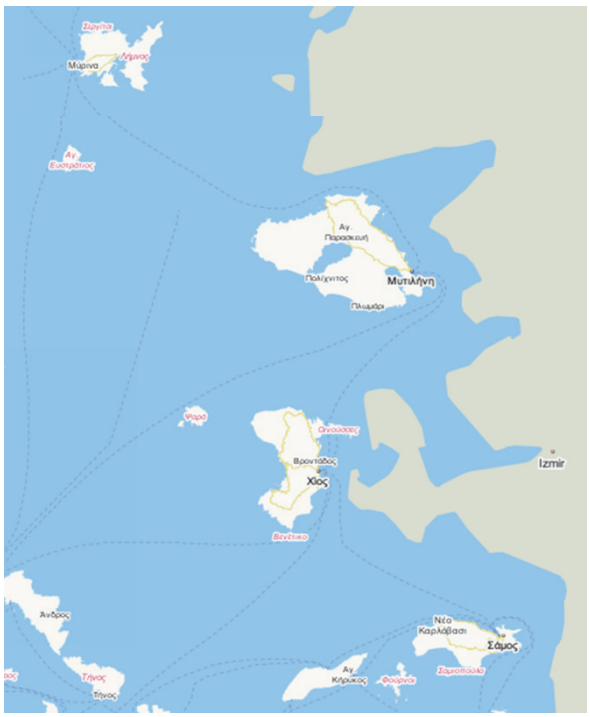
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

Στατιστικά στοιχεία νησιών ανά Περιφέρεια

Στις επόμενες σελίδες παρουσιάζονται διάφορα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις Περιφέρειες της χώρας και τα κατοικημένα νησιά αυτών. Στα στοιχεία αυτά περιλαμβάνονται τόσο δημογραφικά χαρακτηριστικά, όσο και στοιχεία μεταφορών, όπως τα διαθέσιμα λιμάνια, αεροδρόμια, επιβατική κίνηση κλπ. Τα νησιά έχουν ταξινομηθεί με βάση την έκτασή τους.

Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου αποτελείται από τις Περιφερειακές Ενότητες Λέσβου, Λήμνου, Χίου, Σάμου και Ικαρίας. Έχει έκταση 3.836 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 199.231 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011.



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1 Τα νησιά της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Λέσβος	1.636	84.436	Μυτιλήνη
Χίος	842	51.320	Χίος
Λήμνος	476	16.992	Μύρινα
Σάμος	476	32.974	Σάμος
Ικαρία	255	8.423	Άγιος Κήρυκος
Φούρνοι	45	1.469	Φούρνοι
Ψαρά	45	446	Ψαρά
Άγιος Ευστράτιος	43,3	270	Άγιος Ευστράτιος
Οινούσσες	14,4	826	Οινούσσες
Θύμαινα	10	136	Θύμαινα
Αντίψαρα	4	4	Αντίψαρα
Άγιος Μηνάς	1,3	3	Άγιος Μηνάς
Σαμιοπούλα	1	4	Σαμιοπούλα

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Λέσβος	Μυτιλήνη	Ναι
Χίος	Χίος, Μεστά, Βολισσός	Ναι
Λήμνος	Μύρινα	Ναι
Σάμος	Σάμος, Καρλόβασι, Βαθύ, Πυθαγόρειο	Ναι
Ικαρία	Άγιος Κήρυκος, Εύδηλος, Καρκινάγρι, Τραπάλου, Μαγγανίτης	Ναι
Φούρνοι	Φούρνοι	Όχι
Ψαρά	Ψαρά	Όχι
Άγιος Ευστράτιος	Άγιος Ευστράτιος	Όχι
Οινούσσες	Οινούσσες	Όχι
Θύμαινα	Θύμαινα	Όχι
Αντίψαρα	Αντίψαρα	Όχι
Άγιος Μηνάς	Άγιος Μηνάς	Όχι
Σαμιοπούλα	Σαμιοπούλα	Όχι

Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου αποτελείται από τις Περιφερειακές Ενότητες Άνδρου, Θήρας, Καλύμνου, Καρπάθου, Κέας-Κύθνου, Κω, Μήλου, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Ρόδου, Σύρου και Τήνου. Έχει έκταση 5.286 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 308.975 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του

έτους 2011. Βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Ελλάδας και καλύπτει το 4% της συνολικής έκτασης της χώρας. Για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας, η Περιφέρεια θα διαιρεθεί στα δύο νησιωτικά συμπλέγματα από τα οποία απαρτίζεται: στις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα.

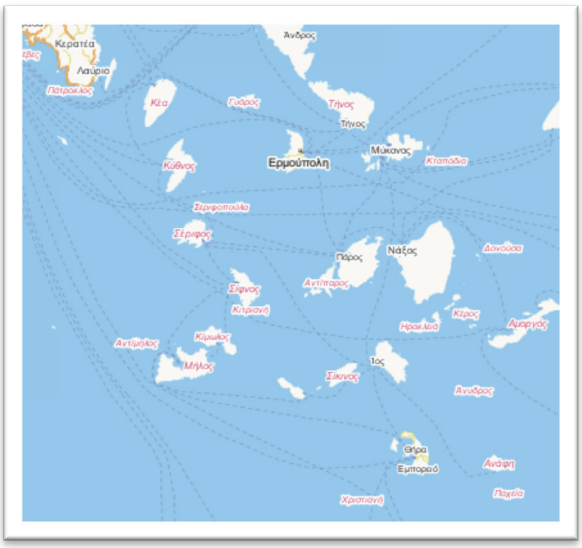
Κυκλάδες

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3 Τα νησιά της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Κυκλάδες)

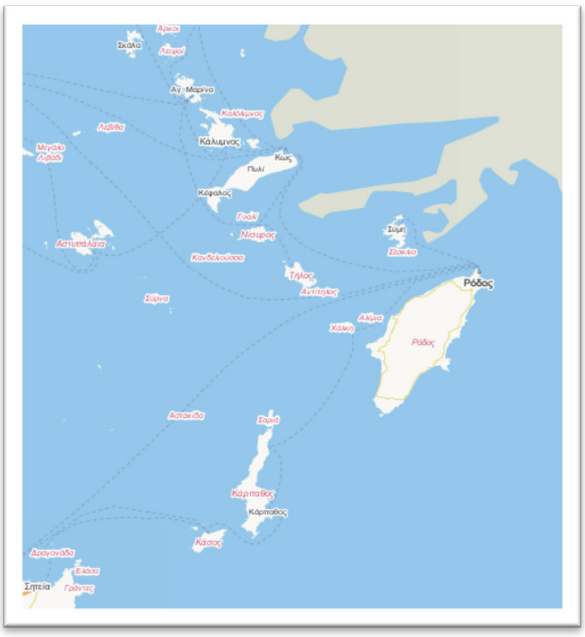
Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Νάξος	435	21.143	Νάξος
Άνδρος	379,7	9.170	Άνδρος
Πάρος	196,3	13.715	Μάρπησσα
Τήνος	194,6	8.636	Τήνος
Μήλος	160,6	5.129	Πλάκα
Κέα	131,7	2.437	Ιουλίδα
Αμοργός	121,4	1.971	Αμοργός
Ίος	108,7	2.030	Ίος
Κύθνος	99,4	1.456	Κύθνος
Μύκονος	86,1	10.110	Μύκονος
Σύρος	84	21.390	Ερμούπολη
Θήρα	76,2	15.250	Φηρά
Σέριφος	75,2	1.420	Σέριφος
Σίφνος	73,9	2.625	Απολλωνία
Σίκινος	41,7	273	Σίκινος
Ανάφη	38,6	271	Ανάφη
Κίμωλος	37,4	904	Κίμωλος
Αντίπαρος	35	1.211	Αντίπαρος
Φολέγανδρος	32,4	765	Φολέγανδρος
Μακρόνησος	18,4	9	Μακρόνησος
Ηρακλειά	18,1	141	Ηρακλειά
Πολύαιγος Κιμώλου	18,1	2	Πολύαιγος
Δονούσα	13,7	167	Δονούσα
Θηρασία	9,2	319	Μανωλάς
Σχοινούσα	8,1	256	Σχοινούσα
Κουφονήσι	5,8	399	Κουφονήσι
Τέλενδος	4,7	94	Τέλενδος
Φαρμακονήσι	3,9	10	Φαρμακονήσι
Δήλος	3,4	24	Δήλος
Καλόλιμνος	2	2	Καλόλιμνος
Κάτω Αντικέρι Αμοργού	1	2	Κάτω Αντικέρι
Βαρβαρούσα Σύρου	<1	2	Βαρβαρούσα
Παλαιά Καμένη Θήρας	<1	1	Παλαιά Καμένη

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4 Οι μεταφορικές υποδομές των Κυκλάδων

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Νάξος	Χώρα	Ναι
Άνδρος	Γαύριο	Όχι
Πάρος	Παροικιά	Ναι
Τήνος	Τήνος	Όχι
Μήλος	Αδάμας	Ναι
Κέα	Κορησσία	Όχι
Αμοργός	Κατάπολα, Αιγιάλη	Όχι
Ίος	Λιμάνι	Όχι
Κύθνος	Μέριχας	Όχι
Μύκονος	Τούρλας	Ναι
Σύρος	Ερμούπολη	Ναι
Θήρα	Αθηνιός, Οία	Ναι
Σέριφος	Λιβάδι	Όχι
Σίφνος	Καμάρες	Όχι
Σίκινος	Αλοπρόνοια	Όχι
Ανάφη	Άγιος Νικόλαος	Όχι
Κίμωλος	Ψάθη	Όχι
Αντίπαρος	Αντίπαρος	Όχι
Φολέγανδρος	Καραβοστάσης	Όχι
Μακρόνησος	Μακρόνησος	Όχι
Ηρακλειά	Άγιος Γεώργιος	Όχι
Πολύαιγος Κιμώλου	Πολύαιγος	Όχι
Δονούσα	Σταυρός	Όχι
Θηρασία	Ρίβα	Όχι
Σχοινούσα	Μερσίνι	Όχι
Κουφονήσι	Κουφονήσι	Όχι
Τέλενδος	Τέλενδος	Όχι
Φαρμακονήσι	Φαρμακονήσι	Όχι
Δήλος	Δήλος	Όχι
Καλόλιμνος	Καλόλιμνος	Όχι
Κάτω Αντικέρι Αμοργού	Κάτω Αντικέρι	Όχι
Βαρβαρούσα Σύρου	Βαρβαρούσα	Όχι
Παλαιά Καμένη Θήρας	Παλαιά Καμένη	Όχι



Δωδεκάνησα



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5 Τα νησιά της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Δωδεκάνησα)

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Ρόδος	1.400,7	115.940	Ρόδος
Κάρπαθος	300,2	7.265	Πηγάδια
Κως	290,3	33.388	Κως
Κάλυμνος	110,6	18.621	Πόθια
Αστυπάλαια	96,9	1.334	Χώρα
Κάσος	66,4	1.084	Φρυ
Τήλος	61,5	780	Τήλος
Σύμη	57,9	2.590	Σύμη
Λέρος	54,1	7.907	Αγία Μαρίνα
Νίσυρος	41,3	966	Μανδράκι
Πάτμος	34,1	2.954	Πάτμος
Χάλκη	27	478	Χάλκη
Σαρία	20,4	45	Σαρία
Λειψοί	15,8	790	Λειψοί
Ψέριμος	14,6	80	Ψέριμος
Αγαθονήσι	13,4	185	Μεγάλο Χωριό
Μεγίστη	9,1	492	Καστελόριζο
Αρκοί	6,7	57	Αρκοί
Γυαλί	4,6	21	Γυαλί
Φαρμακονήσι	3,9	10	Φαρμακονήσι
Καλόλιμνος	2	2	Καλόλιμνος
Πλάτη	<1	2	Πλάτη
Μαράθι	<1	5	Μαράθι

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.6 Οι μεταφορικές υποδομές των Δωδεκανήσων

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Ρόδος	Ρόδος, Σκάλα Καμείρου	Ναι
Κάρπαθος	Διαφάνι, Πηγάδια	Ναι
Κως	Κως, Καρδάμαινα	Ναι
Κάλυμνος	Πόθια, Μυρτιές	Όχι
Αστυπάλαια	Χώρα	Ναι
Κάσος	Φρυ	Ναι
Τήλος	Λιβάδια	Όχι
Σύμη	Γιαλός	Όχι
Λέρος	Λακκί	Όχι
Νίσυρος	Μανδράκι	Όχι
Πάτμος	Σκάλα	Όχι
Χάλκη	Νημπορειό	Όχι
Σαρία	Σαρία	Όχι
Λειψοί	Χώρα	Όχι
Ψέριμος	Αυλάκια	Όχι
Αγαθονήσι	Άγιος Γεώργιος	Όχι
Μεγίστη	Καστελόριζο	Ναι
Αρκοί	Αρκοί	Όχι
Γυαλί	Γυαλί	Όχι
Φαρμακονήσι	Φαρμακονήσι	Όχι
Καλόλιμνος	Καλόλιμνος	Όχι
Πλάτη	Πλάτη	Όχι
Μαράθι	Μαράθι	Όχι

Περιφέρεια Κρήτης

Η Περιφέρεια Κρήτης αποτελείται από τις Περιφερειακές Ενότητες Ηρακλείου, Λασιθίου, Ρεθύμνης και Χανίων. Έχει έκταση 8.336 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 623.911 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011. Βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Ελλάδας και καλύπτει το 4% της συνολικής έκτασης της χώρας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.7 Τα νησιά της Περιφέρειας Κρήτης

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Κρήτη	8.303	622.757	Χανιά / Ηράκλειο / Ρέθυμνο / Άγ. Νικόλαος
Γαύδος	29,6	152	Καστρί
Χρυσή	4,7	2	Χρυσή

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.8 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Κρήτης

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Κρήτη	Χανιά, Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Άγ. Νικόλαος, Σητεία, Χώρα Σφακίων, Καστέλι, Σούγια, Λουτρό, Παλαιοχώρα, Αγία Ρούμελη	Χανιά, Ηράκλειο, Σητεία
Γαύδος	Καραβές	Όχι
Χρυσή	Χρυσή	Όχι



Περιφέρεια Ιονίων Νήσων

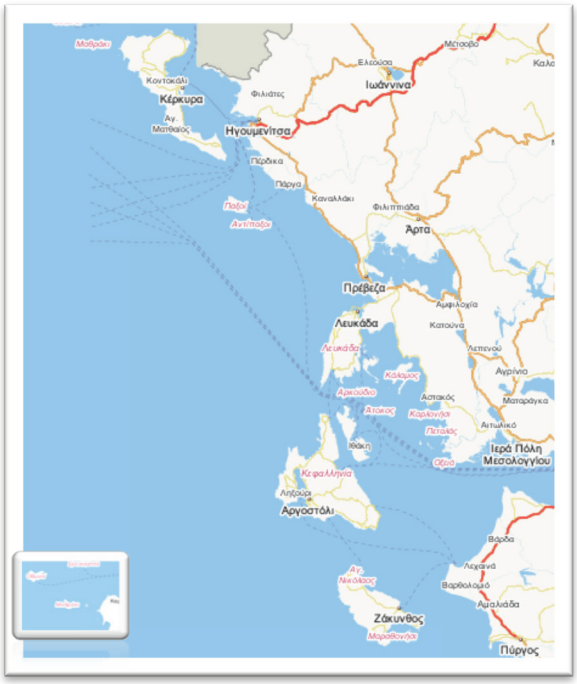
Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αποτελείται από τους νομούς Κέρκυρας, Κεφαλληνίας, Λευκάδας και Ζακύνθου. Έχει έκταση 2.307 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 206.470 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011. Περιλαμβάνει τα περισσότερα από τα νησιά των Επτανήσων, εκτός από τα Κύθηρα και Αντικύθηρα, που ανήκουν διοικητικά στην νομαρχία Πειραιά και κατ' επέκταση στην περιφέρεια Αττικής, και την Ελαφόνησο, που ανήκει στον νομό Λακωνίας. Η έδρα της Περιφέρειας βρίσκεται στην Κέρκυρα. Τα Ιόνια νησιά βρίσκονται κατά μήκος της δυτικής ηπειρωτικής ακτής της Ελλάδας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.9 Τα νησιά της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Κεφαλονιά	781,482	35.801	Αργοστόλι
Κέρκυρα	592,082	100.853	Κέρκυρα
Ζάκυνθος	404,611	40.758	Ζάκυνθος
Λευκάδα	302,511	22.076	Λευκάδα
Ιθάκη	96,262	3.231	Βαθύ
Παξοί	25,322	2.280	Γάιος
Κάλαμος	24,964	496	Κάλαμος
Μεγανήσι	22,356	1.040	Κατωμέρι
Οθωνοί	10,078	392	Οθωνοί
Καστός	5,901	80	Καστός
Πεταλάς	5,497		Πεταλάς
Ερεικούσσα	4,449	496	Ερεικούσσα
Αντίπαξοι	4,099	20	Αντίπαξοι
Μαθράκι	3,532	329	Μαθράκι
Σταμφάνη Στροφάδων	2,531	1	
Σκορπιός	<1	1	Σκορπιός

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.10 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Κεφαλονιά	Σάμη, Πόρος, Φισκάρδο, Ληξούρι	Ναι
Κέρκυρα	Κέρκυρα, Λευκίμμη	Ναι
Ζάκυνθος	Ζάκυνθος	Ναι
Λευκάδα	Λευκάδα, Νυδρί	Όχι
Ιθάκη	Φρίκες	Όχι
Παξοί	Γάιος	Όχι
Κάλαμος	Κάλαμος, Επισκοπή	Όχι
Μεγανήσι	Βαθύ, Σπηλιά	Όχι
Οθωνοί	Άμμος	Όχι
Καστός	Καστός	Όχι
Πεταλάς	Πεταλάς	Όχι
Ερεικούσσα	Ερεικούσσα	Όχι
Αντίπαξοι	Αντίπαξοι	Όχι
Μαθράκι	Πλάκες	Όχι
Σταμφάνη Στροφάδων		Όχι
Σκορπιός	Σκορπιός	Όχι



Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης αποτελείται από τις Περιφερειακές Ενότητες Δράμας, Έβρου, Θάσου, Καβάλας, Ξάνθης και Ροδόπης. Έχει έκταση 14.157 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 608.182

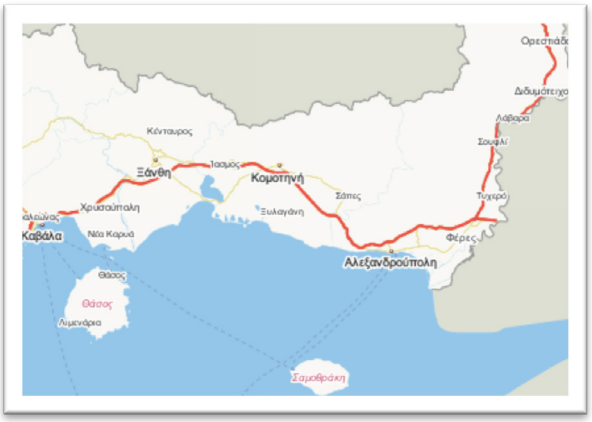
κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011. Καλύπτει το βορειοανατολικό άκρο της χώρας, δηλαδή το ανατολικό τμήμα της Μακεδονίας και ολόκληρη τη Θράκη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.11 Τα νησιά της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Θάσος	379	13.765	Λιμένας
Σαμοθράκη	178	2.859	Σαμοθράκη

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.12 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Θάσος	Λιμένας	Όχι
Σαμοθράκη	Καμαριώτισσα	Όχι



Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

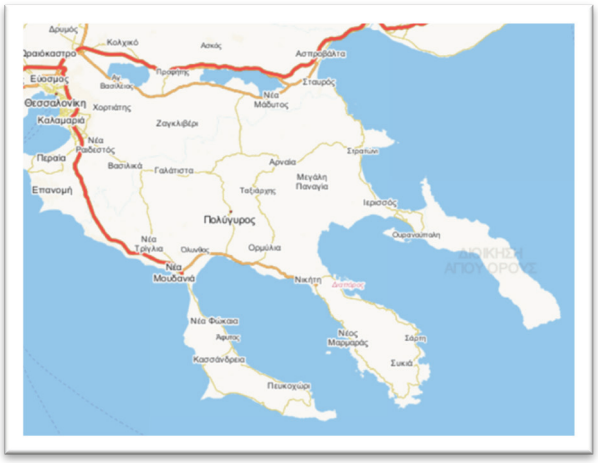
Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης αποτελείται από τις Περιφερειακές Ενότητες Σερρών, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Ημαθίας, Πέλλας, Πιερίας και Χαλκιδικής. Έχει έκταση 18.811 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 1.880.058 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.13 Τα νησιά της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Αμμουλιανή	4,5	529	Αμμουλιανή

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.14 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Αμμουλιανή	Αμμουλιανή	Όχι



Περιφέρεια Θεσσαλίας

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας αποτελείται από τις Περιφερειακές Ενότητες Λάρισας, Μαγνησίας, Τρικάλων, Καρδίτσας και Βορείων Σποράδων. Έχει έκταση 14.037 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 732.762 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.15 Τα νησιά της Περιφέρειας Θεσσαλίας

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Σκόπελος	95,5	4.960	Σκόπελος
Αλόννησος	64,5	2.712	Πατητήρι
Σκιάθος	48	6.088	Σκιάθος
Περιστέρα Αλοννήσου	14,2	30	Περιστέρα
Παλαιό Τρίκερι	2,5	59	Παλαιό Τρίκερι

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.16 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Θεσσαλίας

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Σκόπελος	Χώρα, Γλώσσα	Όχι
Αλόννησος	Πατητήρι	Όχι
Σκιάθος	Σκιάθος	Ναι
Περιστέρα Αλοννήσου	Περιστέρα	Όχι
Παλαιό Τρίκερι	Παλαιό Τρίκερι	Όχι



Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

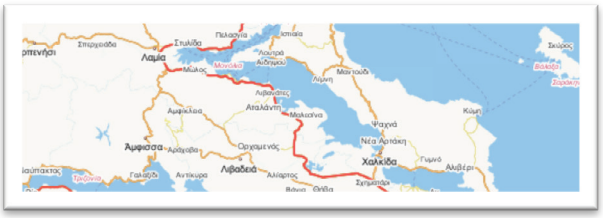
Η Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας αποτελείται από τις περιφερειακές ενότητες Βοιωτίας, Ευβοίας, Ευρυτανίας, Φθιώτιδας και Φωκίδας με πρωτεύουσες τις Λιβαδειά, Χαλκίδα, Καρπενήσι, Λαμία και Άμφισσα αντίστοιχα. Έχει έκταση 15.549 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 567.533 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.17 Τα νησιά της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Εύβοια	3.670	191.205	Χαλκίδα
Σκύρος	209,5	2.994	Σκύρος
Τριζόνια	2,5	64	Τριζόνια

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.18 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Εύβοια	Ερέτρια, Αιδηψός, Αγιόκαμπος, Κύμη, Νέα Στύρα, Μαρμάρι	Όχι
Σκύρος	Λιναριά	Όχι
Τριζόνια	Τριζόνια	Όχι



Περιφέρεια Αττικής

Η Περιφέρεια Αττικής περιλαμβάνει το νοτιοανατολικό τμήμα της Στερεάς Ελλάδας, την Τροιζηνία στην χερσόνησο της Αργολίδας, τα περισσότερα νησιά του Αργοσαρωνικού και τα νησιά Κύθηρα και Αντικύθηρα. Έχει έκταση 3.808 τετραγωνικά χιλιόμετρα (καλύπτει το 2,9% της συνολικής έκτασης της χώρας) και πληθυσμό 3.827.624 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.19 Τα νησιά της Περιφέρειας Αττικής

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Κήθυρα	279	3.905	Κήθυρα
Σαλαμίνα	95	39.283	Σαλαμίνα
Αίγινα	87	13.056	Αίγινα
Ύδρα	50	1.930	Ύδρα
Πόρος	22,9	3.993	Πόρος
Σπέτσες	22,2	4.027	Σπέτσες
Αντικήθυρα	20	68	Ποταμός
Αγκίστρι	14	1.142	Μεγαλοχώρι
Δοκός Ύδρας	12,5	18	Δοκός

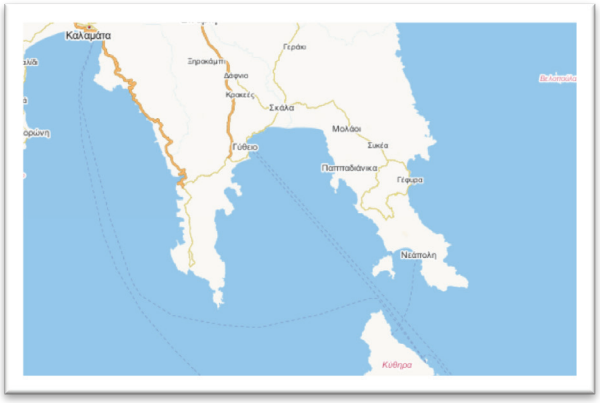
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.20 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Αττικής

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Κήθυρα	Καψάλι	Ναι
Σαλαμίνα	Παλούκια, Καματερό, Φανερωμένη	Όχι
Αίγινα	Αίγινα, Σουβάλα	Όχι
Ύδρα	Ύδρα	Όχι
Πόρος	Πόρος	Όχι
Σπέτσες	Σπέτσες	Όχι
Αντικήθυρα	Ποταμός	Όχι
Αγκίστρι	Σκάλα	Όχι
Δοκός Ύδρας	Δοκός	Όχι



Περιφέρεια Πελοποννήσου

Η Περιφέρεια Πελοποννήσου έχει έκταση 15.490 τετραγωνικά χιλιόμετρα και αποτελείται από τους νομούς Αρκαδίας, Αργολίδας, Κορινθίας, Λακωνίας και Μεσσηνίας. Οι νομοί Αχαΐας και Ηλείας, παρ' όλο που βρίσκονται στην Πελοπόννησο, ανήκουν στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας. Έδρα της περιφέρειας είναι η πόλη της Τρίπολης. Ο πληθυσμός της Περιφέρειας είναι 577.903 κάτοικοι, σύμφωνα με την απογραφή του 2011.



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.21 Τα νησιά της Περιφέρειας Πελοποννήσου

Νησί	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός	Πρωτεύουσα
Ελαφόνησος	18	1.024	Ελαφόνησος

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.22 Οι μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Πελοποννήσου

Νησί	Λιμένες	Αεροδρόμιο
Ελαφόνησος	Ελαφόνησος	Όχι

Λοιπές Περιφέρειες

Σημειώνεται πως οι Περιφέρειες Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας δεν διαθέτουν νησιωτικούς λιμένες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

Το υφιστάμενο ακτοπλοϊκό δίκτυο

Στις επόμενες σελίδες παρουσιάζεται αναλυτικά η κατάσταση στην ακτοπλοΐα, ειδικότερα σε σχέση με τον τρόπο και τις διαδικασίες καθορισμού, σχεδίασης και υλοποίησης του υφιστάμενου δικτύου συνδέσεων και των παραμέτρων αυτού.

Ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΓΔΑΣ)

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εξυπηρετούν κατοικημένα νησιά εξασφαλίζοντας τη σύνδεσή τους με την ηπειρωτική Ελλάδα ή/και με την πρωτεύουσα της Νομαρχίας που ανήκουν καθώς και την έδρα της Διοικητικής τους Περιφέρειας.

Ο καθορισμός του ΕΓΔΑΣ γίνεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας ύστερα από γνωμοδότηση του Σ.Α.Σ για δύο χρόνια (που ακολουθούν μετά την δημοσίευση 1/11/ν+1 έως 31/10/ν+2). Το δημοσιευμένο το 2012 ΕΓΔΑΣ (για την περίοδο 1/11/2013-31/10/2014) περιλαμβάνει 237 Κύριες Γραμμές που συνδέουν ηπειρωτικούς – νησιωτικούς λιμένες ή νησιωτικούς λιμένες μεταξύ διαφορετικών Νομών και 111 Τοπικές Γραμμές εντός του ιδίου Νομού ή σε απόσταση μέχρι 3 ν.μ.

Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή του νησιωτικού χώρου και η εδαφική συνέχεια της χώρας (αρθρ. 3 ΥΑ 3331.1/04/12) ελέγχεται αν:

1. **Οι νησιωτικοί λιμένες που αποτελούν πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται καθημερινά με ηπειρωτικά λιμάνια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με τοπικές γραμμές**
2. **Τα υπόλοιπα νησιά συνδέονται τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα με την Πρωτεύουσα του Νομού που υπάγονται διοικητικά, καθ΄ όλη τη διάρκεια του έτους με τοπικές γραμμές**
3. **Τα νησιά που ανήκουν διοικητικά στην Περιφέρεια συνδέονται άπαξ της εβδομάδας απευθείας ή με ανταπόκριση με την έδρα της Περιφέρειας**
4. **Εξυπηρετούνται οι επιμέρους συνδέσεις μεταξύ νησιών που κρίνονται από το Σ.Α.Σ. απαραίτητες για λόγους Δημοσίου Συμφέροντος.**

Τακτική Δρομολόγηση Πλοίου

Η Διαδικασία Τακτικής Δρομολόγησης επιβατηγού και οχηματαγωγού, επιβατηγού ή φορτηγού πλοίου (αρθρ. 3 & 4 Ν.2932/2001) γίνεται για περίοδο ενός έτους που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου του έτους (ν+1). Η διαδικασία περιγράφεται στη συνέχεια.

Μέχρι 31/1 έτους ν+1:	**Ο Πλοιοκτήτης υποβάλει στο ΥΝΑ Δήλωση Δρομολόγησης και τα σχετικά συνοδευτικά έγγραφα**
Μέχρι 10/2 έτους ν+1:	**Το ΥΝΑ εκδίδει Δελτίο Τύπου για τις Δηλώσεις που έχουν υποβληθεί**
Μέχρι 20/2 έτους ν+1:	**Ο Πλοιοκτήτης υποβάλει στο ΥΝΑ Συμπλήρωση ή Τροποποίηση ή Ανάκληση Δήλωσης Δρομολόγησης**
Μέχρι 28/2 έτους ν+1:	**Το ΥΝΑ ανακοινώνει τις Τροποποιήσεις Δηλώσεων Δρομολόγησης**
Μέχρι 31/3 έτους ν+1:	**Ο Υπουργός Ναυτιλίας προβαίνει σε ανακοίνωση των Δηλώσεων και του Προγράμματος Δρομολογίων**

Καθορισμός δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας

Στην περίπτωση κατά την οποία δεν καλύπτονται οι ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης από τις σχετικές Δηλώσεις που έχουν υποβληθεί από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ακολουθείται η διαδικασία ένταξης των γραμμών αυτών σε καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας. Σε αυτή την περίπτωση, το Κράτος συνεχίζει τις διαδικασίες ανάδειξης των εταιρειών που θα εξυπηρετήσουν τις γραμμές χαμηλής επιβατικής ζήτησης, καθορίζει την επιδότηση που θα δοθεί και επιβάλλει τη συχνότητα καθώς και τις ανώτατες τιμές ναύλων οικονομικής θέσης στις συγκεκριμένες γραμμές.

Ειδικότερα, η διαδικασία που διενεργείται για τον καθορισμό των άγονων γραμμών διενεργείται σε 3 στάδια:

1. Ολοκληρώνεται η διαδικασία Τακτικής Δρομολόγησης Πλοίων

2. Εκείνες οι ακτοπλοϊκές γραμμές του Δικτύου για τις οποίες δεν έχουν υποβληθεί Δηλώσεις από τις εταιρείες, περνούν στο δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, όπου προσφέρονται επιπλέον κίνητρα στις εταιρείες που θα τις αναλάβουν. Συγκεκριμένα, δίνεται η δυνατότητα αποκλειστικής εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής, με σύμβαση διάρκειας 1-12 ετών. Συνήθως σε αυτό το στάδιο δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον από την πλευρά των πλοιοκτητών.

3. Εάν μετά τη λήξη του δεύτερου σταδίου υπάρχουν ακόμα γραμμές που δεν έχουν καλυφθεί από κάποια εταιρεία, αναγνωρίζονται ως μη εμπορικές («άγονες») γραμμές, για τις οποίες δίνεται επιδότηση από το Κράτος προκειμένου να εξυπηρετηθούν. Αυτές είναι και οι γραμμές δημόσιας υπηρεσίας.

Αφού καθοριστούν οι άγονες γραμμές με την ανωτέρω διαδικασία, ακολουθεί δημόσιος μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να αποφασιστεί ποιες εταιρείες θα αναλάβουν την εξυπηρέτησή τους. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προβλέπεται η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων καθώς και το μέγιστο ποσό επιδότησης για κάθε γραμμή, το οποίο διαφέρει ανάλογα την απόσταση του δρομολογίου, τα χαρακτηριστικά της ζήτησης αλλά και από τον τύπο του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί.

Το σύστημα επιδότησης είναι αυτό του ετήσιου μισθώματος, το οποίο καταβάλλεται στην εταιρεία που θα ζητήσει το χαμηλότερο ποσό

επιδότησης στην προσφορά που θα καταθέσει στο ΥΝΑ για την κάλυψη της κάθε γραμμής.

Εδώ θα πρέπει να γίνουν κάποιες παρατηρήσεις. Η διεθνής εμπειρία δεν διαφέρει από την ελληνική πραγματικότητα. Αντίστοιχες διαδικασίες γραμμών εξυπηρέτησης δημόσιας υπηρεσίας προβλέπονται διεθνώς, παραλλαγμένες, όμως, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της κάθε χώρας.

Όσον αφορά τον καθορισμό των άγονων γραμμών, ακολουθούνται δύο γενικές πρακτικές:

- Οι γραμμές που θα επιδοτηθούν ορίζονται εκ των προτέρων από τις αρμόδιες Ρυθμιστικές Αρχές της ακτοπλοΐας της κάθε χώρας. Ο τρόπος αυτός είναι διαδεδομένος στις Σκανδιναβικές χώρες.

- Οι γραμμές καθορίζονται από την ελεύθερη αγορά (εκδήλωση ή απουσία ενδιαφέροντος από τις ίδιες τις εταιρείες). Αυτό το σύστημα εφαρμόζεται στην Ελλάδα, αλλά και στην Ιαπωνία, η οποία επίσης χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό (απομακρυσμένων ή μη) νησιών.

Όσον αφορά το ποσό της επιδότησης, αυτό μπορεί να είναι:

- Ένα ποσό βάσει του κόστους δρομολόγησης, όπως γίνεται στη χώρα μας

- Ένα ποσό που προκαταβάλλεται στην ακτοπλοϊκή εταιρεία ως αμοιβή και τα έσοδα από τη λειτουργία της χρήσης απορροφώνται από την εκάστοτε Ρυθμιστική Αρχή, η οποία και αναλαμβάνει τον κίνδυνο διακύμανσης της ζήτησης.

Κόστος Γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας

Σύμφωνα με τα στοιχεία τα οποία είναι δημοσίως διαθέσιμα, οι δύο αναθέτουσες Αρχές (Γενική Γραμματεία Υ.Ν.Α. και Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής), έχουν συνάψει Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας συνολικού ύψους 84.755.988,66 ευρώ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1 Το κόστος των Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (σε €)

Αναθέτουσα Αρχή	Πολυετείς Συμβάσεις	Μονοετείς Συμβάσεις	Σύνολο
Γ.Γ. Υ.Ν.Α.	21.190.178,59	11.963.140,02	33.153.318,61
Γ. Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής	38.097.854,05	13.504.816,00	51.602.670,05
Σύνολο	59.288.032,64	25.467.956,02	**84.755.988,66**

Χαρακτηριστικό είναι πως τα τελευταία έτη, λόγω της οικονομικής κρίσης, οι συμβάσεις που υπογράφονται είναι μονοετείς. Αναλυτικά στοιχεία για κάθε γραμμή/Σύμβαση υπάρχουν στο σχετικό Πίνακα, στο Παράρτημα του παρόντος εγγράφου.

Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Στις παρακάτω σελίδες παρουσιάζεται το συνολικό ακτοπλοϊκό δίκτυο τις χώρας. Η ταξινόμηση έχει γίνει ανά Περιφέρεια, όπου και παρουσιάζονται 4 ομάδες πινάκων:

Α) Πίνακας με τις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης (ΕΔ)

Γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης είναι εκείνες οι οποίες κρίθηκαν από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ως επικερδείς και άρα κατατέθηκαν σχετικές δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης για την περίοδο 01-11-2013 έως 31-10-2014, είτε στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου είτε στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Β) Πίνακας με τις επιδοτούμενες γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ)

Επιδοτούμενες γραμμές είναι εκείνες οι οποίες θεωρούνται χαμηλής επιβατικής κίνησης, η αγορά από μόνη της δεν μπορεί να εξυπηρετήσει, με αποτέλεσμα, για λόγους δημόσιου συμφέροντος να επιδοτείται η λειτουργία τους.

Γ) Πίνακας με το συνολικό δίκτυο (Πίνακες Α+Β)

Δ) Πίνακας με τις **ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης** όπως προβλέπεται από το σχετικό Νόμο. Ο πίνακας αυτός παρουσιάζει ταυτόχρονα και τις υφιστάμενες συνδέσεις.

Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Άγ. Ευστράτιος	Άγιος Μηνάς	Αντίψαρα	Θύμαινα	Ικαρία	Λέσβος	Λήμνος	Οινούσσες	Σαμοπούλα	Σάμος	Φούρνοι	Χίος	Ψαρά	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
1	Πειραιάς					Εύδηλος					Βαθύ				Βαθύ	
2	Πειραιάς						Μυτιλήνη						Χίος		Μυτιλήνη	4 ετήσιες + 2 εποχιακές
3	Πειραιάς					Εύδηλος, Άγ. Κήρυκος					Καρλόβασι, Βαθύ	Φούρνοι			Βαθύ	
4	Ψαρά												Βολισσός ή Μεστά		Βολισσός ή Μεστά Χίου	
5	Ψαρά												Ψαρά		Χίος	
6	Λαύριο	Αγ. Ευστράτιος						Μύρινα							Καβάλα	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Άγιος Ευστράτιος	Άγιος Μηνάς	Αντίψαρα	Θύμαινα	Ικαρία	Λέσβος	Λήμνος	Οινούσσες	Σαμοπούλα	Σάμος	Φούρνοι	Χίος	Ψαρά	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
7	Άγιος Κήρυκος Ικαρίας					Άγιος Κήρυκος	Μυτιλήνη	Μύρινα			Καρλόβασι		Χίος		Καβάλα	
8	Πειραιάς					Άγιος Κήρυκος					Καρλόβασι, Βαθύ	Φούρνοι			Βαθύ Σάμου	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς - Σύρος
9	Λαύριο												Μεστά	Ψαρά	Μεστά Χίου	
10	Άγιος Ευστράτιος	Άγιος Ευστράτιος						Μύρινα							Μύρινα Λήμνου	
11	Θύμαινα				Θύμαινα							Φούρνοι			Φούρνοι	
12	Καρκινάγρι Ικαρίας					Καρκινάγρι, Τραπάλου, Μαγγανίτης, Άγιος Κήρυκος									Άγιος Κήρυκος Ικαρίας	Μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού
13	Φούρνοι				Θύμαινα	Άγιος Κήρυκος					Καρλόβασι, Βαθύ	Φούρνοι			Βαθύ Σάμου	
14	Οινούσσες								Οινούσσες				Χίος		Χίος	
15	Θεσσαλονίκη						Μυτιλήνη	Μύρινα			Σάμος				Σάμος	
16	Κάλυμνος										Πυθαγόρειο				Πυθαγόρειο Σάμου	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Άγ. Ευστράτιος	Άγιος Μηνάς Αντίψαρα	Θύμαινα	Ικαρία	Λέσβος	Λήμνος	Οινούσσες	Σαμοπούλα	Σάμος	Φούρνοι	Χίος	Ψαρά	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
1	Πειραιάς				Εύδηλος					Βαθύ				Βαθύ	
2	Πειραιάς					Μυτιλήνη						Χίος		Μυτιλήνη	4 ετήσιες + 2 εποχιακές
3	Πειραιάς				Εύδηλος, Άγ. Κήρυκος					Καρλόβασι, Βαθύ	Φούρνοι			Βαθύ	
4	Ψαρά											Βολισσός ή Μεστά		Βολισσός ή Μεστά Χίου	
5	Ψαρά											Χίος	Ψαρά	Χίος	
6	Λαύριο	Αγ. Ευστράτιος					Μύρινα							Καβάλα	
7	Άγιος Κήρυκος Ικαρίας				Άγιος Κήρυκος	Μυτιλήνη	Μύρινα			Καρλόβασι		Χίος		Καβάλα	
8	Πειραιάς				Άγιος Κήρυκος					Καρλόβασι, Βαθύ	Φούρνοι			Βαθύ Σάμου	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς - Σύρος
9	Λαύριο											Μεστά	Ψαρά	Μεστά Χίου	
10	Άγιος Ευστράτιος	Άγιος Ευστράτιος					Μύρινα							Μύρινα Λήμνου	
11	Θύμαινα			Θύμαινα							Φούρνοι			Φούρνοι	
12	Καρκινάγρι Ικαρίας				Καρκινάγρι, Τραπάλου, Μαγγανίτης, Άγιος Κήρυκος									Άγιος Κήρυκος Ικαρίας	Μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού
13	Φούρνοι			Θύμαινα	Άγιος Κήρυκος					Καρλόβασι, Βαθύ	Φούρνοι			Βαθύ Σάμου	
14	Οινούσσες							Οινούσσες				Χίος		Χίος	
15	Θεσσαλονίκη					Μυτιλήνη	Μύρινα			Σάμος				Σάμος	
16	Κάλυμνος									Πυθαγόρειο				Πυθαγόρειο Σάμου	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου

Νησί – Λιμένας (Νομός)	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού (Λιμένας)	Έδρα Περιφέρειας Μυτιλήνη	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Άγ. Ευστράτιος (Λέσβου)	3 / 0 Μυτιλήνη	1 / 0	0 / 3*	*3 σύνδεσεις με Λαύριο και Καβάλα
Λέσβος -Μυτιλήνη			7 / 9-11*+3	*9-11 σύνδεσεις ΔΥ με Χίο+ 3 ΕΔ και 3 με Βαθύ Σάμου ΕΔ
Λήμνος (Λέσβου)	3 / 3* Μυτιλήνη	1 / 3*	0 / 6*	*3 συνδέσεις ΔΥ με Βαθύ Σάμου και Χίο
Σάμος – Βαθύ (Νομός Σάμου)		1 / 3*	7 / 3*+3	3* συνδέσεις ΔΥ με Μυτιλήνη και Χίο
Θύμαινα (Νομός Σάμου)	3 / 5* (Βαθύ)	1 / 0		
Ικαρία (Νομός Σάμου)	3 / 4*+6 (Βαθύ)	1 / 1*	0 / 4*+1	*1 σύνδεση ΔΥ με Χίο και 1 ΔΥ με Μυτιλήνη
Φούρνοι (Νομός Σάμου)	3 / 9 (Βαθύ)	1 / 0	0 / 4	
Χίος		1 / 9-11*+3	7 / 12-13*+3	*12-13 συνδέσεις ΔΥ με Πειραιά + 3 ΕΔ και *3 ΔΥ με Βαθύ Σάμου
Οινούσες (Νομός Χίου)	3 / 5* (Χίος)	1 / 0		Σύνδεση με Πειραιά μέσω Χίου
Ψαρά (Νομός Χίου)	3 / 3*+6 (Χίος)	1 / 0	0 / 3*	Σύνδεση με Πειραιά και μέσω Χίου

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

Περιφερειακή Ενότητα Κυκλάδων

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.6 **Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου**

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αμοργός	Ανάφη	Άνδρος	Αντίπαρος	Δήλος	Δονούσα	Ηρακλειά	Θήρα	Θηρασία	Ίος	Κέα	Κίμωλος	Κουφονήσι	Κύθνος	Μήλος	Μύκονος	Νάξος	Πάρος	Σέριφος	Σίκινος	Σίφνος	Σύρος	Σχοινούσα	Τήνος	Φολέγανδρος	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
17	Λαύριο											Κορησσία															Κέα	Εποχική
18	Λαύριο											Κορησσία			Μέριχας												Κύθνος	1 τακτική + 1 εποχική
19	Λαύριο												Ψάθη		Μέριχας	Αδάμας				Λιβάδι		Καμάρες					Μήλος	Εποχική
20	Πειραιάς								Αθηνιός		Λιμάνι																Θήρα	Εποχική
21	Πειραιάς												Ψάθη		Μέριχας	Αδάμας				Λιβάδι							Μήλος	2 πλοία
22	Πειραιάς																	Χώρα	Παροικιά								Νάξος	Εποχική
23	Πειραιάς								Αθηνιός									Χώρα	Παροικιά								Θήρα	3 τακτικές + 2 εποχικές
24	Πειραιάς								Αθηνιός		Λιμάνι							Χώρα	Παροικιά								Θήρα	2 εποχικές
25	Πειραιάς																Τούρλας						Ερμούπολη		Τήνος		Μύκονος	1 τακτική + 3 εποχικές
26	Πειραιάς																						Ερμούπολη				Ρόδος	1 τακτική + 1 εποχική
27	Ραφήνα			Γαύριο																							Άνδρος	4 εποχικές
28	Ραφήνα																Τούρλας								Τήνος		Μύκονος	4 εποχικές
29	Ραφήνα										Λιμάνι						Τούρλας		Παροικιά								Ίος	Εποχική
30	Ηράκλειο								Αθηνιός																		Θήρα	Εποχική
31	Ηράκλειο								Αθηνιός		Λιμάνι						Τούρλας		Παροικιά								Μύκονος	Εποχική
32	Ηράκλειο								Αθηνιός								Τούρλας		Παροικιά								Μύκονος	Εποχική
33	Πειραιάς																Τούρλας										Βαθύ Σάμου	
34	Πειραιάς																						Ερμούπολη				Βαθύ Σάμου	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.7 **Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου**

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αμοργός	Ανάφη	Άνδρος	Αντίπαρος	Δήλος	Δονούσα	Ηρακλειά	Θήρα	Θηρασία	Ίος	Κέα	Κίμωλος	Κουφονήσι	Κύθνος	Μήλος	Μύκονος	Νάξος	Πάρος	Σέριφος	Σίκινος	Σίφνος	Σύρος	Σχοινούσα	Τήνος	Φολέγανδρος	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
35	Αιγιάλη Αμοργού	Αιγιάλη																									Κίναρος	
36	Θήρα		Άγ. Νικόλαος																								Ανάφη	
37	Νάξος																	Χώρα									Αστυπάλαια	
38	Θηρασία								Αθηνιός	Ρίβα																	Φυρά Θήρας	
39	Θηρασία								Οία	Ρίβα																	Οία Θήρας	
40	Κατάπολα Αμοργού	Κατάπολα, Αιγιάλη					Σταυρός	Αγ. Γεώργιος						Κουφονήσι										Μερσίνι			Ηρακλειά	Περιλαμβάνει 2 λιμάνια της Αμοργού
41	Κατάπολα Αμοργού								Αθηνιός		Λιμάνι																Ίος	Κυκλική
42	Μήλος												ψάθη			Αδάμας											Κίμωλος	
43	Σύρος											Κορησσία			Μέριχας								Ερμούπολη				Κέα	2 τακτικές
44	Σύρος	Κατάπολα, Αιγιάλη					Σταυρός	Αγ. Γεώργιος						Κουφονήσι				Χώρα	Παροικιά				Ερμούπολη	Μερσίνι			Σύρος	2 φορές από Πάρο-Νάξο
45	Σύρος										Λιμάνι		ψάθη			Αδάμας		Χώρα	Παροικιά		Αλοπρόνοια		Ερμούπολη			Καραβοστάσης	Μήλος	
46	Σύρος		Άγ. Νικόλαος						Αθηνιός	Ρίβα	Λιμάνι							Χώρα	Παροικιά				Ερμούπολη			Καραβοστάσης	Ανάφη	
47	Σύρος												ψάθη			Αδάμας			Παροικιά	Λιβάδι		Καμάρες					Μήλος	
48	Σύρος			Γαύριο																			Ερμούπολη		Τήνος		Άνδρος	2 τακτικές

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.8 Συνολικό δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αμοργός	Ανάφη	Άνδρος	Αντίπαρος	Δήλος	Δονούσα	Ηρακλειά	Θήρα	Θηρασία	Ίος	Κέα	Κίμωλος	Κουφονήσι	Κύθνος	Μήλος	Μύκονος	Νάξος	Πάρος	Σέριφος	Σίκινος	Σίφνος	Σύρος	Σχοινούσα	Τήνος	Φολέγανδρος	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
17	Λαύριο											Κορησσία															Κέα	Εποχική
18	Λαύριο											Κορησσία			Μέριχας												Κύθνος	1 τακτική + 1 εποχική
19	Λαύριο												Ψάθη		Μέριχας	Αδάμας				Λιβάδι		Καμάρες					Μήλος	Εποχική
20	Πειραιάς								Αθηνιός		Λιμάνι																Θήρα	Εποχική
21	Πειραιάς												Ψάθη		Μέριχας	Αδάμας				Λιβάδι							Μήλος	2 πλοία
22	Πειραιάς																	Χώρα	Παροικιά								Νάξος	Εποχική
23	Πειραιάς								Αθηνιός									Χώρα	Παροικιά								Θήρα	3 τακτικές + 2 εποχικές
24	Πειραιάς								Αθηνιός		Λιμάνι							Χώρα	Παροικιά								Θήρα	2 εποχικές
25	Πειραιάς																Τούρλας						Ερμούπολη		Τήνος		Μύκονος	1 τακτική + 3 εποχικές
26	Πειραιάς																						Ερμούπολη				Ρόδος	1 τακτική + 1 εποχική
27	Ραφήνα			Γαύριο																							Άνδρος	4 εποχικές
28	Ραφήνα																Τούρλας								Τήνος		Μύκονος	4 εποχικές
29	Ραφήνα										Λιμάνι						Τούρλας		Παροικιά								Ίος	Εποχική
30	Ηράκλειο								Αθηνιός																		Θήρα	Εποχική
31	Ηράκλειο								Αθηνιός		Λιμάνι						Τούρλας		Παροικιά								Μύκονος	Εποχική
32	Ηράκλειο								Αθηνιός								Τούρλας		Παροικιά								Μύκονος	Εποχική
33	Πειραιάς																Τούρλας										Βαθύ Σάμου	
34	Πειραιάς																						Ερμούπολη				Βαθύ Σάμου	
35	Αιγιάλη Αμοργού	Αιγιάλη																									Κίναρος	
36	Θήρα		Άγ. Νικόλαος																								Ανάφη	
37	Νάξος																	Χώρα									Αστυπάλαια	
38	Θηρασία								Αθηνιός	Ρίβα																	Φυρά Θήρας	
39	Θηρασία								Οία	Ρίβα																	Οία Θήρας	
40	Κατάπολα Αμοργού	Κατάπολα, Αιγιάλη					Σταυρός	Αγ. Γεώργιος						Κουφονήσι										Μερσίνι			Ηρακλειά	Περιλαμβάνει 2 λιμάνια της Αμοργού
41	Κατάπολα Αμοργού								Αθηνιός		Λιμάνι																Ίος	Κυκλική
42	Μήλος												Ψάθη			Αδάμας											Κίμωλος	
44	Σύρος	Κατάπολα, Αιγιάλη					Σταυρός	Αγ. Γεώργιος						Κουφονήσι				Χώρα	Παροικιά				Ερμούπολη	Μερσίνι			Σύρος	2 φορές από Πάρο-Νάξο
45	Σύρος										Λιμάνι		Ψάθη			Αδάμας		Χώρα	Παροικιά		Αλοπρόνοια		Ερμούπολη			Καραβοστάσης	Μήλος	
46	Σύρος		Άγ. Νικόλαος						Αθηνιός	Ρίβα	Λιμάνι							Χώρα	Παροικιά				Ερμούπολη			Καραβοστάσης	Ανάφη	
47	Σύρος												Ψάθη			Αδάμας			Παροικιά	Λιβάδι		Καμάρες					Μήλος	
48	Σύρος			Γαύριο																			Ερμούπολη		Τήνος		Άνδρος	2 τακτικές
49	Περιαιάς		Άγ. Νικόλαος						Αθηνιός																		Ανάφη	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Θήρα
50	Περιαιάς								Αθηνιός		Λιμάνι					Αδάμας					Αλοπρόνοια					Καραβοστάσης	Θήρα	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Μήλο
51	Πειραιάς						Σταυρός											Χώρα									Δονούσα	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Νάξο
52	Πειραιάς	Κατάπολα						Αγ. Γεώργιος						Κουφονήσι				Χώρα	Παροικιά					Μερσίνι			Κατάπολα Αμοργού	2 τακτικές, δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς Πάρος-Νάξος
53	Πειραιάς								Αθηνιός		Λιμάνι											Καμάρες				Καραβοστάσης	Θήρα	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Σίφνο
54	Πειραιάς																						Ερμούπολη				Βαθύ Σάμου	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Σύρο

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.9 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφερειακής Ενότητας Κυκλάδων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Νησί – Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού Κυκλάδων Ερμούπολη	Έδρα Περιφέρειας Ερμούπολη	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Αμοργός	3 / 4*	1 / 4*	0 / 5*	5 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ, 1 ΘΠ με Μύκολο, 1 ΘΠ μ Θήρα ΔΥ
Ανάφη	3 / 2*	1 / 2*	0 / 2*	2 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ, 1 ΘΠ Μύκονο, 2 με Θήρ ΔΥ, 1 με Μήλο
Άνδρος	3 / 3*	1 / 3*	0 / 40	20 συνδέσεις με Μύκονο
Αντίπαρος	3 / 0	1 / 0	-	Πάνω από 200 συνδέσεις με Πάρο κυρίως ΘΠ
Δήλος	3 / 0	1 / 0	-	Έως και 35 συνδσεις με Μύκονο κυρίως ΘΠ
Δονούσα	3 / 2*	1 / 2*	0 / 3*	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ, 1 με Μύκονο ΘΠ
Ηρακλειά	3 / 3*	1 / 3*	0 / 3*	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 1 με Μύκονο ΘΠ
Θήρα	3 / 2*	1 / 2*	0 / 10*	7 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 1 με Μύκονο ΘΠ 2 με Μήλο ΔΥ
Θηρασιά	3 / 2*	1 / 2*	-	28 συνδέσεις με Θήρα ΔΥ
Ίος	3 / 3*	1 / 3*	0 / 15*'	4 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 1 με Μύκονο ΘΠ 6 με Θήρα ΔΥ, 2 με Μήλο ΔΥ 3 με Μήλο ΔΥ
Κέα	3 / 3*	1 / 3*	0 / 25	1 σύνδεση με Πάρο 1 με Μύκονο ΘΠ 4 με Κύθνο ΔΥ, 1 με Μήλο
Κίμωλος	3 / 4*	1 / 4*	0 / 3*	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 2 με Μύκονο ΘΠ 1 μς Θήρα, 3 με Μήλο ΔΥ
Κουφονήσι	3 / 3*	1 / 3*	0 / 3*	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 2 με Μύκονο ΘΠ
Κύθνος	3 / 3*	1 / 3*	0 / 13	1 σύνδεση με Πάρο 1 με Μύκονο ΘΠ 1 με Θήρα, 10 με Μήλο
Μήλος	3 / 4*	1 / 4*	0 / 12*	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 2 με Μύκονο ΘΠ
Μύκονος	3 / 6 + 5 ΘΔ	1 / 6+5 ΘΔ	0 / 40	7 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ (ΘΠ) 1 με Θήρα
Νάξος	3 / 10*	1 / 10*	0 / 25*	10-20 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ Έως 7 με Μύκονο ΘΠ 7 με Θήρα ΔΥ
Πάρος	3 / 10*	1 / 10*	0 / 25*	3 συνδέσεις με Μύκονο ΘΠ 7 με Θήρα ΔΥ
Σέριφος	3 / 3*	1 / 3*	0 / 10*	2 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 2 με Μύκονο ΘΠ 3 με Θήρα ΔΥ 3- 10 με Μήλο ΔΥ
Σίκινος	3 / 3*	1 / 3*	0 / 3*	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 2 με Μύκονο ΘΠ
Σίφνος	3 / 3*	1 / 3*	0 / 10	2 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 2 με Μύκονο ΘΠ 3 με Θήρα ΔΥ 3 με Μήλο ΔΥ
Σύρος			7 / 20	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 6 με Μύκονο ΔΥ και περισσότερα ΕΔ ΘΠ, 4 με Μή ΔΥ
Σχοινούσα	3 / 3*	1 / 3*	0 / 3*	3 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 1 με Μύκονο ΘΠ
Τήνος	3 / 7*	1 / 7*	0 / 30	10-30 συνδέσεις με Μύκονο ΘΠ
Φολέγανδρος	3 / 3*	1 / 3*	0 / 3*	*Σύνδεση με ΔΥ 2 συνδέσεις με Πάρο ΔΥ 1 με Μύκονο ΘΠ 3 με Θήρα, 3 με Μήλο ΔΥ

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφερειακή Ενότητα Δωδεκανήσων

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.10 **Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου**

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αγαθονήσι	Αρκοί	Αστυπάλαια	Κάλυμνος	Κάρπαθος	Κάσος	Κίναρος	Κως	Λέβιθα	Λειψοί	Λέρος	Μαράθι	Μεγίστη	Νίσυρος	Πάτμος	Ρόδος	Σύμη	Τέλενδος	Τήλος	Φαρμακονήσι	Χάλη	Ψέριμος	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
55	Πειραιάς				Πόθια				Κως								Ρόδος							Ρόδος	2 εποχικές
56	Πειραιάς								Κως								Ρόδος							Ρόδος	2 τακτικές
57	Πειραιάς								Κως			Λακκί				Σκάλα	Ρόδος							Ρόδος	1 τακτική + 1 εποχική

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.11 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αγαθονήσι	Αρκοί	Αστυπάλαια	Κάλυμνος	Κάρπαθος	Κάσος	Κίναρος	Κως	Λέβιθα	Λειψοί	Λέρος	Μαράθι	Μεγίστη	Νίσυρος	Πάτμος	Ρόδος	Σύμη	Τέλενδος	Τήλος	Φαρμακονήσι	Χάλη	Ψέριμος	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
58	Διαφάνι Καρπάθου					Διαφάνι, Πηγάδια																		Πηγάδια Καρπάθου	Μεταξύ λιμένων της Καρπάθου
59	Κάλυμνος			Χώρα	Πόθια																			Αστυπάλαια	
60	Κάλυμνος				Πόθια																		Αυλάκια	Ψέριμος	
61	Κάσος					Πηγάδια	Φρυ																	Πηγάδια Καρπάθου	
62	Λέβιθα									Λέβιθα						Σκάλα								Πάτμος	
63	Λειψοί	Άγιος Γεώργιος	Αρκοί								Χώρα	Λακκί									Φαρμακονήσι			Φαρμακονήσι	Και ενδιάμεση προσέγγιση στους Λειψούς
64	Νίσυρος								Καρδάμαινα						Μανδράκι									Καρδάμαινα Κω	
65	Νίσυρος								Κως						Μανδράκι									Κως	2 τακτικές
66	Ξηρόκαμπος ή Αγία Μαρίνα Λέρου				Μυρτιές							Ξηρόκαμπος ή Αγία Μαρίνα												Μυρτιές Καλύμνου	
67	Πάτμος		Αρκοί								Χώρα		Μαράθι			Σκάλα								Λειψοί	2 τακτικές
68	Πάτμος										Χώρα	Λακκί				Σκάλα								Λέρος	
69	Ρόδος													Καστελλόριζο			Ρόδος							Καστελόριζο	2 τακτικές
70	Ρόδος	Άγιος Γεώργιος			Πόθια				Κως		Χώρα	Λακκί				Σκάλα	Ρόδος							Πάτμος ή Αγαθονήσι	
71	Ρόδος								Κως						Μανδράκι		Ρόδος			Λιβάδια		Νημποριό		Κως	
72	Τήλος																Ρόδος			Λιβάδια				Ρόδος	
73	Χάλκη																Σκάλα Καμείρου					Νημποριό		Σκάλα Καμείρου Ρόδου	
74	Κάλυμνος	Άγιος Γεώργιος	Αρκοί		Πόθια						Χώρα	Λακκί				Σκάλα								Πυθαγόρειο Σάμου	
75	Πειραιάς			Χώρα	Πόθια				Κως						Μανδράκι		Ρόδος			Λιβάδια				Ρόδος	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Αστυπάλαια
76	Πειραιάς							Κίναρος	Κως						Μανδράκι		Ρόδος			Λιβάδια				Ρόδος	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Κάλυμνος-Κως
77	Πειραιάς			Χώρα																				Αστυπάλαια	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Πάρος-Νάξος
78	Πειραιάς				Πόθια				Κως		Χώρα	Λακκί				Σκάλα	Ρόδος	Γιαλός							Ρόδος	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Πάτμος
79	Ηράκλειο					Πηγάδια											Ρόδος					Νημποριό		Ρόδος	2 τακτικές
80	Αιγιάλη							Κίναρος																Κίναρος	
81	Θήρα					Πηγάδια, Διαφάνι	Φρυ										Ρόδος					Νημποριό		Ρόδος	Σύνδεση και μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού (Κάρπαθος)
82	Νάξος			Χώρα																				Αστυπάλαια	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.12 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αγαθονήσι	Αρκοί	Αστυπάλαια	Κάλυμνος	Κάρπαθος	Κάσος	Κίναρος	Κως	Λέβιθα	Λειψοί	Λέρος	Μαράθι	Μεγίστη	Νίσυρος	Πάτμος	Ρόδος	Σύμη	Τέλενδος	Τήλος	Φαρμακονήσι	Χάλη	Ψέριμος	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
55	Πειραιάς				Πόθια				Κως								Ρόδος							Ρόδος	2 εποχικές
56	Πειραιάς								Κως								Ρόδος							Ρόδος	2 τακτικές
57	Πειραιάς								Κως			Λακκί				Σκάλα	Ρόδος							Ρόδος	1 τακτική + 1 εποχική
58	Διαφάνι Καρπάθου					Διαφάνι, Πηγάδια																		Πηγάδια Καρπάθου	Μεταξύ λιμένων της Καρπάθου
59	Κάλυμνος			Χώρα	Πόθια																			Αστυπάλαια	
60	Κάλυμνος				Πόθια																		Αυλάκια	Ψέριμος	
61	Κάσος					Πηγάδια	Φρυ																	Πηγάδια Καρπάθου	
62	Λέβιθα									Λέβιθα						Σκάλα								Πάτμος	
63	Λειψοί	Άγιος Γεώργιος	Αρκοί								Χώρα	Λακκί									Φαρμακονήσι			Φαρμακονήσι	Και ενδιάμεση προσέγγιση στους Λειψούς
64	Νίσυρος								Καρδάμαινα						Μανδράκι									Καρδάμαινα Κω	
65	Νίσυρος								Κως						Μανδράκι									Κως	2 τακτικές
66	Ξηρόκαμπος ή Αγία Μαρίνα Λέρου				Μυρτιές							Ξηρόκαμπος ή Αγία Μαρίνα												Μυρτιές Καλύμνου	
67	Πάτμος		Αρκοί								Χώρα		Μαράθι			Σκάλα								Λειψοί	2 τακτικές
68	Πάτμος										Χώρα	Λακκί				Σκάλα								Λέρος	
69	Ρόδος													Καστελλόριζο			Ρόδος							Καστελόριζο	2 τακτικές
70	Ρόδος	Άγιος Γεώργιος			Πόθια				Κως		Χώρα	Λακκί				Σκάλα	Ρόδος							Πάτμος ή Αγαθονήσι	
71	Ρόδος								Κως						Μανδράκι		Ρόδος			Λιβάδια		Νιμπορίο		Κως	
72	Τήλος																Ρόδος			Λιβάδια				Ρόδος	
73	Χάλκη																Σκάλα Καμείρου					Νιμπορίο		Σκάλα Καμείρου Ρόδου	
74	Κάλυμνος	Άγιος Γεώργιος	Αρκοί		Πόθια						Χώρα	Λακκί				Σκάλα								Πυθαγόρειο Σάμου	
75	Πειραιάς			Χώρα	Πόθια				Κως						Μανδράκι		Ρόδος			Λιβάδια				Ρόδος	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Αστυπάλαια
76	Πειραιάς							Κίναρος	Κως						Μανδράκι		Ρόδος			Λιβάδια				Ρόδος	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Κάλυμνος-Κως
77	Πειραιάς			Χώρα																				Αστυπάλαια	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Πάρος-Νάξος
78	Πειραιάς				Πόθια				Κως		Χώρα	Λακκί				Σκάλα	Ρόδος	Γαλός							Ρόδος	Δεν επιδοτείται το τμήμα Πειραιάς-Πάτμος
79	Ηράκλειο					Πηγάδια											Ρόδος					Νιμπορίο		Ρόδος	2 τακτικές
80	Αιγιάλη							Κίναρος																Κίναρος	
81	Θήρα					Πηγάδια, Διαφάνι	Φρυ										Ρόδος					Νιμπορίο		Ρόδος	Σύνδεση και μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού (Κάρπαθος)
82	Νάξος			Χώρα																				Αστυπάλαια	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.13 **Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφερειακής Ενότητας Δωδεκανήσων Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου**

Νησί – Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού Δωδεκανήσων Ρόδος	Έδρα Περιφέρειας Ερμούπολη	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Αγαθονήσι	3 / 1*	1 / **	-	**Σύνδεση μέσω Ρόδου Συνδέσεις ΔΥ 4 με Σάμο, 5 Κάλυμνο, 4 Πάτμο, 7 Λέρο, 1 Κώ
Αρκοί	3 /***	1 /**	-	**Σύνδεση μέσω Ρόδου *** Σύνδεση μέσω Πάτμου-Λέρου Συνδέσεις ΔΥ 4 με Σάμο, 4 Κάλυμνο, 7 Πάτμο, 6 Λέρο
Αστυπάλαια	3 / 1*	1 /**	0 / 4*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου *** Σύνδεση μέσω Πάτμου-Λέρου Συνδέσεις ΔΥ 1 Κάλυμνο, 1 Κώ
Κάλυμνος	3 / 3*+4	1 /**	0 / 3*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου Συνδέσεις ΔΥ 4 με Σάμο, 1 ΔΥ με Πάτμο + 4 ΕΔ, 1 ΔΥ με Λέρο +7 ΕΔ, 1 ΔΥ με Κώ +5 ΕΔ
Κάρπαθος	3 / 3*	1 /**	2*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου
Κάσος	3 /3*	1 /**	2*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 7 συνδέσεις ΔΥ με Κάρπαθο
Κίναρος	0 / 3*	1 /**	-	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 1 σύνδεση ΔΥ με Αμοργό
Κως	3 /6*	1 /**	0 / 6*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 3 συνδέσεις ΔΥ με Κάλυμνο + 5 ΕΔ, 4 ΔΥ με Πάτμο, 4 ΔΥ με Λέρο
Λέβιθα	***	1 /**	-	**Σύνδεση μέσω Ρόδου ***Σύνδεση μέσω Πάτμου 1 σύνδεση ΔΥ με Πάτμο
Λειψοί	3 / 1*+ 3	1 /**	0 / 1*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 4 συνδέσεις με Σάμο, 1 ΔΥ με Κάλυμνο + 7 ΕΔ, 1 ΔΥ με Πάτμο + 1 ΕΔ, 1 ΔΥ με Λέρο + 1 ΕΔ, 1 ΔΥ με Κώ + 3 ΕΔ
Λέρος	3 / 4* + 3	1 /**	0 / 4*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 4 συνδέσεις με Σάμο, 1 ΔΥ με Κάλυμνο + 1 ΕΔ, 3 ΔΥ με Πάτμο + 1 ΕΔ, 4 ΔΥ με Κώ + 3 ΕΔ
Μεγίστη	3 / 2	1 /**	2	**Σύνδεση μέσω Ρόδου
Νίσυρος	3 / 2*+ 2	1 /**	2*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 2 συνδέσεις ΔΥ με Κάλυμνο + 2 ΕΔ, 2 ΔΥ με Κώ + 2 ΕΔ
Πάτμος	3 / 4*+ 2	1 /**	4*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 4 συνδέσεις ΔΥ με Σάμο, 1 ΔΥ με Κάλυμνο + 4 ΕΔ, 4 ΔΥ με Λέρο + 1 ΕΔ, 4 ΔΥ με Κώ + 3 ΕΔ
Ρόδος		1 / 3	7 / 6*	3 συνδέσεις με Κάλυμνο ΔΥ, 3 Κάρπαθο ΔΥ, 4 Πάτμο ΔΥ, 4 Λέρο ΔΥ, 6 Κώ ΔΥ
Σύμη	3 / 2*+ 6	1 /**	2*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 2 συνδέσεις ΔΥ με Κάλυμνο+3 ΕΔ, 1 με ΔΥ Πάτμο +2 ΕΔ, 1 ΔΥ με Λέρο + 3 ΕΔ, 2 ΔΥ με Κώ + 3 ΕΔ
Τέλενδος	3 /****	1 /**	-	**Σύνδεση μέσω Ρόδου ****Σύνδεση μέσω Καλύμνου 1 σύνδεση με Κάλυμνο
Τήλος	3 /2*+5	1 /**	2*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 2 συνδέσεις ΔΥ με Κάλυμνο +2ΕΔ,
Φαρμακονήσι	3 /****	1 /**	-	**Σύνδεση μέσω Ρόδου ****Σύνδεση μέσω Λέρου 1 σύνδεση ΔΥ με Κάλυμνο, 1 ΔΥ με Λέρο
Χάλκη	3 / 9*	1 /**	2*	**Σύνδεση μέσω Ρόδου 3 συνδέσεις ΔΥ με Κάρπαθο, 2 ΔΥ με Κώ
Ψέριμος	3 /****	1 /**	-	**Σύνδεση μέσω Ρόδου ****Σύνδεση μέσω Καλύμνου 5 συνδέσεις ΔΥ με Κάλυμνο

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερηνή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Κρήτης

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.14 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Κρήτης

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αγία Ρούμελη	Γαύδος	Ελαφόνησος	Ηράκλειο	Καστέλι	Λουτρό	Παλαιοχώρα	Ρέθυμνο	Σητεία	Σούγια	Χανιά	Χώρα Σφακίων	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
83	Ηράκλειο													Θήρα	Εποχική
84	Ηράκλειο													Μύκονος	2 διαφορετικές εποχικές
85	Παλαιοχώρα													Χώρα Σφακίων	Μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού
86	Πειραιάς													Ηράκλειο	4 τακτικές + 1 εποχική
87	Πειραιάς													Χανιά	2 τακτικές + 1 εποχική

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.15 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Κρήτης

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αγία Ρούμελη	Γαύδος	Ελαφόνησος	Ηράκλειο	Καστέλι	Λουτρό	Παλαιοχώρα	Ρέθυμνο	Σητεία	Σούγια	Χανιά	Χώρα Σφακίων	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
88	Ηράκλειο													Ρόδος	2 τακτικές, Σύνδεση μεταξύ 2 λιμένων του ίδιου νησιού (Κρήτη)
89	Καστέλι ή Ρέθυμνο													Γύθειο	
90	Χανιά													Τριζόνια	
91	Παλαιοχώρα		Καραβές											Γαύδος	
92	Χώρα Σφακίων		Καραβές											Γαύδος	
93	Καλαμάτα													Καστέλι ή Ρέθυμνο	
94	Πειραιάς													Καστέλι ή Ρέθυμνο	
95	Πειραιάς													Καστέλι ή Ρέθυμνο	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.16 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Κρήτης

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αγία Ρούμελη	Γαύδος	Ελαφόνησος	Ηράκλειο	Καστέλι	Λουτρό	Παλαιοχώρα	Ρέθυμνο	Σητεία	Σούγια	Χανιά	Χώρα Σφακίων	Λιμάνι λήξης	Παρατηρήσεις
83	Ηράκλειο													Θήρα	Εποχική
84	Ηράκλειο													Μύκονος	2 διαφορετικές εποχικές
85	Παλαιοχώρα													Χώρα Σφακίων	Μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού
86	Πειραιάς													Ηράκλειο	4 τακτικές + 1 εποχική
87	Πειραιάς													Χανιά	2 τακτικές + 1 εποχική
88	Ηράκλειο													Ρόδος	2 τακτικές, Σύνδεση μεταξύ 2 λιμένων του ίδιου νησιού (Κρήτη)
89	Καστέλι ή Ρέθυμνο													Γύθειο	
90	Χανιά													Τριζόνια	
91	Παλαιοχώρα		Καραβές											Γαύδος	
92	Χώρα Σφακίων		Καραβές											Γαύδος	
93	Καλαμάτα													Καστέλι ή Ρέθυμνο	
94	Πειραιάς													Καστέλι ή Ρέθυμνο	
95	Πειραιάς													Καστέλι ή Ρέθυμνο	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.17 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Κρήτης

Νησί – Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσες 4 Νομών	Έδρα Περιφέρειας Ηράκλειο	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Κρήτη			7 / 25	
Γαύδος (Νομός Χανίων)	3 / 4-5*	**Χερσαία	-	** μέσω Χανίων
Ελαφόνησος (Νομός Χανίων)	3 / -	**Χερσαία	-	** μέσω Χανίων

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Ιονίων Νήσων

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.18 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αντικύθηρα	Αντίπαξοι	Ερεικούσσα	Ζάκυνθος	Ιθάκη	Κάλαμος	Καστός	Κέρκυρα	Κεφαλονιά	Κύθηρα	Λευκάδα	Μαθράκι	Μεγανήσι	Οθωνοί	Παξοί	Πεταλάς	Σκορπιός	Σταμφάνη Στροφάδων	Λιμένας λήξης
96	Ηγουμενίτσα	Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής							Κέρκυρα		Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής									Κέρκυρα
97	Σάμη Κεφαλληνίας					Δ/Α				Σάμη										Αστακός
98	Παξοί								Κέρκυρα							Γάιος				Κέρκυρα
99	Ληξούρι Κεφαλληνίας									Ληξούρι, Σάμη										Σάμη Κεφαλληνίας
100	Λευκάδα					Δ/Α						Λευκάδα								Ιθάκη
101	Νυδρί Λευκάδας									Φισκάρδο										Φισκάρδο Κεφαλληνίας
102	Νυδρί Λευκάδας					Φρίκες						Νυδρί								Φρίκες Ιθάκης
103	Σάμη Κεφαλληνίας					Δ/Α				Σάμη										Λευκάδα
104	Μεγανήσι													Βαθύ - Σπηλιά						Λευκάδα
105	Νυδρί Λευκάδας											Νυδρί		Βαθύ - Σπηλιά						Μεγανήσι
106	Λευκίμμη Κέρκυρας								Λευκίμμη											Ηγουμενίτσα
107	Ηγουμενίτσα															Γάιος				Παξοί
108	Κυλλήνη				Ζάκυνθος															Ζάκυνθος
109	Κυλλήνη									Σάμη										Σάμη Κεφαλληνίας
110	Κυλλήνη									Πόρος										Πόρος Κεφαλληνίας
111	Πάτρα					Δ/Α				Σάμη										Ιθάκη

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.19 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αντικύθηρα	Αντίπαξοι	Ερεικούσσα	Ζάκυνθος	Ιθάκη	Κάλαμος	Καστός	Κέρκυρα	Κεφαλονιά	Κύθηρα	Λευκάδα	Μαθράκι	Μεγανήσι	Οθωνοί	Παξοί	Πεταλάς	Σκορπιός	Σταμφάνη Στροφάδων	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
112	Κάλαμος	Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής					Κάλαμος, Επισκοπη				Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής									Μύτικας	Περιλαμβάνονται 2 λιμένες του ίδιου νησιού (Κάλαμος)
113	Κάλαμος						Κάλαμος													Μύτικας	
114	Καστός							Καστός												Μύτικας	
115	Άγιος Στέφανος Κέρκυρας								Άγιος Στέφανος, Παλαιοκαστρίτσα				Πλάκες		Άμμος					Παλαιοκαστρίτσα Κέρκυρας	Περιλαμβάνονται 2 λιμένες του ίδιου νησιού (Κέρκυρα)
116	Άγιος Στέφανος Κέρκυρας																			Ερεικούσσα	Εναλλακτική γραμμή της προηγούμενης
117	Κέρκυρα												Πλάκες		Άμμος					Οθωνοί	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.20 **Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Ιονίων Νήσων**

Α/Α	Λιμάνι έναρξης	Αντικύθηρα	Αντίπαξοι	Ερεικούσσα	Ζάκυνθος	Ιθάκη	Κάλαμος	Καστός	Κέρκυρα	Κεφαλονιά	Κύθηρα	Λευκάδα	Μαθράκι	Μεγανήσι	Οθωνοί	Παξοί	Πετταλάς	Σκορπιός	Στομφάκην Στροφάδων	Λιμένας λήξης
96	Ηγουμενίτσα	Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής							Κέρκυρα		Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής									Κέρκυρα
97	Σάμη Κεφαλληνίας					Δ/Α				Σάμη										Αστακός
98	Παξοί								Κέρκυρα							Γάιος				Κέρκυρα
99	Ληξούρι Κεφαλληνίας									Ληξούρι, Σάμη										Σάμη Κεφαλληνίας
100	Λευκάδα					Δ/Α						Λευκάδα								Ιθάκη
101	Νυδρί Λευκάδας									Φισκάρδο										Φισκάρδο Κεφαλληνίας
102	Νυδρί Λευκάδας					Φρίκες						Νυδρί								Φρίκες Ιθάκης
103	Σάμη Κεφαλληνίας					Δ/Α				Σάμη										Λευκάδα
104	Μεγανήσι													Βαθύ - Σπηλιά						Λευκάδα
105	Νυδρί Λευκάδας											Νυδρί		Βαθύ - Σπηλιά						Μεγανήσι
106	Λευκίμμη Κέρκυρας								Λευκίμμη											Ηγουμενίτσα
107	Ηγουμενίτσα															Γάιος				Παξοί
108	Κυλλήνη				Ζάκυνθος															Ζάκυνθος
109	Κυλλήνη									Σάμη										Σάμη Κεφαλληνίας
110	Κυλλήνη									Πόρος										Πόρος Κεφαλληνίας
111	Πάτρα					Δ/Α				Σάμη										Ιθάκη
112	Κάλαμος	Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής					Κάλαμος, Επισκοπη				Διοικητικά ανήκουν στης Περιφέρεια Αττικής									Μύτικας
113	Κάλαμος						Κάλαμος													Μύτικας
114	Καστός							Καστός												Μύτικας
115	Άγιος Στέφανος Κέρκυρας								Άγιος Στέφανος, Παλαιοκαστρίτσα				Πλάκες		Άμμος					Παλαιοκαστρίτσα Κέρκυρας
116	Άγιος Στέφανος Κέρκυρας																			Ερεικούσσα
117	Κέρκυρα												Πλάκες		Άμμος					Οθωνοί

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.21 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας ιονίων Νήσων

Νησί – Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας Κέρκυρα	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Παξοί (Νομός Κέρκυρας)	3 / 6-7	1 / 6-7	0 / 6-7	
Αντίπαξοι (Νομός Κέρκυρας)	-	-	-	Δεν εμπίπτει στην ακτοπλοΐα
Ερεικούσα (Νομός Κέρκυρας)	3 / 5-6*	1 /5-6*	-	
Ζάκυνθος (Νομός Ζακύνθου)		**Χερσαία	7 / 12-49	
Μαθράκι (Νομός Κέρκυρας)	3 /5-6*	1 /5-6*	-	
Οθωνοί (Νομός Κέρκυρας)	3 /5-6*	1 /5-6*	-	
Κέρκυρα (Νομός Κέρκυρας)			7 / 126-140	4-7 συνδέσεις με Λευκάδα
Κεφαλονιά (Νομός Κεφ/νίας)		**Χερσαία	7 / 26-45	
Ιθάκη (Νομός Κεφ/νίας)	3/25-31	**Χερσαία	14-16	4-13 συνδέσεις με Λευκάδα
Λευκάδα (Νομός Λευκάδος)		**Χερσαία		7-21 συνδέσεις ΕΔ με Κεφαλονιά
Μεγανήσι (Νομός Λευκάδος)	3 / 50-55	**Χερσαία		
Κάλαμος (Νομός Λευκάδος)	3 / 14*	**Χερσαία	14 συνδέσεις (Μύτικας)	
Καστός (Νομός Λευκάδος)	3 / 5*	**Χερσαία	5 συνδέσεις (Μύτικας)	

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.22 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Α/Α	Λιμένας έναρξης	**Θάσος**	**Σαμοθράκη**	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
118	Κεραμωτή	Λιμένας		Θάσος	6 τακτικές + 1 εποχική

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.23 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Α/Α	Λιμένας έναρξης	**Θάσος**	**Σαμοθράκη**	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
119	Αλεξανδρούπολη		Καμαριώτισσα	Καμαριώτισσα Σαμοθράκης	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.24 **Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	**Θάσος**	**Σαμοθράκη**	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
118	Κεραμωτή	Λιμένας		Θάσος	6 τακτικές + 1 εποχική
119	Αλεξανδρούπολη		Καμαριώτισσα	Καμαριώτισσα Σαμοθράκης	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.25 **Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης**

Νησί - Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας Κομοτηνή	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Θάσσος	3 / 12* Καβάλα (Πρίνος)		69	45 συνδέσεις ΕΔ με Κεραμωτή Καβάλας
Σαμοθράκη	3 / 6* Αλεξανδρούπολη		6*	3 συνδέσεις ΔΥ *ΘΠ τα πλεόν των 3 δρομολογίων με ΕΔ

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερηνή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.26 **Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	**Άγιο Όρος**	**Αμμουλιανή**	**Δάφνη**	**Τρυπητή**	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
120	Αμμουλιανή					Τρυπητή	2 τακτικές
121	Ουρανούπολη					Δάφνη	5 τακτικές

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.27 **Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	**Άγιο Όρος**	**Αμμουλιανή**	**Δάφνη**	**Τρυπητή**	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
122	Ιερισσός Χαλκιδικής	Ι. Μ. Μ. Λαύρας				Ι. Μ. Μ. Λαύρας	
123	Δάφνη	Ι. Μ. Μ. Λαύρας		Δάφνη		Ι. Μ. Μ. Λαύρας	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.28 **Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	Άγιο Όρος	Αμμουλιανή	Δάφνη	Τρυπητή	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
120	Αμμουλιανή					Τρυπητή	2 τακτικές
121	Ουρανούπολη					Δάφνη	5 τακτικές
122	Ιερισσός Χαλκιδικής	Ι. Μ. Μ. Λαύρας				Ι. Μ. Μ. Λαύρας	
123	Δάφνη	Ι. Μ. Μ. Λαύρας		Δάφνη		Ι. Μ. Μ. Λαύρας	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.29 **Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας**

Νησί - Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας Θεσσαλονίκη	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Αμμουλιανή Χαλκιδικής	3 / 58 Πολύγυρος (Τρυπητή)		0 / 58 Πολύγυρος (Τρυπητή)	

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Θεσσαλίας

Σημειώνεται πως στην Περιφέρεια Θεσσαλίας δεν υπάρχουν επιδοτούμενες γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, και άρα ο Πίνακας ελεύθερων δρομολογιακών γραμμών αντιπροσωπεύει και το σύνολο του δικτύου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.30 **Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) / Συνολικό Δίκτυο Περιφέρειας Θεσσαλίας**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	Παλαιό Τρίκερι	Σκιάθος	Σκόπελος	Αλόννησος	Περιστέρα Αλοννήσου	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
124	Βόλος		Σκιάθος	Χώρα, Γλώσσα	Πατητήρι		Αλόνησσος	1 τακτική + 2 εποχικές
125	Άγιος Κωνσταντίνος		Σκιάθος	Χώρα, Γλώσσα	Πατητήρι		Αλόνησσος	Εποχική
126	Άγιος Κωνσταντίνος		Σκιάθος	Χώρα	Πατητήρι		Αλόνησσος	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.31 **Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Θεσσαλίας**

Νησί - Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού Μαγνησίας	Έδρα Περιφέρειας Λαρισσα	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Αλλόνησος	3 / 10 - 15 Βόλος		0 / 10-20 (Βόλος) και ΘΠ 7 (Αγ. Κωνσταντίνος)	20 – 30 συνδέσεις με Σκιάθο και Σκόπελο
Σκιάθος	3 / 10 – 15 Βόλος		0 / 10-20 (Βόλος) και ΘΠ 7 (Αγ. Κωνσταντίνος	20-30 συνδέσεις με Αλλόνησο και Σκόπελο
Σκόπελος	3 / 10 – 15 Βόλος		0 / 10-20 (Βόλος) και ΘΠ 7 (Αγ. Κωνσταντίνος	20 – 30 συνδέσεις με Αλλόνησο και Σκιάθο

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.32 Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Α/Α	Λιμένας έναρξης	Εύβοια	Σκύρος	Τριζόνια	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
127	Ερέτρια	Ερέτρια			Ωρωπός	3 τακτικές + 1 εποχική
128	Κύμη Ευβοίας	Κύμη	Λιναριά		Σκύρος	
129	Γλύφα Φθιώτιδας	Αγιόκαμπος			Αγιόκαμπος Ευβοίας	6 εποχικές
130	Αιδηψός Ευβοίας	Αιδηψός			Αρκίτσα	2 τακτικές + 6 εποχικές
131	Αγία Μαρίνα Αττικής	Νέα Στύρα			Νέα Στύρα Ευβοίας	4 τακτικές
132	Ραφήνα	Μαρμάρι			Μαρμάρι Ευβοίας	2 τακτικές

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.33 Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Α/Α	Λιμένας έναρξης	Εύβοια	Σκύρος	Τριζόνια	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
133	Κύμη Ευβοίας	Κύμη	Λιναριά		Σκύρος	
134	Χανιά Κρήτης			Τριζόνια	Τριζόνια Φωκίδος	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.34 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

130	Αιδηψός Ευβοίας	Αιδηψός			Αρκίτσα	2 τακτικές + 6 εποχικές
131	Αγία Μαρίνα Αττικής	Νέα Στύρα			Νέα Στύρα Ευβοίας	4 τακτικές
132	Ραφήνα	Μαρμάρι			Μαρμάρι Ευβοίας	2 τακτικές
133	Κύμη Ευβοίας	Κύμη	Λιναριά		Σκύρος	
134	Χανιά Κρήτης			Τριζόνια	Τριζόνια Φωκίδος	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.35 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας

Νησί - Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού	Έδρα Περιφέρειας Λαμία	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Σκύρος	3 / 6* - 16 (Κύμη Ευβοίας)			Πρωτεύουσα Νομού Χαλκίδα * εκ των οποίων 4 με Κύμη ΔΥ ΧΠ
Τριζόνια	3 / 4 (Χάνια Φωκίδος)			Πρωτεύουσα Νομού Άμφισσα

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Αττικής

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.36 **Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) Περιφέρειας Αττικής**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	Αγκίστρι	Αίγινα	Αντικήθυρα	Δοκός Ύδρας	Κήθυρα	Μέθανα	Πόρος	Σαλαμίνα	Σπέτσες	Ύδρα	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
135	Αγκίστρι	Σκάλα	Αίγινα									Αίγινα	2 εποχικές
136	Σαλαμίνα								Παλούκια, Καματερό			Πειραιάς	4 εποχικές
137	Παλούκια								Παλούκια			Πέραμα	31 τακτικές + 7 εποχικές
138	Πειραιάς		Αίγινα										1 τακτικό + 3 εποχικά
139	Πειραιάς		Σουβάλα									Πειραιάς	Εποχική κυκλική
140	Πειραιάς		Αίγινα									Πειραιάς	Κυκλικές, 1 τακτική + 1 εποχική
141	Πειραιάς	Σκάλα	Αίγινα									Αγκίστρι	2 τακτικά + 1 εποχικό
142	Πειραιάς		Αίγινα				Μέθανα	Πόρος				Πόρος	2 εποχικές
143	Πέραμα								Φανερωμένη			Φανερωμένη Σαλαμίνος	4 τακτικές + 1 εποχικό
144	Φανερωμένη Σαλαμίνος								Φανερωμένη			Ελευσίνα	1 εποχικό
145	Φανερωμένη Σαλαμίνος								Φανερωμένη			Μεγάλο Πεύκο Νέας Περάμου Αττικής	8 εποχικές
146	Πειραιάς								Σελήνια			Σελήνια Σαλαμίνας	
147	Πόρος							Πόρος				Γαλατάς Αργολίδας	5 τακτικές
148	Πειραιάς	Σκάλα	Αίγινα					Πόρος		Σπέτσες	Ύδρα	Πόρτο Χέλι	3 τακτικές
149	Πειραιάς		Αίγινα					Πόρος		Σπέτσες	Ύδρα	Πόρτο Χέλι	
150	Ύδρα										Ύδρα	Μετόχι Αργολίδας	
151	Νεάπολη Βοιών					Καψάλι						Κήθυρα	
152	Κόστα Αργολίδας									Σπέτσες		Σπέτσες	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.37 **Επιδοτούμενες Γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ) Περιφέρειας Αττικής**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	Αγκίστρι	Αίγινα	Αντικήθυρα	Δοκός Ύδρας	Κήθυρα	Μέθανα	Πόρος	Σαλαμίνα	Σπέτσες	Ύδρα	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
153	Πειραιάς			Ποταμός		Καψάλι						Ρέθυμνο/Καστέλι Χανίων	
154	Πειραιάς					Καψάλι						Ρέθυμνο/Καστέλι Χανίων	
155	Γύθειο			Ποταμός		Καψάλι						Ποταμός Αντικηθύρων	
156	Νεάπολη Βοιών			Ποταμός		Καψάλι						Ποταμός Αντικηθύρων	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.38 Συνολικό Δίκτυο (ΕΔ+ΔΥ) Περιφέρειας Αττικής

Α/Α	Λιμένας έναρξης	Αγκίστρι	Αίγινα	Αντικήθυρα	Δοκός Ύδρας	Κήθυρα	Πόρος	Σαλαμίνα	Σπέτσες	Ύδρα	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
135	Αγκίστρι	Σκάλα	Αίγινα								Αίγινα	2 εποχικές
136	Σαλαμίνα							Παλούκια, Καματερό			Πειραιάς	4 εποχικές
137	Παλούκια							Παλούκια			Πέραμα	31 τακτικές + 7 εποχικές
138	Πειραιάς		Αίγινα								Αίγινα	1 τακτικό + 3 εποχικά
139	Πειραιάς		Σουβάλα								Πειραιάς	Εποχική κυκλική
140	Πειραιάς		Αίγινα								Πειραιάς	Κυκλικές, 1 τακτική + 1 εποχική
141	Πειραιάς	Σκάλα	Αίγινα								Αγκίστρι	2 τακτικά + 1 εποχικό
142	Πειραιάς		Αίγινα				Πόρος				Πόρος	2 εποχικές
143	Πέραμα							Φανερωμένη			Φανερωμένη Σαλαμίνος	4 τακτικές + 1 εποχικό
144	Φανερωμένη Σαλαμίνος							Φανερωμένη			Ελευσίνα	1 εποχικό
145	Φανερωμένη Σαλαμίνος							Φανερωμένη			Μεγάλο Πεύκο Νέας Περάμου Αττικής	8 εποχικές
146	Πειραιάς							Σελήνια			Σελήνια Σαλαμίνας	
147	Πόρος						Πόρος				Γαλατάς Αργολίδας	5 τακτικές
148	Πειραιάς	Σκάλα	Αίγινα				Πόρος		Σπέτσες	Ύδρα	Πόρτο Χέλι	3 τακτικές
149	Πειραιάς		Αίγινα				Πόρος		Σπέτσες	Ύδρα	Πόρτο Χέλι	
150	Ύδρα									Ύδρα	Μετόχι Αργολίδας	
151	Νεάπολη Βοιών					Καψάλι					Κήθυρα	
152	Κόστα Αργολίδας								Σπέτσες		Σπέτσες	
153	Πειραιάς			Ποταμός		Καψάλι					Ρέθυμνο/Καστέλι Χανίων	
154	Πειραιάς					Καψάλι					Ρέθυμνο/Καστέλι Χανίων	
155	Γύθειο			Ποταμός		Καψάλι					Ποταμός Αντικηθύρων	
156	Νεάπολη Βοιών			Ποταμός		Καψάλι					Ποταμός Αντικηθύρων	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.39 Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Αττικής

Νησί/Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού Αθήνα	Έδρα Περιφέρειας Αθήνα	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Αγκίστρι	3 / 30 – 80 (Πειραιάς)	1/ 30 – 80 (Πειραιάς)	0/ 30 – 80 (Πειραιάς)	
Αίγινα	3 / 110 – 160 (Πειραιάς)	1/ 110-160 (Πειραιάς)	0/ 110 – 160 (Πειραιάς)	3 - 7 συνδέσεις με Μέθανα και Πόρο
Αντικύθηρα	3 / 2 * (Πειραιάς)	1 / 2 * (Πειραιάς)	0 / 1	*1 ΔΥ με Γύθειο, Νεάπολη και Καλαμάτα
Κύθηρα	3 / 2* (Πειραιάς)	1 / 2 * (Πειραιάς)	0 / 7-16	*1 ΔΥ με Γύθειο, 1 ΘΠ με Καλαμάτα και 6-14 με Νεάπολη
Πόρος	3 / 20 – 40 (Πειραιάς)	1 / 20 – 40 (Πειραιάς)		3 – 7 συνδέσεις με Αίγινα και 24-50 Μέθανα, Γαλατά
Σαλαμίνα / Παλούκια	3 / 700 (Πειραιάς)	1 / 700 (Πειραιάς)	0 / 700 (Πειραιάς)	Περιλαμβάνονται και δρομολόγια με Πέραμα
Σπέτσες	3 / 20 – 40 (Πειραιάς)	3 / 20 – 40 (Πειραιάς)	0 / 25-30**	**Περιλαμβάνονται και συνδέσεις με Πόρτο Χέλι, Κόστα Συνδέσεις και με Πόρο και Ύδρα
Ύδρα	3 / 20 – 40 (Πειραιάς)	3 / 20 – 40 (Πειραιάς)	0 / 20-30**	**Περιλαμβάνονται και συνδέσεις Μετόχι Συνδέσεις και με Πόρο και Σπέτσες

Επεξηγήσεις

Συχνότητα δρομολογίων 01/11/2012-31/10/2013
Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ), Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), Θερινή Περίοδος (ΘΠ), Χειμερινή Πείοδος (ΧΠ)
*Σύνδεση με ΔΥ
**Σύνδεση με ανταπόκριση

Περιφέρεια Πελοποννήσου

Σημειώνεται πως στην Περιφέρεια Πελοποννήσου δεν υπάρχουν επιδοτούμενες γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, και άρα ο Πίνακας ελεύθερων δρομολογιακών γραμμών αντιπροσωπεύει και το σύνολο του δικτύου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.40 **Γραμμές Ελεύθερης Δρομολόγησης (ΕΔ) / Συνολικό Δίκτυο Περιφέρειας Πελοποννήσου**

Α/Α	Λιμένας έναρξης	**Ελαφόνησος**	Λιμένας λήξης	Παρατηρήσεις
157	Πούντα Λακωνίας		Ελαφόνησος	2 τακτικές + 1 εποχική

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.41 **Ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης / Υφιστάμενα εβδομαδιαία δρομολόγια Περιφέρειας Πελοποννήσου**

Νησί/Λιμένας	Απαιτούμενη Δρομολόγηση (Λιμ. σύνδεσης)			Παρατηρήσεις
	Πρωτεύουσα Νομού Λακωνίας	Έδρα Περιφέρειας Τρίπολη	Ηπειρωτική Ελλάδα	
Ελαφόνησος	3 / 30-35 (Νεάπολη)		3 / 30-35 (Νεάπολη)	

Από τα παραπάνω, συμπεραίνεται πως η μεγάλη πλειοψηφία των συνδέσεων καλύπτει (και συχνά υπερκαλύπτει) τις ελάχιστες απαιτήσεις συνδέσεων νησιών με α) την πρωτεύουσα του Νομού, β) την έδρα της Περιφέρειας και γ) την Ηπειρωτική Ελλάδα, όπως έχουν οριστεί με την ΥΑ 3331.1/04/12. Επί πλέον, το Ακτοπλοϊκό Δίκτυο περιλαμβάνει πληθώρα επιπλέον γραμμών. Περίπου 65% των συνδέσεων για τις οποίες υπάρχουν ελάχιστες απαιτήσεις συχνότητας εξυπηρετούνται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας. Περίπου το 80% των νησιών συνδέονται χωρίς ανταπόκριση με την Ηπειρωτική Ελλάδα και με την έδρα της Περιφέρειας, έναντι μόλις 30% που αφορά στην σύνδεση νησιών που αποτελούν πρωτεύουσες Νομών. Ενδεχόμενη διεύρυνση των ελάχιστων απαιτήσεων ενέχει τον κίνδυνο να αυξηθεί ο αριθμός των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, και συνεπώς οι σχετικές δαπάνες, ενώ ενδεχόμενος περιορισμός των ελάχιστων απαιτήσεων ενέχει τον κίνδυνο αντιδράσεων από τις τοπικές κοινωνίες.

Πλοία

Η άρση του καμποτάζ και επιβολής ορίων ηλικίας οδήγησε τις εταιρείες του κλάδου σε ανανέωση του στόλου από το 2000 και έπειτα. Η ανανέωση είχε σαν αποτέλεσμα την απόκτηση μεγάλου αριθμού ταχύπλοων πλοίων. Σήμερα τέτοια πλοία εξυπηρετούν τις γραμμές των Κυκλάδων, ενώ γενικά στο Αιγαίο η πλειοψηφία των γραμμών εξυπηρετείται από πλοία ηλικίας 10-12 χρόνων. Ωστόσο, μέρος του στόλου εξακολουθεί να είναι μεγάλης ηλικίας, καθώς συνεχίζουν να εκτελούν δρομολόγια “άγονων γραμμών”, και διότι η πρόσφατη κρίση ανάγκασε τις εταιρείες του κλάδου σε αντικατάσταση των σύγχρονών πλοίων που είχαν με άλλα μεγάλης ηλικίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

Η Ομάδα Εργασίας του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. για την Ακτοπλοΐα

Πλαίσιο συνεργασίας

Λόγω των παραπάνω δεδομένων, ο Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, σε συνεργασία με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) και το Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων (ΕΔΙΝΑΛΕ) του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου συνέστησαν ειδική Ομάδα Εργασίας (ΟΕ), στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των αρμόδιων Αρχών, των εμπλεκομένων φορέων, Πανεπιστημιακοί και ειδικοί του κλάδου των μεταφορών, οι οποίοι έχουν την ευκαιρία για στενότερη συνεργασία και ανταλλαγή απόψεων γύρω από τα μεγάλα προβλήματα της ακτοπλοΐας.

Η ΟΕ λειτουργεί χωρίς κανένα κόστος για το Κράτος. Οι συμμετέχοντες ειδικοί προσφέρουν τις υπηρεσίες τους χωρίς αμοιβή και η γραμματειακή κάλυψη προσφέρεται από τον Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

Στόχοι Ομάδας Εργασίας

Στόχος της ΟΕ, ο οποίος τέθηκε από την πρώτη συνάντησή της, είναι η κατάθεση συγκεκριμένων προτάσεων για την αναδιάρθρωση του υφιστάμενου Ακτοπλοϊκού Δικτύου (ελευθέρων και χρηματοδοτούμενων γραμμών) και την εφαρμογή ενός βιώσιμου συστήματος ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το οποίο θα αντιμετωπίζει τα προβλήματα που υφίστανται τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να είναι ρεαλιστικό και εξορθολογισμένο και (όπου αυτό είναι εφικτό) να βασίζεται στη χρήση του συστήματος «Hub and Spoke» (Κομβικών και περιφερειακών/ακτινικών συνδέσεων), προκειμένου να επιτευχθεί:

- Μείωση των λειτουργικών εξόδων των χρησιμοποιούμενων πλοίων
- Μείωση του χρόνου ταξιδίου από τον λιμένα αναχώρησης έως τον λιμένα τελικού προορισμού
- Αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των χρηστών (νησιωτικών κοινωνιών, τουριστικού κλάδου, εμπορικού και εμπορευματικού κλάδου και λοιπών εμπλεκομένων)
- Εξασφάλιση αναγκαίων συνδέσεων, είτε με κομβικές είτε με περιφερειακές συνδέσεις των νησιωτικών περιοχών τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα
- Ελαχιστοποίηση της υποχρέωσης παροχής δημοσίων υπηρεσιών (άγονες γραμμές)
- Αντιμετώπιση των προβλημάτων ζήτησης ακτοπλοϊκών υπηρεσιών λόγω εποχικότητας (με τουλάχιστον τρείς περιόδους δικτύωσης: θερινή, μέση και χειμερινή περίοδο)

Για την επίτευξη των παραπάνω, απαιτείται η επανεξέταση και πιθανή αναθεώρηση και επανασχεδιασμός των παραμέτρων που συνιστούν τη βάση και τις προϋποθέσεις λειτουργίας του ακτοπλοϊκού συστήματος, περιλαμβανομένων:

- Ανασχεδιασμού του Δικτύου και επανεξέτασης των ελάχιστων απαιτήσεων συνδέσεων των νησιών, καθώς και των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

- Χρήση του συστήματος «Hub and Spoke» (Κόμβων και ακτινικών συνδέσεων), αν και όπου αυτό είναι εφικτό

- Μεγαλύτερη ευελιξία δρομολόγησης και στελέχωσης πλοίων και απασχόλησης προσωπικού, περιλαμβανομένης και της περιόδου που δεν εκτελούνται δρομολόγια

- Θέσπιση μέτρων τόνωσης της αγοράς (μείωση ΦΠΑ, απελευθέρωση ναύλων, μείωσης λιμενικών τελών, μείωση επιβαρύνσεων στις τιμές καυσίμων, αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων, κλπ.)

Αρχικές παρατηρήσεις και προβληματισμοί της ΟΕ

Από τις Εργασίες της ΟΕ έχουν προκύψει χρήσιμα συμπεράσματα και παρατηρήσεις, που υποδεικνύουν την κατεύθυνση που πρέπει να ακολουθηθεί.

Καταγράφηκε η αναγκαιότητα δημιουργίας ενός **Παρατηρητηρίου Ακτοπλοΐας,** το οποίο θα καταγράφει τη λειτουργία της ακτοπλοΐας γενικά ενώ, με τη χρήση κατάλληλου λογισμικού, θα αναλύει τα δεδομένα τα οποία ήδη οι εταιρείες συλλέγουν μέσω του Ηλεκτρονικού Συστήματος Κρατήσεων (επιβάτες, προορισμοί, οικονομικά στοιχεία κλπ). Για την ολοκλήρωσή του, μπορεί να στηριχθεί σε προηγούμενες εμπειρίες (όπως, για παράδειγμα, στο Σύστημα Διαχείρισης Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών – ΣΕΘΑΜ, αλλά και άλλες σχετικές εργασίες). Όμως, παρά το γεγονός της καθολικής αποδοχής της ανάγκης δημιουργίας ενός τέτοιου Παρατηρητηρίου, θεωρείται βέβαιο ότι το Παρατηρητήριο δεν μπορεί να δώσει τις λύσεις που απαιτούνται στα σοβαρά και επείγοντα προβλήματα του κλάδου, τα οποία απειλούν την ομαλή συνέχιση των συγκοινωνιών από και προς τα νησιά του Αιγαίου, ιδίως σε περίοδο οικονομικής κρίσης.

Αναφορικά με την **εφαρμογή του συστήματος Hub and Spoke**, προέκυψε πως αναμένεται να υπάρξει δυσκολία πλήρους εφαρμογής του στο Αιγαίο (και ειδικά το Βόρειο Αιγαίο), καθώς δεν είναι εφικτό μεγάλα νησιά με πληθυσμό άνω των 50.000 κατοίκων να εξυπηρετούνται με ανταποκρίσεις και άρα η εφαρμογή του συστήματος μπορεί να γίνει μόνο σε μικρότερα νησιά. Εκτιμάται πως ο προσδιορισμός πιθανών περιοχών εφαρμογών του συστήματος Hub and Spoke στο Αιγαίο, πέραν της εμπειρικής προσέγγισης ποιοτικών και πολιτικών εκτιμήσεων και επιλογών, προϋποθέτει σοβαρή επεξεργασία και ανάλυση ποσοτικών στοιχείων κόστους και αναμενόμενων ροών.

Ακόμη, **δεν φαίνεται να είναι εφικτή η διαχείριση επιβατών και αποσκευών στα πρότυπα των αεροπορικών συστημάτων μεταφορών**, καθώς δεν υφίστανται ικανοί χερσαίοι χώροι και υποδομές για εξυπηρέτηση μετεπιβιβαζόμενων επιβατών και ασυνόδευτων ημιρυμουλκουμένων οχημάτων. Εκτιμάται πως κάποιες εφαρμογές θα μπορούσαν να δοκιμαστούν άμεσα, τουλάχιστον σε ορισμένα κομβικά λιμάνια (Hub), με ελάχιστες δαπάνες αρχικά, ταυτόχρονα με την προοπτική της πιο συστηματικής αντιμετώπισης του θέματος μεσοπρόθεσμα.

Τονίστηκε πως η **λύση στο ακτοπλοϊκό πρόβλημα μπορεί κυρίως να δοθεί μόνο από τις ίδιες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες**, καθώς χωρίς ιδιωτικά κεφάλαια δεν είναι δυνατό να αναπτυχθεί και να λειτουργήσει επαρκές δίκτυο μεταφορών. Ως εκ τούτου, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι εκείνες οι οποίες θα πρέπει να αναπτύξουν τις κατάλληλες συνέργειες, οπότε στη συνέχεια, αναλαμβάνοντας το σχετικό επιχειρηματικό ρίσκο και δρώντας εντός του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου, όπως αυτό έχει σαφώς θεσπιστεί από το κράτος και με τις αναγκαίες βελτιώσεις, θα μπορέσουν να προχωρήσουν στις καταλληλότερες επενδύσεις.

Παράλληλα, έχουν εκφραστεί διάφοροι προβληματισμοί σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο έχουν θεσπιστεί, δομηθεί και λειτουργούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις, διαδικασίες και εργαλεία τα οποία αποτελούν δομικά συστατικά του ίδιου του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Στην παρούσα συγκυρία για τη χώρα, η οποία χαρακτηρίζεται από πρωτοφανή οικονομική κρίση, έλλειψη πόρων και πίεση για μείωση δημοσίων δαπανών αλλά και μείωση του μεταφορικού έργου, **ο ορθολογικός σχεδιασμός του Ακτοπλοϊκού Δικτύου με σκοπό την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών με τη βέλτιστη αξιοποίηση των κονδυλίων που διατίθενται από το Κράτος για την αποζημίωση των «αγόνων γραμμών», είναι επιβεβλημένος περισσότερο από κάθε άλλη φορά.** Σε αυτή τη βάση, θα πρέπει να βρεθεί τρόπος ώστε **να αποφευχθεί η επιδότηση γραμμών για συνδέσεις και ανάγκες οι οποίες καλύπτονται (συνολικά ή εν μέρει) με γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης,** όπως και η επιδότηση γραμμών μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού (υπό την προϋπόθεση ότι οι συγκεκριμένες συνδέσεις μπορούν να επιτευχθούν μέσω του οδικού δικτύου), αλλά και η επιδότηση γραμμών ή τμημάτων γραμμών που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης.

Παρά τις προαναφερθείσες αδυναμίες ολοκληρωτικής εφαρμογής του συστήματος Hub and Spoke στην ακτοπλοΐα, **θα πρέπει να εξασφαλιστεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη πιθανότητα πραγματοποίησης ακτινωτών δρομολογίων με μετεπιβίβαση, χρησιμοποιώντας διαφορετικά μέσα, κάτι που ήδη ισχύει σε άλλα μέσα μεταφοράς (αεροπλάνο-σιδηρόδρομος)**. Η χρήση μεγάλων πλοίων με υψηλές προδιαγραφές για τις κύριες γραμμές εξασφαλίζει ταχεία πρόσβαση σε απομακρυσμένα νησιά, αλλά δημιουργεί προβλήματα για μικρότερα νησιά που δεν έχουν την δυνατότητα να υποδεχθούν μεγάλα πλοία, ενώ παράλληλα κοστίζει περισσότερο. Η θεσμοθέτηση της μετεπιβίβασης μέσω κομβικών λιμένων, με ενιαίο εισιτήριο, που θα εξασφαλίζει γρήγορη ανταπόκριση προς και από τα μικρά νησιά αντιμετωπίζει τόσο τα προβλήματα λιμενικών υποδομών στα κομβικά λιμάνια, καθώς υπάρχει έλλειψη σχετικών υποδομών υποδοχής επιβατών και απαιτούνται μεγάλα έργα για την κατασκευή τους, όσο και τη μείωση της ελκυστικότητας του πλοίου ως μέσου μεταφοράς για μακρινούς προορισμούς. **Ο συνδυασμός με αεροπορικά δρομολόγια, όμως, με οργανωμένη μετεπιβίβαση και ενιαίο εισιτήριο, καθώς και η ανάπτυξη του δικτύου υδροπλάνων μπορεί να δώσει πρόσθετες συμπληρωματικές ή/και εναλλακτικές λύσεις.** Επίσης κρίνεται αναγκαία η αντίστοιχη **συγκέντρωση και επεξεργασία του υφιστάμενου συστήματος αεροπορικών συνδέσεων των νησιών** (ελεύθερων και επιχορηγούμενων γραμμών Δ.Υ.), προκειμένου να αναζητηθούν λύσεις βελτιστοποίησης των νησιωτικών συνδέσεων με συνδυασμό Πλοίου-Αεροπλάνου (πολυτροπικότητα).

Το προηγούμενο συνδέεται άμεσα με την ανάγκη να ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό του νέου ακτοπλοϊκού συστήματος και η **πιθανή ένταξη υδροπλάνων**, ταυτόχρονα με τις λοιπές αεροπορικές συνδέσεις σε ένα πολυτροπικό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Όμως, προκειμένου να αρχίσουν να πετούν τα υδροπλάνα οι εταιρείες διαχείρισης πρέπει να είναι οικονομικά βιώσιμες. Σύμφωνα με εκτιμήσεις ειδικών, το κάθε υδροπλάνο (προκειμένου να παραγάγει οικονομικά βιώσιμο έργο) προϋποθέτει μια δραστηριότητα 1.500 ωρών σε ετήσια βάση, δηλαδή 35 ώρες πτήσης την εβδομάδα. Δεδομένης της σχετικά μικρής χωρητικότητας (19 επιβάτες ανά πτήση), τα δρομολόγια που πρέπει να επιλεγούν πρέπει να έχουν υψηλές μέσες πληρότητες ανά πτήση, άνω του 70%, με ναύλους που θα προσεγγίζουν περισσότερο τα αεροπορικά τιμολόγια και όχι τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, καθώς τα υδροπλάνα είναι αεροπορικά μέσα υψηλού λειτουργικού κόστους σε σχέση με τη μεταφορική τους

ικανότητα. **Το ερώτημα είναι αν και πώς τα υδροπλάνα μπορούν να αντικαταστήσουν (ή να συμπληρώσουν) την ακτοπλοϊκή μεταφορά, με δεδομένο το υψηλό κόστος του τιμολογίου τους 2 ή και περισσότερες φορές υψηλότερο του ακτοπλοϊκού ναύλου).** Άρα, ελλοχεύει ο κίνδυνος επιδότησης και των υδροπλάνων για εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας. Το θέμα χρήζει περαιτέρω διερεύνησης.

Ακόμη, φαίνεται να υπάρχει ομοφωνία ως προς το γεγονός ότι το υφιστάμενο **Σύστημα Ηλεκτρονικών Κρατήσεων Εισιτηρίων πρέπει να αντικατασταθεί**. Το Υ.Ν.Α. βρίσκεται σε συζητήσεις με τους εμπλεκόμενους Φορείς για τη δημιουργία ενός νέου, πιο σύγχρονου, συστήματος ηλεκτρονικών κρατήσεων (Σ.Η.Κ.), το οποίο αφ' ενός θα διευκολύνει τους επιβάτες στον προγραμματισμό των ταξιδιών τους και αφ' ετέρου θα επιτρέπει τη συλλογή περισσοτέρων στοιχείων σε σχέση με σήμερα, με την πρόσθετη δυνατότητα να παρέχει αναλυτικές παρουσιάσεις και εκθέσεις των συλλεχθέντων αυτών στοιχείων, εκκρεμεί ακόμη η υλοποίησή του. Ερώτημα αποτελεί το αν το νέο Σ.Η.Κ. μπορεί να καταστεί εφάμιλλο με εκείνο των αεροπορικών εταιρειών, ακόμη και για τις τοπικές γραμμές. Παράλληλα, έχει ήδη εκπονηθεί απο το Υ.Ν.Α. σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος και αντίστοιχες τεχνικές προδιαγραφές για τον εκσυγχρονισμό του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου του Ηλεκτρονικού Συστήματος Καταγραφής Εισιτηρίων (ΗΣΚΘΕΑ), το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει βάση για περαιτέρω αξιολήγηση και επεξεργασία στο πλαίσιο ευρείας διαβούλεσυης με την αφορώσα ναυτιλιακή κοινότητα και λοιπούς χρήστες.

Επίσης θα πρέπει να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο της μη έγκαιρης ανακοίνωσης των ακτοπλοϊκών δρομολογίων. Σήμερα, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν δημοσιοποιούν στο κοινό (και ιδιαίτερα στους τουριστικούς πράκτορες και τους ξένους επισκέπτες) τα δρομολόγια τους σε βάθος έτους, γεγονός το οποίο επηρεάζει αρνητικά την επισκεψιμότητα των νησιών, αλλά και το αίσθημα ασφάλειας των νησιωτών.

Επιπλέον, φαίνεται να υπάρχει ανάγκη **αλλαγής στη διαδικασία με την οποία δηλώνουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες τις ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές στις οποίες θα δραστηριοποιηθούν και επιλέγονται οι ανάδοχοι για αυτές που αποτελούν δημόσια υπηρεσία,** καθώς είναι δαιδαλώδης, με εμπλεκόμενες πολλές και διαφορετικές Υπηρεσίες και Τμήματα. Το ίδιο ισχύει και για τη διαδικασία καταβολής των μισθωμάτων που αντιστοιχούν στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, όπου εντοπίζονται πολλά προβλήματα, με αποτέλεσμα μεγάλο χρονικό διάστημα μεταξύ της εκτέλεσης της δημόσιας υπηρεσίας και της πληρωμής του αντίστοιχου μισθώματος, γεγονός το οποίο αυξάνει τα ήδη υπάρχοντα προβλήματα ρευστότητας των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Παρόμοια ανάγκη αλλαγής φαίνεται να υφίσταται και σε ότι αφορά τους όρους των διαγωνισμών, τόσο για τις άγονες όσο και για τις κύριες γραμμές, δεδομένων των αυξομειώσεων στη ζήτηση, με την καθιέρωση της εποχικότητας και διαφοροποίηση των λειτουργούντων στις γραμμές πλοίων, ανάλογα με την ζήτηση. Η επανεξέταση ουσιωδών όρων των προκηρύξεων των άγονων γραμμών μπορεί να βελτιώσει τη λειτουργία ολόκληρου του συστήματος. Για παράδειγμα, έχουν υπάρξει ενστάσεις για τα εξής:

- Την απουσία ποιοτικών κριτηρίων στην επιλογή του πλοίου το οποίο θα εκτελέσει τα δρομολόγια κατακύρωση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας στον μειοδότη, χωρίς να κατηγοριοποιούνται τα πλοία με αντιστοίχιση με μισθώματα, και όχι στη πλέον συμφέρουσα προσφορά, περιλαμβανομένων ποιοτικών κριτηρίων: ταχύτητα, διάρκεια του δρομολογίου, τιμή, συνέπεια, άνεση επιβατώ, άλλες

προσφερόμενες υπηρεσίες, ασφάλεια, εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα κλπ.

- Την προκήρυξη γραμμών μόνο για γ' κατηγορίας πλοία, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ανταγωνισμός και ορισμένοι νησιώτες να υποχρεώνονται να ταξιδεύουν μόνο με τέτοια πλοία·

- Η απουσία ενδιάμεσων ρητρών μη καλής εκτέλεσης δρομολογίων, καθώς σήμερα δεν υπάρχει παρά μόνο η δυνατότητα έκπτωσης του αναδόχου για οποιοδήποτε παράπτωμα. Τούτο κρίνεται ιδιαίτερα αυστηρό και συχνά ανεφάρμοστο, γεγονός που δημιουργεί αίσθημα ατιμωρησίας·

- Η υπογραφή μονοετών συμβάσεων, γεγονός που περισσότερο δυσκολεύει παρά διευκολύνει τον στρατηγικό σχεδιασμό των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Αξίζει να αναφερθεί πως για την επιδότηση αεροπορικών Δημοσίων Υπηρεσιών γίνεται 4ετης σύμβαση επιτρέποντας καλύτερο προγραμματισμό για τις αεροπορικές εταιρείες·

Πεδίο προς διερεύνηση είναι επίσης η **υποχρέωση 10μηνης δρομολόγησης των πλοίων.** Είναι, σημαντικό να τονιστεί πως το σύστημα αυτό είναι αποτελεσματικό στα πλαίσια λειτουργίας ενός κλάδου που καλύπτει και ανάγκες κοινωνικής πολιτικής. Η δεκάμηνη δρομολόγηση αποτρέπει την είσοδο ευκαιριακών «παικτών» τους μήνες υψηλής επιβατικής κίνησης και «προστατεύει» από τον ανταγωνισμό τα υψηλά περιθώρια κέρδους την περίοδο αιχμής στα συγκεκριμένα δρομολόγια, τα οποία εν τέλει συμπληρώνουν, σε κάποιο βαθμό, τις απώλειες του χειμώνα. Το ίδιο δεν ισχύει και **για τα ταχύπλοα πλοία, για τα οποία ισχύει υποχρεωτική δρομολόγηση για τουλάχιστον 4 μήνες το χρόνο**, διότι τα ταχύπλοα λόγω υψηλού λειτουργικού κόστους παρουσιάζουν υψηλότερα έσοδα κατά την θερινή περίοδο, με αποτέλεσμα να καθίστανται οικονομικώς αναποτελεσματικά κατά τον υπόλοιπο χρόνο λειτουργίας τους.

Ακόμη, **η εφαρμογή των οργανικών συνθέσεων** έχει ως αποτέλεσμα αυξημένα πληρώματα σε σχέση με τα ελάχιστα απαιτούμενα για την ασφάλεια πλοίου και επιβαινόντων και σε σχέση με αυτά των πλοίων με ευρωπαϊκή σημαία, αυξάνοντας το κόστος και μειώνοντας την ανταγωνιστικότητά των πλοίων. Αντίστοιχο προβληματισμό δημιουργεί και, σε κάθε περίπτωση διακοπής εκτέλεσης δρομολογίων πέραν των 60 ημερών (πλην των γραμμών μικρών αποστάσεων με εποχιακή κίνηση), η υποχρέωση του πλοιοκτήτη για πλήρη στελέχωση του πλοίου σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος, ανεξάρτητα αν εκτελεί ή όχι πλόες. **Η τελευταία τροποποίηση επήλθε με τον Ν. 4150/2013, όπου προβλέπεται η δυνατότητα μείωσης της σύνθεσης των πληρωμάτων κατά 50% τους χειμερινούς μήνες**, όμως παραμένει επιβεβλημένη η συνολική επανεξέταση του θέματος των οργανικών συνθέσεων και την εξέταση της υποχρέωση στελέχωσης του πλοίου μόνο κατά το διάστημα που εκτελεί δρομολόγια.

Επιπλέον, υφίσταται **υποχρέωση των πλοιοκτητών για καταβολή λιμενικών τελών υπέρ των Οργανισμών Λιμένων/Λιμενικών Ταμείων** σε όλους τους λιμένες στους οποίους καταπλέουν και αποπλέουν τα πλοία τους. Αποτέλεσμα αυτού είναι η επιβάρυνση της τιμής του εισιτηρίου σε ένα ποσοστό περίπου 5% επί του καθαρού ναύλου. Παρά το ότι η κατάργηση των ανωτέρων Λιμενικών Τελών δεν είναι εφικτή συνολικά στην ακτοπλοΐα, προς διερεύνηση είναι η κατάργηση της σχετικής υποχρέωσης στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, αλλά και η θεσμοθέτηση της υποχρέωση των Φορέων Διαχείρισης Λιμένων να δημοσιεύουν σε ετήσια βάση οικονομικό απολογισμό των έργων και εργασιών που εκτελέστηκαν με τη χρήση των συγκεκριμένων κονδυλίων.

Επιπρόσθετα, προβληματισμό δημιουργεί η ανάγκη **εύρεσης κατάλληλων εργαλείων που θα διευκολύνουν τη ρευστότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών**, όπως η επιδότηση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών, ή εναλλακτικά η μη απόδοση των παρακρατούμενων φόρων. Το παραπάνω μέτρο πιθανόν να μπορούσε να βελτιώσει την κατάσταση, όμως παραμένει αμφίβολη η αποδοχή του από το Υ.Ν.Α. και το Υπουργείο Οικονομικών, όπως και αυτού της θεσμοθετημένης είσπραξης πόρων για τη χρηματοδότηση των γραμμών δημοσίου ενδιαφέροντος, στη βάση του συστήματος που χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση των εθνικών οδικών αξόνων, προκειμένου για την ενίσχυση του σχετικού Ταμείου από το οποίο αποδίδονται οι επιδοτήσεις για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας.

Έρευνα

Επιλογή Μεθόδου και χαρακτηριστικά αυτής

Για τις ανάγκες των εργασιών της Ομάδας Εργασίας, αποφασίστηκε η χρήση της Δελφικής Μεθόδου, ως καταλληλότερης.

Η Δελφική Μέθοδος (Δ.Μ.) είναι μια δομημένη τεχνική επικοινωνίας, της οποίας το όνομα προέρχεται από το Μαντείο των Δελφών και η οποία που αναπτύχθηκε αρχικά ως μια συστηματική, διαδραστική μέθοδος πρόβλεψης που βασίζεται σε μια ομάδα εμπειρογνωμόνων. Οι εμπειρογνώμονες απαντούν ερωτηματολόγια σε δύο ή περισσότερους γύρους. Μετά από κάθε γύρο, ένας συντονιστής παρέχει μια ανώνυμη περίληψη των προβλέψεων των εμπειρογνωμόνων από τον προηγούμενο γύρο, καθώς και των λόγων επί των οποίων βασίζονται οι προβλέψεις τους. Έτσι, οι εμπειρογνώμονες καλούνται να αναθεωρήσουν τις προηγούμενες απαντήσεις τους, λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις των άλλων μελών του πάνελ. Πιστεύεται ότι κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας το εύρος των απαντήσεων θα μειωθεί και οι εμπειρογνώμονες θα συγκλίνουν προς τη «σωστή» απάντηση. Τέλος, η διαδικασία διακόπτεται μετά από ένα προκαθορισμένο κριτήριο διακοπής (π.χ. αριθμός των γύρων, επίτευξη της συναίνεσης, σταθερότητα των αποτελεσμάτων) και ο μέσος όρος ή η διάμεσος του τελικού γύρου καθορίζει/προσδιορίζει το αποτέλεσμα.

Η Δ.Μ. βασίζεται στην αρχή ότι οι προβλέψεις (ή αποφάσεις) μιας δομημένης ομάδας ατόμων είναι πιο ακριβείς από εκείνες που προέρχονται από μη δομημένες ομάδες. Η τεχνική μπορεί επίσης να προσαρμοστεί για χρήση σε πρόσωπο-με-πρόσωπο συναντήσεις, οπότε και ονομάζεται Μικρή Δ.Μ. ή «Εκτίμηση-Συζήτηση-Εκτίμηση» (ΕΣΕ). Η Δ.Μ. έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως για επιχειρησιακές προβλέψεις και έχει ορισμένα πλεονεκτήματα σε σχέση με μια άλλη δομημένη προσέγγιση πρόβλεψης, τις «Αγορές πρόβλεψης» (“Prediction Markets”).

Η Δ.Μ. αναπτύχθηκε στις αρχές του Ψυχρού Πολέμου ώστε να προβλεφθεί η επίδραση της τεχνολογίας στους πολέμους. Το 1944, ο Στρατηγός Henry H. Arnold διέταξε τη δημιουργία έκθεσης για την Αμερικανική Πολεμική Αεροπορία σχετικά με τις μελλοντικές τεχνολογικές δυνατότητες που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από τον στρατό. Δοκιμάστηκαν διαφορετικές προσεγγίσεις, αλλά οι αδυναμίες παραδοσιακών μεθόδων πρόβλεψης, όπως η θεωρητική προσέγγιση, τα ποσοτικά μοντέλα και η διερεύνηση τάσεων, σε πεδία όπου δεν έχουν ακόμη καθιερωθεί ακριβείς επιστημονικοί νόμοι, έγιναν γρήγορα εμφανείς. Για την καταπολέμηση αυτών των αδυναμιών, αναπτύχθηκε η Δ.Μ. από το “Project RAND”, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950-1960, από τους Olaf Helmer, Norman Dalkey και Nicholas Rescher. Οι εμπειρογνώμονες κλήθηκαν να δώσουν τη γνώμη τους σχετικά με την πιθανότητα, τη συχνότητα και την ένταση των πιθανών επιθέσεων του εχθρού. Άλλοι εμπειρογνώμονες μπορούσαν να δώσουν ανώνυμα σχόλια. Αυτή

η διαδικασία επαναλήφθηκε αρκετές φορές, μέχρις ότου προέκυψε συναίνεση. Με διάφορες τροποποιήσεις και αναδιαμορφώσεις, χρησιμοποιείται από τότε.

Τα ακόλουθα βασικά χαρακτηριστικά της Δ.Μ. βοηθούν τους συμμετέχοντες να εστιάσουν στα απτά ζητήματα και διαχωρίζουν τη Δ.Μ. από άλλες μεθοδολογίες:

1. Ανωνυμία των συμμετεχόντων

   Συνήθως όλοι οι συμμετέχοντες παραμένουν ανώνυμοι. Η ταυτότητά τους δεν αποκαλύπτεται, ακόμη και μετά την ολοκλήρωση της τελικής εκθέσεως. Αυτό αποτρέπει τη δύναμη, την προσωπικότητα, ή τη φήμη ορισμένων συμμετεχόντων από το να επισκιάσουν του υπόλοιπους συμμετέχοντες στη διαδικασία. Αναμφισβήτητα, απελευθερώνει επίσης τους συμμετέχοντες (σε κάποιο βαθμό) από τις προσωπικές τους προκαταλήψεις, ελαχιστοποιεί το «Φαινόμενο του συρμού» (η πιθανότητα ενός ατόμου να υιοθετήσει μια τάση αυξάνεται ανάλογα με τον αριθμό των υπόλοιπων ατόμων που την έχουν ήδη υιοθετήσει) ή το «Φαινόμενο του φωτοστέφανου» (γνωστική προκατάληψη, κατά την οποία οι αποφάσεις κάποιου για τον χαρακτήρα ενός άλλου ατόμου μπορούν να επηρεαστούν από τη συνολική εντύπωση που έχει για αυτόν), επιτρέπει την ελεύθερη έκφραση απόψεων, ενθαρρύνει την ανοικτή κριτική και διευκολύνει την αποδοχή των λαθών κατά την αναθεώρηση παλαιότερων αποφάσεων.

2. Δόμηση της ροής πληροφοριών

   Οι αρχικές συνεισφορές από τους εμπειρογνώμονες συλλέγονται με τη μορφή απαντήσεων σε ερωτηματολόγια και τα σχολίων επί των απαντήσεων αυτών. Ο συντονιστής ελέγχει τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των συμμετεχόντων, μέσω της επεξεργασίας των πληροφοριών και του φιλτραρίσματος του μη σχετικού περιεχομένου. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται οι αρνητικές επιπτώσεις της πρόσωπο-με-πρόσωπο συζήτησης και λύνονται τα συνήθη προβλήματα της δυναμικής της ομάδας.

3. Τακτική ανατροφοδότηση

   Οι συμμετέχοντες σχολιάζουν τις προσωπικές προβλέψεις τους, τις απαντήσεις των υπολοίπων και την πρόοδο της ομάδας στο σύνολό της. Ανά πάσα στιγμή μπορούν να αναθεωρήσουν προηγούμενα σχόλια και δηλώσεις τους. Στις τακτικές συνεδριάσεις μιας ομάδας εμπειρογνωμόνων, οι συμμετέχοντες έχουν την τάση να προσκολλούνται σε προαναφερθείσες απόψεις και συχνά προσαρμόζονται πάρα πολύ στις απόψεις του «αρχηγού» της ομάδας: η Δ.Μ. αποτρέπει τον κίνδυνο αυτό.

4. Ο ρόλος του συντονιστή

   Ο υπεύθυνος για τον συντονισμό της Δ.Μ. διευκολύνει τις απαντήσεις της ομάδας εμπειρογνωμόνων, οι οποίοι επιλέγονται για κάποιο συγκεκριμένο λόγο, συνήθως διότι κατέχουν γνώση και γνώμη επί συγκεκριμένου θέματος. Ο συντονιστής αποστέλλει ερωτηματολόγια και αν η ομάδα εμπειρογνωμόνων τα αποδεχθεί, ακολουθούν τις οδηγίες και παρουσιάζουν τις απόψεις τους. Οι απαντήσεις συλλέγονται και αναλύονται, ενώ στη συνέχεια εντοπίζονται κοινές αλλά και αντικρουόμενες απόψεις. Αν δεν επιτευχθεί συναίνεση, η διαδικασία συνεχίζεται στη βάση της θέσης και αντίθεσης, ώστε η ομάδα να οδηγηθεί σταδιακά προς τη σύνθεση και την οικοδόμηση συναίνεσης.

Οι πρώτες εφαρμογές της Δ.Μ. ήταν στον τομέα των επιστημικών και τεχνολογικών προβλέψεων. Ο στόχος της Δ.Μ. ήταν να συνδυάσει τις απόψεις των εμπειρογνωμόνων

σχετικά με την πιθανότητα και τον αναμενόμενο χρόνο ανάπτυξης μιας συγκεκριμένης τεχνολογίας, με ένα και μόνο δείκτη. Μια από τις πρώτες τέτοιες εκθέσεις, η οποία εκπονήθηκε το 1964 από τους Gordon και Helmer, αξιολόγησε την κατεύθυνση των μακροπρόθεσμων τάσεων στον τομέα της ανάπτυξης της επιστήμης και της τεχνολογίας, που καλύπτουν θέματα όπως επιστημονικές ανακαλύψεις, έλεγχος του πληθυσμού, αυτοματοποίηση, πρόοδο στον τομέα του διαστήματος, πρόληψη πολέμων και οπλικά συστήματα. Άλλες τεχνολογικές προβλέψεις σχετίζονταν με τα συστήματα κυκλοφορίας σε αυτοκινητόδρομους, τα βιομηχανικά ρομπότ, τα ευφυή δίκτυα υπολογιστών, τις ευρυζωνικές συνδέσεις και την τεχνολογία στον τομέα της εκπαίδευσης.

Αργότερα, η Δ.Μ. εφαρμόστηκε και σε άλλους τομείς, ιδίως σε αυτούς που σχετίζονται με θέματα δημόσιας πολιτικής, όπως οι οικονομικές τάσεις, η υγεία και η εκπαίδευση. Επίσης, εφαρμόστηκε με επιτυχία και με μεγάλη ακρίβεια στις επιχειρησιακές προβλέψεις. Για παράδειγμα, σε μία περίπτωση [όπως αναφέρεται από τους Basu και Schroeder (1977)], η Δ.Μ. προέβλεψε τις πωλήσεις ενός νέου προϊόντος κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων ετών της κυκλοφορίας του, με απόκλιση 3-4% σε σύγκριση με τις πραγματικές πωλήσεις. Αντίστοιχα, οι ποσοτικές μέθοδοι είχαν απόκλιση της τάξεως του 10-15%, ενώ οι παραδοσιακές αδόμητες μέθοδοι πρόβλεψης είχαν απόκλιση της τάξης του 20%.

Η Δ.Μ. έχει επίσης χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για τον συγκερασμό και υλοποίηση των προσεγγίσεων πολλών ενδιαφερομένων μερών για τη συμμετοχική χάραξη πολιτικής σε αναπτυσσόμενες χώρες. Οι κυβερνήσεις των χωρών της Λατινικής Αμερικής και της Καραϊβικής έχουν χρησιμοποιήσει με επιτυχία τη Δ.Μ. ως μια αορίστου χρόνου προσέγγιση του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τον εντοπισμό των πιο επειγουσών προκλήσεων για τα τοπικά αναπτυξιακά σχέδια δράσης τους. Ως εκ τούτου, οι κυβερνήσεις έχουν αναγνωρίσει σε μεγάλο βαθμό την αξία της συλλογικής νοημοσύνης της κοινωνίας των πολιτών, των ακαδημαϊκών και των συμμετεχόντων του ιδιωτικού τομέα, ιδιαίτερα σε έναν τομέα όπου υπάρχουν ραγδαίες αλλαγές, όπως οι τεχνολογικές πολιτικές.

Από τη δεκαετία του 1970, η χρήση της Δ.Μ. στη χάραξη δημόσιας πολιτικής έχει εισάγει μια σειρά μεθοδολογικών καινοτομιών. Ειδικότερα:

- Η ανάγκη να εξεταστούν διάφορα είδη στοιχείων (όχι μόνο πρόβλεψη στοιχεία, αλλά, κατά κανόνα, η έκδοση στοιχείων, η επίτευξη στοιχείων και η επιλογή στοιχείων), οδηγεί στην εισαγωγή διαφορετικών κλιμάκων αξιολόγησης που δεν χρησιμοποιούνται στην πρότυπη Δ.Μ.. Αυτές περιλαμβάνουν συχνά την επιθυμία (desirability), την εφικτότητα (feasibility) (τεχνική και πολιτική) και την πιθανότητα (probability), την οποία οι αναλυτές μπορούν να χρησιμοποιήσουν για να περιγράψουν διαφορετικά σενάρια: το επιθυμητό (desired) σενάριο, το δυνητικό (potential) σενάριο και το αναμενόμενο (expected) σενάριο.

- Η πολυπλοκότητα των θεμάτων που τίθενται στη χάραξη δημόσια πολιτικής οδηγεί στην αύξηση της βαρύτητας των επιχειρημάτων που υποστηρίζουν τις αξιολογήσεις των μελών της ομάδας. Έτσι, καλούνται συχνά να υποβάλλουν λίστα με τα επιχειρήματα υπέρ και κατά κάθε στοιχείου προς επιλογή, και μερικές φορές τους δίνεται η δυνατότητα να προτείνουν νέα στοιχεία που θα πρέπει να υποβληθούν στην επιτροπή.

- Για τον ίδιο λόγο, οι μέθοδοι κλιμάκωσης, οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των αξιολογήσεων του πάνελ, συχνά περιλαμβάνουν πιο εξελιγμένες προσεγγίσεις, όπως η πολυδιάστατη κλιμάκωση.

Συνολικά, τα αποτελέσματα της Δ.Μ. είναι ανάμεικτα. Έχουν υπάρξει περιπτώσεις όπου η μέθοδος παρήγαγε φτωχά αποτελέσματα. Παρ' όλα αυτά, μερικοί συγγραφείς αποδίδουν τα αποτελέσματα αυτά στην κακή εφαρμογή της μεθόδου και όχι στις αδυναμίες της ίδιας της μεθόδου. Πρέπει επίσης να γίνει κατανοητό ότι σε τομείς όπως η επιστήμη και η πρόβλεψη της τεχνολογίας, ο βαθμός αβεβαιότητας είναι τόσο μεγάλος ώστε ακριβείς και πάντα σωστές προβλέψεις είναι αδύνατες, με αποτέλεσμα να πρέπει να αναμένεται μια σχετική απόκλιση.

Μια άλλη αδυναμία της Δ.Μ. είναι ότι οι μελλοντικές εξελίξεις δεν προβλέπονται πάντα σωστά με τη μέθοδο της συναίνεσης των εμπειρογνωμόνων. Πρώτον, το ζήτημα της άγνοιας είναι σημαντικό. Δεύτερον, μερικές φορές, ο αντισυμβατικός τρόπος σκέψης ερασιτεχνικών έξω από την ομάδα των εμπειρογνωμόνων μπορεί να αντιπροσωπεύει κάποιο διαταρακτικό στοιχείο το οποίο οι ειδικοί δεν θα μπορούσαν να προβλέψουν, όπως περιγράφεται στη «Θεωρία του Μαύρου Κύκνου» (ένα απρόσμενο γεγονός , το οποίο αποτελεί έκπληξη για τον παρατηρητή-ερευνητή το οποίο έχει πολύ μεγάλη βαρύτητα, με αποτέλεσμα μια σειρά από συμπεράσματα να μπορούν δυνητικά να καταρριφθούν, αφού κάποια από τα θεμελιώδη αξιώματα της θεωρίας διαψεύδονται).

Ένα από τα αρχικά προβλήματα της μεθόδου ήταν η αδυναμία της να προβεί σε περίπλοκες προβλέψεις με πολλαπλούς παράγοντες. Οι πιθανές μελλοντικές εκβάσεις θεωρούνταν συνήθως σαν να μην είχαν καμία επίδραση η μια επάνω στην άλλη. Αργότερα, αναπτύχθηκαν πολλές παραλλαγές της Δ.Μ. για να αντιμετωπίσουν αυτό το πρόβλημα, όμως παρ' όλα αυτά η Δ.Μ. μπορεί να χρησιμοποιηθεί με μεγαλύτερη επιτυχία στην πρόβλεψη μεμονωμένων κλιμακωτών δεικτών.

Παρά τις αδυναμίες αυτές, σήμερα, η Δ.Μ. είναι ένα ευρέως αποδεκτό εργαλείο πρόβλεψης και έχει χρησιμοποιηθεί με επιτυχία για χιλιάδες μελέτες σε τομείς που κυμαίνονται από τις προβλέψεις στον τομέα της τεχνολογίας ως τη χρήση ναρκωτικών.

Για τις ανάγκες της Ομάδας Εργασίας επελέγη μια παραλλαγή της Δ.Μ., προσαρμοσμένη στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τόσο της ίδιας της Ο.Ε. και των μελών της, όσο και στη φύση της έρευνας που επιχειρήθηκε. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, δημιουργήθηκε σχετικό ερωτηματολόγιο, το οποίο χρησιμοποιήθηκε σε δύο γύρους και το οποίο παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος εγγράφου.

Πρώτη φάση έρευνας

Κατά την πρώτη φάση της έρευνας, αποφασίστηκε από την Ο.Ε. η μαζική αποστολή σχετικού ερωτηματολογίου, σε έναν ευρύ αριθμό Αρχών, Οργανισμών και φυσικών προσώπων. Το σκεπτικό ήταν πως κατά την πρώτη αυτή φάση έρευνας, η εκπροσώπηση όσο το δυνατόν περισσότερων εμπλεκομένων με την ακτοπλοΐα μερών στα αποτελέσματα θα εξασφάλιζε την απαιτούμενη σφαιρική εικόνα και αντικειμενικότητα. Επιπλέον, αποφασίστηκε η αποστολή σε μεγάλο αριθμό ειδικών/εμπειρογνωμόνων διότι λήφθηκε υπόψη η πιθανά μειωμένη συμμετοχή στη διαδικασία, λόγω της περιόδου κατά την οποία αυτή διεξήχθη (τέλη Αυγούστου-μέσα Σεπτεμβρίου 2013). Ως εκ τούτου, αποφασίστηκαν οι 234 παραλήπτες καθώς και ο διαχωρισμός τους σε ομάδες και έγινε η ηλεκτρονική αποστολή των ερωτηματολογίων. Λήφθησαν 34 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια, με το ποσοστό συμμετοχής να αγγίζει το 14,5%. Το προαναφερθέν ποσοστό κρίθηκε σχετικά μικρό, ικανοποιητικό όμως για τις ανάγκες της έρευνας, καθώς υπήρξαν απαντήσεις από όλες τις κατηγορίες Ειδικών/Εμπειρογνωμόνων.

Από την επεξεργασία των αποτελεσμάτων προέκυψε αναμενόμενη εικόνα: σε άλλα θέματα υπήρξε σαφής κατεύθυνση ομοφωνίας, ενώ σε άλλα υπήρξε πολυφωνία απόψεων, εμποδίζοντας τη συναίνεση. Σε κάθε

περίπτωση, όμως, κατέστη σαφής η προβληματική κατάσταση της ακτοπλοΐας και το γεγονός πως πρέπει να αναληφθούν δράσεις προκειμένου για την έξοδο από το τέλμα.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα παρουσιάστηκαν σε ειδική συνάντηση της Ομάδας Εργασίας (Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, 13 Σεπτεμβρίου 2013), ενώ παρατίθενται και στο Παράρτημα του παρόντος εγγράφου, όπως και ο Πίνακας των Ειδικών/Εμπειρογνωμόνων που κλήθηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα.

Δεύτερη φάση έρευνας

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της πρώτης φάσης της έρευνας στους συμμετέχοντες στην Ομάδα Εργασίας, διεξήχθη και η δεύτερη φάση της έρευνας.

Οι συμμετέχοντες αρχικά είχαν την ευκαιρία να ενημερωθούν σχετικά με την ανάλυση της πρώτης φάσης και στη συνέχεια να συζητήσουν επί των ευρημάτων. Ακολούθησε η συμπλήρωση του ίδιου ερωτηματολογίου (αυτού της πρώτης φάσης). Το σκεπτικό της επιλογής αυτής ήταν πως, όπως ορίζεται από τα ίδια τα χαρακτηριστικά της Δελφικής Μεθόδου, λόγω της συζήτησης που είχε προηγηθεί, ήταν πιθανή η διαφοροποίηση της γνώμης κάποιου ή κάποιων εκ των συμμετεχόντων, οι οποίοι θα είχαν «πειστεί» για το ορθότερο διαφορετικών απόψεων από τις προσωπικές που είχαν εκφράσει κατά την απάντηση του ερωτηματολογίου στην πρώτη φάση. Παρά το γεγονός πως ικανός αριθμός συμμετεχόντων επέλεξε να μην συμμετάσχει στη δεύτερη φάση, συγκεντρώθηκαν 21 ερωτηματολόγια. Δεδομένου πως οι συμμετέχοντες στην εκδήλωση ήταν 46, το ποσοστό απαντήσεων ανέρχεται στο 45% περίπου.

Και σε αυτή την περίπτωση τα αποτελέσματα ήταν σχετικά αναμενόμενα: υπήρξε διαφοροποίηση απαντήσεων σε σχέση με τις αρχικές σε κάποιες περιπτώσεις, με συνέπεια να υπάρξει σχετική συναίνεση σε περισσότερες ερωτήσεις σε σχέση με την πρώτη φάση. Ταυτόχρονα, η πολυφωνία και η διαφοροποίηση απόψεων ήταν εμφανής σε αρκετές ερωτήσεις. Τα αναλυτικά αποτελέσματα παρατίθενται στο Παράρτημα του παρόντος εγγράφου.

Τρίτη φάση έρευνας

Κατά την τρίτη φάση της έρευνας, μια ολιγομελής ομάδα συμμετεχόντων ανέλαβε την ανακεφαλαίωση των αποτελεσμάτων και την κωδικοποίηση τους σε πιθανές προτάσεις οι οποίες θα μπορούσαν να βοηθήσουν στη λύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Ελληνική ακτοπλοΐα. Υπήρξαν δύο γύροι διαβούλευσης της ομάδας αυτής, με ικανό χρονικό περιθώριο ανάμεσά τους, προκειμένου για την αξιολόγηση των προτάσεων και την κατάθεση σχολίων. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του έτους 2013.

Ευρήματα/Συμπεράσματα έρευνας

Βασικό συμπέρασμα από την επεξεργασία όλων των δεδομένων είναι πως η ακτοπλοΐα έχει φτάσει σε ένα τέτοιο σημείο, κατά το οποίο καμία από τις εμπλεκόμενες πλευρές (Πολιτεία, ακτοπλοϊκές εταιρείες, χρήστες υπηρεσιών, τοπικές νησιωτικές κοινωνίες) δεν είναι ικανοποιημένη από τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί το σύστημα. Όλοι οι εμπλεκόμενοι συμφώνησαν πως η κατάσταση δεν είναι αποδεκτή και πως θα πρέπει να γίνουν διορθωτικές κινήσεις προκειμένου το σύστημα να μην καταρρεύσει.

Κομβικό εύρημα της έρευνας είναι πως η εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» στην ακτοπλοΐα είναι μια βιώσιμη λύση. Η εφαρμογή του στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας πιθανά δεν είναι εφικτή, όμως ξεκάθαρα υποστηρίζεται από τα ευρήματα των ερευνών η δυνατότητα εφαρμογής του σε μεγάλα τμήματα του ακτοπλοϊκού δρομολογιακού συστήματος. Παράλληλα, με

την συνακόλουθη δημιουργία Συγκοινωνιακών Περιφερειακών Κόμβων σε νησιά/λιμάνια τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν επαρκώς τον ρόλο αυτό (λιμενικές και λοιπές υποδομές, πληθυσμός, επιβατικές και εμπορευματικές ροές, γεωγραφική θέση), η χρήση του «Hub and Spoke» μπορεί να εφαρμοστεί ομαλότερα και με μεγαλύτερη επιτυχία, καθώς θα λαμβάνονταν υπόψη οι κατά περίπτωση τοπικές ιδιαιτερότητες, χαρακτηριστικά και ανάγκες. Επίσης από τα ευρήματα της έρευνας, φαίνεται πως η εφαρμογή του συγκεκριμένου συστήματος μπορεί να έχει θετικά αποτελέσματα και στην εξυπηρέτηση των επιβατών (βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών) αλλά και στις ανάγκες οικονομικής υποστήριξης της ακτοπλοΐας, καθώς φαίνεται να κυριαρχεί η άποψη πως, τουλάχιστον κατά περίπτωση, μπορούν να μειωθούν οι ανάγκες επιδότησης, ως συνέπεια μειωμένων λειτουργικών επιβαρύνσεων και συνεργειών μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Σχετικά με το θέμα αυτό, από την έρευνα φαίνεται ξεκάθαρα η ανάγκη συνολικής αναθεώρησης του συστήματος των επιδοτήσεων, καθώς σήμερα δεν καλύπτει τις υφιστάμενες ανάγκες χρηματοδότησης, ενώ ταυτόχρονα βραχυπρόθεσμα (ή έστω μεσοπρόθεσμα) θα πρέπει να αναζητηθούν νέες πηγές χρηματοδότησής του, καθώς τα κρατικά ταμειακά διαθέσιμα προς το σκοπό αυτό θα βαίνουν μειούμενα.

Το παραπάνω βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την αναθεώρηση των ακτοπλοϊκών γραμμών από τις οποίες αποτελείται το σύστημα. Πρόδηλο ήταν το συμπέρασμα που εξήχθη από την έρευνα για την ανάγκη αναδιάρθρωσης των δρομολογίων, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαφοροποίηση των συγκοινωνιακών αναγκών λόγω εποχικότητας, με τροποποιήσεις ή ακόμα και καταργήσεις γραμμών, εφ' όσον εξασφαλιστεί η παροχή απρόσκοπτης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης προς και από αυτές τις περιοχές. Και σε αυτή την περίπτωση, η χρήση του συστήματος «Hub and Spoke», σε συνάρτηση με τη δημιουργία Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων, καθιστά ευκολότερη τη διαδικασία σχεδιασμού και ένταξης γραμμών σε ένα ενοποιημένο μεταφορικό σύστημα από και προς τα νησιά.

Παράλληλα, σημαντικό συμπέρασμα είναι η διαφαινόμενη ανάγκη μείωσης του ποσοστού Φ.Π.Α. που περιέχεται στους ναύλους τόσο επιβατών όσο και οχημάτων, αλλά και η ανάγκη επανεξέτασης του τρόπου λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Όπως προαναφέρθηκε, τα αναλυτικά αποτελέσματα της έρευνας, τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, παρατίθενται στο Παράρτημα του παρόντος εγγράφου.

Προτάσεις της Ομάδας Εργασίας για την αναδιοργάνωση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας

Σε επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτάσεις στις οποίες κατέληξε η ΟΕ σχετικά με την αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού συστήματος στη χώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

Προτάσεις για την αναδιοργάνωση του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Συστήματος και κίνδυνοι

Όπως καταδείχθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια του παρόντος εγγράφου, αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός πως η Ελληνική Ακτοπλοΐα βρίσκεται σήμερα σε μια ιδιαίτερα δύσκολη κατάσταση. Η **αύξηση παγκοσμίως της τιμής του πετρελαίου** έχει ανεβάσει κατακόρυφα τα λειτουργικά κόστη των ακτοπλοϊκών εταιρειών, ενώ σημαντικό πλήγμα υπήρξε η **πτώση του αριθμού των επιβατών και οχημάτων (ΙΧ-ΔΧ)**, συνέπεια και της γενικότερης οικονομικής ύφεσης, στην Ελλάδα αλλά και παγκόσμια.

Ο μόνος δρόμος ο οποίος μπορεί να οδηγήσει στη βιωσιμότητα του ακτοπλοϊκού συστήματος, βασίζεται σε δύο άξονες: α) τη μείωση του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών που αφορά στην εκμετάλλευση των πλοίων ή και χρησιμοποίηση όπου είναι εφικτό καταλληλότερων κατά περίπτωση πλοίων αλλά και εξορθολογισμό της προσφερόμενης χωρητικότητας, και β) στη βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και των προσφερόμενων συγκοινωνιακών συνδέσεων των νησιών.

Οι παρακάτω προτάσεις κινούνται προς την παραπάνω κατεύθυνση.

Στρατηγικά θέματα

1. Επανεξέταση και ανασχεδιασμός (κατόπιν εμπεριστατωμένης μελέτης) των Ελάχιστων Απαιτήσεων Σύνδεσης (ΕΑΣ) και του Ενδεικτικού Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΓΔΑΣ) και καθορισμός ενός **Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων (ΒΔΝΣ),** το οποίο θα περιλαμβάνει **Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους (ΠΣΚ)** που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν ανά νησιωτική περιφέρεια, στο πλαίσιο ενός συστήματος που να συνδυάζει, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό, τη συνεργασία κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων μέσω ανταποκρίσεων με την **εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke»** και τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Ως Βέλτιστο Δίκτυο Νησιωτικών Συνδέσεων θεωρείται αυτό που ενσωματώνει τις Ελάχιστες Απαιτήσεις Σύνδεσης (ΕΑΣ) και προτείνει την καλύτερη δυνατή λύση με βάση συγκεκριμένα κριτήρια και παραμέτρους, όπως: **επιβατικές και εμπορευματικές ροές**, κοινωνικο-οικονομικές **ανάγκες,** ιδιαίτερα **χαρακτηριστικά νησιών και τοπικών κοινωνιών**, με όρους μεταφορικού έργου και πλοίων/αριθμού δρομολογίων και συγχώνευση υφιστάμενων γραμμών. Επίσης, περιλαμβάνει **Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους (ΠΣΚ)** θαλασσίων και συνδυασμένων μεταφορών, για την καλύτερη αξιοποίηση όλων των μεταφορικών μέσων. Οι εργασίες αυτές θα πρέπει να εκτελεστούν από έμπειρους και εξειδικευμένους μελετητές, με την απαραίτητη συμμετοχή και των υπηρεσιών που έχουν σήμερα την αρμοδιότητα οργάνωσης των δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ).

2. Εξέταση και μελέτη λύσεων προκειμένου για τη **διεύρυνση υφιστάμενων δρομολογίων προς γειτονικές χώρες της Ανατολικής Μεσογείου** (κυρίως Κύπρο και Τουρκία, αλλά και μελλοντικά Αίγυπτο, Λιβύη κ.α.), ώστε να αυξηθεί το μεταφορικό έργο φορτίων και επιβατών που εξυπηρετούνται από την ελληνική ακτοπλοΐα και να καταστεί το Αιγαίο διεθνής κόμβος για τις θαλάσσιες μεταφορές.

3. **Εξέταση και εφαρμογή λύσεων με τη χρήση συνδυασμένων / πολυτροπικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων** από και προς τα νησιά, σε συνεργασία πλοίου, αεροπλάνου, ελικόπτερου και υδροπλάνου, και σε κάποιες ειδικές περιπτώσεις και λεωφορείων[1].

Αναγκαία η συνεκτίμηση των ως άνω μεταφορικών μέσων στην αλυσίδα μεταφοράς (κατόπιν εμπεριστατωμένης μελέτης) προς εξασφάλιση αποτελεσματικών και οικονομικά βιώσιμων εναλλακτικών συγκοινωνιακών λύσεων στα νησιά, συμπεριλαμβανομένων και θεμάτων εισιτηρίων και μεταφοράς αποσκευών, στα πρότυπα υφιστάμενων βέλτιστων Ευρωπαϊκών πρακτικών.

4. Υλοποίηση **κοινοπραξιών μεταξύ των ακτοπλοϊκών εταιρειών και των διοικήσεων λιμένων** για την από κοινού διαχείριση slots στα λιμάνια που θα χαρακτηρισθούν ως «hubs».

5. Οργάνωση ανταγωνιστικού περιβάλλοντος μέσω **ελκυστικότερων συμβάσεων ΔΥ και συνολική αναθεώρηση του Νόμου 2932** και εγκατάλειψη προκηρύξεων γραμμών αποκλειστικά για γ' κατηγορίας πλοία, με ταυτόχρονη εισαγωγή ενδιάμεσων ρητρών μη καλής εκτέλεσης δρομολογίων, καθώς σήμερα δεν υπάρχει παρά μόνο η δυνατότητα έκπτωσης του αναδόχου για οποιοδήποτε παράπτωμα.

Αλλαγές προτείνονται στους όρους διαγωνισμών, για **καθιέρωση της εποχικότητας**, θέσπιση **μετρήσιμων ποιοτικών κριτηρίων** στην επιλογή πλοίου και όχι μόνο πλέον συμφέρουσας προσφοράς, σε συνδυασμό με τη **μη κατηγοριοποίηση πλοίων** με αντιστοίχιση μισθωμάτων. Τα ποιοτικά κριτήρια περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων: ταχύτητα, διάρκεια δρομολογίου, συνέπεια, άνεση επιβατών, εξυπηρέτηση ατόμων με κινητικά προβλήματα, άλλες προσφερόμενες υπηρεσίες κλπ.

6. **Εφαρμογή πολυετών συμβάσεων ΔΥ, όπου αυτό είναι εφικτό**, στα πρότυπα των αντίστοιχων αεροπορικών συμβάσεων ΔΥ (4ετείς) και σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά κάθε πλοίου, για πλοία με συγκεκριμένα ποιοτικά χαρακτηριστικά, διευκολύνοντας έτσι τον στρατηγικό σχεδιασμό των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

7. **Δημιουργία «Παρατηρητηρίου Ακτοπλοΐας»** για την καταγραφή της λειτουργίας της ακτοπλοΐας, την συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων κίνησης, καταγραφής δρομολογίων, επιβατικών και εμπορευματικών ροών, προβλημάτων κτλ, ως εργαλείο για την υποβοήθηση στην ανάπτυξη πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων, το οποίο θα λειτουργεί σε στενή συνεργασία με τους εμπλεκομένους και το αρμόδιο Υπουργείο.

8. **Επιτάχυνση διαδικασιών σχεδιασμού και λειτουργίας νέου Ηλεκτρονικού Συστημάτων Κρατήσεων (ΗΣΚ)**, με συγκεκριμένες προδιαγραφές που θα ορίζονται σε νέο σχετικό Π.Δ., όπως οι πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται και σε ποια μορφή (ηλεκτρονικές λίστες επιβαινόντων, στατιστικά στοιχεία κίνησης), τα απαραίτητα στοιχεία επί των εισιτηρίων κτλ.

9. **Εξασφάλιση πόρων για τη λειτουργία του ακτοπλοϊκού συστήματος, μέσω νέων πηγών εσόδων,** π.χ.: ποσοστό εσόδων Φ.Π.Α. και Διοδίων οδικών αξόνων κ.α.

10. **Μείωση Φ.Π.Α. επιβατών και οχημάτων** στα επίπεδα που ισχύουν για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις (6,5%). Πιθανή εξάλειψη του Φ.Π.Α. για τις γραμμές Δ.Υ. κατά τους χειμερινούς μήνες (Οκτώβριο-Απρίλιο).

11. Επανεξέταση σύνθεσης και **αναβάθμιση λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)** ή και

[1] Περιπτώσεις συνδέσεων λιμένων ιδίου νησιού

πιθανής μετατροπής του **σε Ρυθμιστική Αρχή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.**

Επανεξέταση υφιστάμενων Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας

12. **Επανεξέταση χρησιμότητας όλων των επιδοτούμενων γραμμών ΔΥ οι οποίες αφορούν συνδέσεις μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού** ή τροποποίηση των δρομολογίων και της αντίστοιχης αποζημίωσης για τις γραμμές εκείνες που συνδέουν ως μέρος δρομολογίου 2 λιμάνια του ίδιου νησιού. Το συνολικό ετήσιο όφελος είναι δύσκολο να εκτιμηθεί, καθώς οι περισσότερες συνδέσεις αυτής της κατηγορίας αποτελούν μέρος της συνολικής αποζημίωσης κάθε γραμμής, όμως θεωρείται σίγουρη η οικονομία χρόνου και η συντόμευση των δρομολογίων. (Παράρτημα 2, Πίνακας Π2.1)

13. **Επανεξέταση των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης ΔΥ που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις του ακτοπλοϊκού δικτύου**. Σύμφωνα με την Ομάδα Εργασίας, θεωρείται εξαιρετικά πιθανό να μην είναι δυνατή η κατάργηση όλων των γραμμών ΔΥ που εμπίπτουν σε αυτή την κατηγορία. (Παράρτημα 2, Πίνακας Π2.2)

14. **Εξέταση τροποποίησης του αριθμού δρομολογίων ή και εξέταση πλήρους κατάργησης των γραμμών οι οποίες υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης** των νησιών με την πρωτεύουσα του Νομού στον οποίο ανήκουν ή/και την ηπειρωτική Ελλάδα. (Παράρτημα 2, Πίνακας Π2.3)

15. **Επανεξέταση αιτιολόγησης και πιθανής τροποποίησης της ετήσιας αποζημίωσης των γραμμών ΔΥ,** προκειμένου να αποφευχθούν αφ' ενός η καταβολή δυσανάλογα μεγάλων ετήσιων αποζημιώσεων σε σχέση με τα πραγματικά κόστη της κάθε γραμμής και αφ' ετέρου η έλλειψη ενδιαφέροντος συμμετοχής στους σχετικούς διαγωνισμούς λόγω μη οικονομικής βιωσιμότητας της κάθε γραμμής. (Παράρτημα 2, Πίνακας Π2.4)

Επισημαίνεται πως το θέμα είναι αρκετά σύνθετο, καθώς συνδέεται με την οικονομική επιβίωση του πλοίου και μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα διακοπή δρομολογίων. Στην περίπτωση κατά την οποία οι υψηλές δαπάνες οφείλονται στο γεγονός ότι η γραμμή αποτελεί προέκταση άλλης με αφετηρία τον Πειραιά και άρα εξυπηρετείται από πλοία υψηλότερης κατηγορίας (όπως στις παραπάνω υποπεριπτώσεις 3, 4, 7 του Πίνακα Π2.4 στο Παράρτημα 2), να εξεταστεί η δυνατότητα ακτινικής εξυπηρέτησης των νησιών, με την εφαρμογή του συστήματος Hub and Spoke.

16. **Επανεξέταση συνδέσεων σημαντικού κόστους οι οποίες εξυπηρετούνται με Συμβάσεις Ανάθεσης ΔΥ** και οι οποίες αφορούν πολύ μικρό επιβατικό κοινό, με σκοπό την εξασφάλιση του βέλτιστου αποτελέσματος με το ελάχιστο δυνατό κόστος.

Εγείρεται το ερώτημα της αλλαγής του τρόπου με τον οποίο επιτυγχάνονται οι παραπάνω συνδέσεις, είτε με την αλλαγή του τύπου του πλοίου που εξυπηρετεί κάθε μια από τις γραμμές αυτές είτε με την ολική αλλαγή του μέσου εξυπηρέτησης των περιοχών αυτών (από πλοίο σε αεροπλάνο, υδροπλάνο ή ελικόπτερο), εάν κριθεί η σύνδεση αυτή ικανοποιητική και περισσότερο συμφέρουσα οικονομικά. Σημειώνεται πως **αποτελεί κοινή πεποίθηση πως όσο μικρός και αν είναι ο αριθμός των κατοίκων του εκάστοτε νησιού, θα πρέπει να εξασφαλίζεται επαρκής συγκοινωνιακή σύνδεση.**

Τροποποιήσεις θεσμικού και διοικητικού πλαισίου

17. **Επανεξέταση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων** και διατήρηση του

πληρώματος μόνο κατά το διάστημα που πραγματοποιεί δρομολόγια.

18. **Κατάργηση της υποχρέωσης** των ακτοπλοϊκών εταιρειών να καταβάλλουν αντίτιμο για την τήρηση **στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου από τα ΕΛ.ΠΕ**.

19. Επανεξέταση δυνατότητας **μη καταβολής λιμενικών τελών για τις γραμμές ΔΥ.**

20. **Συνεκτίμηση μεγέθους πλοίου για την έκδοση απαγορευτικού πλόων** και για πλοία μεγαλύτερα των 75 μέτρων καθώς και των τεχνικών χαρακτηριστικών λιμένων προέλευσης και προορισμού αλλά και των τοπικών καιρικών συνθηκών.

21. **Έγκαιρη ανακοίνωση όλων των ακτοπλοϊκών δρομολογίων,** για κάθε είδους πλοίο, συμπεριλαμβανομένων και των ταχυπλόων, κάθε 1η Νοεμβρίου εκάστου έτους και για το σύνολο του επόμενου έτους.

22. **Βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των αποζημιώσεων για τις γραμμές ΔΥ** και εξέταση δυνατότητας προκαταβολής του 50% της αποζημίωσης που αντιστοιχεί στην κάθε γραμμή ΔΥ, σε μηνιαία βάση, με την ολοκλήρωση του μήνα, εφ' όσον εκτιμάται ότι δεν υπάρχει πρόβλημα εξ αιτίας πολλών ακυρώσεων δρομολογίων.

23. Καταβολή αποζημίωσης στις ακτοπλοϊκές εταιρείες από το κράτος σε **περιπτώσεις άσκησης κοινωνικής πολιτικής μέσω υποχρεωτικών εκπτώσεων ναύλου**.

24. **Καταβολή επιδόματος ανεργίας σε ναυτικούς**, είτε από τον Ο.Α.Ε.Δ. είτε από νέο φορέα.

Αναγκαίες Μελέτες Υποστήριξης

25. Μελέτη ανασχεδιασμού **Ελάχιστων Απαιτήσεων Σύνδεσης (ΕΑΣ)** και Ενδεικτικού Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΓΔΑΣ), με στόχο τον **καθορισμό Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων (ΒΔΝΣ),** το οποίο θα περιλαμβάνει και Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους (ΠΣΚ), **εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke»** και τις **απαραίτητες γεωγραφικές και εποχικές διαφοροποιήσεις.**

Καθώς το θέμα είναι ιδιαίτερα σύνθετο και απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις, συνεργασία πολλών εμπλεκομένων μερών και επένδυση σε χρόνο αλλά και σε οικονομικούς πόρους, απαιτείται, όπως προαναφέρθηκε, η εκτέλεση των εργασιών αυτών να πραγματοποιηθεί, όπως προαναφέρθηκε, από έμπειρους και εξειδικευμένους μελετητές, με την απαραίτητη συμμετοχή και των υπηρεσιών που έχουν σήμερα την αρμοδιότητα οργάνωσης των δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ).

26. Υλοποίηση **Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών για όλα τα μέσα μεταφοράς και τους συνδυασμούς τους** και για ολόκληρη τη χώρα, βασισμένο σε σχέδιο ανάπτυξης 20ετίας, με ανάπτυξη σεναρίων για την βελτίωση του συστήματος της Ακτοπλοΐας με χρήση πολυκριτιριακής ανάλυσης και δεικτών αποδοτικότητας λειτουργίας και κόστους/οφέλους εναλλακτικών σεναρίων. Τα σενάρια θα εξετάζουν και τις ελλείψεις σε απαραίτητες υποδομές για την λειτουργία του συστήματος «Hub and Spoke».

27. Εκπόνηση **μελέτης 5-ετούς ορίζοντα για το μεταφορικό σύστημα (με έμφαση σε θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές εσωτερικού)**, με δεδομένο το γενικότερο ορατό οικονομικό περιβάλλον και με έμφαση στην χάραξη, λειτουργία και κοστολόγηση των περιφερειακών συγκοινωνιακών κόμβων-ΠΣΚ, την επαναξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων στο μεταφορικό σύστημα εσωτερικού και την διερεύνηση χρηματοδότησης του μεταφορικού έργου με δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους.

28. **Εκπόνηση Μελέτης εντοπισμού, σχεδιασμού και δημιουργίας Κομβικών Λιμένων (Hubs), στα πλαίσια της εφαρμογής του συστήματος «Hub and Spoke» στην ακτοπλοΐα.**

29. **Εξέταση και εφαρμογή λύσεων με τη χρήση συνδυασμένων / πολυτροπικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων** από και προς τα νησιά, σε συνεργασία πλοίου, αεροπλάνου, ελικόπτερου και υδροπλάνου, και σε κάποιες ειδικές περιπτώσεις και λεωφορείων[2].

Αναγκαία η **συνεκτίμηση των ως άνω μεταφορικών μέσων στην αλυσίδα μεταφοράς** (κατόπιν εμπεριστατωμένης μελέτης) προς εξασφάλιση αποτελεσματικών και οικονομικά βιώσιμων εναλλακτικών συγκοινωνιακών λύσεων στα νησιά, συμπεριλαμβανομένων και θεμάτων συντονισμού ωραρίων και εισιτηρίων, καθώς και μεταφοράς αποσκευών, στα πρότυπα υφιστάμενων βέλτιστων Ευρωπαϊκών πρακτικών.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί πως η παρούσα Έκθεση είναι αποτέλεσμα συστηματικής και ανιδιοτελούς συνεισφοράς των μελών της Ομάδας Εργασίας για την Ακτοπλοΐα, για την ολοκλήρωση της οποίας δεν υπήρξε καμία απολύτως οικονομική επιβάρυνση, με μοναδικό γνώμονα τη συμβολή στις εθνικές προσπάθειες βελτίωσης του κλάδου των μεταφορών και ειδικότερα της ακτοπλοΐας. Όμως, προκειμένου για την ολοκληρωτική μελέτη ενός τόσο σύνθετου κλάδου, όπως αυτός της ακτοπλοΐας, όπως προαναφέρθηκε, απαιτείται η υποστήριξη της παρούσας Έκθεσης με την εκπόνηση εμπεριστατωμένων Μελετών, από έμπειρους και εξειδικευμένους μελετητές, με την απαραίτητη συμμετοχή όλων των εμπλεκομένων, με παράλληλη εξεύρεση χρηματοδοτικών πόρων.

[2] Περιπτώσεις συνδέσεων λιμένων ιδίου νησιού

Κίνδυνοι

Παρά την προσπάθεια που έχει καταβληθεί προκειμένου για την κατάθεση ως πρότασης της βέλτιστης δυνατής λύσης, η οποία αφ΄ ενός θα αποτελεί βιώσιμο τρόπο αντιμετώπισης των ακτοπλοϊκών προβλημάτων και αφ’ ετέρου θα διασφαλίζει στον (όσο το δυνατό) μεγαλύτερο βαθμό τα συμφέροντα όλων των εμπλεκομένων, παραμένει η πιθανότητα εμφάνισης κωλυμάτων. Ένα από αυτά είναι η **πιθανή αδυναμία χρηματοδότησης του έργου**, καθώς και οι **πιθανές αλλαγές του πολιτικού περιβάλλοντος**. Παρά το γεγονός πως οι δύο παραπάνω παράγοντες είναι ως ένα βαθμό αλληλένδετοι, εν τούτοις θα πρέπει να **διασφαλιστεί η δυνατότητα συνέχισης του έργου, με την ολοκλήρωση των κατάλληλων Υποστηρικτικών Μελετών.**

Σημαντικό, επίσης, παράγοντα κινδύνου μπορεί πιθανά να αποτελέσουν οι **αντιρρήσεις των τοπικών νησιωτικών κοινωνιών**, οι οποίες έχουν συνηθίσει την άμεση σύνδεση με τα μεγάλα λιμάνια της χώρας.

Ακόμη, πιθανά να υπάρξουν αντιδράσεις από τους **εργαζόμενους στην ακτοπλοΐα**, στην περίπτωση κατά την οποία θεωρηθεί πως θίγονται τα συμφέροντα των απασχολούμενων στον κλάδο.

Τέλος, ίσως υπάρξουν αντιδράσεις αυτών που πιστεύουν ότι **το κράτος, στα πλαίσια της υποχρέωσής του να εξασφαλίζει αδιάλειπτες συγκοινωνίες στα νησιά, πρέπει να αναλάβει με επιχορηγήσεις και πλήρη κάλυψη των σχετικών δαπανών**, να προσφέρει τις συνδέσεις αυτές, ουσιαστικά καταργώντας το σήμερα υφιστάμενο σύστημα «ιδιωτικής» μορφής της ακτοπλοΐας. Φυσικά ένα τέτοιο σύστημα, όσο ενδιαφέρον και αν είναι, δεν φαίνεται να αποτελεί ρεαλιστική λύση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:

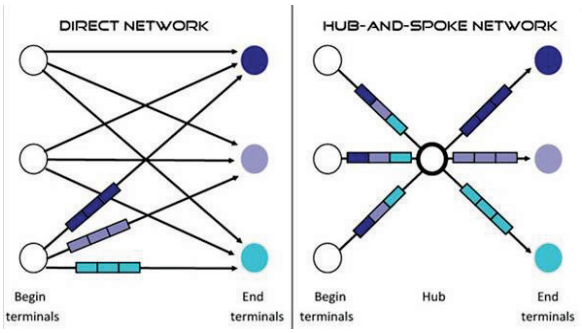
Ο αναπτυξιακός ρόλος των Κομβικών Νησιωτικών Λιμένων (Hubs)

Σύμφωνα με τα αναφερθέντα σε προηγούμενα Κεφάλαια της παρούσας Έκθεσης, προτείνεται η δημιουργία Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων (ΠΣΚ), που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν ανά νησιωτική περιφέρεια, στο πλαίσιο ενός συστήματος που να συνδυάζει, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό, τη συνεργασία κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων μέσω ανταποκρίσεων με την εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» και τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων. Στο παρόν Κεφάλαιο εξετάζεται το σύστημα αυτό, καθώς και οι προσαρμογές που θα πρέπει να γίνουν στα ελληνικά λιμάνια τα οποία θα δράσουν ως Hubs του συστήματος, καθώς και ο αναπτυξιακός ρόλος που αυτοί οι ΠΣΚ ως Hubs μπορούν να διαδραματίσουν.

Τι είναι το Hub and Spoke[3]

Το Hub and Spoke (συντετμημένα, H&S), είναι ένα εναλλακτικό σύστημα διανομής σε σχέση με τη παραδοσιακή μέθοδο απευθείας διασύνδεσης πολλών διαφορετικών προορισμών μεταξύ τους. Με το H&S, αντί για απευθείας συνδέσεις, η διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων πραγματοποιείται μέσα από ένα δίκτυο το οποίο δομείται από το βασικό κέντρο διανομής, που λειτουργεί ως κόμβος και τροφοδοτεί μια σειρά από μικρότερα, περιφερειακά κέντρα. Αυτά τα μικρότερα κέντρα ενδέχεται, μάλιστα, να τροφοδοτούν με τη σειρά τους ακόμη μικρότερα κέντρα, δημιουργώντας έτσι τοπικά συστήματα.

Προσαρμοσμένο στην ακτοπλοΐα, το H&S θα μπορούσε να περιγραφεί ως εξής: ένα μεγάλο, κεντρικό λιμάνι (Hub), με κατάλληλες προδιαγραφές, υποδομές και ανωδομές, ορίζεται ως το σημείο έλξης του συνόλου των ροών εκείνων που αφορούν μια ολόκληρη γεωγραφική περιοχή. Στη συνέχεια, οι ροές αυτές διασπώνται, έτσι ώστε να κατευθυνθούν προς τα μικρότερα λιμάνια της ίδιας όμως γεωγραφικής περιοχής, τα οποία έχουν τον ρόλο των Spokes στο σύστημα.



Το H&S χρησιμοποιείται με επιτυχία εδώ και πολλές δεκαετίες στον χώρο των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Πρωτοπόρος εταιρεία ήταν η Delta Airlines, η οποία δημιούργησε το 1955 το πρώτο αεροπορικό Hub, στην Atlanta των Η.Π.Α., πρακτική την οποία ακολούθησαν πολλές άλλες αεροπορικές

[3] Στην Ελληνική γλώσσα, ο όρος «Hub and Spoke» απαντάται και ως «Σύστημα Διαμετακομιστικών Κόμβων», «Σύστημα Ανταποκρίσεων», «Ακτινωτό Σύστημα», «Σύστημα/Δίκτυο Τύπου Ακτινωτού Τροχού». Στην παρούσα Έκθεση χρησιμοποιείται η Λατινική ορολογία.

εταιρείες στη συνέχεια και ειδικότερα στα τέλη της δεκαετίας του 1970. Στις οδικές μεταφορές, πρωτοπόρος υπήρξε η εταιρεία FedEx (εταιρεία ταχυδιανομών), η οποία υιοθέτησε το H&S στα μέσα της δεκαετίας του 1970. Το H&S εμφανίζεται και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, κλάδος στον οποίο εντάθηκε η χρήση του και λόγω των συνεργειών που αναπτύχθηκαν με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, στη βάση ενοποιημένων μεταφορικών αλυσίδων, κατά τις δεκαετίες 1980-1990.

Στο χώρο της ναυτιλίας εισήχθη την ίδια περίπου περίοδο, με καθοριστικό παράγοντα ανάπτυξής του τη ραγδαία αύξηση του ποσοστού αγαθών που μεταφέρονταν με εμπορευματοκιβώτια. Παρά τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων ήδη από τα τέλη του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, η έκρηξη στη χρήση τους συντελέστηκε τις δεκαετίες του 1980 και κυρίως του 1990. Την περίοδο εκείνη άρχισε να διαφαίνεται και ο ανταγωνισμός των μεταφορικών αλυσίδων, ταυτόχρονα με την ανάγκη εξεύρεσης του οικονομικά αποδοτικότερου δρομολογίου για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό το γεγονός οδήγησε στη μείωση των παρεκκλίσεων από τις κεντρικές εμπορικές γραμμές, με συνακόλουθο αποτέλεσμα και τον μικρότερο αριθμό προσεγγίσεων των μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (mother ships) σε μικρά, περιφερειακά λιμάνια: τα εμπορευματοκιβώτια διακινούνταν πλέον από και προς τους προορισμούς αυτούς με την πρακτική της μεταφόρτωσης σε μικρότερα πλοία (Feeder ships). Αυτό οδήγησε στην παρακμή παραδοσιακών λιμένων διαχείρισης φορτίου και την ανάδυση νέων λιμένων οι οποίοι είχαν το φυσικό πλεονέκτημα της δυνατότητας υποδοχής των όλο και μεγαλύτερων mother ships αλλά και την κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή για την εξυπηρέτησή τους, τα οποία λειτουργούν ως Hubs.

Ενδιαφέρον είναι το γεγονός πως, παρά την εφαρμογή του H&S στην θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, δεν έχει γίνει κάτι αντίστοιχο για τη μεταφορά επιβατών. Σημαντικός λόγος για αυτό είναι πως, με εξαίρεση της Ελλάδα και κάποιες χώρες της Νότιας και Ανατολικής Ασίας, δεν απαντάται πουθενά τόσο έντονα αλλού το φαινόμενο της πολυνησίας και της συνακόλουθης ανάγκης τακτικής μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων.

Χαρακτηριστικά του Hub and Spoke

Τα πλεονεκτήματα του Hub and Spoke είναι ποικίλα και καταδεικνύουν τη χρησιμότητα που μπορεί να έχει η εφαρμογή του στο ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα. Η απασχόληση των μικρής χωρητικότητας πλοίων, τα οποία, λόγω της προόδου της τεχνολογίας και της ναυπήγησης νεότευκτων, μεγαλύτερων πλοίων κατά το προηγούμενο διάστημα, είχαν μείνει ανενεργά είναι ένα από αυτά τα πλεονεκτήματα. Επιπλέον, η μείωση του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών, καθώς τα υψηλά λειτουργικά κόστη των (οικονομικά ασύμφορων, πια) μεγάλων πλοίων θα «μετακυληστούν» σε μικρότερα πλοία, μειωμένου λειτουργικού κόστους. Ακόμη, η μεγιστοποίηση της ασφάλειας των πλοίων, καθώς θα εκτελούν λιγότερες προσεγγίσεις σε λιμάνια, ενώ αυτές θα πραγματοποιούνται σε λιμάνια τα οποία έχουν το κατάλληλο μέγεθος και εξοπλισμό για την ασφαλή πρόσδεσή τους. Απαιτείται μικρότερος αριθμών συνδέσεων, προκειμένου να συνδεθούν όλα τα νησιά μεταξύ τους. Για παράδειγμα, σε ένα σύστημα με 10 προορισμούς, με το H&S απαιτούνται συνολικά 9 συνδέσεις, προκειμένου να συνδεθούν όλοι οι προορισμοί μεταξύ τους, τη στιγμή που με το παραδοσιακό σύστημα των απευθείας συνδέσεων θα απαιτούνταν 45. Στα θετικά του H&S μπορεί να συνυπολογιστεί και η σχετικά εύκολη η προσθήκη λιμένων Spokes στο σύστημα, καθώς, αφού δεν προσεγγίζουν σε

αυτούς πλοία μεγάλου μεγέθους, δεν είναι απαραίτητες κοστοβόρες σχετικές υποδομές, οδηγώντας επίσης σε μείωση του κόστους λειτουργίας του συστήματος. Συν τοις άλλοις, ο μειωμένος αριθμός των συνδέσεων μπορεί να οδηγήσει σε βελτιστοποίηση της χρήσης των μεταφορικών υποδομών και μέσων. Για παράδειγμα, τα πλοία μπορούν να επιτύχουν υψηλότερα ποσοστά πληρότητας και να πραγματοποιούν δρομολόγια περισσότερες από μια φορά ημερησίως. Τέλος, είναι απολύτως εφικτή η ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας, λόγω της κεντρικής διαχείρισης υπηρεσιών υψηλού κόστους στο Hub.

Σαφώς και το H&S έχει μειονεκτήματα: το γεγονός πως η οποιαδήποτε καθυστέρηση ενός από τα μεταφορικά μέσα που το εξυπηρετούν μπορεί να οδηγήσει σε καθυστέρηση ολόκληρου του συστήματος, καθώς και την αύξηση του αριθμού των μετεπιβιβάσεων για τους επιβάτες. Τα μειονεκτήματα αυτά, όμως, δεν είναι δυνατό να υπερνικήσουν την πληθώρα των πλεονεκτημάτων που προσφέρει το H&S, ιδίως αν ληφθεί υπόψη το γεγονός πως οι καθυστερήσεις οι οποίες μπορεί να οδηγήσουν σε καθυστέρηση του συστήματος είναι δυνατό να εξαλειφθούν σχεδόν ολοκληρωτικά με κατάλληλο προγραμματισμό και τη λειτουργία των απαραίτητων δικλείδων ασφαλείας του συστήματος που θα σχεδιασθεί. Αντίστοιχα, όπως καταδείχθηκε και από την έρευνα που διεξήχθη στα πλαίσια της παρούσας Έκθεσης, οι επιβάτες πιθανότατα θα είναι διατεθειμένοι να προβούν σε περισσότερες μετεπιβιβάσεις, εάν αυτό εξασφαλίζει (μέσω του H&S) περισσότερα δρομολόγια στον ίδιο χρόνο και μικρά χρονικά παράθυρα μεταξύ των μετεπιβιβάσεων.

Τα προβλήματα της εφαρμογής του συστήματος Hub and Spoke στην ακτοπλοΐα σήμερα

Παρά το γεγονός πως φαίνεται να είναι αποδοτικό ως σύστημα και ιδανική λύση για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων στη χώρα μας, εντούτοις δεν είναι εφικτή η άμεση εφαρμογή του.

Αρχικά, δεδομένου πως το H&S στην ακτοπλοΐα δεν έχει μελετηθεί στο παρελθόν, είναι απολύτως απαραίτητος ο εντοπισμός των λιμένων εκείνων που θα μπορούσαν να έχουν το ρόλο του Hub, σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή.

Ξεπερνώντας τον σκόπελο αυτό, και δεομένου πως το παρακάτω είναι εγγενές μειονέκτημα του συστήματος Hub and Spoke, είναι εξαιρετικά κρίσιμος ο συντονισμός αφίξεων και αναχωρήσεων πλοίων στο κάθε λιμάνι, είτε αυτό είναι Hub είτε είναι Spoke. Όπως προαναφέρθηκε, οποιαδήποτε καθυστέρηση σε οποιοδήποτε ακτοπλοϊκό δρομολόγιο μπορεί να προκαλέσει δυσλειτουργίες και κόστη οικονομικά, χρονικά και κοινωνικά. Ιδιαίτερα κρίσιμος είναι ο συγκεκριμένος παράγοντας στην περίπτωση Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων στους οποίους θα βρίσκουν εφαρμογή πολυτροπικά συστήματα μεταφορών, καθώς εκεί οποιαδήποτε δυσλειτουργία σε ένα από τα δίκτυα μεταφορών τα οποία θα αποτελούν δομικά του μέρη αυτόματα θα «μετακυλίεται» και στα υπόλοιπα. Απαραίτητη θεωρείται, λοιπόν, η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ όλων των εμπλεκομένων μερών, η ταχεία διάχυση της πληροφορίας και η ύπαρξη δικλείδων ασφαλείας στη λειτουργία του συστήματος, οι οποίες θα δημιουργούν «στεγανά», αποτρέποντας την κατάρρευσή του.

Επιπλέον, σημαντικό είναι το θέμα των λιμενικών υποδομών. Η λειτουργία Hub λιμένων προϋποθέτει κατάλληλες υποδομές και ανωδομές, οι οποίες τη δεδομένη στιγμή

δεν είναι διαθέσιμες. Οι αίθουσες αναμονής επιβατών και όλες οι συνοδευτικές υπηρεσίες είναι μερικές από αυτές τις υποδομές. Στην πραγματικότητα, πολύ λίγα είναι τα λιμάνια εκείνα στα ελληνικά νησιά τα οποία διαθέτουν στοιχειώδεις αίθουσες αναμονής και ελέγχου επιβατών. Ως συνέπεια, απαιτείται η δημιουργία κατάλληλων terminals υποδοχής, εξυπηρέτησης και αναμονής επιβατών και των αποσκευών τους, ειδικά στα λιμάνια Hubs. Στα λιμάνια Spokes η ανάγκη παραμένει ίδια, όμως διαφοροποιείται το επίπεδο των απαιτούμενων κεφαλαίων, καθώς λόγω ελκούμενων ροών, τα μεγέθη δεν είναι ίδια.

Ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι ο διαχωρισμός της επιβατικής από την εμπορευματική κίνηση και η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στα πρότυπα των αεροπορικών μεταφορών: ο επιβάτης θα μπορεί να προσέλθει στο λιμένα αναχώρησης, να παραδίδει τις αποσκευές του σε κατάλληλα διαμορφωμένους χώρους, να πραγματοποιεί το ακτοπλοϊκό του ταξίδι με τις απαραίτητες μετεπιβιβάσεις, αναμένοντας σε σύγχρονες επιβατικές αίθουσες και να αποβιβάζεται στον τελικό του προορισμό, παραλαμβάνοντας εκεί και μόνο εκεί τις αποσκευές του.

Το παραπάνω ιδανικό σενάριο προς το παρόν είναι σχετικά δύσκολο στην υλοποίησή του, όμως δεν αποκλείει τη δυνατότητα έναρξης λειτουργίας τέτοιων λιμένων ως Hubs, σε προσωρινή μορφή, με χαμηλότερες προδιαγραφές και με ελάχιστες δαπάνες, με προοπτική οριστικής διευθέτησης του προβλήματος στο μέλλον.

Όπως προαναφέρθηκε, η εφαρμογή του συστήματος Hub and Spoke στην ακτοπλοΐας είναι μια νέα προσέγγιση στις μεταφορές από και προς τα ελληνικά νησιά. Για το λόγο αυτό, συστηματική μελέτη του θέματος έχει υπάρξει μόνο σε μικρή, τοπική κλίμακα, για συγκεκριμένες νησιωτικές περιοχές. Όμως, δεν έχει υπάρξει συστηματική μελέτη του θέματος και των παραμέτρων που το συνοδεύουν συνολικά. Ο προσδιορισμός των λιμένων που θα έχουν το ρόλο των Hubs και αντίστοιχα των Spokes είναι μια ιδιαίτερα απαιτητική διαδικασία, η οποία στο πλαίσιο συνολικής θεώρησης ενός στρατηγικού προγραμματισμού Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Μεταφορών και Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων αποκτά βαρύνουσα σημασία. Πρόδηλη επίσης είναι η ανάγκη μελέτης της πιθανής εξειδίκευσης του κάθε λιμένα στο συνολικό Περιφερειακό Λιμενικό Δίκτυο, καθώς θα ήταν τουλάχιστον άστοχη η επικάλυψη εμπορικών δραστηριοτήτων μεταξύ τους, με συνέπεια την όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ τους, και όχι τη συμπληρωματικότητά τους.

Επιπλέον, παρά τα θεωρητικά πλεονεκτήματα που προσφέρει το σύστημα δεν έχει εφαρμοστεί στην πράξη ως τώρα, καθιστώντας την πιλοτική εφαρμογή του σε μία ή περισσότερες επιλεγμένες γεωγραφικές νησιωτικές περιοχές ως ιδιαίτερα σημαντική, προκειμένου να πιστοποιηθεί η ικανότητά του να ανταπεξέλθει στα ιδιαίτερα συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά της χώρας μας, όπως αυτά συγκεκριμενοποιούνται στις ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Σε κάθε περίπτωση, η ανάπτυξη του H&S και η συνακόλουθη δημιουργία Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων, προκειμένου για την ανάπτυξη ενός Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων, είναι εγχείρημα ιδιαίτερα σύνθετο και απαιτητικό, δεδομένων τόσο των πολλών παραμέτρων του όσο και της πληθώρας των εμπλεκομένων. Με βάση τα παραπάνω, είναι γεγονός αυταπόδεικτο πως απαιτείται επιτακτικά η επιστημονική υποστήριξη του, πάνω στη βάση έγκυρων Μελετών, οι οποίες θα πρέπει να εκπονηθούν από εξειδικευμένους και έμπειρους μελετητές.

Τέλος, οι καθυστερήσεις της πραγματοποίησης αναπτυξιακών επενδύσεων και διαρθρωτικών αλλαγών στη λειτουργία των περιφερειακών λιμένων εξαιτίας διαχρονικών παθογενών παραγόντων του ελληνικού αναπτυξιακού

μοντέλου εν γένει, δυστυχώς μπορούν να ακυρώσουν τις ευκαιρίες που έχουν κατά καιρούς παρουσιαστεί για την ανάπτυξή τους και κάνουν ορατό τον κίνδυνο περιθωριοποίησης των ελληνικών λιμένων, με αυτονόητες συνέπειες για την ανάπτυξη των Περιφερειών της χώρας και της ελληνικής εθνικής οικονομίας στο σύνολό της. Όμως, φαίνεται πως υφίσταται η δυνατότητα εξεύρεσης χρηματοδοτικών λύσεων τόσο για την εκπόνηση των προαναφερθέντων απαραίτητων μελετών όσο και για την εν συνεχεία δημιουργία Hubs, μέσω των Περιφερειακών Ταμείων τα οποία χρησιμοποιεί η Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης στις χώρες-μέλη της.

Το Hub and Spoke και η περιφερειακή νησιωτική ανάπτυξη

Όπως καταδείχθηκε σε προηγούμενα Κεφάλαια, το πρότυπο που χαρακτηρίζει το υφιστάμενο σύστημα θαλάσσιων ενδομεταφορών της χώρας είναι γραμμικό: κύριος κόμβος αφετηρίας και προορισμού είναι ο Πειραιάς, με την πλειονότητα των ακτοπλοϊκών δρομολογίων να εκκινούν ή να καταλήγουν στον Πειραιά, αφού προσεγγίσουν ενδιάμεσα διάφορους λιμένες.

Το μοντέλο αυτό χαρακτηρίζεται από σημαντικές δυσλειτουργίες και προβλήματα επικοινωνίας, εντείνοντας σε πολλές περιπτώσεις την απομόνωση και την εγκατάλειψη, κυρίως των μικρότερων και πιο απομακρυσμένων νησιών. Αντίθετα, αν καταστεί εφικτή η κινητικότητα με τη μείωση των χωρικών αποστάσεων μέσω της εφαρμογής του H&S και ευνοήσει τις λιγότερο ανεπτυγμένες νησιωτικές περιφέρειες, τότε η συμβολή των διαπεριφερειακών μεταφορικών υποδομών στη μείωση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων μπορεί να αποδειχθεί καταλυτική.

Δεν θα πρέπει να λησμονείται πως οι λιμένες εξασφαλίζουν την εδαφική συνέχεια όχι μόνο της Ελλάδας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Την αντοχή του διευρωπαϊκού δικτύου, στο οποίο είναι ενταγμένοι και οι ελληνικοί λιμένες, καθορίζει η αντοχή των ασθενέστερων κρίκων του, και άρα οι λιμένες πρέπει να λειτουργούν καλά ως σύνολο.

Ο λόγος για τον οποίο δίδεται τόση σημασία στους λιμένες είναι διότι μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική ανάκαμψη και στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας και στη δημιουργία προστιθεμένης αξίας και θέσεων εργασίας σε όλες τις παράκτιες περιφέρειες της χώρας.

Με άλλα λόγια, οι λιμένες, είτε αποτελούν τα Hubs είτε τα Spokes του συστήματος, μπορούν να επωφεληθούν των πλεονεκτημάτων που συνεπάγεται η χρήση του H&S, αποτελώντας νησιωτικούς περιφερειακούς αναπτυξιακούς πόλους, αίροντας την απομόνωση των νησιωτικών περιοχών από την ηπειρωτική Ελλάδα, μειώνοντας τις αποστάσεις, αυξάνοντας την παραγωγικότητα λόγω ευκολότερης πρόσβασης σε αγορές και υπηρεσίες, καθιστώντας αποδοτικότερη την κατανομή παραγωγικών πόρων και, κατά συνέπεια, αυξάνοντας την εξωστρεφή παραγωγική δραστηριότητα, την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα της Περιφέρειας στην οποία ανήκουν. Τα παραπάνω μπορούν να οδηγήσουν σε (θετική) ανακατανομή πληθυσμού, ανάπτυξη πόλεων και κοινωνικοοικονομικών και χωρικών δομών, καθώς και μείωση της εξάρτησης από περισσότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι αυταπόδεικτος ο ρόλος των λιμένων ως δημιουργών κατάλληλων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη των ελληνικών νησιών. Ο μεγάλος αριθμός των υπαρχόντων λιμένων, η ευρεία γεωγραφική διασπορά τους και η δυνατότητα που παρουσιάζουν για την εξυπηρέτηση διαφορετικών αναγκών μπορούν να

αποτελέσουν καθοριστικούς παράγοντες ανάπτυξής τους ως Hubs ή ως Spokes, σε ένα ενοποιημένο δίκτυο συνδυασμένων νησιωτικών μεταφορών.

Δυστυχώς, έως σήμερα, δεν έχει δοθεί έμφαση στη συγκεκριμένη αναπτυξιακή διάσταση των λιμένων. Υφίσταται έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού, με αποτέλεσμα οι λιμένες να λειτουργούν χωρίς επεξεργασμένη εξειδίκευση, με αποτέλεσμα τη μειωμένη παραγωγικότητα και την ανάπτυξη άγονου ανταγωνισμού μεταξύ τους. Απαιτείται ένα συνολικό αναπτυξιακό σχέδιο από την Πολιτεία, με στόχο την αναβάθμιση και αξιοποίηση των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών και τη δημιουργία νέων, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η ταχύτερη, ελκυστικότερη και οικονομικότερη διακίνηση επιβατών και αγαθών, πάντα με σκοπό την ανάδυση νέων Περιφερειακών οικονομικών και κοινωνικών πόλων, οι οποίοι θα αποτελέσουν τους πυλώνες ισοβαρούς ανάπτυξης της νησιωτικής Περιφέρειας σε σχέση με τα μεγάλα αστικά ηπειρωτικά κέντρα.

Η δυνατότητα που δόθηκε στα Λιμενικά Ταμεία της χώρας με τον Νόμο 4150/2013 («Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Ι, Άρθρα 38-39) για τη δημιουργία Κεντρικών και Περιφερειακών Λιμενικών Δικτύων αναγνωρίζεται ως ιδιαίτερα ενθαρρυντική, καθώς ενθαρρύνονται οι συνέργειες μεταξύ λιμένων της ίδιας γεωγραφικής περιοχής/Περιφέρειας. Η συγκεκριμένη δυνατότητα μπορεί να διευρυνθεί, σχεδιάζοντας όχι Περιφερειακά Λιμενικά Δίκτυα αλλά Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους, όπως έχει προταθεί σε προηγούμενο Κεφάλαιο της παρούσας Έκθεσης, στο πλαίσιο λειτουργίας της ακτοπλοΐας με το σύστημα «Hub and Spoke» και την διασύνδεσή του και με δίκτυα άλλων μεταφορικών μέσων, προωθώντας την πολυτροπικότητα.

Εν κατακλείδι, με τη δημιουργία Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων και λιμένων Hubs και Spokes στα ελληνικά νησιά, στο πλαίσιο μιας ενιαίας εφαρμογής του H&S, είναι πρόδηλη η εξασφάλιση της γεωγραφικής και οικονομικής συνοχής της χώρας, η κάλυψη των νησιωτικών συγκοινωνιακών αναγκών και η ανάπτυξη του έτερου κρίσιμου πυλώνα της ελληνικής οικονομίας, του τουρισμού, η δημιουργία θέσεων εργασίας εντός και εκτός του λιμενικού/ναυτιλιακού πλέγματος και άρα η εγγύηση της δημιουργίας προϋποθέσεων περιφερειακής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής, με την παράλληλη στρατηγική τοποθέτησή τους στο διεθνές λιμενικό δίκτυο. Η δημιουργία τους είναι εφικτή, όμως προϋποθέτει εμπεριστατωμένη επιστημονική μελέτη και εξεύρεση χρηματοδότησης, τομέας προς τον οποίο μπορεί να συνδράμει αποφασιστικά η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Παράρτημα 1: Συγκεντρωτικοί Πίνακες Ακτοπλοϊκού Δικτύου

Ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές

Στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα απεικονίζεται το σύνολο των ελεύθερων δρομολογιακών γραμμών, δηλαδή οι γραμμές εκείνες οι οποίες κρίθηκαν από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ως επικερδείς και άρα κατατέθηκαν σχετικές δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης για την περίοδο 01-11-2013 έως 31-10-2014.

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1.1 **Συγκεντρωτικός Πίνακας ελεύθερων δρομολογιακών γραμμών**

	Δρομολογιακή Γραμμή	Πλοία	Εταιρείες
1.	Α) ΡΟΔΟΣ - ΣΥΜΗ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ Β) ΡΟΔΟΣ - ΣΥΜΗ - ΡΟΔΟΣ	2	1
2.	Α) ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ (ΚΩΣ) - ΚΑΛΥΜΝΟΣ Β) ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΨΕΡΙΜΟΣ - ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ	2	1
3.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ	1	1
4.	Α) ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ (01/11/13 - 31/05/10 και 15/09/14 - 31/10/14) Β) ΩΡΩΠΟΣ - ΕΡΕΤΡΙΑ (01/06/14 - 14/09/14)	1	1
5.	Α) ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ (01-11-13 έως 30-04-14) Β) ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ (01-05-14 έως 31-10-14)	1	1
6.	Α) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ Β) ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ	4	4
7.	Α) ΣΑΜΗ - ΙΘΑΚΗ - ΑΣΤΑΚΟΣ Β) ΣΑΜΗ - ΙΘΑΚΗ - ΛΕΥΚΑΔΑ	1	1
8.	Α) ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΑΙΓΙΝΑ Β) ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ (ΜΕΓΑΛΟΧΩΡΙ - ΣΚΑΛΑ)	1	1

9.	Α) ΛΑΥΡΙΟ - ΚΕΑ Β) ΛΑΥΡΙΟ - ΚΥΘΝΟΣ	1	1
10.	Α) ΛΑΥΡΙΟ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ Β) ΛΑΥΡΙΟ - ΚΕΑ - ΚΥΘΝΟΣ	1	1
11.	Α) ΛΕΥΚΑΔΑ - ΚΑΦΑΛΟΝΙΑ - ΙΘΑΚΗ Β) ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΜΕΓΑΝΗΣΙ	1	1
12.	Α) ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΣΠΗΛΙΑ - ΒΑΘΥ) Β) ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ Γ) ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΦΡΙΚΕΣ (ΙΘΑΚΗΣ)	1	1
13.	Α) ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ Β) ΓΛΥΦΑ - ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	6	6
14.	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (21-24/08/14)	2	2
15.	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-24/08/14)	6	6
16.	Α) ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-23/08/14)	1	1
17.	Α) ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ Β) ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	1	1
18.	Α) ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ	1	1
19.	Α) ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ Β) ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΞΟΙ	4	4
20.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ Β) ΡΑΦΗΝΑ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΙΟΣ	1	1
21.	Α) ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ - ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ (01/11/13 - 31/01/14 και 01/05/14 - 31/10/14) Β) ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ (01/02/14 - 30/04/14)	1	1
22.	Α) ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΘΗΡΑ - ΙΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ Β) ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΘΗΡΑ - ΠΑΡΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ Γ) ΗΡΑΚΛΕΙΟ – ΘΗΡΑ	1	1
23.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ – ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β) ΚΥΛΛΗΝΗ – ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ Γ) ΠΑΤΡΑ - ΣΑΜΗ ΚΕΦ/ΝΙΑ - ΙΘΑΚΗ	2	2

24.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β) ΚΥΛΛΗΝΗ - ΠΟΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	1	1
25.	Α) ΚΥΛΛΗΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β) ΚΥΛΛΗΝΗΣ - ΠΟΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ Γ) ΠΑΤΡΑΣ - ΣΑΜΗ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ - ΙΘΑΚΗ	2	1
26.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ – ΑΓΚΙΣΤΡΙ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ – ΠΟΡΟΣ	1	1
27.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ- ΠΟΡΟΣ	1	1
28.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1	1
29.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ Γ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	1	1
30.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ	2	2
31.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΟΥΒΑΛΑ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1	1
32.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1	1
33.	Α) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ Β) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ	1	1
34.	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ - ΠΟΥΝΤΑ ΠΑΡΟΥ - ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	3	3
35.	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ - ΠΑΡΟΙΚΙΑ ΠΑΡΟΥ - ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	3	2
36.	ΜΥΚΟΝΟΣ - ΔΗΛΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	3	3
37.	ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	30	29
38.	ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ	2	2
39.	ΣΕΛΗΝΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1	1
40.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ	1	1
41.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	1	1
42.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ	2	2
43.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ (ΚΩΣ) - ΚΑΛΥΜΝΟΣ	2	2
44.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	2	1

45.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	4	3
46.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	1	1
47.	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	5	5
48.	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	4	4
49.	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	4	4
50.	ΕΡΕΤΡΙΑ - ΩΡΩΠΟΣ	3	3
51.	ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ	6	4
52.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	4	3
53.	ΠΟΡΟΣ - ΓΑΛΑΤΑΣ	5	4
54.	ΡΑΦΗΝΑ - ΜΑΡΜΑΡΙ	2	2
55.	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ	3	3
56.	ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ - ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	1	1
57.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	2	2
58.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ- ΕΥΔΗΛΟΣ - ΒΑΘΥ	1	1
59.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	1	1
60.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	1	1
61.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ	2	1
62.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ	3	2
63.	ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΒΑΘΥ - ΣΠΗΛΙΑ) - ΛΕΥΚΑΔΑ	1	1
64.	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ - ΚΥΘΗΡΑ	1	1
65.	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΣΟΥΓΙΑ - ΑΓΙΑ ΡΟΥΜΕΛΗ - ΛΟΥΤΡΟ - ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ	1	1
66.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	2	1
67.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	1	1
68.	ΠΑΞΟΙ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΠΑΞΟΙ	1	1
69.	ΛΑΥΡΙΟ - ΚΕΑ - ΚΥΘΝΟΣ	1	1
70.	ΛΗΞΟΥΡΙ - ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	3	2
71.	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ - ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	2	2
72.	ΚΟΣΤΑ - ΣΠΕΤΣΕΣ	1	1
73.	ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	1	1
74.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΕΥΔΗΛΟΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ - ΦΟΥΡΝΟΙ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ	1	1
75.	ΥΔΡΑ - ΜΕΤΟΧΙ	1	1

76.	ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	2	2
77.	ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ - ΤΡΥΠΗΤΗ	2	2
78.	ΛΕΥΚΙΜΜΗ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΛΕΥΚΙΜΜΗ	2	2
79.	ΑΓΙΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	1	1
80.	ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	1	1
81.	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ - ΔΑΦΝΗ	4	2
82.	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - Ι. Μ. ΜΕΓ. ΛΑΥΡΑΣ - ΔΑΦΝΗ (και ενδιάμεσους λιμένες)	1	1

Επιδοτούμενες γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας

Στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα απεικονίζεται το σύνολο των επιδοτούμενων γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας, δηλαδή οι γραμμές εκείνες που δεν παρουσιάζουν σημαντική εμπορική ή επιβατική κίνηση με συνέπεια ούτε και επιχειρηματικό ενδιαφέρον εκ μέρους των πλοιοκτητών ή των εφοπλιστών και οι οποίες, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περιοχών αυτών των δρομολογιακών γραμμών, επιδοτούνται από το κράτος, κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού.

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1.2 **Συγκεντρωτικός Πίνακας γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας**

Δρομολογιακή γραμμή	Συχνότητα δρομολογίων	Λήξη σύμβασης	Ετήσια δρομολόγια	Ετήσια μισθώματα	Μίσθωμα ανά δρομολόγιο	Απόσταση επιδ/νων νήσων (σε μίλια)	€ ανά μίλι
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	1/εβδ	2013 (με υποχρ. αντικατ.)	52	1.815.480,01 €	34.913,08 €	275	63,48 €
ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ - ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ ή ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	2/εβδ	2012	104	146.432,00 €	1.408,00 €	23	30,61 €
ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	6/εβδ + 2/μήνα για μεταφορά καυσίμων	2013	336	874.678,56 €	2.603,21 €	21	61,98 €
ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΙΝΑΡΟΣ	1/εβδ	2014	52	30.992,86 €	596,02 €	17	17,53 €
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	4/εβδ	2019	172	1.056.252,00 €	6.141,00 €	29	105,88 €
ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	1/εβδ	2013 (με υποχρ. αντικατ.)	52	1.754.964,31 €	33.749,31 €	267	63,20 €
ΓΥΘΕΙΟ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ	1/εβδ	2014	52	574.260,96 €	11.043,48 €	93	59,37 €
ΔΑΦΝΗ - Ι.Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/εβδ	2012	255	97.649,70 €	382,94 €	15	12,76 €
ΔΙΑΦΑΝΙ - ΠΗΓΑΔΙΑ (ΚΑΡΠΑΘΟΥ)	4/εβδ	2013	208	204.380,80 €	982,60 €	15	32,75 €

ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΗΤΕΙΑ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ	1/εβδ και 2/εβδ από 1/1/2012 έως 28/2/2012	2012	52	3.224.000,00 €	62.000,00 €	180	172,22 €
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΗΤΕΙΑ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ	1/εβδ	2012	52	1.560.000,00 €	30.000,00 €	180	83,33 €
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ	1/εβδ	2013 (με υποχρ. αντικατ.)	52	2.118.059,57 €	40.731,91 €	313	65,07 €
ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΔΙΑΦΑΝΙ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ	1/εβδ	2012	52	3.328.000,00 €	64.000,00 €	128	250,00 €
ΘΗΡΑΣΙΑ - ΘΗΡΑ	5/εβδ	2012	260	312.000,00 €	1.200,00 €	6	100,00 €
ΘΗΡΑΣΙΑ - ΟΙΑ ΘΗΡΑΣ	21/εβδ	2012	1092	161.616,00 €	148,00 €	3	24,67 €
ΘΥΜΑΙΝΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ	10/εβδ	2020	520	129.983,19 €	249,97 €	2	62,49 €
ΙΕΡΙΣΣΟΣ - Ι.Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ	5/εβδ	2012	260	213.579,60 €	821,46 €	31	13,25 €
ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ/ΡΕΘΥΜΝΟ	1/εβδ	2014	13	230.302,54 €	17.715,58 €	117	75,71 €
ΚΑΛΑΜΟΣ - ΕΠΙΣΚΟΠΗ - ΜΥΤΙΚΑΣ	7/εβδ	2021	365	103.477,50 €	283,50 €	4	35,44 €
ΚΑΛΑΜΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	7/εβδ	2014	365	109.529,20 €	300,08 €	4	37,51 €
ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	3/εβδ	2012	156	592.800,00 €	3.800,00 €	45	42,22 €
ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ - ΑΡΚΟΙ - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	4/εβδ (προσέγγιση σε Φαρμακονήσι 2/μην)	2012	208	1.456.000,00 €	7.000,00 €	109	32,11 €
ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΨΕΡΙΜΟΣ	3/εβδ (1/11-30/4) και 5/εβδ (1/05-31/10)	2021	208	156.235,04 €	751,13 €	7	53,65 €
ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ - ΤΡΑΠΑΛΟΥ - ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ	3/εβδ	2012	156	218.400,00 €	1.400,00 €	17	41,18 €
ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	4/εβδ	2012	208	416.000,00 €	2.000,00 €	15	66,67 €
ΚΑΣΤΕΛΙ/ΡΕΘΥΜΝΟ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΓΥΘΕΙΟ	1/εβδ	2014	52	663.989,04 €	12.769,02 €	93	68,65 €
ΚΑΣΤΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ	5/εβδ	2012	255	72.420,00 €	284,00 €	6	23,67 €
ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ	6/εβδ	2014	312	2.226.934,32 €	7.137,61 €	45	79,31 €
ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΘΗΡΑ - ΙΟΣ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ	1/εβδ (1/6-30/9)	2014	17	119.152,15 €	7.008,95 €	87	80,56 €
ΚΕΡΚΥΡΑ - ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ (ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ)	3/εβδ + 1/εβδ	2013	169	726.700,00 €	4.300,00 €	38	56,58 €
ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	4/εβδ εκτός 13 εβδομάδες	2012	156	587.783,04 €	3.767,84 €	24	78,50 €
ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	3/εβδ + 1/εβδ	2013 (νέο πλοίο)	176	6.318.692,16 €	35.901,66 €	209	85,89 €
ΛΑΥΡΙΟ - ΨΑΡΑ - ΜΕΣΤΑ	3/εβδ	2013 (νέο πλοίο)	156	3.057.117,96 €	19.596,91 €	127	77,15 €
ΛΕΒΙΘΑ - ΠΑΤΜΟΣ	1/εβδ	2012	52	31.200,00 €	600,00 €	16	18,75 €
ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΑΡΚΙΟΙ - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ	2/εβδ (προσέγγιση σε Φαρμακονήσι 2/μην)	2014	104	139.438,53 €	1.340,76 €	69	9,72 €
ΜΗΛΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ	2/ημ + 1/ημ ή 2/ημ (μη επιδοτούμενα)	2013	730	548.324,90 €	751,13 €	14	26,83 €

ΝΑΞΟΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	2/εβδ	2019	104	3.353.950,90 €	32.249,53 €	80	201,56 €
ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ - **ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ**	1/εβδ	2012	52	353.600,00 €	6.800,00 €	15	226,67 €
ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ	4/εβδ	2014	208	183.298,07 €	881,24 €	23	19,16 €
ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΩΣ	1/εβδ	2014	52	124.862,40 €	2.401,20 €	23	52,20 €
ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΩΣ	3/εβδ	2015	156	374.587,20 €	2.401,20 €	23	52,20 €
ΞΗΡΟΚΑΜΠΟΣ ή ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΡΟΥ - ΜΥΡΤΙΕΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ	3/εβδ	2014	156	125.880,37 €	806,93 €	12	33,62 €
ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ - ΧΙΟΣ	5/εβδ (2/μήνα μεταφορά καυσίμων)	2016	284	575.792,96 €	2.027,44 €	10	101,37 €
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΓΑΥΔΟΣ	2/εβδ	2012	104	207.757,68 €	1.997,67 €	35	28,54 €
ΠΑΤΜΟΣ - ΑΡΚΟΙ - ΜΑΡΑΘΙ - ΛΕΙΨΟΙ	2/εβδ	2020	104	102.379,47 €	984,42 €	20	24,61 €
ΠΑΤΜΟΣ - ΑΡΚΟΙ - ΜΑΡΑΘΙ - ΛΕΙΨΟΙ	1/εβδ	2021	52	51.189,73 €	984,42 €	20	24,61 €
ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ	3/εβδ + 1/εβδ (Πάτμος-Λειψοί σε ανταπόκριση από Πειραιά)	2013	208	269.472,32 €	1.295,54 €	20	32,39 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ**	1/εβδ	2012	51	1.279.284,00 €	25.084,00 €	155	80,92 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ**	1/εβδ	2012	48	384.288,00 €	8.006,00 €	26	153,96 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - **ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ**	1/εβδ	2012	51	1.028.568,00 €	20.168,00 €	92	109,61 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ/ΚΑΣΤΕΛΙ	1/εβδ	2014	52	2.237.225,64 €	43.023,57 €	152	141,52 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ/ΚΑΣΤΕΛΙ	1/εβδ	2014	52	2.237.225,64 €	43.023,57 €	147	146,34 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΜΗΛΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ**	1/εβδ.	2012	45	874.350,00 €	19.430,00 €	64	151,80 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ**	1/εβδ	2012	51	147.492,00 €	2.892,00 €	27	53,56 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ**	1/εβδ + 1/εβδ	2019	65	1.814.801,95 €	27.920,03 €	77	181,30 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ**	2/εβδ + 1/εβδ	2019	117	2.060.604,00 €	17.612,00 €	41	214,78 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ**	1/εβδ εκτός 13 εβδομάδες	2012	38	669.256,00 €	17.612,00 €	41	214,78 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΣΥΜΗ - ΡΟΔΟΣ**	1/εβδ	2012	52	2.080.000,00 €	40.000,00 €	152	131,58 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΣΙΦΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ**	2/εβδ	2012	91	1.363.180,00 €	14.980,00 €	69	108,55 €
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΣΥΡΟΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ - ΦΟΥΡΝΟΙ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ**	3/εβδ	2012	156	2.106.000,00 €	13.500,00 €	120	56,25 €
ΡΟΔΟΣ - ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ	2/εβδ	2012	104	1.976.000,00 €	19.000,00 €	70	135,71 €
ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ ή ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ	2/εβδ (1/11-31/3) και 1/εβδ +1 μη επιδ. (1/4-30/10)	2020	72	1.799.808,91 €	24.997,35 €	148	84,45 €
ΡΟΔΟΣ - ΜΕΓΙΣΤΗ (ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ)	1/εβδ	2020	22	253.429,35 €	11.519,52 €	70	82,28 €

ΡΟΔΟΣ - ΧΑΛΚΗ - ΤΗΛΟΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΩΣ	2/εβδ (1/11-31/3) και 1/εβδ +1 μη επιδ. (1/4-30/10)	2020	72	1.235.813,05 €	17.164,07 €	94	91,30 €
ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΚΕΑ	1/εβδ	2020	52	836.035,38 €	16.077,60 €	48	167,48 €
ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΚΕΑ	2/εβδ	2020	104	1.653.176,45 €	15.895,93 €	48	165,58 €
ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΝΑΞΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΣΥΡΟΣ	1/εβδ	2020	52	1.415.672,21 €	27.224,47 €	177	153,82 €
ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	1/εβδ	2020	52	1.666.428,81 €	32.046,71 €	121	132,42 €
ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑΣΙΑ - ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ	2/εβδ	2020	104	3.366.544,42 €	32.370,62 €	144	112,40 €
ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	3/εβδ	2020	156	4.199.023,79 €	26.916,82 €	107	125,78 €
ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΑΝΔΡΟΣ	2/εβδ	2020	104	1.025.472,60 €	9.860,31 €	15	328,68 €
ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΑΝΔΡΟΣ	1/εβδ	2020	52	506.942,58 €	9.748,90 €	15	324,96 €
ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ	3/εβδ	2015	156	715.223,12 €	4.584,76 €	49	46,78 €
ΦΟΥΡΝΟΙ - ΘΥΜΑΙΝΑ - ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ	5/εβδ	2013 (με υποχρ. αντικατ.)	260	1.579.767,78 €	6.076,03 €	50	60,76 €
ΧΑΛΚΗ - ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ	4/εβδ	2012	208	228.800,00 €	1.100,00 €	11	50,00 €
ΧΑΝΙΑ - ΤΡΙΖΟΝΙΑ	28/εβδ	2012	1460	36.500,00 €	25,00 €	1	12,50 €
ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ	2/εβδ	2012	90	315.000,00 €	3.500,00 €	22	79,55 €
ΨΑΡΑ - ΒΟΛΙΣΣΟΣ ή ΜΕΣΤΑ	2/εβδ (μόνο θερινή)	2013 (με υποχρ. αντικατ.)	35	117.124,46 €	3.346,41 €	17	98,42 €
ΨΑΡΑ - ΧΙΟΣ	6/εβδ + 2/μήνα για μεταφορά καυσίμων	2013 (με υποχρ. αντικατ.)	336	2.447.353,50 €	7.283,79 €	37	98,43 €

Συνολικό δίκτυο

Στον παρακάτω συγκεντρωτικό πίνακα απεικονίζεται το σύνολο του ακτοπλοϊκού δικτύου (τόσο οι ελεύθερες δρομολογιακές όσο και οι επιδοτούμενες γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας).

ΠΙΝΑΚΑΣ Π1.3 Συνολικό ακτοπλοϊκό δίκτυο

Α/Α	Εποχική	Δρομολογιακή γραμμή	Νομός Λιμένα έναρξης	Νομός Λιμένα τερματισμού	Περιφέρεια Λιμένα έναρξης	Περιφέρεια Λιμένα τερματισμού
1.		ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	Σάμου	Καβάλας	Β. Αιγαίου	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
2.	Β	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	Φθιώτιδας	Μαγνησίας	Στερεάς Ελλάδας	Θεσσαλίας
3.		ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ - ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑ ή ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ - ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ	Κέρκυρας	Κέρκυρας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
4.		ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	Αττικής	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας
5.		ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	Αττικής	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας
6.		ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	Αττικής	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας
7.		ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ - ΝΕΑ ΣΤΥΡΑ	Αττικής	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας
8.		ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ	Λέσβου	Λέσβου	Β. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
9.		ΑΓΙΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	Φθιώτιδας	Μαγνησίας	Στερεάς Ελλάδας	Θεσσαλίας
10.	Α	ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΑΙΓΙΝΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
11.		ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΙΝΑΡΟΣ	Κυκλάδων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
12.	Β	ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ (ΜΕΓΑΛΟΧΩΡΙ - ΣΚΑΛΑ)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
13.		ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
14.		ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
15.	Α	ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
16.	Α	ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
17.	Α	ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
18.	Α	ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
19.	Α	ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
20.	Α	ΑΙΔΗΨΟΣ - ΑΡΚΙΤΣΑ	Ευβοίας	Φθιώτιδας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας

21.		**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ**	Έβρου	Έβρου	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
22.		ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ - ΤΡΥΠΗΤΗ	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Κεντρικής Μακεδονίας	Κεντρικής Μακεδονίας
23.		ΑΜΜΟΥΛΙΑΝΗ - ΤΡΥΠΗΤΗ	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Κεντρικής Μακεδονίας	Κεντρικής Μακεδονίας
24.		**ΒΑΘΥ ΣΑΜΟΥ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ**	Σάμου	Καβάλας	Β. Αιγαίου	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
25.	Α	ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	Μαγνησίας	Μαγνησίας	Θεσσαλίας	Θεσσαλίας
26.	Α	ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	Μαγνησίας	Μαγνησίας	Θεσσαλίας	Θεσσαλίας
27.		ΒΟΛΟΣ - ΣΚΙΑΘΟΣ - ΓΛΩΣΣΑ - ΣΚΟΠΕΛΟΣ - ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ	Μαγνησίας	Μαγνησίας	Θεσσαλίας	Θεσσαλίας
28.	Β	ΓΛΥΦΑ - ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Φθιώτιδας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
29.	Β	ΓΛΥΦΑ - ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Φθιώτιδας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
30.	Β	ΓΛΥΦΑ - ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Φθιώτιδας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
31.	Β	ΓΛΥΦΑ - ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Φθιώτιδας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
32.	Β	ΓΛΥΦΑ - ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Φθιώτιδας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
33.	Β	ΓΛΥΦΑ - ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	Φθιώτιδας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
34.		**ΓΥΘΕΙΟ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ**	Λακωνίας	Χανίων	Πελοποννήσου	Κρήτης
35.		**ΔΑΦΝΗ - Ι.Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ**	Χαλκιδικής	Άγιο Όρος	Κεντρικής Μακεδονίας	Άγιο Όρος
36.		**ΔΙΑΦΑΝΙ - ΠΗΓΑΔΙΑ (ΚΑΡΠΑΘΟΥ)**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
37.		ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ - ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	Λακωνίας	Λακωνίας	Πελοποννήσου	Πελοποννήσου
38.	Α	ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ - ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ (01/11/13 - 31/01/14 και 01/05/14 - 31/10/14)	Λακωνίας	Λακωνίας	Πελοποννήσου	Πελοποννήσου
39.		ΕΛΑΦΟΝΗΣΟΣ - ΠΟΥΝΤΑ ΛΑΚΩΝΙΑΣ	Λακωνίας	Λακωνίας	Πελοποννήσου	Πελοποννήσου
40.		ΕΡΕΤΡΙΑ - ΩΡΩΠΟΣ	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας	Αττικής
41.		ΕΡΕΤΡΙΑ - ΩΡΩΠΟΣ	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας	Αττικής
42.		ΕΡΕΤΡΙΑ - ΩΡΩΠΟΣ	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας	Αττικής
43.		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Θεσπρωτίας/Κέρκυρας	Κέρκυρας/Θεσπρωτίας	Ηπείρου/Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων/Ηπείρου
44.		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Θεσπρωτίας/Κέρκυρας	Κέρκυρας/Θεσπρωτίας	Ηπείρου/Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων/Ηπείρου
45.		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Θεσπρωτίας/Κέρκυρας	Κέρκυρας/Θεσπρωτίας	Ηπείρου/Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων/Ηπείρου

46.		ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Θεσπρωτίας/Κέρκυρας	Κέρκυρας/Θεσπρωτίας	Ηπείρου/Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων/Ηπείρου
47.	Β	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΞΟΙ	Θεσπρωτίας	Κέρκυρας	Ηπείρου	Ιονίων Νήσων
48.	Β	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΞΟΙ	Θεσπρωτίας	Κέρκυρας	Ηπείρου	Ιονίων Νήσων
49.	Β	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΞΟΙ	Θεσπρωτίας	Κέρκυρας	Ηπείρου	Ιονίων Νήσων
50.	Β	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΞΟΙ	Θεσπρωτίας	Κέρκυρας	Ηπείρου	Ιονίων Νήσων
51.	Γ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΘΗΡΑ	Ηρακλείου	Κυκλάδων	Κρήτης	Ν. Αιγαίου
52.	Α	ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΘΗΡΑ - ΙΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Ηρακλείου	Κυκλάδων	Κρήτης	Ν. Αιγαίου
53.	Β	ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΘΗΡΑ - ΠΑΡΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Ηρακλείου	Κυκλάδων	Κρήτης	Ν. Αιγαίου
54.		**ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΗΤΕΙΑ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ**	Ηρακλείου	Δωδεκανήσων	Κρήτης	Ν. Αιγαίου
55.		**ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΣΗΤΕΙΑ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ**	Ηρακλείου	Δωδεκανήσων	Κρήτης	Ν. Αιγαίου
56.		**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΧΙΟΣ - ΣΑΜΟΣ**	Θεσσαλονίκης	Σάμου	Κεντρικής Μακεδονίας	Β. Αιγαίου
57.		**ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ - ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ - ΔΙΑΦΑΝΙ - ΧΑΛΚΗ - ΡΟΔΟΣ**	Κυκλάδων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
58.		**ΘΗΡΑΣΙΑ - ΘΗΡΑ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
59.		**ΘΗΡΑΣΙΑ - ΟΙΑ ΘΗΡΑΣ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
60.		**ΘΥΜΑΙΝΑ - ΦΟΥΡΝΟΙ**	Σάμου	Σάμου	Β. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
61.		**ΙΕΡΙΣΣΟΣ - Ι.Μ. Μ. ΛΑΥΡΑΣ**	Χαλκιδικής	Άγιο Όρος	Κεντρικής Μακεδοίας	Άγιο Όρος
62.		**ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΣΤΕΛΙ/ΡΕΘΥΜΝΟ**	Μεσσηνίας	Χανίων/Ρεθύμνου	Πελοποννήσου	Κρήτης
63.		**ΚΑΛΑΜΟΣ - ΕΠΙΣΚΟΠΗ - ΜΥΤΙΚΑΣ**	Λευκάδας	Αιτωλοακαρνανίας	Ιονίων Νήσων	Δυτικής Ελλάδας
64.		**ΚΑΛΑΜΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ**	Λευκάδας	Αιτωλοακαρνανίας	Ιονίων Νήσων	Δυτικής Ελλάδας
65.		**ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
66.		**ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ -ΑΡΚΟΙ - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ**	Δωδεκανήσων	Σάμου	Ν. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
67.		**ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΨΕΡΙΜΟΣ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
68.		**ΚΑΡΚΙΝΑΓΡΙ - ΤΡΑΠΑΛΟΥ - ΜΑΓΓΑΝΙΤΗΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ**	Σάμου	Σάμου	Β. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
69.		**ΚΑΣΟΣ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
70.		**ΚΑΣΤΕΛΙ/ΡΕΘΥΜΝΟ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΓΥΘΕΙΟ**	Χανίων/Ρεθύμνου	Λακωνίας	Κρήτης	Πελοποννήσου
71.		**ΚΑΣΤΟΣ - ΜΥΤΙΚΑΣ**	Λευκάδας	Αιτωλοακαρνανίας	Ιονίων Νήσων	Δυτικής Ελλάδας
72.		**ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
73.		**ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΘΗΡΑ - ΙΟΣ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου

74.		ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ	Καβάλας	Καβάλας	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
75.		ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ	Καβάλας	Καβάλας	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
76.		ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ	Καβάλας	Καβάλας	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
77.		ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ	Καβάλας	Καβάλας	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
78.		ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ	Καβάλας	Καβάλας	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
79.		ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ	Καβάλας	Καβάλας	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
80.	Β	ΚΕΡΑΜΩΤΗ - ΘΑΣΟΣ (01-05-14 έως 31-10-14)	Καβάλας	Καβάλας	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
81.		**ΚΕΡΚΥΡΑ - ΔΙΑΠΟΝΤΙΑ ΝΗΣΙΑ (ΕΡΕΙΚΟΥΣΑ - ΜΑΘΡΑΚΙ - ΟΘΩΝΟΙ)**	Κέρκυρας	Κέρκυρας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
82.		ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
83.		ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
84.		ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
85.		ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
86.		ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
87.	Α	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
88.	Α	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
89.	Α	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
90.	Α	ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	Κέρκυρας	Θεσπρωτίας	Ιονίων Νήσων	Ηπείρου
91.		ΚΟΣΤΑ - ΣΠΕΤΣΕΣ	Αργολίδας	Αττικής	Πελοποννήσου	Αττικής
92.	Α	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ηλείας	Ζακύνθου	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
93.	Α	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ηλείας	Ζακύνθου	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
94.	Α	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ηλείας	Ζακύνθου	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
95.	Α	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ηλείας	Ζακύνθου	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
96.	Α	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ηλείας	Ζακύνθου	Πελοποννήσ	Ιονίων Νήσων

					ου	
97.	Β	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	Ηλείας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
98.	Β	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	Ηλείας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
99.	Β	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΠΟΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	Ηλείας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
100.	Β	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΠΟΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	Ηλείας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
101.	Β	ΚΥΛΛΗΝΗ - ΠΟΡΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	Ηλείας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
102.		ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ	Ευβοίας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
103.		**ΚΥΜΗ - ΣΚΥΡΟΣ**	Ευβοίας	Ευβοίας	Στερεάς Ελλάδας	Στερεάς Ελλάδας
104.		ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ	Αττικής	Καβάλας	Αττικής	Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
105.	Α	ΛΑΥΡΙΟ - ΚΕΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
106.	Β	ΛΑΥΡΙΟ - ΚΕΑ - ΚΥΘΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
107.		ΛΑΥΡΙΟ - ΚΕΑ - ΚΥΘΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
108.	Α	ΛΑΥΡΙΟ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
109.	Β	**ΛΑΥΡΙΟ - ΑΓΙΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ**	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
110.		**ΛΑΥΡΙΟ - ΨΑΡΑ - ΜΕΣΤΑ**	Αττικής	Χίου	Αττικής	Β. Αιγαίου
111.		**ΛΕΒΙΘΑ - ΠΑΤΜΟΣ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
112.		**ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΑΡΚΙΟΙ - ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ - ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
113.	Α	ΛΕΥΚΑΔΑ - ΚΑΦΑΛΟΝΙΑ - ΙΘΑΚΗ	Λευκάδας	Κεφαλληνίας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
114.		ΛΕΥΚΙΜΜΗ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΛΕΥΚΙΜΜΗ	Κέρκυρας/Θεσπρωτίας	Θεσπρωτίας/Κέρκυρας	Ιονίων Νήσων/Ηπείρου	Ηπείρου/Ιονίων Νήσων
115.		ΛΕΥΚΙΜΜΗ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΛΕΥΚΙΜΜΗ	Κέρκυρας/Θεσπρωτίας	Θεσπρωτίας/Κέρκυρας	Ιονίων Νήσων/Ηπείρου	Ηπείρου/Ιονίων Νήσων
116.		ΛΗΞΟΥΡΙ - ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	Κεφαλληνίας	Κεφαλληνίας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
117.		ΛΗΞΟΥΡΙ - ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	Κεφαλληνίας	Κεφαλληνίας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
118.		ΛΗΞΟΥΡΙ - ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	Κεφαλληνίας	Κεφαλληνίας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
119.		ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΒΑΘΥ - ΣΠΗΛΙΑ) - ΛΕΥΚΑΔΑ	Λευκάδας	Λευκάδας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
120.		**ΜΗΛΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
121.		**ΝΑΞΟΣ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ**	Κυκλάδων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
122.		ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ - ΚΥΘΗΡΑ	Λακωνίας	Αττικής	Πελοποννήσου	Αττικής
123.		ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ - **ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ**	Λακωνίας	Αττικής	Πελοποννήσου	Αττικής
124.		**ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
125.		**ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΩΣ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου

126.		**ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΩΣ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
127.	Β	ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΜΕΓΑΝΗΣΙ	Λευκάδας	Λευκάδας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
128.	Α	ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΜΕΓΑΝΗΣΙ (ΣΠΗΛΙΑ - ΒΑΘΥ)	Λευκάδας	Λευκάδας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
129.	Β	ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ	Λευκάδας	Κεφαλληνίας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
130.	Γ	ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ - ΦΡΙΚΕΣ (ΙΘΑΚΗ)	Λευκάδας	Κεφαλληνίας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
131.		**ΞΗΡΟΚΑΜΠΟΣ ή ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΡΟΥ - ΜΥΡΤΙΕΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
132.		**ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ - ΧΙΟΣ**	Χίου	Χίου	Β. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
133.		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - Ι. Μ. ΜΕΓ. ΛΑΥΡΑΣ - ΔΑΦΝΗ (και ενδιάμεσους λιμένες)	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Κεντρικής Μακεδονίας	Κεντρικής Μακεδονίας
134.		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ - ΔΑΦΝΗ	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Κεντρικής Μακεδονίας	Κεντρικής Μακεδονίας
135.		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ - ΔΑΦΝΗ	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Κεντρικής Μακεδονίας	Κεντρικής Μακεδονίας
136.		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ - ΔΑΦΝΗ	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Κεντρικής Μακεδονίας	Κεντρικής Μακεδονίας
137.		ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - ΛΙΜ. ΑΓΙΟΥ ΟΡΟΥΣ - ΔΑΦΝΗ	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Κεντρικής Μακεδονίας	Κεντρικής Μακεδονίας
138.		**ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΓΑΥΔΟΣ**	Χανίων	Χανίων	Κρήτης	Κρήτης
139.		ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ - ΣΟΥΓΙΑ - ΑΓΙΑ ΡΟΥΜΕΛΗ - ΛΟΥΤΡΟ - ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ	Χανίων	Χανίων	Κρήτης	Κρήτης
140.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
141.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
142.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
143.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΚΑΜΑΤΕΡΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
144.		ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
145.		ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
146.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
147.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
148.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
149.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
150.	Α	ΠΑΛΟΥΚΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
151.		ΠΑΞΟΙ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΠΑΞΟΙ	Κέρκυρας	Κέρκυρας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
152.		**ΠΑΤΜΟΣ - ΑΡΚΟΙ - ΜΑΡΑΘΙ - ΛΕΙΨΟΙ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
153.		**ΠΑΤΜΟΣ - ΑΡΚΟΙ - ΜΑΡΑΘΙ - ΛΕΙΨΟΙ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
154.		**ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
155.	Γ	ΠΑΤΡΑ - ΣΑΜΗ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ - ΙΘΑΚΗ	Αχαΐας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
156.	Γ	ΠΑΤΡΑ - ΣΑΜΗ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ - ΙΘΑΚΗ	Αχαΐας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
157.	Γ	ΠΑΤΡΑ - ΣΑΜΗ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ - ΙΘΑΚΗ	Αχαΐας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων

158.	Γ	ΠΑΤΡΑ - ΣΑΜΗ ΚΕΦ/ΝΙΑΣ - ΙΘΑΚΗ	Αχαΐας	Κεφαλληνίας	Πελοποννήσου	Ιονίων Νήσων
159.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
160.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
161.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
162.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
163.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
164.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
165.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
166.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	Αττικής	Αργολίδας	Αττικής	Πελοποννήσου
167.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	Αττικής	Αργολίδας	Αττικής	Πελοποννήσου
168.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
169.	Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΜΕΘΑΝΑ - ΠΟΡΟΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
170.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
171.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	Αττικής	Αργολίδας	Αττικής	Πελοποννήσου
172.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Αττικής	Ηρακλείου	Αττικής	Κρήτης
173.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Αττικής	Ηρακλείου	Αττικής	Κρήτης
174.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Αττικής	Ηρακλείου	Αττικής	Κρήτης
175.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Αττικής	Ηρακλείου	Αττικής	Κρήτης
176.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ	Αττικής	Ηρακλείου	Αττικής	Κρήτης
177.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
178.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
179.	Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
180.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
181.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
182.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
183.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
184.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΕΥΔΗΛΟΣ - ΒΑΘΥ	Αττικής	Σάμου	Αττικής	Β. Αιγαίου
185.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
186.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
187.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
188.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
189.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
190.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
191.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
192.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου

193.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΟΥΒΑΛΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
194.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
195.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΚΩΣ - ΡΟΔΟΣ	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
196.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
197.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
198.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
199.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
200.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ	Αττικής	Χανίων	Αττικής	Κρήτης
201.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ	Αττικής	Χανίων	Αττικής	Κρήτης
202.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΑΝΙΑ	Αττικής	Χανίων	Αττικής	Κρήτης
203.	Β	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Αττικής	Λέσβου	Αττικής	Β. Αιγαίου
204.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Αττικής	Λέσβου	Αττικής	Β. Αιγαίου
205.	Α	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Αττικής	Λέσβου	Αττικής	Β. Αιγαίου
206.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Αττικής	Λέσβου	Αττικής	Β. Αιγαίου
207.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Αττικής	Λέσβου	Αττικής	Β. Αιγαίου
208.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Αττικής	Λέσβου	Αττικής	Β. Αιγαίου
209.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΑΙΓΙΝΑ - ΑΓΚΙΣΤΡΙ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΕΡΜΙΟΝΗ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	Αττικής	Αργολίδας	Αττικής	Πελοποννήσου
210.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΙΓΙΝΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
211.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ**	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
212.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ**	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
213.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - **ΚΩΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ**	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
214.		**ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ/ΚΑΣΤΕΛΙ**	Αττικής	Ρεθύμνου/Χανίων	Αττικής	Κρήτης
215.		**ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΡΕΘΥΜΝΟ/ΚΑΣΤΕΛΙ**	Αττικής	Ρεθύμνου/Χανίων	Αττικής	Κρήτης
216.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΜΗΛΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ**	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
217.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ**	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
218.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ**	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
219.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ**	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
220.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - **ΝΑΞΟΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ**	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
221.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΠΑΤΜΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΛΕΡΟΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΚΩΣ - ΣΥΜΗ - ΡΟΔΟΣ**	Αττικής	Δωδεκανήσων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
222.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΣΙΦΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑ**	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου

223.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΕΥΔΗΛΟΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ - ΦΟΥΡΝΟΙ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ	Αττικής	Σάμου	Αττικής	Β. Αιγαίου
224.		ΠΕΙΡΑΙΑΣ - **ΣΥΡΟΣ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΣ - ΦΟΥΡΝΟΙ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ**	Αττικής	Σάμου	Αττικής	Β. Αιγαίου
225.	Α	ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ (01/11/13 - 31/05/10 και 15/09/14 - 31/10/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
226.	Α	ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ (01-11-13 έως 30-04-14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
227.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
228.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
229.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
230.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
231.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
232.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
233.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
234.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
235.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
236.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
237.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
238.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
239.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
240.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
241.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
242.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
243.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
244.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
245.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
246.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
247.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
248.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
249.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
250.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
251.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
252.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
253.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
254.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
255.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
256.		ΠΕΡΑΜΑ - ΠΑΛΟΥΚΙΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
257.		ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ - ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
258.		ΠΟΡΟΣ - ΓΑΛΑΤΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
259.		ΠΟΡΟΣ - ΓΑΛΑΤΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
260.		ΠΟΡΟΣ - ΓΑΛΑΤΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
261.		ΠΟΡΟΣ - ΓΑΛΑΤΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
262.		ΠΟΡΟΣ - ΓΑΛΑΤΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
263.	Β	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου

264.	B	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
265.	B	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
266.	B	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
267.	A	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
268.	A	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
269.	A	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
270.	A	ΡΑΦΗΝΑ - ΑΝΔΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
271.		ΡΑΦΗΝΑ - ΜΑΡΜΑΡΙ	Αττικής	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας
272.		ΡΑΦΗΝΑ - ΜΑΡΜΑΡΙ	Αττικής	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας
273.	B	ΡΑΦΗΝΑ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΙΟΣ	Αττικής	Κυκλάδων	Αττικής	Ν. Αιγαίου
274.		**ΡΟΔΟΣ - ΚΑΣΤΕΛΛΟΡΙΖΟ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
275.		**ΡΟΔΟΣ - ΚΩΣ - ΚΑΛΥΜΝΟΣ - ΛΕΡΟΣ - ΛΕΙΨΟΙ - ΠΑΤΜΟΣ ή ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
276.		**ΡΟΔΟΣ - ΜΕΓΙΣΤΗ (ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ)**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
277.		**ΡΟΔΟΣ - ΧΑΛΚΗ - ΤΗΛΟΣ - ΝΙΣΥΡΟΣ - ΚΩΣ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
278.	A	ΣΑΜΗ - ΙΘΑΚΗ - ΑΣΤΑΚΟΣ	Κεφαλληνίας	Αιτωλοακαρνανίας	Ιονίων Νήσων	Δυτικής Ελλάδας
279.	B	ΣΑΜΗ - ΙΘΑΚΗ - ΛΕΥΚΑΔΑ	Κεφαλληνίας	Λευκάδας	Ιονίων Νήσων	Ιονίων Νήσων
280.		ΣΕΛΗΝΙΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
281.		**ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΚΕΑ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
282.		**ΣΥΡΟΣ - ΚΥΘΝΟΣ - ΚΕΑ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
283.		**ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΔΟΝΟΥΣΑ - ΑΙΓΙΑΛΗ - ΚΑΤΑΠΟΛΑ - ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ - ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΑ - ΝΑΞΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΣΥΡΟΣ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
284.		**ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
285.		**ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ - ΣΙΚΙΝΟΣ - ΙΟΣ - ΘΗΡΑΣΙΑ - ΘΗΡΑ - ΑΝΑΦΗ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
286.		**ΣΥΡΟΣ - ΠΑΡΟΣ - ΣΕΡΙΦΟΣ - ΣΙΦΝΟΣ - ΚΙΜΩΛΟΣ - ΜΗΛΟΣ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
287.		**ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΑΝΔΡΟΣ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
288.		**ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΑΝΔΡΟΣ**	Κυκλάδων	Κυκλάδων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
289.		**ΤΗΛΟΣ - ΡΟΔΟΣ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
290.		ΥΔΡΑ - ΜΕΤΟΧΙ	Αττικής	Αργολίδας	Αττικής	Πελοποννήσου
291.	B	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ (22-23/08-14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
292.	B	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (21 ΕΩΣ 24/08-14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής

293.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (21 ΕΩΣ 24/08-14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
294.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-23-24/08/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
295.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-23-24/08/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
296.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-23-24/08/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
297.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-23-24/08/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
298.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-23-24/08/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
299.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΥΚΟ (22-23-24/08/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
300.		ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
301.		ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
302.		ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
303.	Β	ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ ΜΕΓΑΡΙΔΟΣ (01/02/14 - 30/04/14)	Αττικής	Αττικής	Αττικής	Αττικής
304.		**ΦΟΥΡΝΟΙ - ΘΥΜΑΙΝΑ - ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ**	Σάμου	Σάμου	Β. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
305.		**ΧΑΛΚΗ - ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ**	Δωδεκανήσων	Δωδεκανήσων	Ν. Αιγαίου	Ν. Αιγαίου
306.		**ΧΑΝΙΑ - ΤΡΙΖΟΝΙΑ**	Χανίων	Φωκίδας	Κρήτης	Στερεάς Ελλάδας
307.		**ΧΩΡΑ ΣΦΑΚΙΩΝ - ΓΑΥΔΟΣ**	Χανίων	Χανίων	Κρήτης	Κρήτης
308.		ΨΑΡΑ - ΒΟΛΙΣΣΟΣ ή ΜΕΣΤΑ	Χίου	Χίου	Β. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
309.		ΨΑΡΑ - ΧΙΟΣ	Χίου	Χίου	Β. Αιγαίου	Β. Αιγαίου
310.	Β	ΩΡΩΠΟΣ - ΕΡΕΤΡΙΑ (01/06/14 - 14/09/14)	Αττικής	Ευβοίας	Αττικής	Στερεάς Ελλάδας

Υπόμνημα

Με Α, Β και Γ σημειώνονται οι δρομολογιακές γραμμές εκείνες οι οποίες δεν λειτουργούν καθ' όλο το χρόνο αλλά κατά περίοδο, καθώς το πλοίο το οποίο τις εξυπηρετεί δραστηριοποιείται και σε άλλες γραμμές.

Με κόκκινα γράμματα σημειώνονται οι επιδοτούμενες δρομολογιακές γραμμές.

Με γαλάζια υπογράμμιση σημειώνονται οι γραμμές που δε εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης με πρωτεύουσα Νομού, έδρα Περιφέρειας ή/και την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Παράρτημα 2: Μια διαφορετική ματιά στο υφιστάμενο Ακτοπλοϊκό Δίκτυο

Στο παρόν Παράρτημα παρουσιάζονται στοιχεία που αφορούν το ακτοπλοϊκό δίκτυο, όπως αυτό είναι διαμορφωμένο, από οικονομοτεχνική σκοπιά και τα οποία δύνανται να καταδείξουν αδυναμίες του συστήματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ Π2.1 Γραμμές ΔΥ οι οποίες αφορούν συνδέσεις μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού

Α/Α	Δρομολογιακή Γραμμή
1.	Κάρπαθος: Διαφάνι – Πηγάδια (204.380,80 € ετησίως)
2.	Ικαρία: Καρκινάγρι – Τραπάλου – Μαγγανίτης – Άγιος Κήρυκος (218.400 € ετησίως)
3.	Κατάπολα Αμοργού – Αιγιάλη Αμοργού – Δονούσα – Κουφονήσι – Σχοινούσα – Ηρακλειά
4.	Θήρα – Ανάφη – Κάσος – Πηγάδια Καρπάθου – Διαφάνι Καρπάθου – Χάλκη – Ρόδος
5.	Ηράκλειο – Σητεία – Κάσος – Πηγάδια Καρπάθου – Χάλκη – Ρόδος *2 επιδοτούμενες γραμμές ΔΥ*
6.	Κάλαμος – Επισκοπή Καλάμου – Μύτικας
7.	Άγιος Στέφανος Κέρκυρας – Μαθράκι – Οθωνοί – Παλαιοκαστρίτσα Κέρκυρας *Η περίπτωση είναι ιδιάζουσα, καθώς παρά το ότι συνδέονται 2 λιμάνια του ίδιου νησιού, το ένα αποτελεί λιμένα έναρξης δρομολογίου και το άλλο λιμένα λήξης*

ΠΙΝΑΚΑΣ Π2.2 Γραμμές ΔΥ που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις του ακτοπλοϊκού δικτύου

Α/Α	Δρομολογιακή Γραμμή	Ετήσιο κόστος (σε €)
1.	Άγιος Στέφανος Κέρκυρας – Μαθράκι – Οθωνοί – Παλαιοκαστρίτσα ή Άγιος Στέφανος – Ερεικούσα	146.432,00
2.	Γύθειο – Κύθηρα – Αντικύθηρα – Καστέλι	574.260,96
3.	Διαφάνι Καρπάθου – Πηγάδια Καρπάθου	204.380,80
4.	Θύμαινα – Φούρνοι	129.983,19
5.	Καλαμάτα – Κύθηρα – Καστέλι/Ρέθυμνο	230.302,54
6.	Κάλυμνος – Αστυπάλαια	592.800,00
7.	Κάλυμνος – Λέρος – Λειψοί – Πάτμος – Αρκοί – Αγαθονήσι – Πυθαγόρειο Σάμου	1.456.000,00

8.	Κάλυμνος – Ψέριμος	156.235,04
9.	Καρκινάγρι – Τραπάλου – Μαγγανίτης – Άγιος Κήρυκος	218.400,00
10.	Κάσος – Πηγάδια Καρπάθου	416.000,00
11.	Καστέλι/Ρέθυμνο – Αντικύθηρα – Κύθηρα – Γύθειο	663.989,04
12.	Κατάπολα – Αιγιάλη – Δονούσα – Κουφονήσι – Σχοινούσα – Ηρακλειά	2.226.934,32
13.	Κατάπολα – Θήρα – Ίος – Κατάπολα	119.152,15
14.	Νάξος – Αστυπάλαια	3.353.950,90
15.	Νεάπολη Βοιών – Κύθηρα – Αντικύθηρα	353.600,00
16.	Νίσυρος – Καρδάμαινα Κω	183.298,07
17.	Νίσυρος – Κως	124.862,40
18.	Νίσυρος – Κως	374.587,20
19.	Ξηρόκαμπος ή Αγία Μαρίνα Λέρου – Μυρτιές Καλύμνου	125.880,37
20.	Πάτμος – Αρκοί – Μαράθι – Λειψοί	102.379,47
21.	Πάτμος – Αρκοί – Μαράθι – Λειψοί	51.189,73
22.	Πάτμος – Λειψοί – Λέρος	269.472,32
23.	Πειραιάς – Θήρα – Ανάφη	384.288,00
24.	Πειραιάς – Μήλος – Φολέγανδρος – Σίκινος – Ίος – Θήρα	874.350,00
25.	Πειραιάς – Νάξος – Δονούσα	147.492,00
26.	Πειραιάς – Πάρος – Νάξος – Ηρακλειά – Σχοινούσα – Κουφονήσια – Κατάπολα	669.256,00
27.	Πειραιάς – Σίφνος – Φολέγανδρος – Σίκινος – Ίος – Θήρα	1.363.180,00
	ΣΥΝΟΛΟ	**15.512.656,50**

ΠΙΝΑΚΑΣ Π2.3 Γραμμές που υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης των νησιών

Α/Α	**Γραμμή**	**Ετήσιο κόστος (σε €)**
1.	Άγιος Ευστράτιος – Λήμνος	874.678,56
2.	Λαύριο – Ψαρά – Μεστά	3.057.117,96
3.	Ψαρά – Βολισσός ή Μεστά	117.124,46
4.	Ψαρά – Χίος	2.447.353,50
5.	Τήλος – Ρόδος	715.223,12
6.	Κύμη – Σκύρος	587.783,04
7.	Χάλκη – Σκάλα Καμείρου Ρόδου	228.800,00

8.	Θηρασιά – Οία Θήρας	161.616,00
9.	Κάλαμος – Μύτικας / Κάλαμος – Επισκοπή – Μύτικας *Η γραμμή είναι ιδιάζουσα, διότι η μία εκ των δύο επιδοτούμενων γραμμών συνδέει λιμένες του ίδιου νησιού. Σε αυτή την περίπτωση εγείρεται το ερώτημα διατήρησης της γραμμής αυτής ή ολοκληρωτικής κατάργησης και των δύο.*	109.529,20 και 103.477,50
	ΣΥΝΟΛΟ	**8.402.703,34**

ΠΙΝΑΚΑΣ Π2.4 Γραμμές ΔΥ που παρουσιάζουν εξαιρετικά υψηλό κόστος

Α/Α	Γραμμή	Απόσταση (ν.μ.)	Κατηγορίες κόστους (σε €)		
			Δρομολόγιο	Ν.μ.	Ετήσιο
1.	Σύρος – Τήνος – Άνδρος	15	9.860,31	328,68	1.025.472,60
2.	Σύρος – Τήνος – Άνδρος	15	9.748,90	324,96	506.942,58
3.	Θήρα – Ανάφη – Κάσος – Πηγάδια Καρπάθου – Διαφάνι Καρπάθου – Χάλκη – Ρόδος	128	64.000,00	250,00	3.328.000,00
4.	Ηράκλειο – Σητεία – Κάσος – Πηγάδια Καρπάθου – Χάλκη – Ρόδος	180	62.000	172,22	3.224.000
5.	Νεάπολη Βοιών – Κύθηρα – Αντικύθηρα	15	6.800,00	226,67	353.600,00
6.	Νάξος – Αστυπάλαια	80	32.249,53	201,56	3.353.950,90
7.	Ρόδος – Καστελόριζο	70	19.000,00	135,71	1.976.000,00

ΠΙΝΑΚΑΣ Π2.5 Γραμμές ΔΥ που αφορούν νησιά με πολύ μικρό επιβατικό κοινό

Α/Α	Δρομολογιακή Γραμμή	Κάτοικοι	Ετήσιο κόστος (σε €)
1.	Άγιος Ευστράτιος – Λήμνος	270	874.678,56
2.	Ψαρά – Χίος	458	2.447.353,50
3.	Ρόδος – Καστελόριζο	492	1.976.000,00
4.	Τήλος – Ρόδος	780	715.223,12
5.	Κατάπολα – Αιγιάλη – Δονούσα – Κουφονήσι – Σχοινούσα – Ηρακλειά	934	2.226.934,32
6.	Νάξος – Αστυπάλαια	934	3.353.950,90

Με κόκκινο χρώμα σημειώνονται τα νησιά για τα οποία έχει γίνει ο υπολογισμός των κατοίκων

Παράρτημα 3: Η έρευνα της Ομάδας Εργασίας

ΠΙΝΑΚΑΣ Π3.1 **Εμπειρογνώμονες και Ειδικοί στους οποίους απευθύνθηκε το ερωτηματολόγιο**

Α/Α	Ονοματεπώνυμο	Ιδιότητα
Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου		
1.	Μπαντιάς Δημήτριος	Αρχηγός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. - Αντιναύαρχος ΛΣ
2.	Χονδρονάσιος Αθανάσιος	Υποναύαρχος Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., Επιθεωρητής Β. και Ν. Αιγαίου
3.	Μάμμης Βασίλης	Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Διευθυντής Θαλασσίων Συγκοινωνιών
4.	Σπανός Νικόλαος	Διευθυντής Λιμενικών Υποδομών
5.	Γεωργής Ευστράτιος	Προϊστάμενος Διεύθυνσης Μεταφορών της Γ.Γ.ΑΙ.Ν.Π.
6.	Πλατιάς Χαράλαμπος	Ειδικός επιστήμονας Υ.Ν.Α.
7.	Κρητικός Ιωάννης	Σύμβουλος Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου
Περιφερειακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση		
8.	Αγγελάκος Ευάγγελος	Δήμαρχος Οινουσσών
9.	Αθανασίου Ιωάννης	Δήμαρχος Αγκιστρίου
10.	Αλιφέρης Αναστάσιος	Δήμαρχος Τήλου
11.	Αντωνάκης Αντώνιος	Δήμαρχος Σερίφου
12.	Αραβανής Κωνσταντίνος	Δήμαρχος Λευκάδας
13.	Βαφίνης Πέτρος	Δήμαρχος Αλοννήσου
14.	Βένιος Ελευθέριος	Δήμαρχος Φολεγάνδρου
15.	Βλαχογιάννης Χρήστος	Δήμαρχος Πάρου
16.	Βουνάτσος Δημήτριος	Δήμαρχος Λέσβου
17.	Βρατσάνος Κώστας	Δήμαρχος Ψαρών
18.	Γλυνός Ιωάννης	Δήμαρχος Άνδρου
19.	Δαμουλάκης Γεράσιμος	Δήμαρχος Μήλου
20.	Δεκαβάλλας Γιάννης	Δήμαρχος Σύρου-Ερμούπολης
21.	Δεμένεγας Αντώνιος	Δήμαρχος Κέας
22.	Διακομιχάλης Δημήτριος	Δήμαρχος Καλυμνίων
23.	Ερωτόκριτος Δημήτριος	Δήμαρχος Κάσου
24.	Ζαβιτσάνος Ευστάθιος	Δήμαρχος Μεγανησίου
25.	Ζώρζος Αναστάσιος-Νικόλαος	Δήμαρχος Θήρας
26.	Θάνος Στέλιος	Δήμαρχος Σάμου
27.	Θωμάς Δημήτριος	Δήμαρχος Κύμης-Αλιβερίου

28.	Καϊσερλής Κωνσταντίνος	Δήμαρχος Κω
29.	Καρακωνσταντίνου Νίκος	Δήμαρχος Νισύρου
30.	Κασσιανός Ιωάννης	Δήμαρχος Ιθάκης
31.	Κατσικάρης Δημήτριος	Αντιπεριφερειάρχης Νήσων Περιφέρειας Αττικής
32.	Κόλιας Μιχαήλ	Δήμαρχος Λέρου
33.	Κονταράτος Πανορμίτης	Δήμαρχος Αστυπάλαιας
34.	Κοτρώνης άγγελος	Δήμαρχος Ύδρας
35.	Κόττορος Ευστάθιος	Δήμαρχος Αγαθονησίου
36.	Κουκούλης Θεόδωρος	Δήμαρχος Κυθήρων
37.	Κουνεκάκης Δημήτριος	Δήμαρχος Αγίου Νικολάου Κρήτης
38.	Κουράκης Ιωάννης	Δήμαρχος Ηρακλείου Κρήτης
39.	Κουσαθανάς-Μέγας Αθανάσιος	Δήμαρχος Μυκόνου
40.	Κουσουρνάς Ευστάθιος	Δήμαρχος Ρόδου
41.	Κροντηράς Παναγιώτης	Δήμαρχος Τήνου
42.	Λαμπρινούδης Πολύδωρος	Δήμαρχος Χίου
43.	Λεβεντάκης Ιωάννης	Δήμαρχος Αντιπάρου
44.	Λυράκης Παναγιώτης	Δήμαρχος Σπετσών
45.	Μαγγανιώτης Γεράσιμος	Δήμαρχος Κιμώλου
46.	Μακρής Χαράλαμπος	Δήμαρχος Αγίου Ευστρατίου
47.	Μαργαρίτης Εμμανουήλ	Δήμαρχος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων
48.	Μαρινάκης Γεώργιος	Δήμαρχος Ρεθύμνης
49.	Μαρούσης Ιωάννης	Δήμαρχος Φούρνων Κορσέων
50.	Μιχάλης Γεώργιος	Δήμαρχος Σκοπέλου
51.	Μπαμπούνης Ανδρέας	Δήμαρχος Σίφνου
52.	Μπενέτος Σπυρίδων	Δήμαρχος Λειψών
53.	Μπογδάνος Σπυρίδων	Δήμαρχος Παξών
54.	Μποζίκης Στέλιος	Δήμαρχος Ζακύνθου
55.	Πανηγύρης Παύλος	Δήμαρχος Μεγίστης
56.	Παπαδολουκάς Λευτέρης	Δήμαρχος Σύμης
57.	Παπαθεοφάνους Θεμιστοκλής	Αντιπεριφερειάρχης Β. Αιγαίου
58.	Παρίσης Αλέξανδρος	Δήμαρχος Κεφαλονιάς
59.	Πατεράκης Θεόδωρος	Δήμαρχος Σητείας
60.	Πατρός Μιχαήλ	Δήμαρχος Χάλκης
61.	Πετρόπουλος Μιχαήλ	Δήμαρχος Ιητών
62.	Πλωμαρίτης Νικόλαος	Δήμαρχος Σκιάθου
63.	Πουσσαίος Γιώργος	Αντιπεριφερειάρχης Ν. Αιγαίου

64.	Ρούσος Ιάκωβος	Δήμαρχος Ανάφης
65.	Ρούσσος Νικήτας	Δήμαρχος Αμοργού
66.	Σακκιώτης Θεοδόσιος	Δήμαρχος Αίγινας
67.	Σαμπάνης Ιωάννης	Δήμαρχος Τροιζηνίας
68.	Σκουλάκης Μανώλης	Δήμαρχος Χανίων
69.	Σταυρινάδης Χρήστος	Δήμαρχος Ικαρίας
70.	Στόικος Γρηγόριος	Δήμαρχος Πάτμου
71.	Στρατηγός Δημήτριος	Δήμαρχος Πόρου
72.	Συρίγος Ιωάννης	Δήμαρχος Σικίνου
73.	Τρεπεκλής Ιωάννης	Δήμαρχος Κέρκυρας
74.	Τσαβαρής Ιωάννης	Δήμαρχος Σαλαμίνας
75.	Φίλιππας Εμμανουήλ	Δήμαρχος Κύθνου
76.	Χανιώτης Μιχάλης	Δήμαρχος Καρπάθου
77.	Χανός Γεώργιος	Δήμαρχος Σαμοθράκης
78.	Χατζηγιαννάκης Μιχαήλ	Δήμαρχος Σκύρου
79.	Χατζηδιαμαντής Αντώνης	Δήμαρχος Λήμνου
80.	Χατζηδιαμαντής Αντώνιος	Δήμαρχος Λήμνου
81.	Χατζηεμμανουήλ Κωνσταντίνος	Δήμαρχος Θάσου
82.	Ψαρομμάτης Παναγιώτης	Δήμαρχος Ελαφονήσου
	Πολιτικά Κόμματα	
83.	Σαμαράς Αντώνης	Πρόεδρος Νέας Δημοκρατίας
84.	Τσίπρας Αλέξης	Πρόεδρος ΣΥΡΙΖΑ – Ενωτικού Κοινωνικού Μετώπου
85.	Βενιζέλος Ευάγγελος	Πρόεδρος Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος
86.	Παναγιώτης Καμμένος	Πρόεδρος Ανεξάρτητων Ελλήνων
87.	Κουβέλης Φώτιος-Φανούριος	Πρόεδρος Δημοκρατικής Αριστεράς
88.	Κουτσούμπας Δημήτριος	Γενικός Γραμματέας Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας
	Φορείς	
89.	Αδαμαντιάδης Μιχάλης	Πρόεδρος Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών
90.	Ανδρεάδης Ανδρέας	Πρόεδρος Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
91.	Βλάχος Γεώργιος	Πρόεδρος Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
92.	Γιαννόπουλος Γεώργιος	Διευθυντής Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών
93.	Γράτσος Γεώργιος	Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος
94.	Καλογρίδης Θρασύβουλος	Πρόεδρος Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών

		Νήσων
95.	Καρλαύτης Ματθαίος	Πρόεδρος Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
96.	Καστελλάνος Γεώργιος	Εκτελεστικός Διευθυντής Ένωσης Λιμένων Ελλάδας
97.	Κεχαγιόγλου Λευτέρης	Πρόεδρος Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών
98.	Λιάγκος Αθανάσιος	Project Manager επί θεμάτων Λιμένων του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου
99.	Μίχαλος Κωνσταντίνος	Πρόεδρος Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος και Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών
100.	Σακέλλης Μιχάλης	Πρόεδρος Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας
101.	Σημαντώνης Χαράλαμπος	Πρόεδρος Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων
102.	Τελώνης Γεώργιος	Πρόεδρος Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (Hellenic Association of Travel and Tourist Agencies - HATTA)
Πανεπιστήμιο Αιγαίου		
103.	Γεωργούλης Γεώργιος	Ερευνητής, Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων (ΕΔΙΝΑΛΕ) του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών (ΤΝΕΥ)
104.	Κάπρος Σεραφείμ	Αναπληρωτής Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
105.	Καρλής Φώτης	Υποψήφιος Διδάκτωρ Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
106.	Λεκάκου Μαρία	Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Πρόεδρος Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
107.	Πάλλης Θάνος	Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
108.	Πολυδωροπούλου Αμαλία	Καθηγήτρια, Πρόεδρος Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
109.	Ρεμούνδος Γιώργος	Υποψήφιος Διδάκτωρ Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
110.	Σπιλάνης Ιωάννης	Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Περιβάλλοντος, τ. Γενικός Γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
111.	Τσαμουργκέλης Γιάννης	Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο		
112.	Γρηγορόπουλος Γρηγόριος	Καθηγητής Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Ναυτικής και Θαλάσσιας Υδροδυναικής
113.	Λυρίδης Δημήτρης	Αναπληρωτής Καθηγητής Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου και Θαλασσίων Μεταφορών

114.	Μουτζούρης Κωνσταντίνος	Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος
115.	Μπαλλής Αθανάσιος	Αναπληρωτής Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
116.	Παπανικολάου Απόστολος	Καθηγητής Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου και Θαλασσίων Μεταφορών
117.	Σταθόπουλος Αντώνιος	Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
118.	Τσαμπούλας Δημήτριος	Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής
119.	Ψαραύτης Χαρίλαος	Καθηγητής Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Τομέας Μελέτης Πλοίου και Θαλασσίων Μεταφορών
Πανεπιστήμιο Πειραιά		
120.	Θαλασσινός Ελευθέριος	Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
121.	Παπαδημητρίου Στράτος	Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
122.	Παρδάλη Αγγελική	Καθηγήτρια Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
123.	Σαμπράκος Ευάγγελος	Καθηγητής Τμήματος Οικονομικής Επιστήμης
124.	Τζαννάτος Ερνέστος	Αν. Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
125.	Χλωμούδης Κωνσταντίνος	Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης		
126.	Ιακώβου Ελευθέριος	Καθηγητής Τμήματος Μηχανολόγων Μηχανικών
127.	Νανιόπουλος Αριστοτέλης	Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Τομέα Μεταφορών, Συγκοινωνιακής Υποδομής, Διαχείρισης Έργων Ανάπτυξης
Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης		
128.	Ματσούκης Παναγής-Φωκίων	Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών
129.	Στεφανής Βασίλειος	Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών
130.	Χιόνης Διονύσιος	Καθηγητής Τμήματος Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων και Ανάπτυξης
Ακτοπλοϊκές Εταιρείες		
131.	Grimaldi Emanuele	Πρόεδρος Minoan Lines
132.	Βάγγερ Μιλτιάδης - Μιχαήλ	Πρόεδρος ΝΕΛ
133.	Εκπρόσωπος	Aegean Speed Lines ΝΕ
134.	Εκπρόσωπος	Zante Ferries A.N.M.E.Z. A.E.
135.	Εκπρόσωπος	Αγία Μαρίνη Ι Ν.Ε.

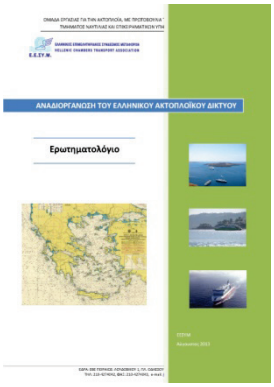
136.	Εκπρόσωπος	Golden Star Ferries
137.	Εκπρόσωπος	Goutos Lines
138.	Εκπρόσωπος	SeaJets
139.	Εκπρόσωπος	Ιπτάμενα Δελφίνια Αιγαίου Ν.Ε.
140.	Εκπρόσωπος	ΛΑΝΕ
141.	Εκπρόσωπος	Agoudimos Lines
142.	Εκπρόσωπος	Πάρος Αντίπαρος Ν.Ε.
143.	Εκπρόσωπος	Fast Ferries
144.	Εκπρόσωπος	Σκύρος Ναυτική Εταιρεία
145.	Εκπρόσωπος	Strintzis Ferries
146.	Εκπρόσωπος	Ventouris Sea Lines
147.	Εκπρόσωπος	Feax Express Lines Ν.Ε.
148.	Θανάτσης Γεώργιος	Πρόεδρος Ανωνύμου Ναυτιλιακής Εταιρείας Δήμου Καλυμνίων
149.	Κατσανεβάκης Γεώργιος	Πρόεδρος ΑΝΕΚ
150.	Μάγειρας Κυριάκος	Πρόεδρος Attica Group
151.	Σιλιγάρδος Νικόλαος	Cretan Lines
152.	Σπανός Γεώργιος	Dodekanisos Seaways
153.	Στρίντζης Γεράσιμος	Πρόεδρος Hellenic Seaways
154.	Χαριτόπουλος Δημήτριος	Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου
	Οργανισμοί Λιμένων	
155.	Αγγελούδης Στυλιανός	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης
156.	Ανωμερίτης Γεώργιος	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, Πρόεδρος Ένωσης Λιμένων Ελλάδας
157.	Αποστολόπουλος Δημήτριος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύργου
158.	Αυγουστόπουλος Σταύρος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ναυπλίου
159.	Βαμβακάρης Πέτρος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μήλου
160.	Βίτσιος Αριστείδης	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου
161.	Βλάχος Σωτήρης	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Κερκύρας
162.	Δαρζέντας Γιώργος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας
163.	Διαμάντης Βασίλειος	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας
164.	Ελισσαίου Αθανάσιος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πάτμου
165.	Ηλιάδης Χρήστος	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού

		Λιμένος Καβάλας
166.	Κατσαΐτη Ελπίδα	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Κεφαλληνίας-Ιθάκης
167.	Κορδώνης Κωνσταντίνος	Πρόεδρος Λιμενικού Ταμείου Λέσβου
168.	Κουσαθανάς-Μέγας Αθανάσιος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Μυκόνου
169.	Κουσουρνάς Ευστάθιος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ρόδου
170.	Μαυρέλος Εμμανουήλ	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σάμου
171.	Μπρας Ιωάννης	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου
172.	Μπροκαλάκης Κωνσταντίνος	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ν. Χανίων (Σούδας)
173.	Ορκόπουλος Γεώργιος	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας
174.	Πέππας Αθανάσιος	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας
175.	Πλατυκώστας Κωνσταντίνος	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Πατρών
176.	Πρίγκος Ιωάννης	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Βόλου
177.	Σταυράκογλου Σταύρος	Πρόεδρος και Διευθύνοντας Σύμβουλος Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης
178.	Φάκκος Μιλτιάδης	Πρόεδρος Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Κω
Ελληνικά Επιμελητήρια		
179.	Αλιφιεράκης Μανώλης	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Ηρακλείου
180.	Γαργαλέας Δημήτριος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Ζακύνθου
181.	Γεωργούλης Γεώργιος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Χίου
182.	Γιακουμάκης Γεώργιος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Ρεθύμνου
183.	Γιαμάς Ιωάννης	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Πρέβεζας, Αντιπρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ.
184.	Ζορπίδης Μιχαήλ	Πρόεδρος Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης
185.	Κορκίδης Βασίλης	Πρόεδρος Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά
186.	Κυριαζής Γεώργιος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Σάμου
187.	Μαργαρώνης Ιωάννης	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Χανίων
188.	Μαρλαφέκας Πλάτωνας	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Αχαΐας
189.	Μιχάλαρος Ανδριανός	Πρόεδρος Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά
190.	Μιχαλάτος Θεόφιλος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κεφαλληνίας και Ιθάκης
191.	Μπακατσέλος Δημήτριος	Πρόεδρος Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου

		Θεσσαλονίκης
192.	Μπασδάνης Αριστοτέλης	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Μαγνησίας
193.	Μπενέτος Γεώργιος	Πρόεδρος Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Πειραιά
194.	Παπαδόπουλος Παναγιώτης	Πρόεδρος Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης
195.	Παππούς Ιωάννης	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου
196.	Πάσχος Αλέξανδρος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Θεσπρωτίας
197.	Ρούσσος Ιωάννης	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κυκλάδων
198.	Σίμωσης Παναγιώτης	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Ευβοίας
199.	Σκιαδαρέσης Σωτήριος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Λευκάδας
200.	Τοψίδης Χριστόδουλος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Έβρου
201.	Τσατσούλης Άγγελος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Καβάλας
202.	Φραντζέσκος Παρασκευάς	Αντιπρόεδρος Επιμελητηρίου Λέσβου, Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου Ε.Ε.ΣΥ.Μ.
203.	Χαριτάκης Θωμάς	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Λασιθίου
204.	Χονδρογιάννης Γεώργιος	Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κερκύρας
Ειδικοί κλάδου μεταφορών		
205.	Αναγνωστοπούλου Θεονύμφη	Τουριστική Πράκτορας
206.	Αϋφαντοπούλου Γεωργία	Κύρια Ερευνήτρια Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών
207.	Βαλεράς Κρίτων	Σύμβουλος Επιχειρήσεων
208.	Βερναρδάκης Ντένης	S&P Broker
209.	Βλάχος Γεώργιος	Τ. Γενικός Γραμματέας Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου
210.	Γαγάτση Ελίζα	Συνεργάτης-Ερευνητής Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών
211.	Γιαννούλης Παναγιώτης	Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
212.	Δημητρόπουλος Βασίλειος	Operational Manager, Bureau Veritas
213.	Εμμανουλόπουλος Γιώργος	Συγκοινωνιολόγος
214.	Ζολώτας Σπυρίδων	Area Manager (Ελλάδα-Κύπρος), RINA
215.	Ηλιόπουλος Κωνσταντίνος	Συγκοινωνιολόγος
216.	Καμαρινάκης Απόστολος	Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)
217.	Κοντόπουλος Ιωάννης	Πλοίαρχος Ε.Ν.
218.	Κορρές Άλκης	Πρόεδρος Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος
219.	Κρομμύδας Κοσμάς	Μηχανολόγος Μηχανικός
220.	Μαντζαφός Μιχάλης	Area External Affairs Manager, Greece, East Mediterranean & Adriatic Area, Hellenic Lloyd's S.A.

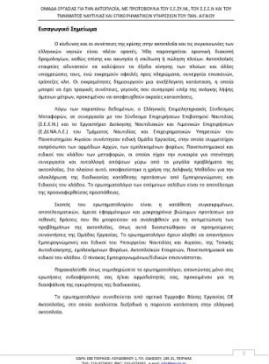
221.	Μπασδάνη Ελένη	Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.), Γενική Γραμματέας Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας
222.	Μποϊλέ Μαρία	Διευθύντρια Ερευνών Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών
223.	Πάλλης Χρήστος	Πρόεδρος Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού
224.	Παπαγεωργίου Διαμαντής	Πλοίαρχος Ε.Ν.
225.	Πρατικάκης Γεώργιος	Διευθύνων Σύμβουλος, Ναυπηγική Εταιρεία ΝΑΠ
226.	Προβατάς Νικόλαος	Ερευνητής
227.	Πρωτόπαπας Ιωάννης	τ. Διευθυντής Λιμενικής Πολιτικής Υ.Ν.Α.
228.	Σαρλής Μιχάλης	Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου Ν.Ε.Ε. και Σύμβουλος Ε.Ε.Ν.Μ.Α.
229.	Σιαμάς Γιάννης	Ειδικός εμπορευματικών μεταφορών
230.	Στεργιόπουλος Γεώργιος	Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
231.	Στεφάνου Πέτρος	Επιχειρησιακή Έρευνα
232.	Συρίγος Ανδρέας	Ναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.), τ. Αρχηγός Λ.Σ.
233.	Ταρλάμης Αχιλλέας	Επίτιμο Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
234.	Τζώρτζης Κωνσταντίνος	Πλοίαρχος Ε.Ν.

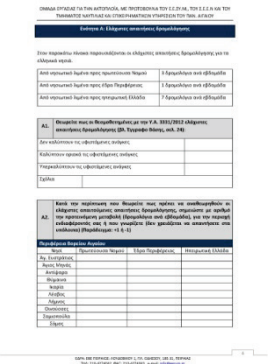
ΠΙΝΑΚΑΣ Π3.2 Το ερωτηματολόγιο το οποίο χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα

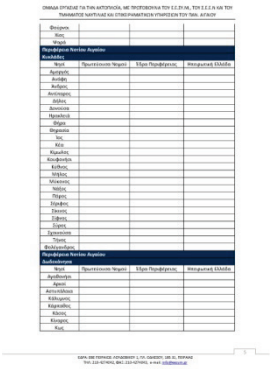

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

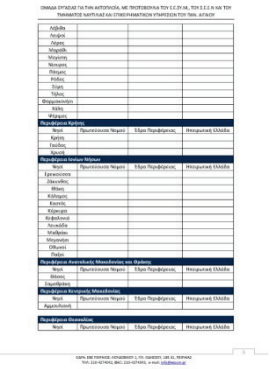
Ερωτηματολόγιο

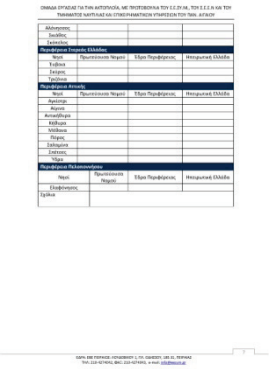


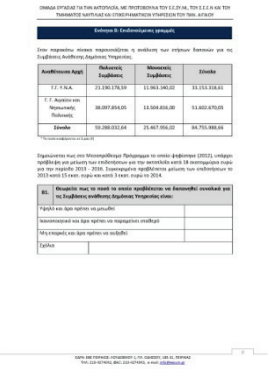


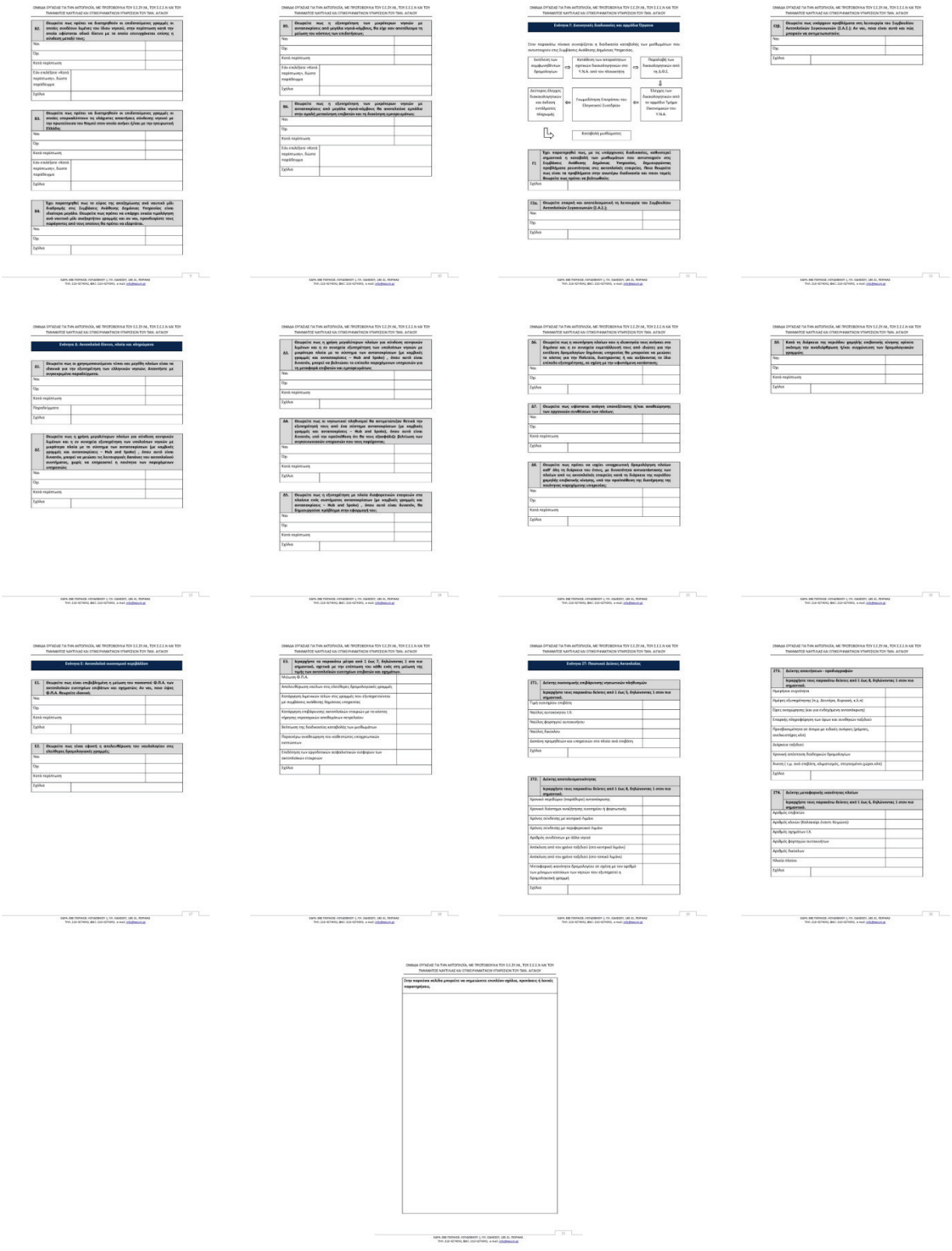












Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι απαντήσεις που δόθηκαν στις δύο φάσεις έρευνας με το προαναφερθέν ερωτηματολόγιο. Παρατίθενται σχεδιαγράμματα τόσο ποσοστιαίας όσο και ποιοτικής ανάλυσης των αποτελεσμάτων.

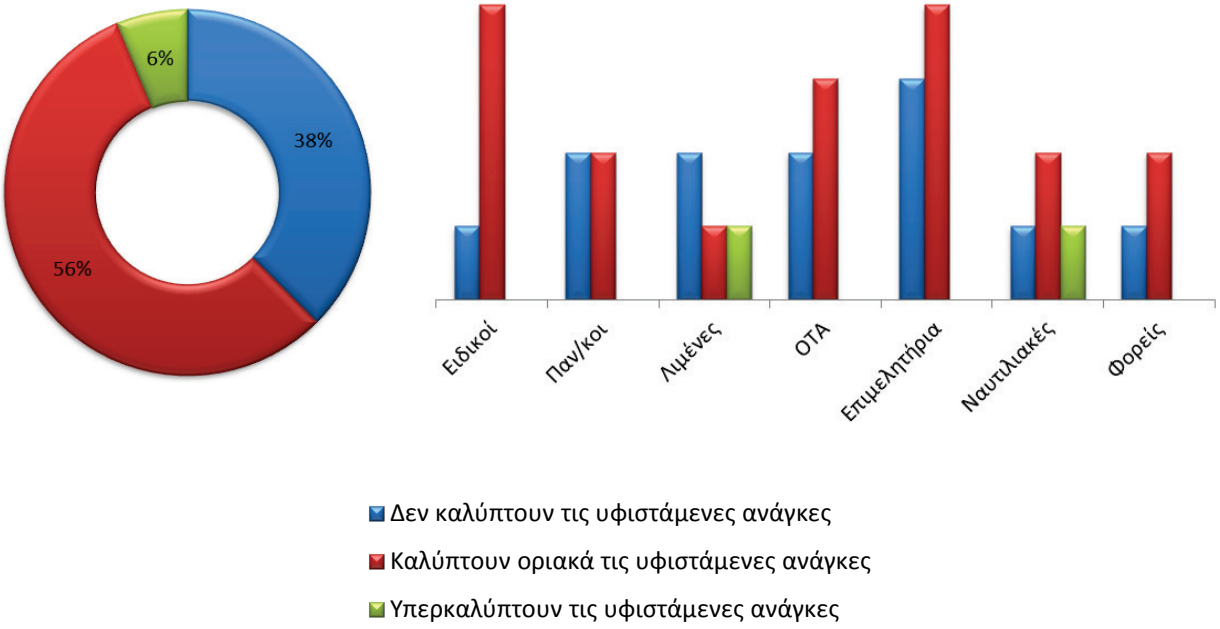
Ανάλυση αποτελεσμάτων πρώτης φάσης έρευνας

Ερώτηση Α1 **Θεωρείτε πως οι θεσμοθετημένες με την Υ.Α. 3331/2012 ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης:**

Α) Δεν καλύπτουν τις υφιστάμενες ανάγκες

Β) Καλύπτουν οριακά τις υφιστάμενες ανάγκες

Γ) Υπερκαλύπτουν τις υφιστάμενες ανάγκες



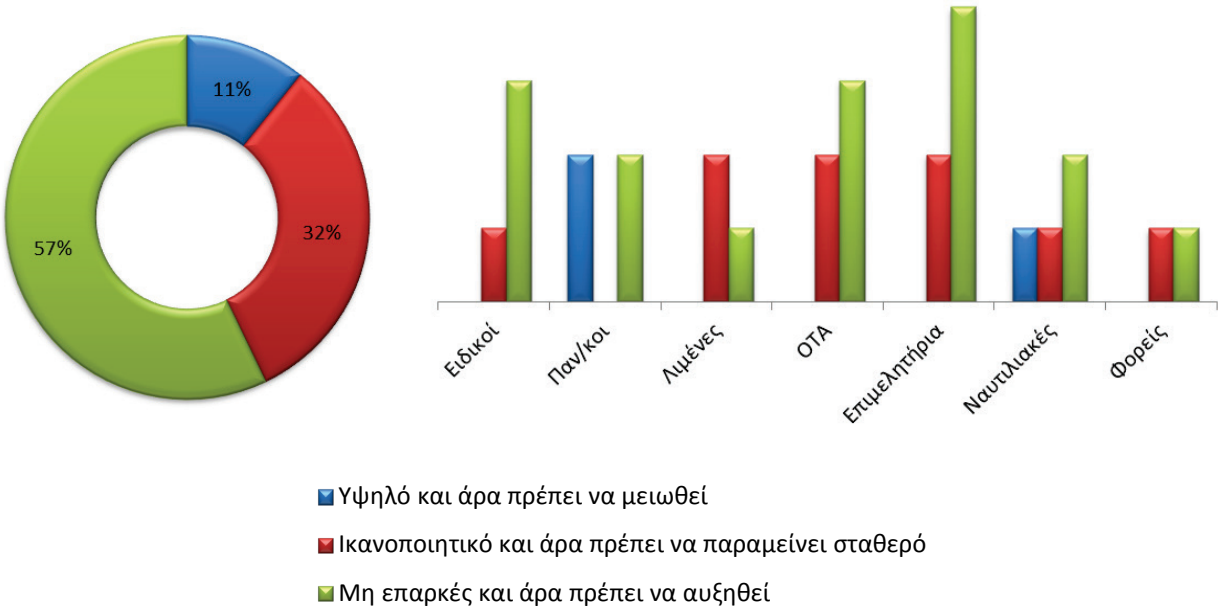
Ερώτηση Β1

Θεωρείτε πως το ποσό το οποίο προβλέπεται να δαπανηθεί συνολικά για τις Συμβάσεις ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας είναι:

Α) Υψηλό και άρα πρέπει να μειωθεί

Β) Ικανοποιητικό και άρα πρέπει να παραμείνει σταθερό

Γ) Μη επαρκές και άρα πρέπει να αυξηθεί



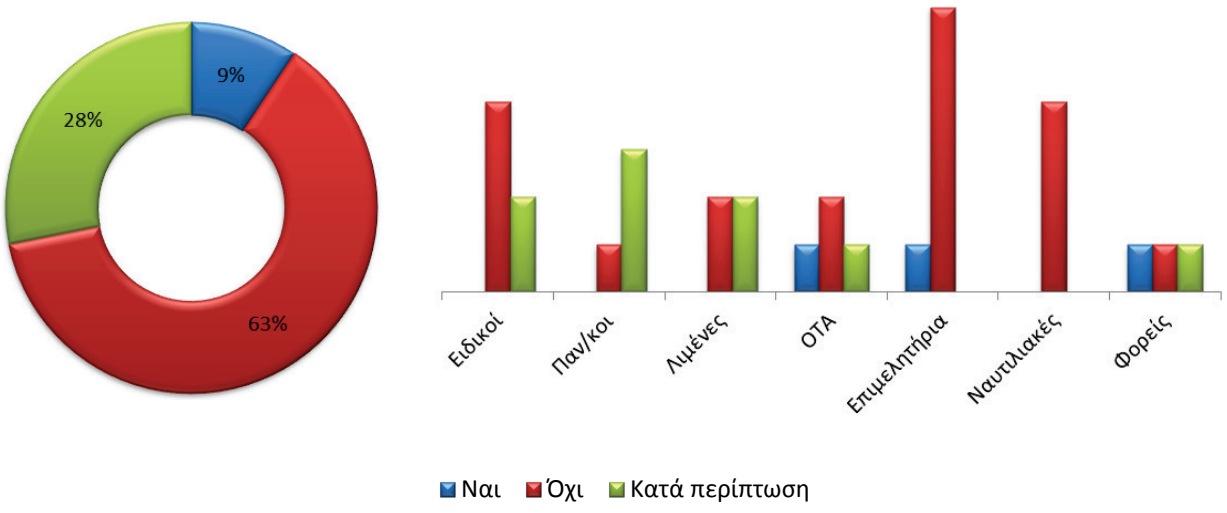
Ερώτηση Β2

Θεωρείτε πως πρέπει να διατηρηθούν οι επιδοτούμενες γραμμές οι οποίες συνδέουν λιμένες του ίδιου νησιού, στην περίπτωση κατά την οποία υφίσταται οδικό δίκτυο με το οποίο επιτυγχάνεται επίσης η σύνδεση μεταξύ τους;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



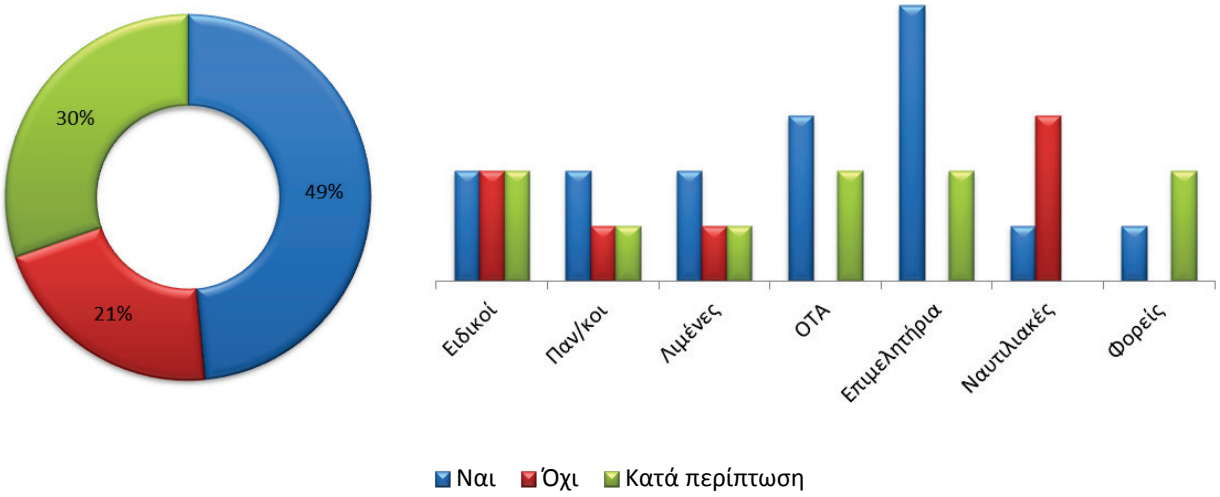
Ερώτηση Β3

Θεωρείτε πως πρέπει να διατηρηθούν οι επιδοτούμενες γραμμές οι οποίες υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης νησιού με την πρωτεύουσα του Νομού στον οποίο ανήκει ή/και με την ηπειρωτική Ελλάδα;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση

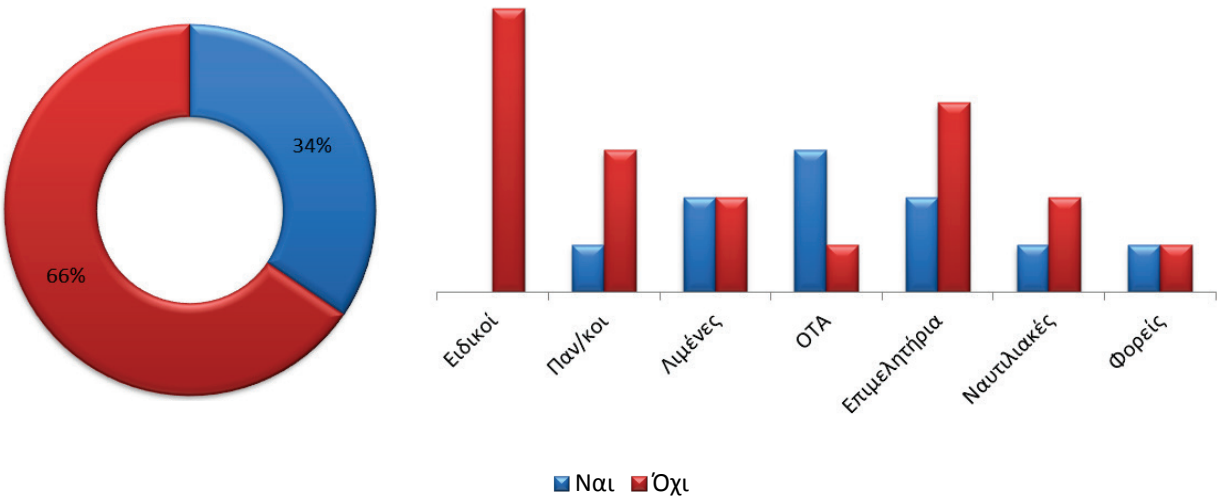


Ερώτηση Β4

Έχει παρατηρηθεί πως το εύρος της αποζημίωσης ανά ναυτικό μίλι διαδρομής στις Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας είναι ιδιαίτερα μεγάλο. Θεωρείτε πως πρέπει να υπάρχει ενιαία τιμολόγηση ανά ναυτικό μίλι ανεξαρτήτου γραμμής και αν ναι, προσδιορίστε τους παράγοντες από τους οποίους θα πρέπει να εξαρτάται.

Α) Ναι

Β) Όχι



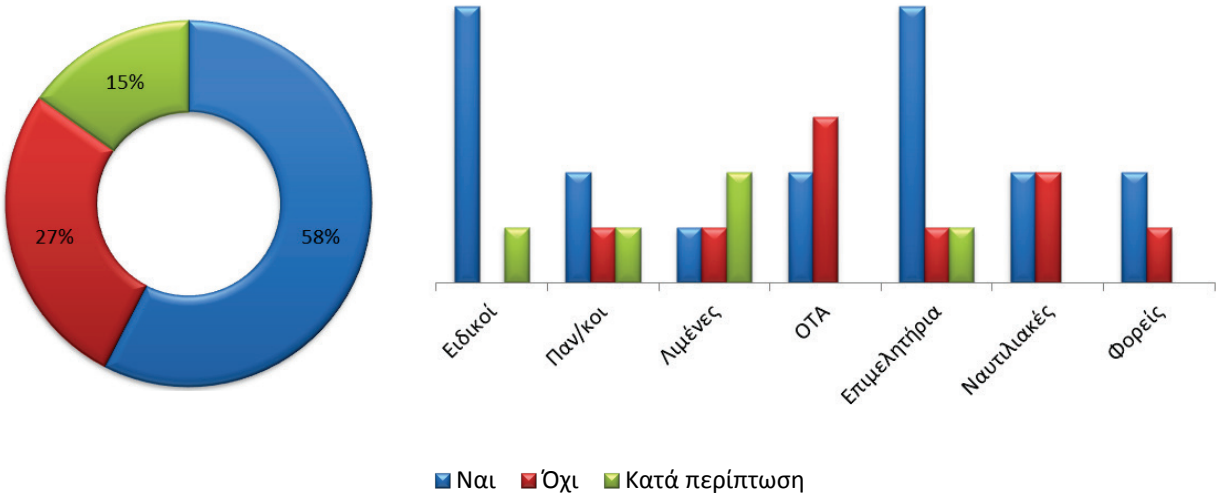
Ερώτηση Β5

Θεωρείτε πως η εξυπηρέτηση των μικρότερων νησιών με ανταποκρίσεις από μεγάλα νησιά-κόμβους, θα είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των επιδοτήσεων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



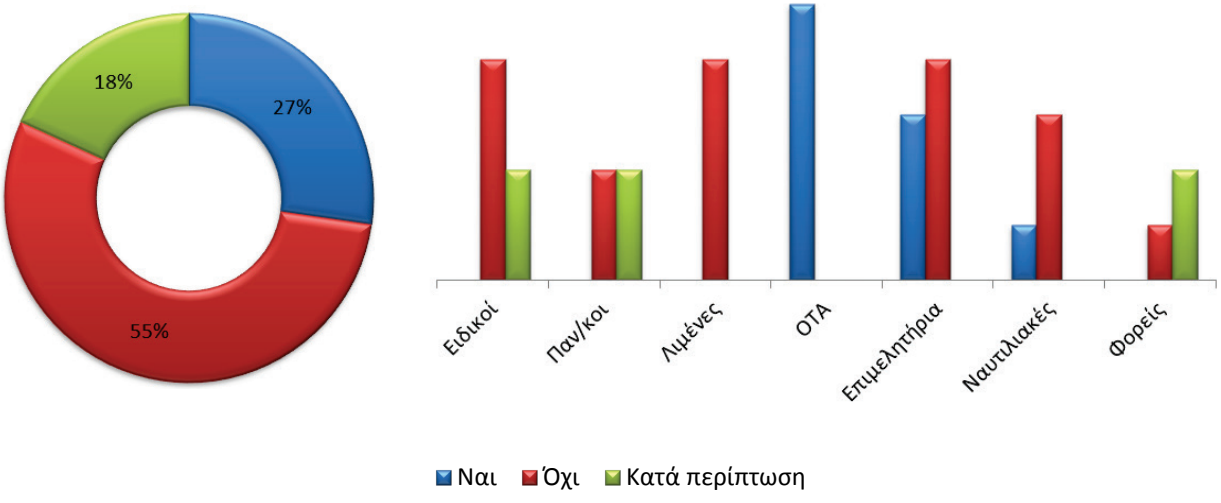
Ερώτηση Β6

Θεωρείτε πως η εξυπηρέτηση των μικρότερων νησιών με ανταποκρίσεις από μεγάλα νησιά-κόμβους, θα είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των επιδοτήσεων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση

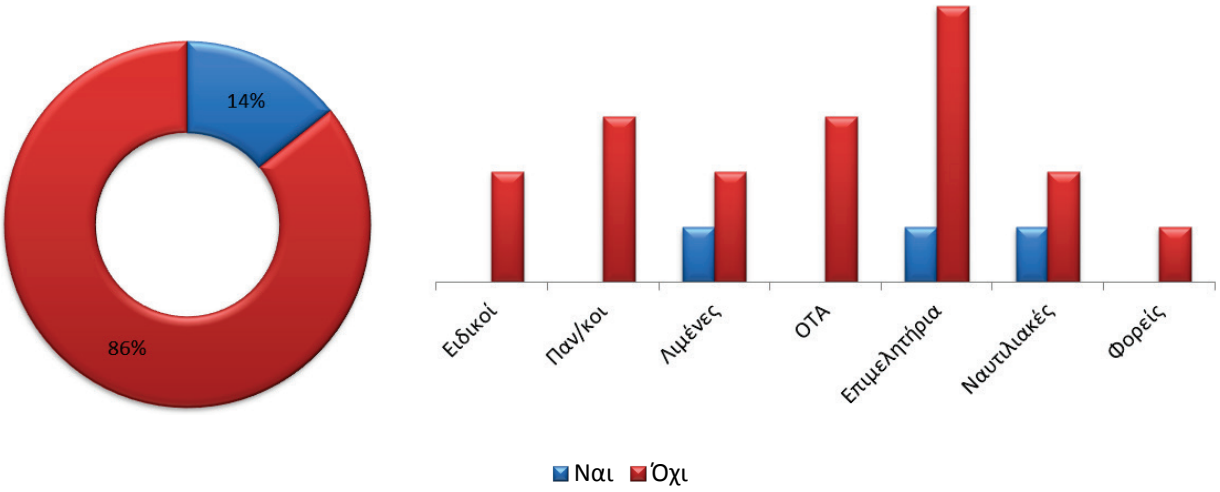


Ερώτηση Γ2α

Θεωρείτε επαρκή και αποτελεσματική τη λειτουργία του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.);

Α) Ναι

Β) Όχι

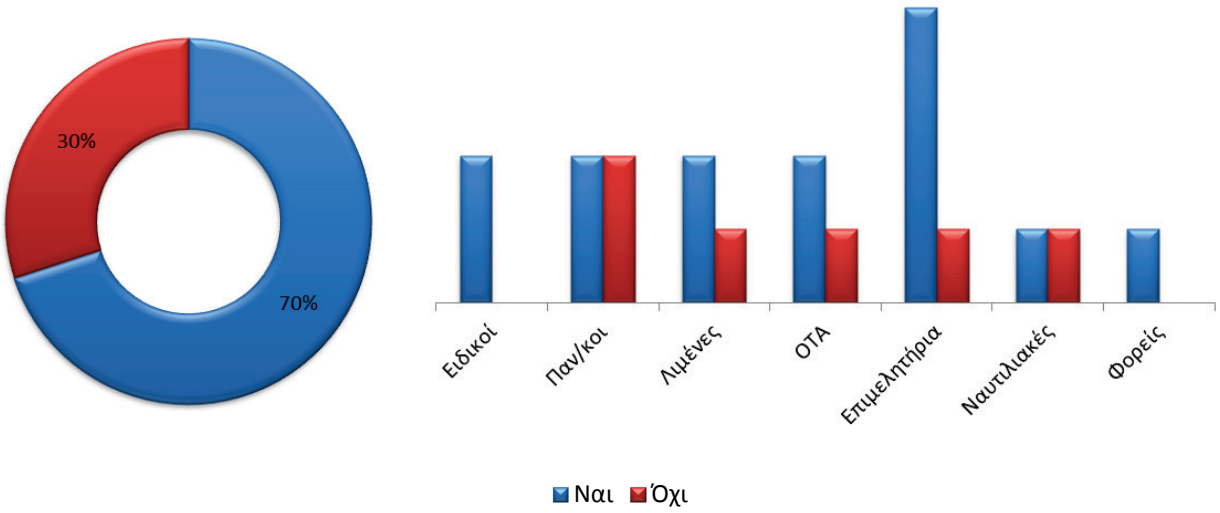


Ερώτηση Γ2β

Θεωρείτε πως υπάρχουν προβλήματα στη λειτουργία του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.); Αν ναι, ποια είναι αυτά και πώς μπορούν να αντιμετωπιστούν;

Α) Ναι

Β) Όχι



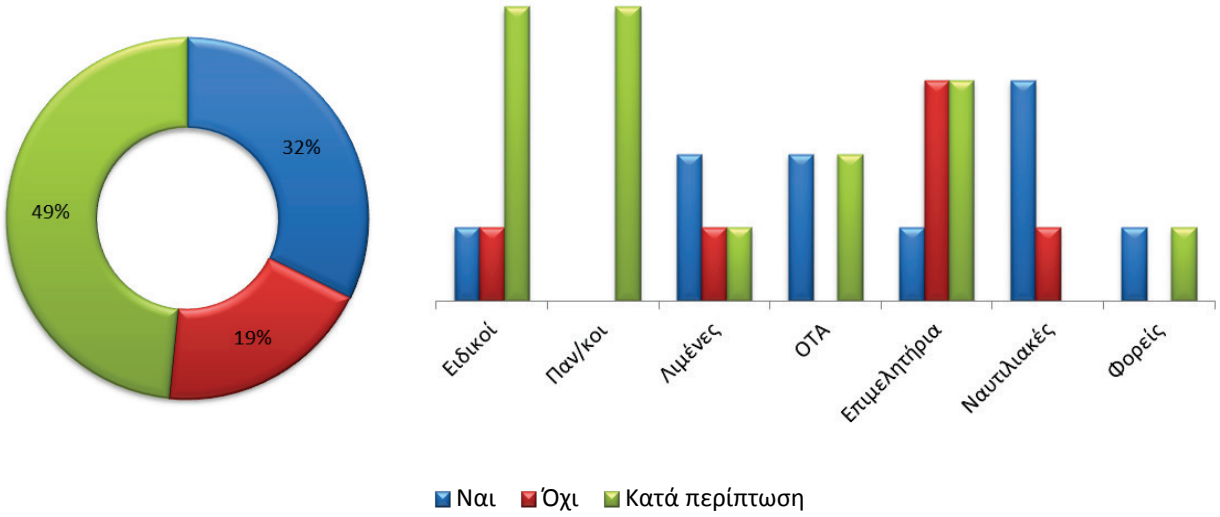
Ερώτηση Δ1

Θεωρείτε πως οι χρησιμοποιούμενοι τύποι και μεγέθη πλοίων είναι τα ιδανικά για την εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών; Απαντήστε με συγκεκριμένα παραδείγματα.

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



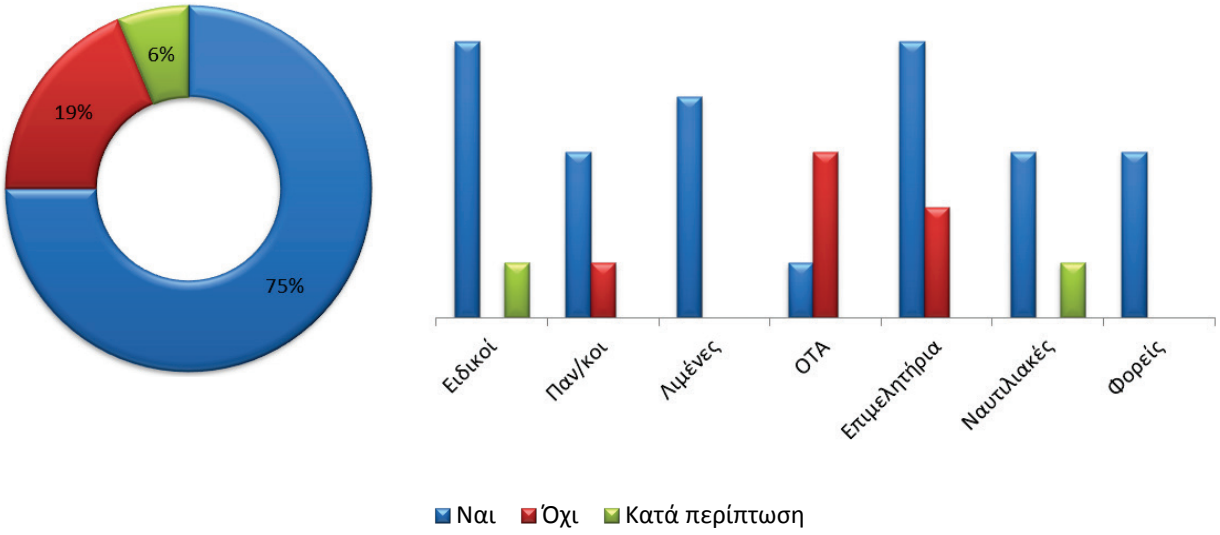
Ερώτηση Δ2

Θεωρείτε πως η χρήση μεγαλύτερων πλοίων για σύνδεση κεντρικών λιμένων και η εν συνεχεία εξυπηρέτηση των υπολοίπων νησιών με μικρότερα πλοία με το σύστημα των ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke) , όπου αυτό είναι δυνατόν, μπορεί να μειώσει τις λειτουργικές δαπάνες του ακτοπλοϊκού συστήματος, χωρίς να επηρεαστεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



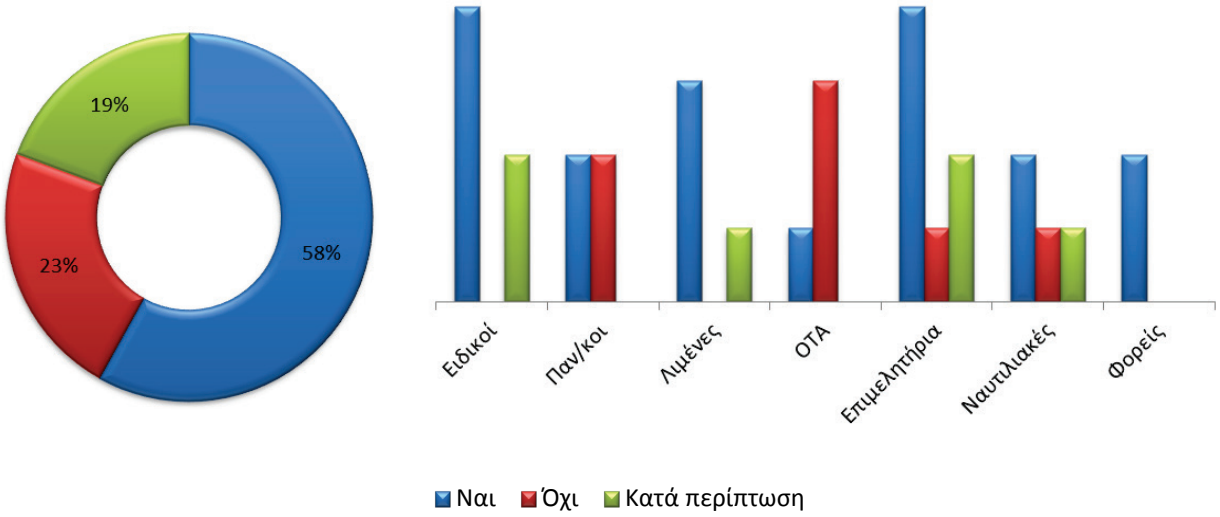
Ερώτηση Δ3

Θεωρείτε πως η χρήση μεγαλύτερων πλοίων για σύνδεση κεντρικών λιμένων και η εν συνεχεία εξυπηρέτηση των υπολοίπων νησιών με μικρότερα πλοία με το σύστημα των ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke) , όπου αυτό είναι δυνατόν, μπορεί να βελτιώσει το επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



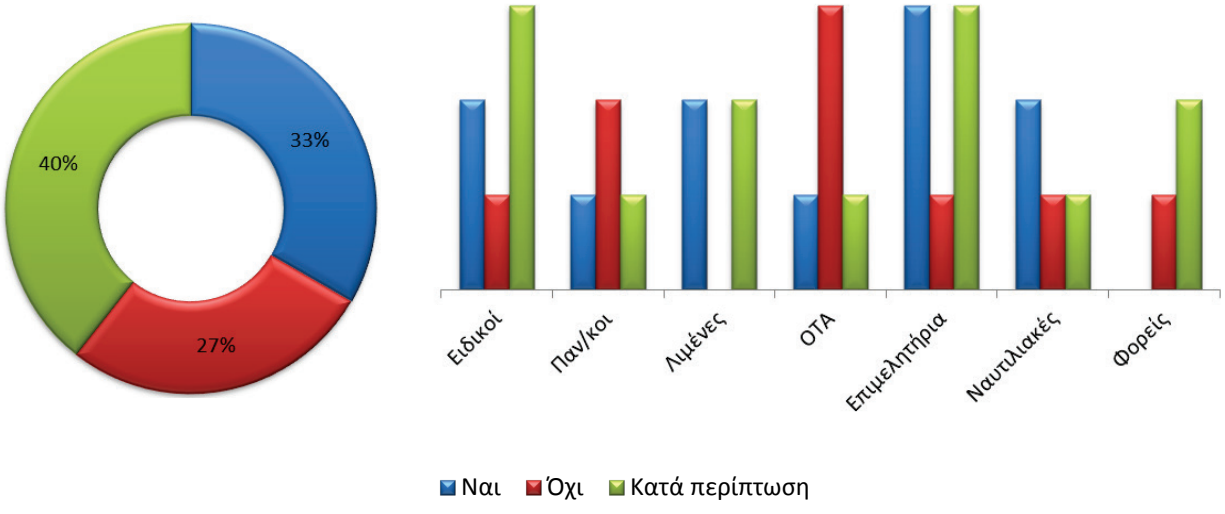
Ερώτηση Δ4

Θεωρείτε πως οι νησιωτικοί πληθυσμοί θα αντιμετώπιζαν θετικά την εξυπηρέτησή τους από ένα σύστημα ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke), όπου αυτό είναι δυνατόν, υπό την προϋπόθεση ότι θα τους εξασφάλιζε βελτίωση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών που τους παρέχονται;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



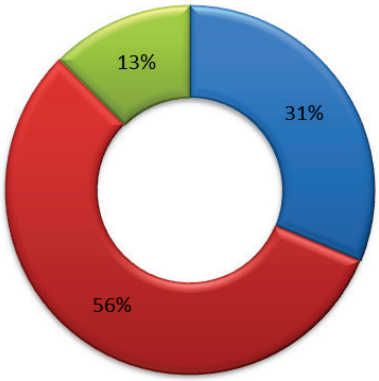
Ερώτηση Δ5

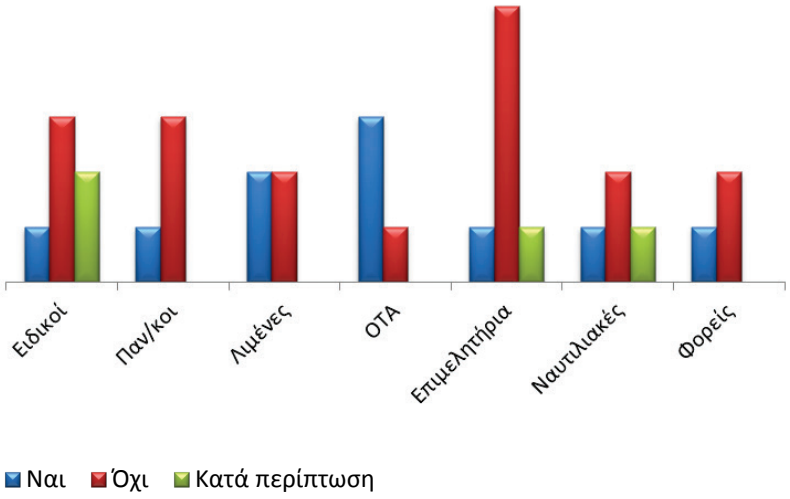
Θεωρείτε πως η εξυπηρέτηση με πλοία διαφορετικών εταιρειών στα πλαίσια ενός συστήματος ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke), όπου αυτό είναι δυνατόν, θα δημιουργούσε πρόβλημα στην εφαρμογή του;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



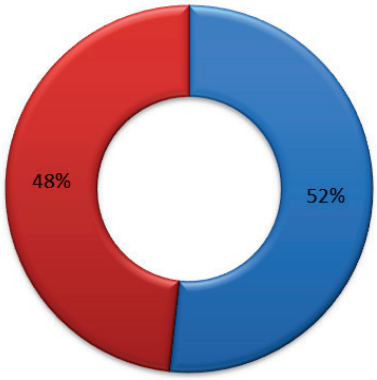


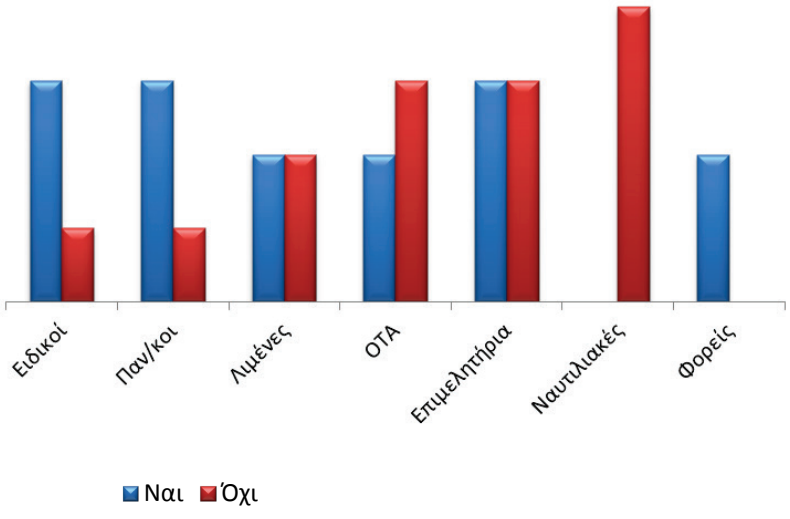
Ερώτηση Δ6

Θεωρείτε πως η ναυπήγηση πλοίων που η ιδιοκτησία τους ανήσκει στο δημόσιο και η εν συνεχεία εκμετάλλευσή τους από ιδιώτες για την εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας θα μπορούσε να μειώσει το κόστος για την Πολιτεία, διατηρώντας ή και αυξάνοντας το ίδιο επίπεδο εξυπηρέτησης, σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση;

Α) Ναι

Β) Όχι





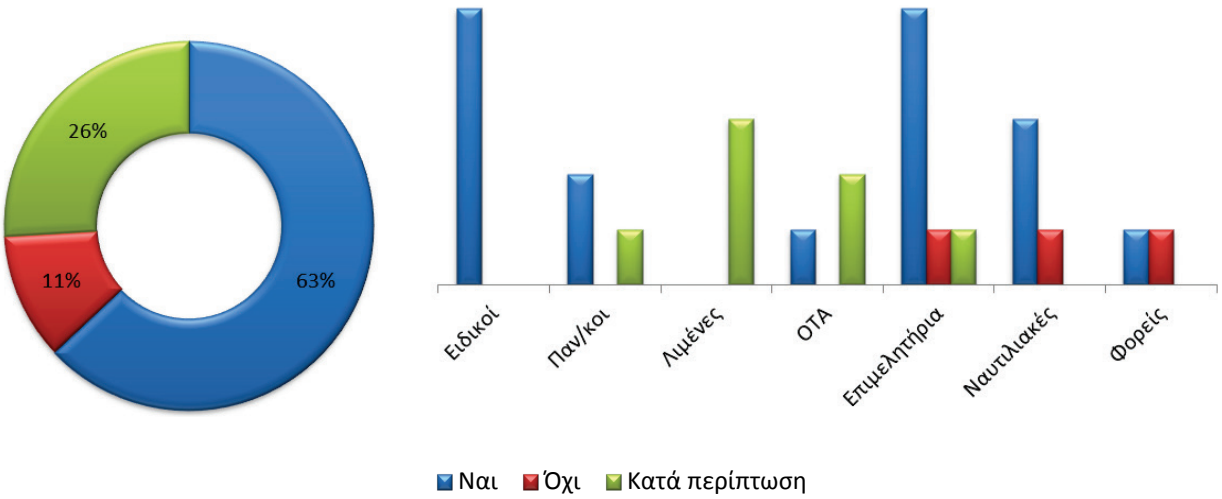
Ερώτηση Δ7

Θεωρείτε πως υφίσταται ανάγκη επανεξέτασης ή/και αναθεώρησης των οργανικών συνθέσεων των πλοίων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



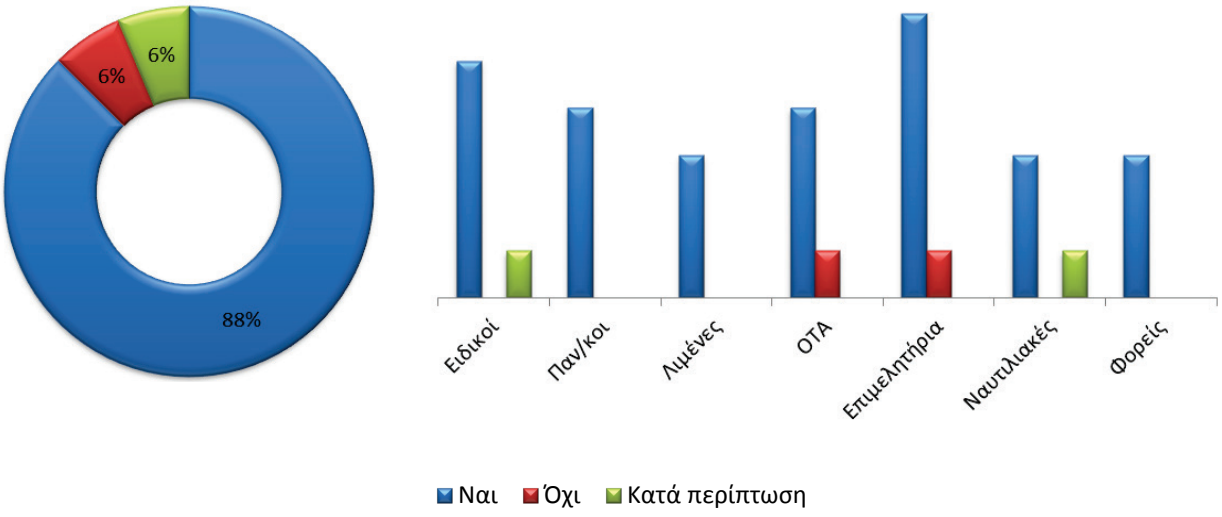
Ερώτηση Δ8

Θεωρείτε πως πρέπει να ισχύει υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με δυνατότητα αντικατάστασης των πλοίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες κατά τη διάρκεια της περιόδου χαμηλής επιβατικής κίνησης, υπό την προϋπόθεση της διατήρησης της ποιότητας παρεχόμενης υπηρεσίας;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



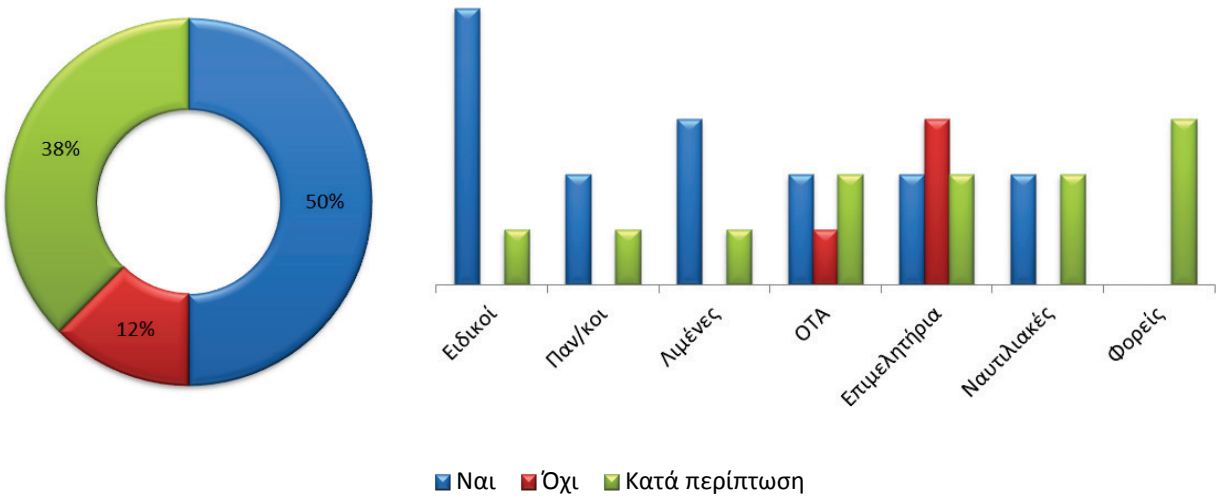
Ερώτηση Δ9

Κατά τη διάρκεια της περιόδου χαμηλής επιβατικής κίνησης κρίνετε σκόπιμη την αναδιάρθρωση ή/και συγχώνευση των δρομολογιακών γραμμών;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



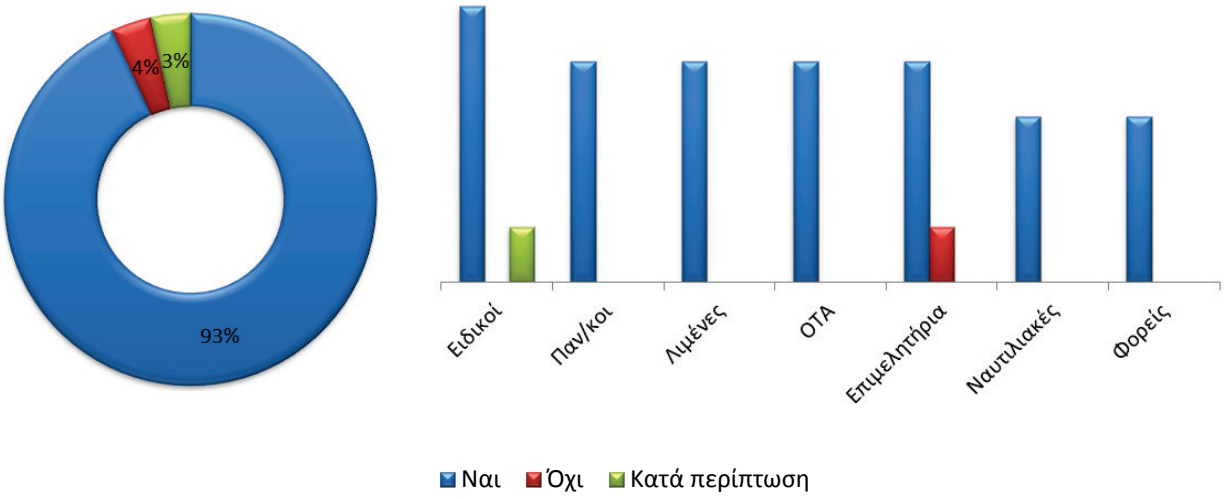
Ερώτηση Ε1

Θεωρείτε πως είναι επιβεβλημένη η μείωση του ποσοστού Φ.Π.Α. των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επιβάτων και οχηματών; Αν ναι, ποιο ύψος Φ.Π.Α. θεωρείτε ιδανικό;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



Ερώτηση Ε2

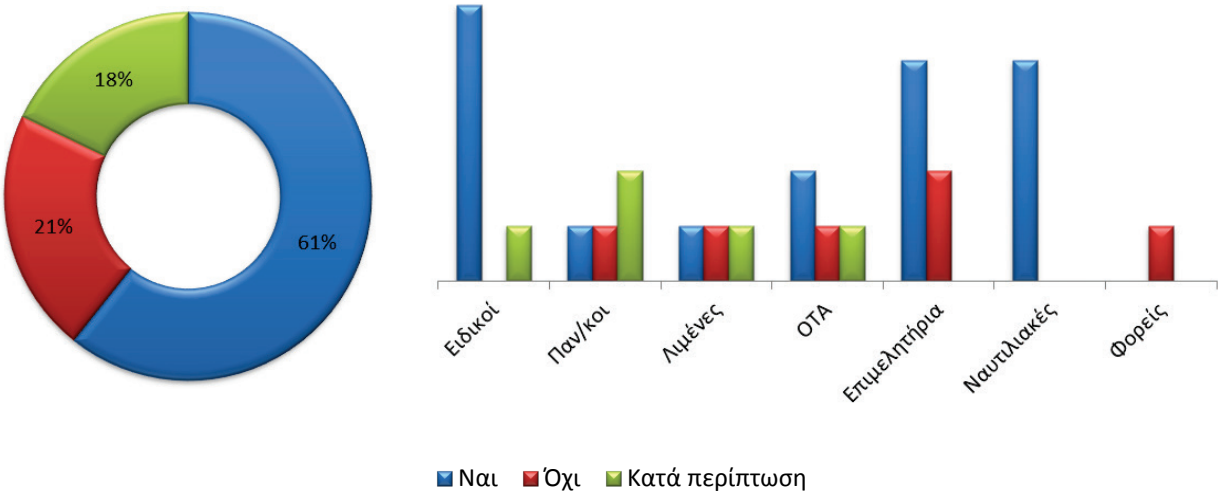
Θεωρείτε πως είναι εφικτή η απελευθέρωση του ναυλολογίου στις ελεύθερες

δρομολογιακές γραμμές;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



Ερώτηση Ε3

Ιεραρχήστε τα παρακάτω μέτρα από 1 έως 7, δηλώνοντας 1 στο πιο σημαντικό, σχετικά με την επίπτωση του κάθε ενός στη μείωση της τιμής των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων.

Α) Μείωση Φ.Π.Α.

Β) Απελευθέρωση ναύλων στις ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές

Γ) Κατάργηση λιμενικών τελών στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

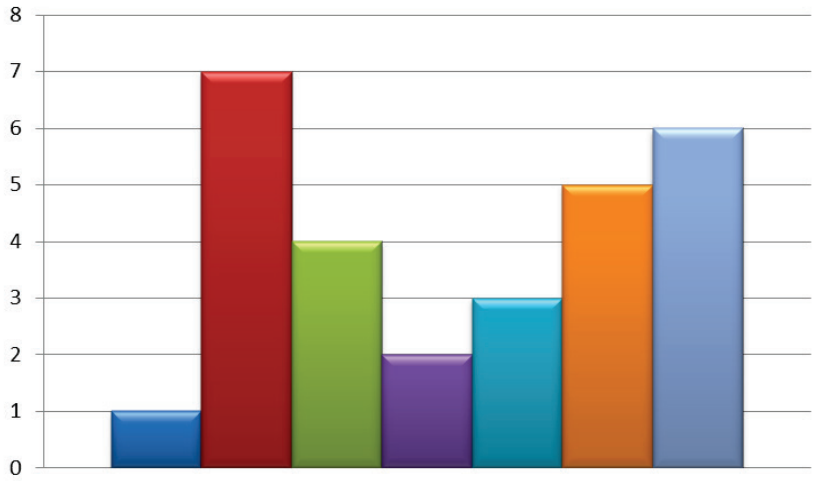
Δ) Κατάργηση επιβάρυνσης ακτοπλοϊκών εταιριών με το κόστος τήρησης στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου

Ε) Βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των μισθωμάτων

ΣΤ) Περαιτέρω αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων

Ζ) Επιδότηση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών των ακτοπλοϊκών εταιρειών

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Μείωση Φ.Π.Α.

Απελευθέρωση ναύλων στις ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές

Κατάργηση λιμενικών τελών στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

Κατάργηση επιβάρυνσης ακτοπλοϊκών εταιριών με το κόστος τήρησης στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου

Βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των μισθωμάτων

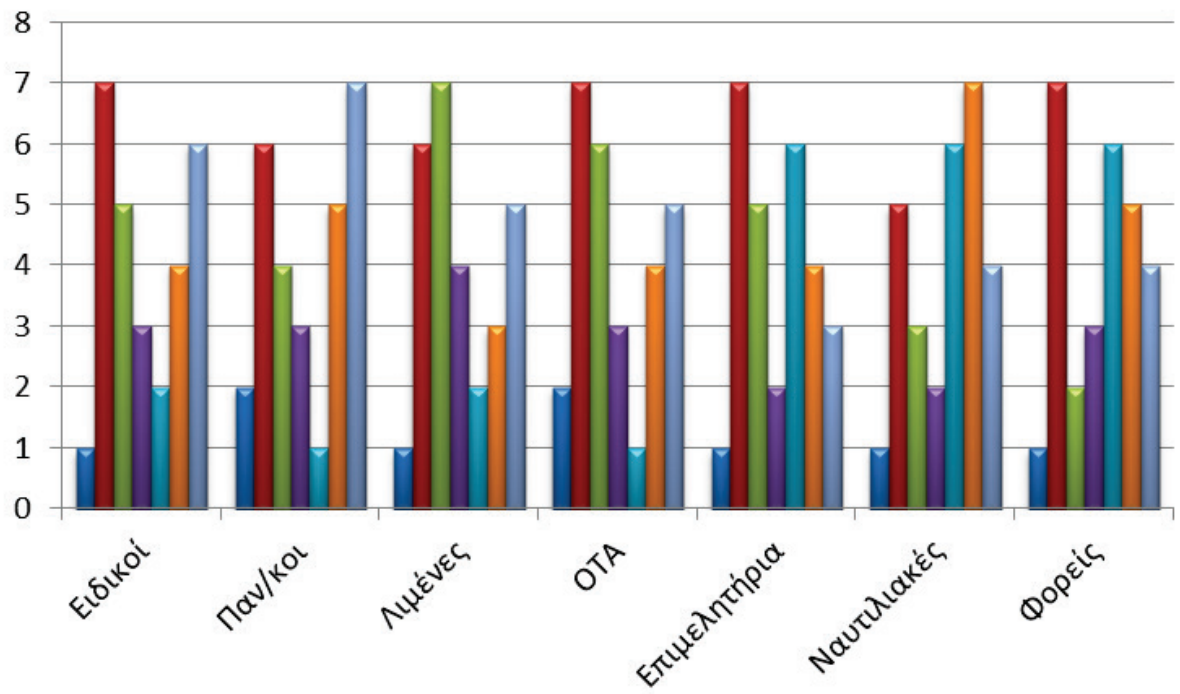
Περαιτέρω αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων

Επιδότηση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών των ακτοπλοϊκών εταιρειών

Συνέχεια του γραφήματος στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια γραφήματος προηγούμενης σελίδας

Αναλυτικά αποτελέσματα



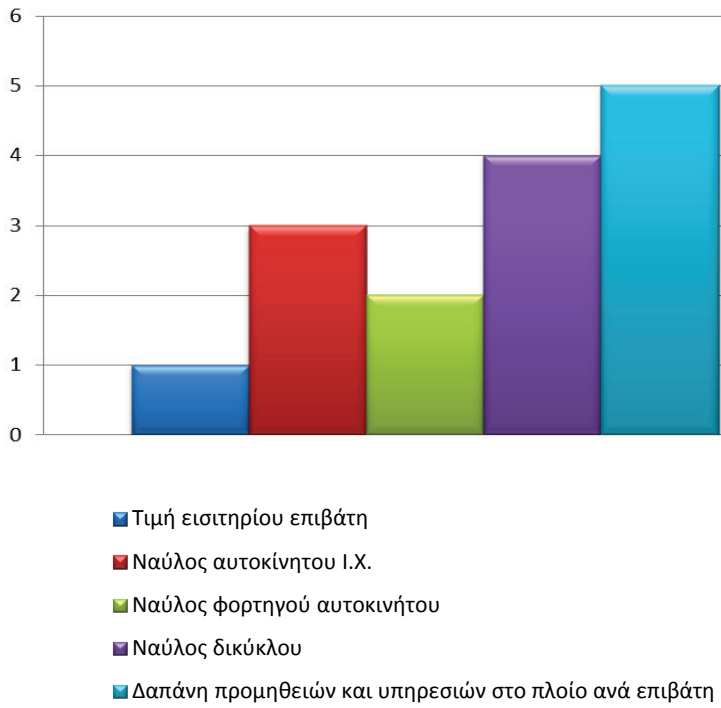
- Μείωση Φ.Π.Α.
- Απελευθέρωση ναύλων στις ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές
- Κατάργηση λιμενικών τελών στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας
- Κατάργηση επιβάρυνσης ακτοπλοϊκών εταιριών με το κόστος τήρησης στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου
- Βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των μισθωμάτων
- Περαιτέρω αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων
- Επιδότηση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών των ακτοπλοϊκών εταιρειών

Ερώτηση ΣΤ1

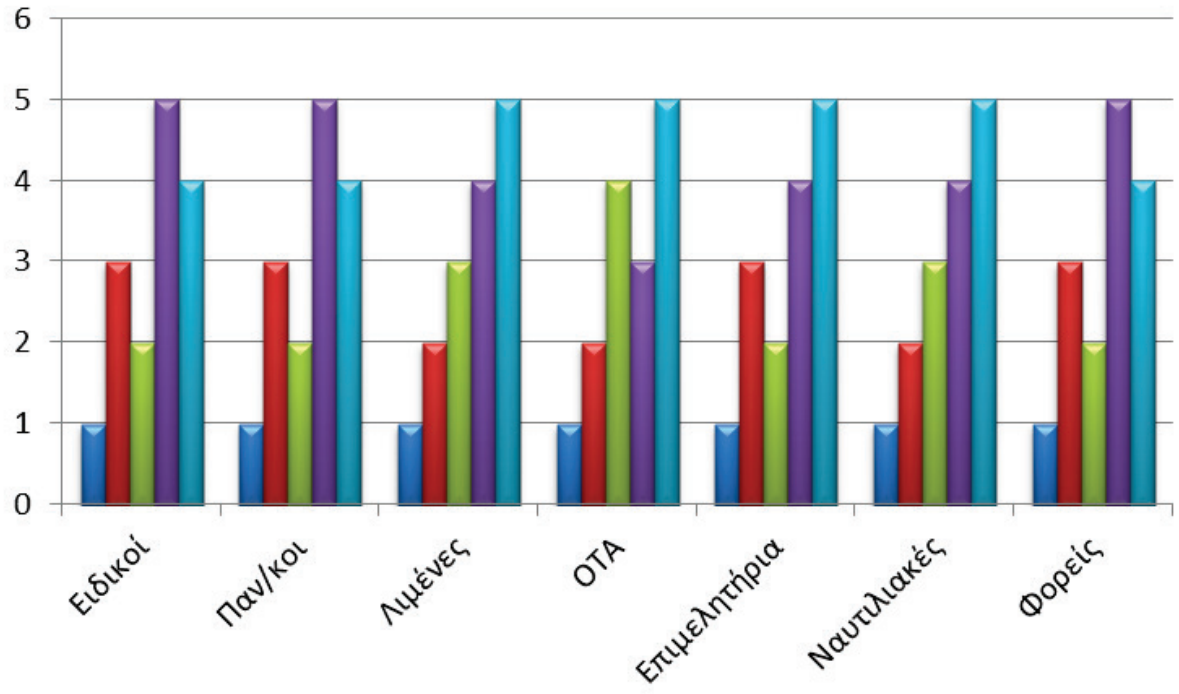
Δείκτης οικονομικής επιβάρυνσης νησιωτικών πληθυσμών

Α) Τιμή εισιτηρίου επιβάτη
Β) Ναύλος αυτοκίνητου Ι.Χ.
Γ) Ναύλος φορτηγού αυτοκινήτου
Δ) Ναύλος δικύκλου
Ε) Δαπάνη προμηθειών και υπηρεσιών στο πλοίο ανά επιβάτη

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Αναλυτικά αποτελέσματα



Ερώτηση ΣΤ2

Δείκτης αποτελεσματικότητας

Α) Χρονικό περιθώριο (παράθυρο) ανταπόκρισης

Β) Χρονικό διάστημα αναζήτησης εισιτηρίου ή φορτωτικής

Γ) Χρόνος σύνδεσης με κεντρικό Λιμάνι

Δ) Χρόνος σύνδεσης με περιφερειακό Λιμάνι

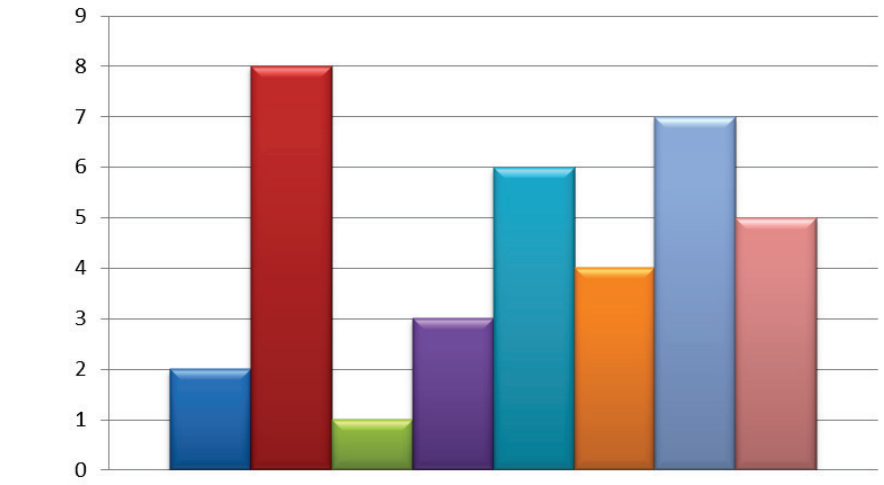
Ε) Αριθμός συνδέσεων με άλλα νησιά

ΣΤ) Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο κεντρικό λιμάνι)

Ζ) Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο τοπικό λιμάνι)

Η) Μεταφορική ικανότητα δρομολογίου σε σχέση με τον αριθμό των μόνιμων κατοίκων των νησιών που εξυπηρετεί η δρομολογιακή γραμμή

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Χρονικό περιθώριο (παράθυρο) ανταπόκρισης

Χρονικό διάστημα αναζήτησης εισιτηρίου ή φορτωτικής

Χρόνος σύνδεσης με κεντρικό Λιμάνι

Χρόνος σύνδεσης με περιφερειακό Λιμάνι

Αριθμός συνδέσεων με άλλα νησιά

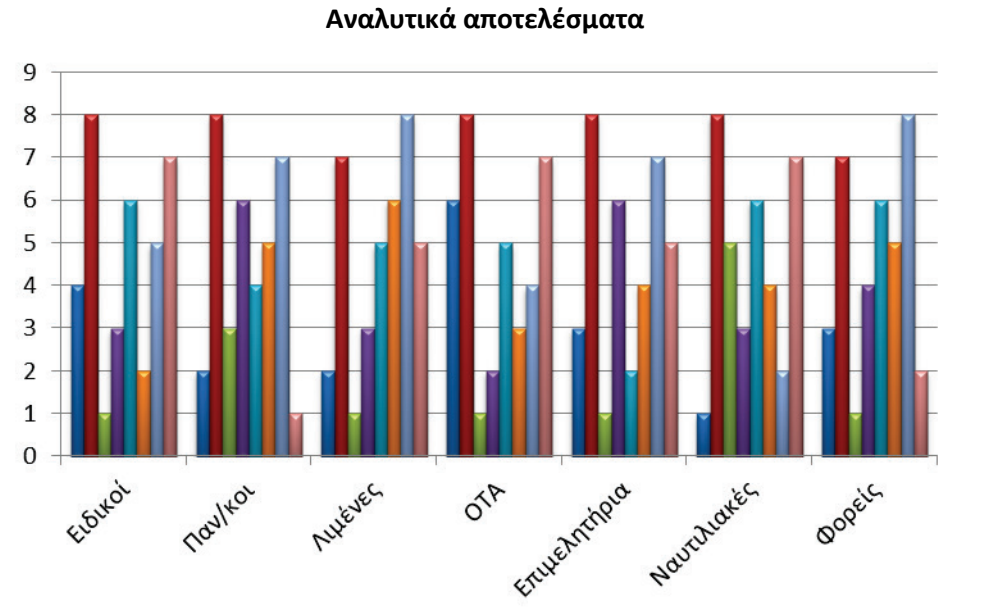
Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο κεντρικό λιμάνι)

Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο τοπικό λιμάνι)

Μεταφορική ικανότητα δρομολογίου σε σχέση με τον αριθμό των μόνιμων κατοίκων των νησιών που εξυπηρετεί η δρομολογιακή γραμμή

Συνέχεια του γραφήματος στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια γραφήματος προηγούμενης σελίδας



Χρονικό περιθώριο (παράθυρο) ανταπόκρισης

Χρονικό διάστημα αναζήτησης εισιτηρίου ή φορτωτικής

Χρόνος σύνδεσης με κεντρικό Λιμάνι

Χρόνος σύνδεσης με περιφερειακό Λιμάνι

Αριθμός συνδέσεων με άλλα νησιά

Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο κεντρικό λιμάνι)

Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο τοπικό λιμάνι)

Μεταφορική ικανότητα δρομολογίου σε σχέση με τον αριθμό των μόνιμων κατοίκων των νησιών που εξυπηρετεί η δρομολογιακή γραμμή

Ερώτηση ΣΤ3

Δείκτης απαιτήσεων-προδιαγραφών

Α) Ημερήσια συχνότητα

Β) Ημέρες εξυπηρέτησης (π.χ. Δευτέρα, Κυριακή, κ.λ.π)

Γ) Ώρες αναχώρησης (και για ενδεχόμενη ανταπόκριση)

Δ) Επαρκής πληροφόρηση των όρων και συνθηκών ταξιδιού

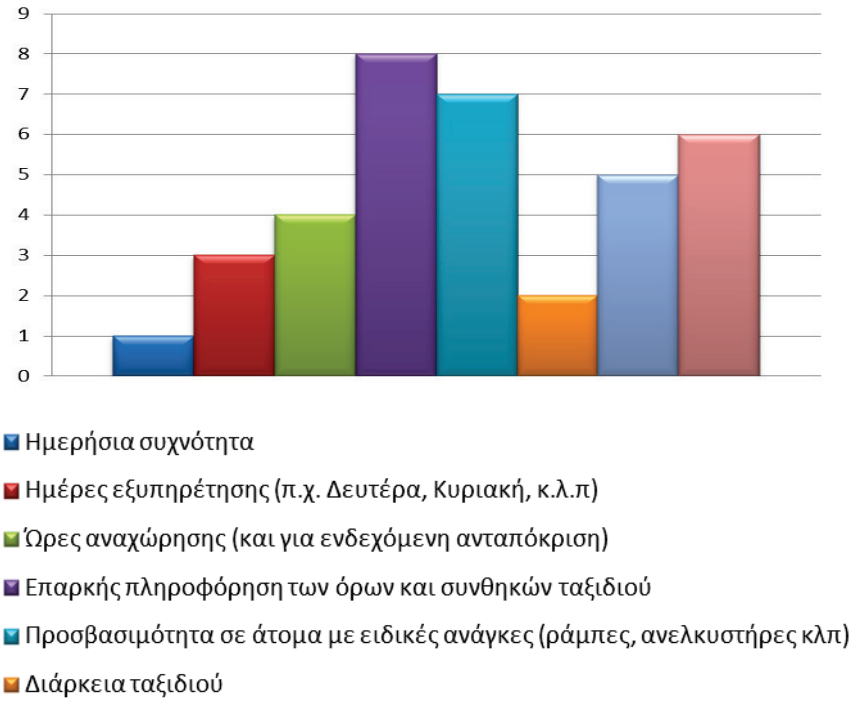
Ε) Προσβασιμότητα σε άτομα με ειδικές ανάγκες (ράμπες, ανελκυστήρες κλπ)

ΣΤ) Διάρκεια ταξιδιού

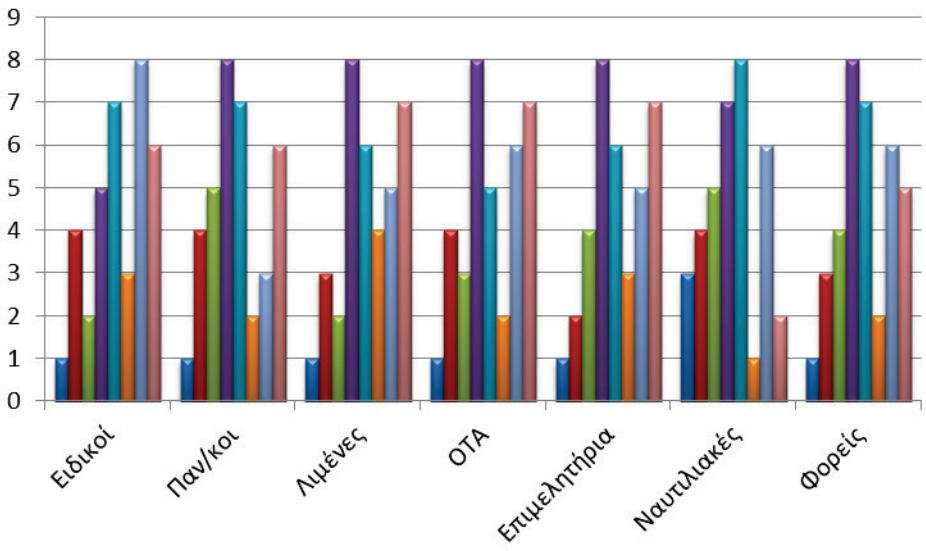
Ζ) Χρονική απόσταση διαδοχικών δρομολογίων

Η) Άνεση (τ.μ. ανά επιβάτη, κλιματισμός, στεγασμένοι χώροι κλπ)

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Αναλυτικά αποτελέσματα

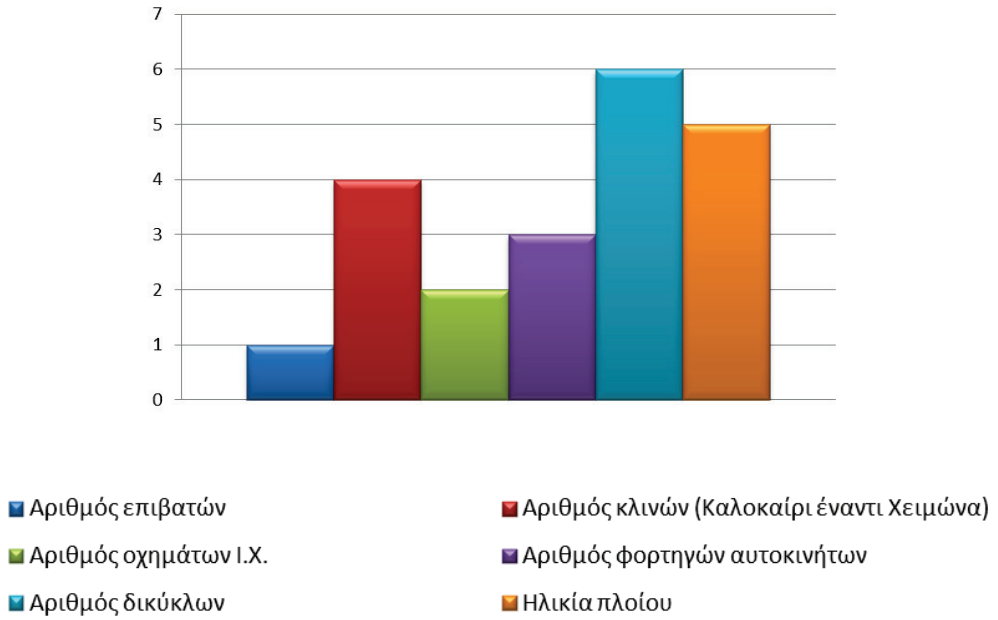


Ερώτηση ΣΤ4

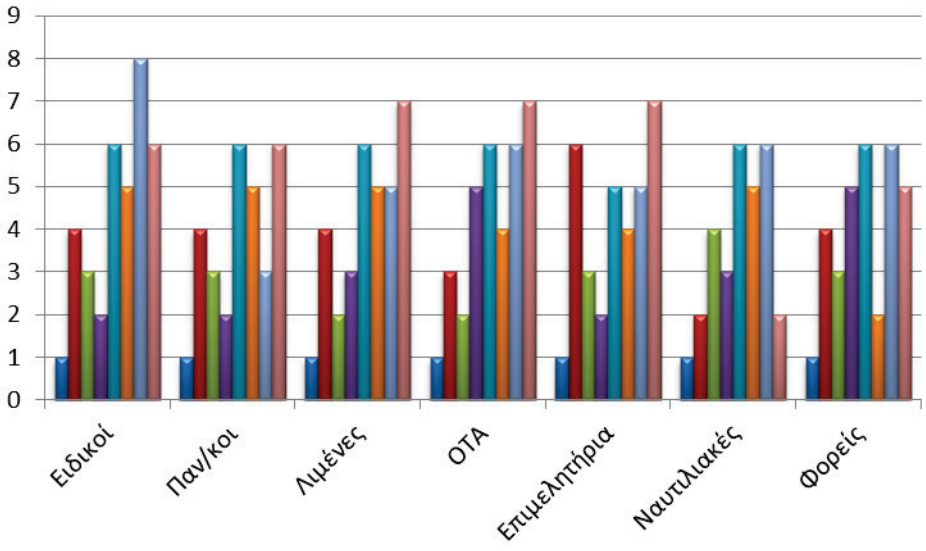
Δείκτης μεταφορικής ικανότητας πλοίων

Α) Αριθμός επιβατών
Β) Αριθμός κλινών (Καλοκαίρι έναντι Χειμώνα)
Γ) Αριθμός οχημάτων Ι.Χ.
Δ) Αριθμός φορτηγών αυτοκινήτων
Ε) Αριθμός δικύκλων
ΣΤ) Ηλικία πλοίου

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Αναλυτικά αποτελέσματα



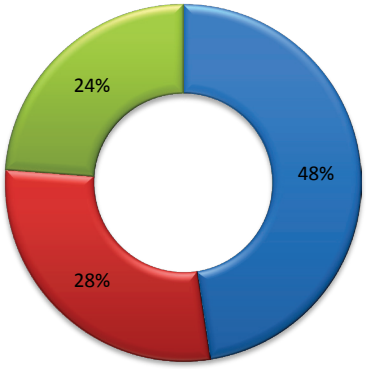
Ανάλυση αποτελεσμάτων δεύτερης φάσης έρευνας

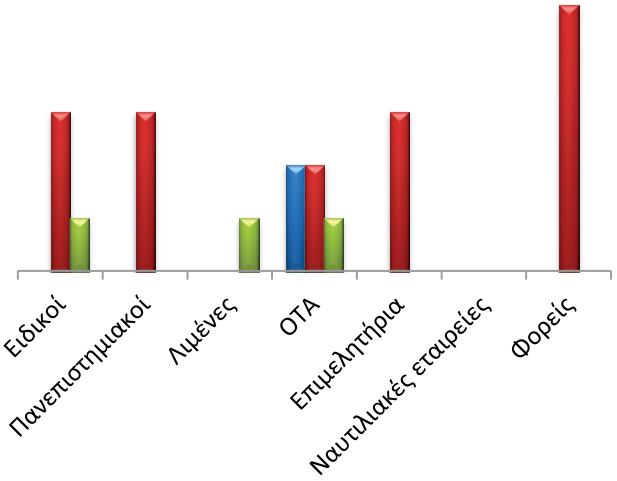
Ερώτηση Α1 **Θεωρείτε πως οι θεσμοθετημένες με την Υ.Α. 3331/2012 ελάχιστες απαιτήσεις δρομολόγησης:**

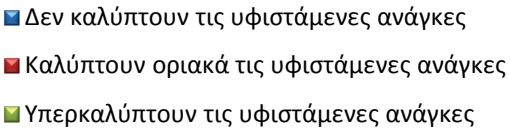
Α) Δεν καλύπτουν τις υφιστάμενες ανάγκες

Β) Καλύπτουν οριακά τις υφιστάμενες ανάγκες

Γ) Υπερκαλύπτουν τις υφιστάμενες ανάγκες







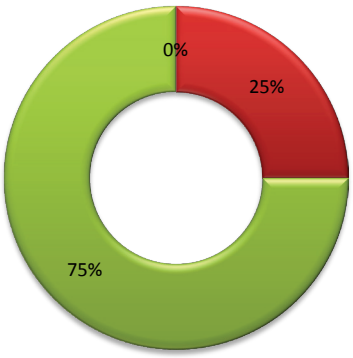
Ερώτηση Β1

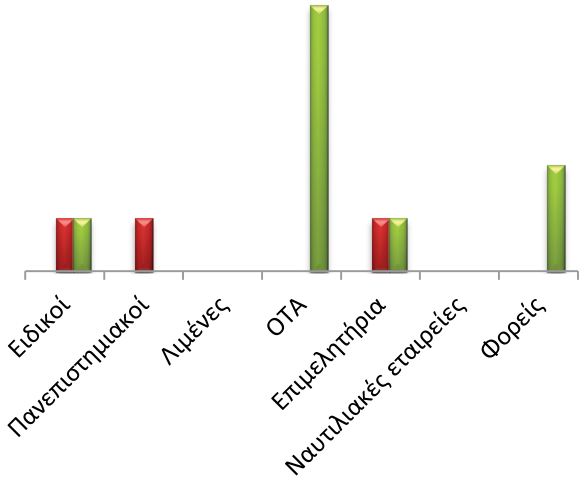
Θεωρείτε πως το ποσό το οποίο προβλέπεται να δαπανηθεί συνολικά για τις Συμβάσεις ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας είναι:

Α) Υψηλό και άρα πρέπει να μειωθεί

Β) Ικανοποιητικό και άρα πρέπει να παραμείνει σταθερό

Γ) Μη επαρκές και άρα πρέπει να αυξηθεί





Υψηλό και άρα πρέπει να μειωθεί

Ικανοποιητικό και άρα πρέπει να παραμείνει σταθερό

Μη επαρκές και άρα πρέπει να αυξηθεί

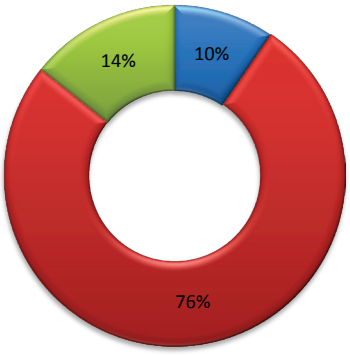
Ερώτηση Β2

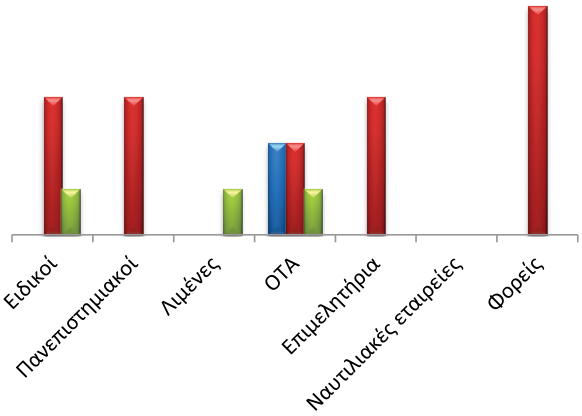
Θεωρείτε πως πρέπει να διατηρηθούν οι επιδοτούμενες γραμμές οι οποίες συνδέουν λιμένες του ίδιου νησιού, στην περίπτωση κατά την οποία υφίσταται οδικό δίκτυο με το οποίο επιτυγχάνεται επίσης η σύνδεση μεταξύ τους;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση





Ναι Όχι Κατά περίπτωση

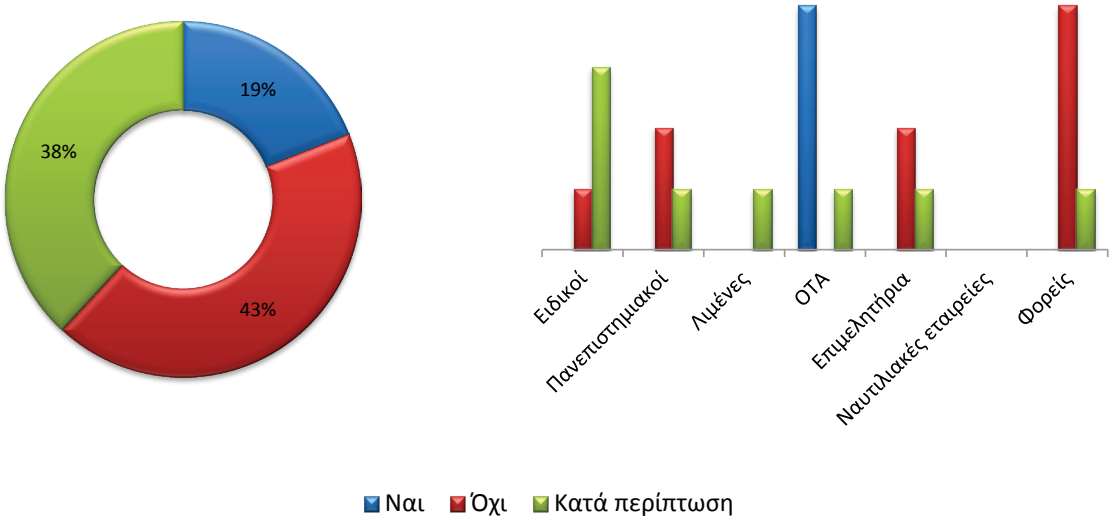
Ερώτηση Β3

Θεωρείτε πως πρέπει να διατηρηθούν οι επιδοτούμενες γραμμές οι οποίες υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης νησιού με την πρωτεύουσα του Νομού στον οποίο ανήκει ή/και με την ηπειρωτική Ελλάδα;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση

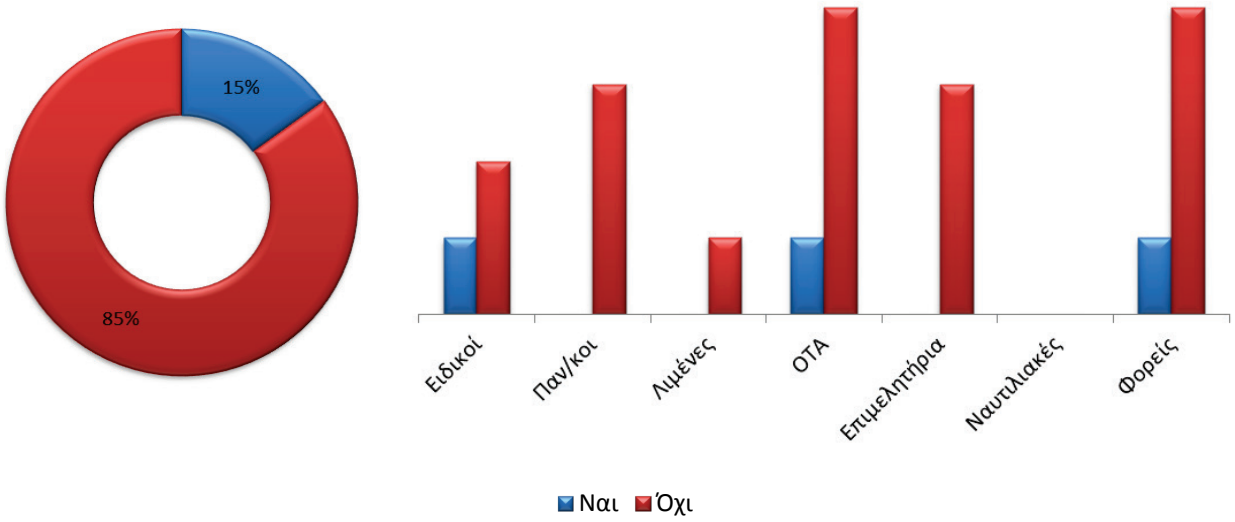


Ερώτηση Β4

Έχει παρατηρηθεί πως το εύρος της αποζημίωσης ανά ναυτικό μίλι διαδρομής στις Συμβάσεις Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας είναι ιδιαίτερα μεγάλο. Θεωρείτε πως πρέπει να υπάρχει ενιαία τιμολόγηση ανά ναυτικό μίλι ανεξαρτήτου γραμμής και αν ναι, προσδιορίστε τους παράγοντες από τους οποίους θα πρέπει να εξαρτάται.

Α) Ναι

Β) Όχι



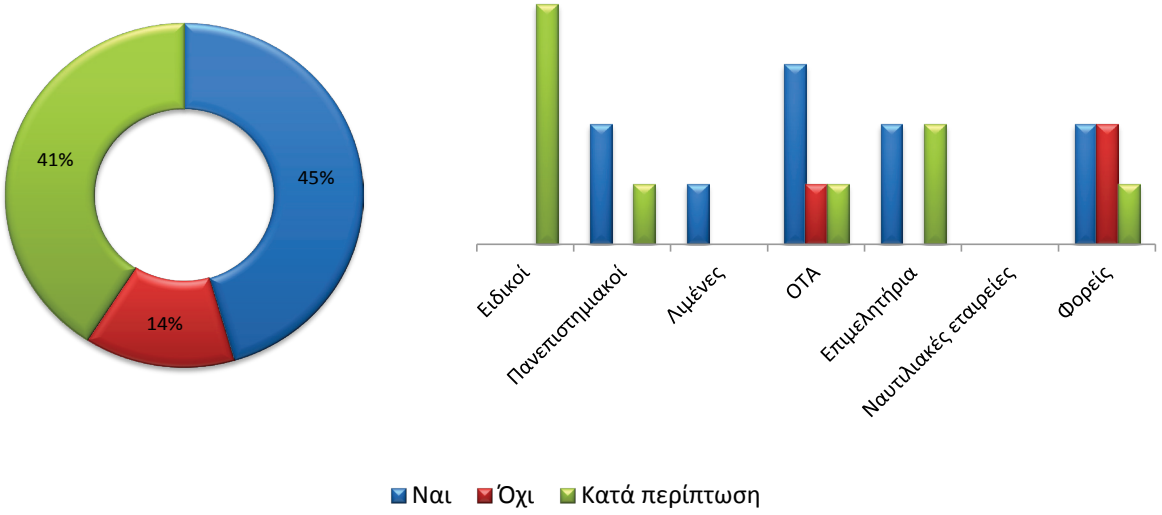
Ερώτηση Β5

Θεωρείτε πως η εξυπηρέτηση των μικρότερων νησιών με ανταποκρίσεις από μεγάλα νησιά-κόμβους, θα είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των επιδοτήσεων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



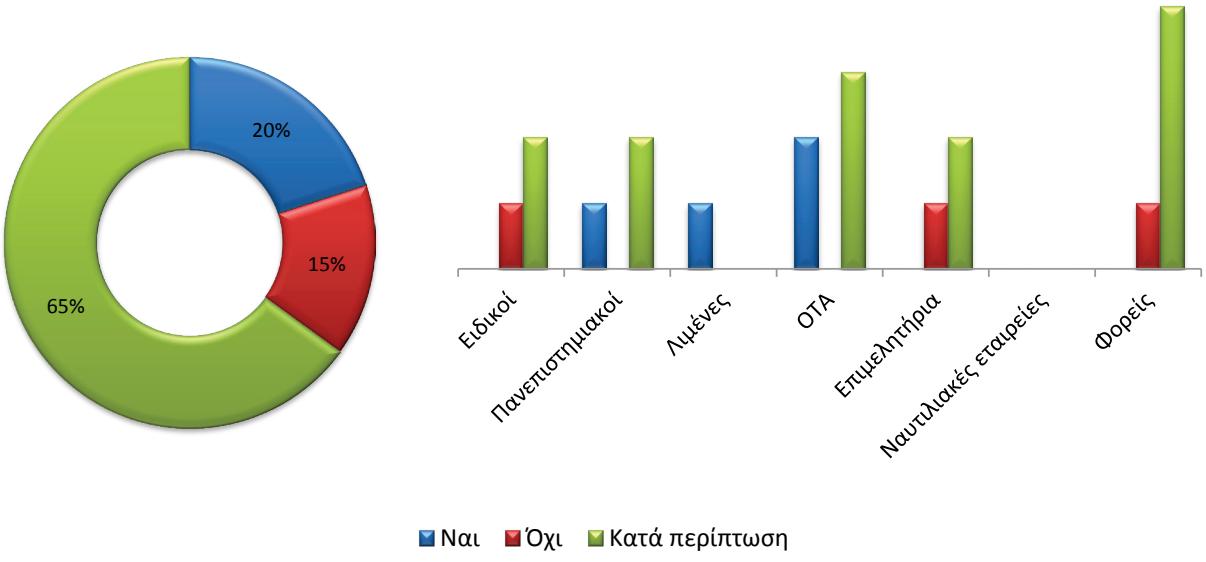
Ερώτηση Β6

Θεωρείτε πως η εξυπηρέτηση των μικρότερων νησιών με ανταποκρίσεις από μεγάλα νησιά-κόμβους, θα είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των επιδοτήσεων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση

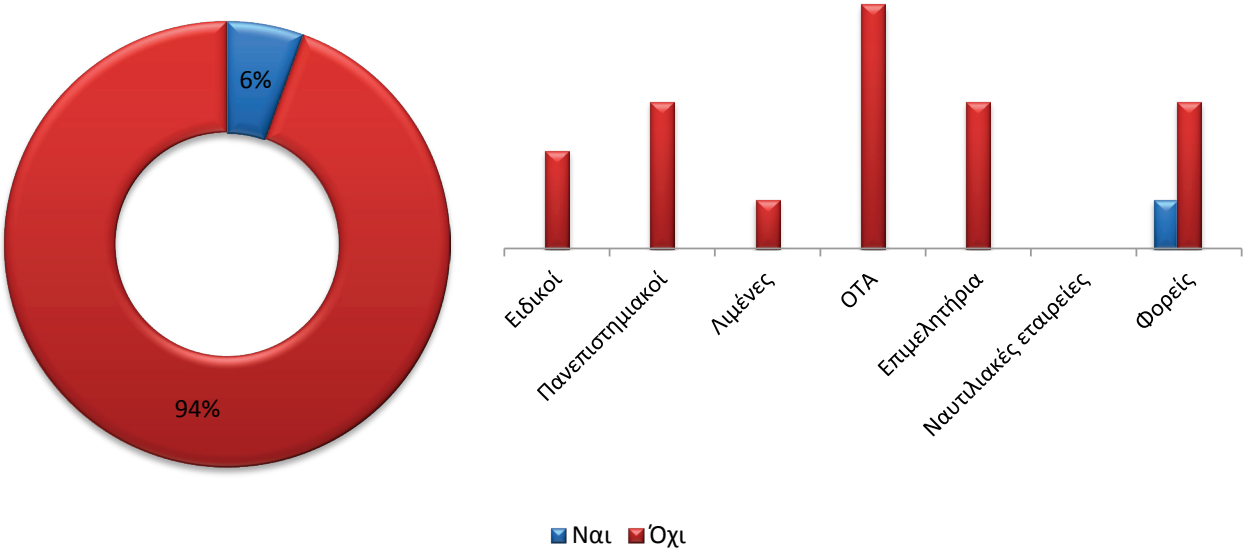


Ερώτηση Γ2α

Θεωρείτε επαρκή και αποτελεσματική τη λειτουργία του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.);

Α) Ναι

Β) Όχι

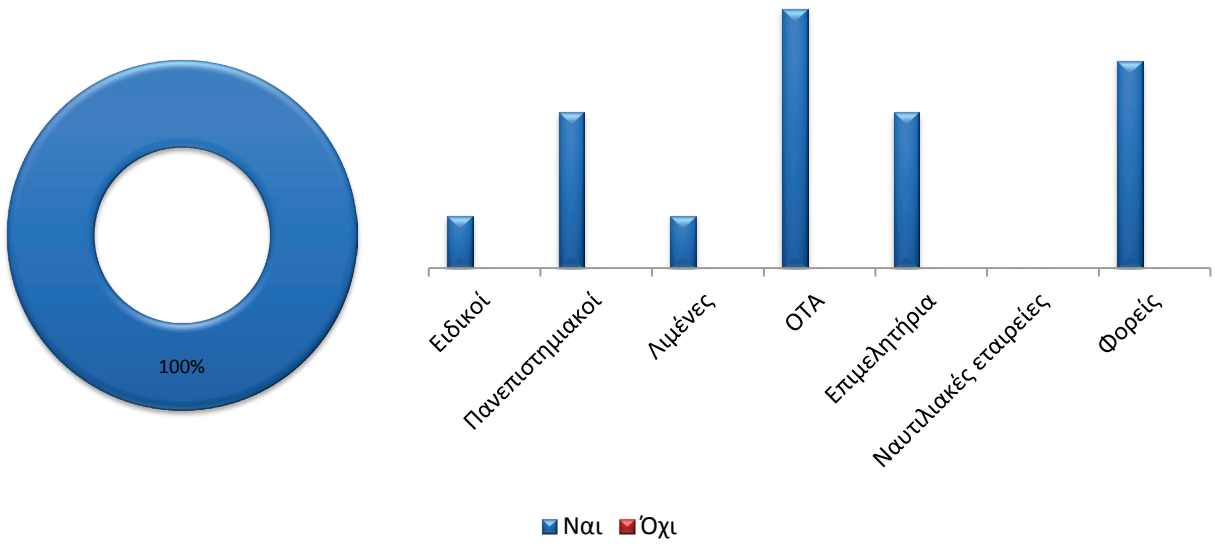


Ερώτηση Γ2β

Θεωρείτε πως υπάρχουν προβλήματα στη λειτουργία του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.); Αν ναι, ποια είναι αυτά και πώς μπορούν να αντιμετωπιστούν;

Α) Ναι

Β) Όχι



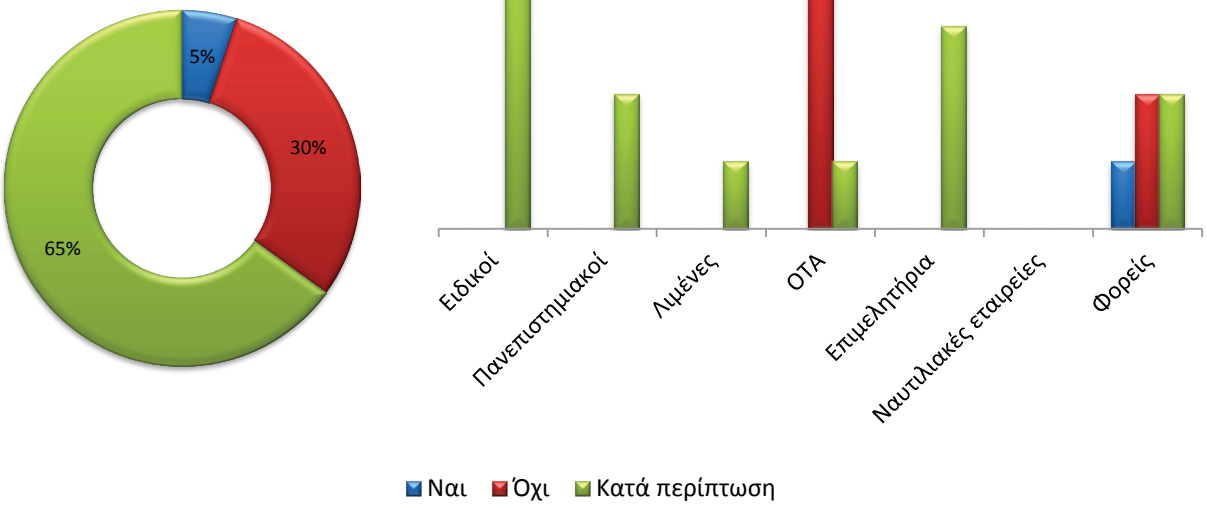
Ερώτηση Δ1

Θεωρείτε πως οι χρησιμοποιούμενοι τύποι και μεγέθη πλοίων είναι τα ιδανικά για την εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών; Απαντήστε με συγκεκριμένα παραδείγματα.

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



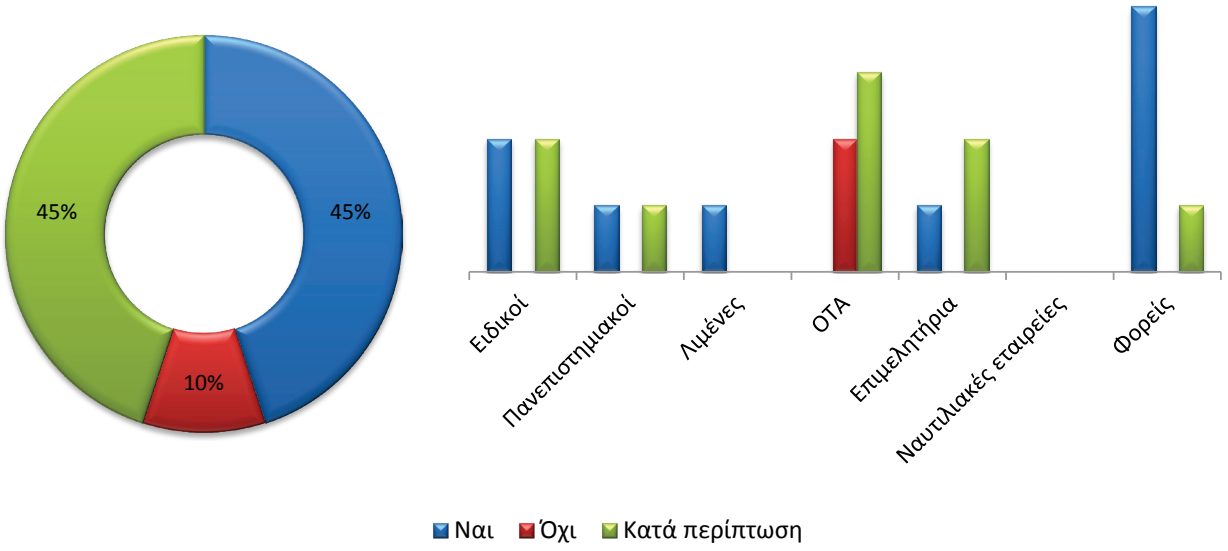
Ερώτηση Δ2

Θεωρείτε πως η χρήση μεγαλύτερων πλοίων για σύνδεση κεντρικών λιμένων και η εν συνεχεία εξυπηρέτηση των υπολοίπων νησιών με μικρότερα πλοία με το σύστημα των ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke) , όπου αυτό είναι δυνατόν, μπορεί να μειώσει τις λειτουργικές δαπάνες του ακτοπλοϊκού συστήματος, χωρίς να επηρεαστεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



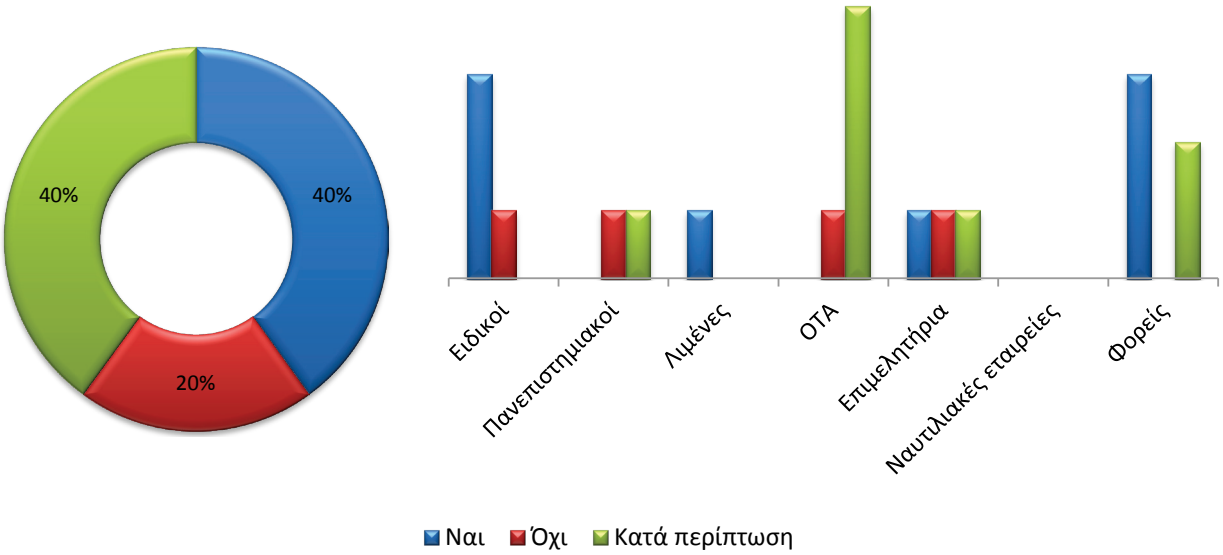
Ερώτηση Δ3

Θεωρείτε πως η χρήση μεγαλύτερων πλοίων για σύνδεση κεντρικών λιμένων και η εν συνεχεία εξυπηρέτηση των υπολοίπων νησιών με μικρότερα πλοία με το σύστημα των ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke) , όπου αυτό είναι δυνατόν, μπορεί να βελτιώσει το επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



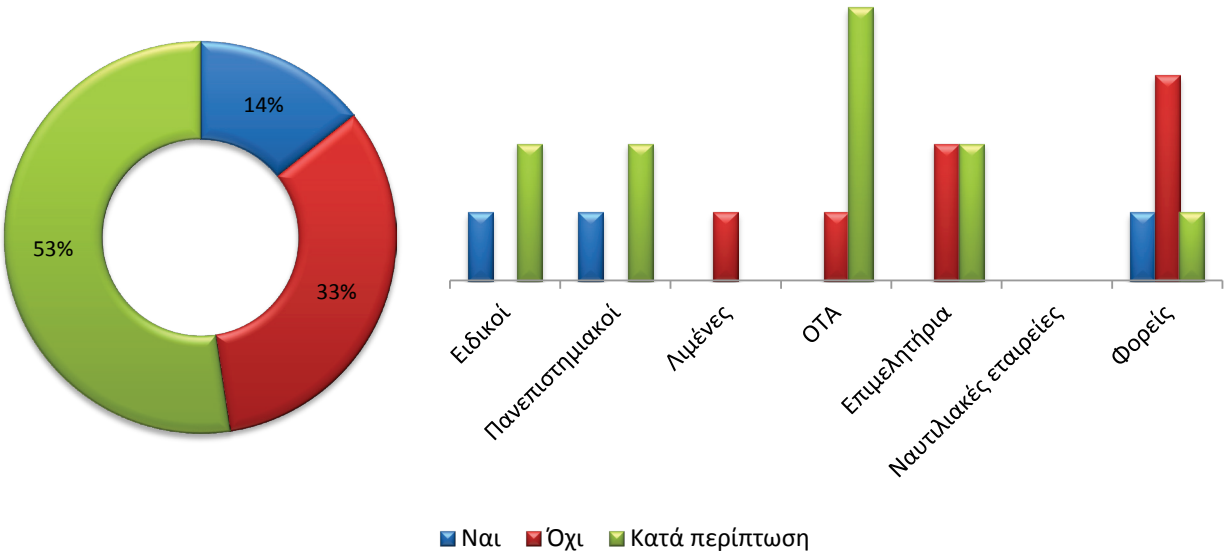
Ερώτηση Δ4

Θεωρείτε πως οι νησιωτικοί πληθυσμοί θα αντιμετώπιζαν θετικά την εξυπηρέτησή τους από ένα σύστημα ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke), όπου αυτό είναι δυνατόν, υπό την προϋπόθεση ότι θα τους εξασφάλιζε βελτίωση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών που τους παρέχονται;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



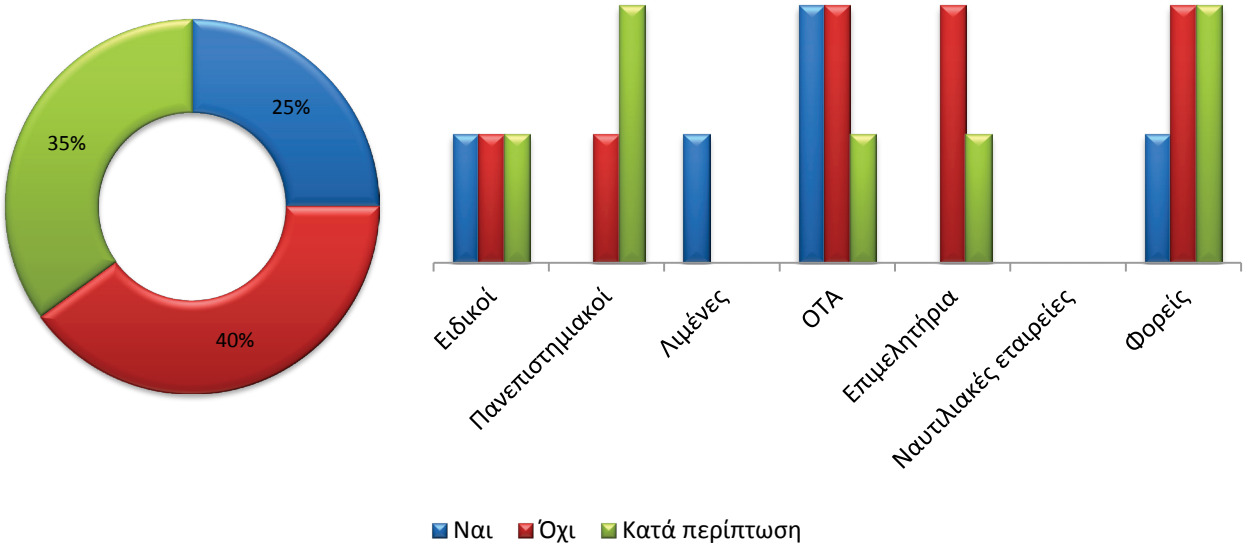
Ερώτηση Δ5

Θεωρείτε πως η εξυπηρέτηση με πλοία διαφορετικών εταιρειών στα πλαίσια ενός συστήματος ανταποκρίσεων (με κομβικές γραμμές και ανταποκρίσεις – Hub and Spoke), όπου αυτό είναι δυνατόν, θα δημιουργούσε πρόβλημα στην εφαρμογή του;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση

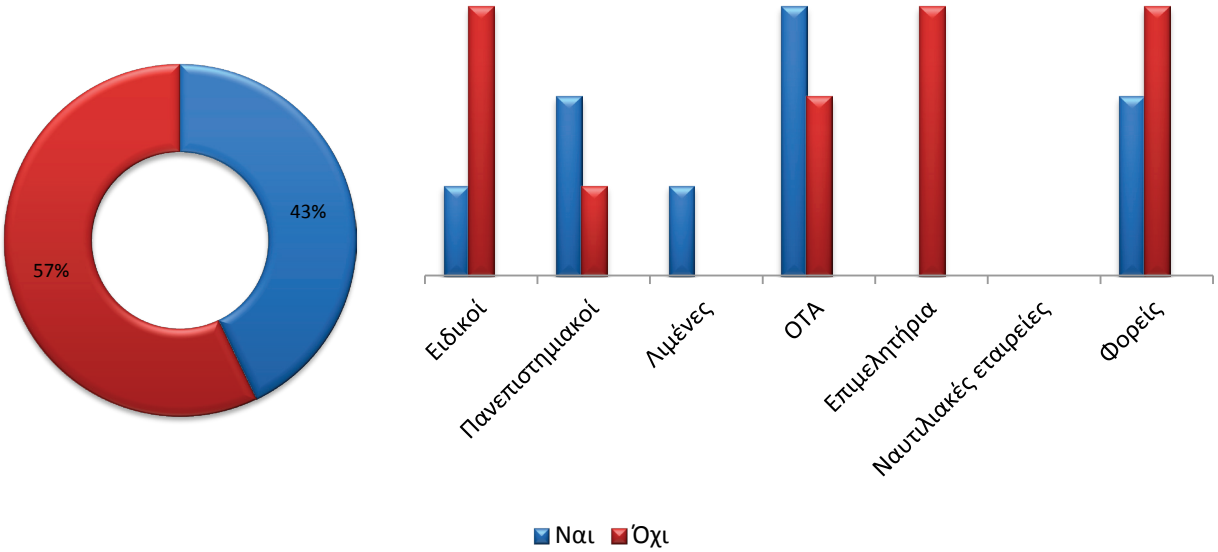


Ερώτηση Δ6

Θεωρείτε πως η ναυπήγηση πλοίων που η ιδιοκτησία τους ανήσκει στο δημόσιο και η εν συνεχεία εκμετάλλευσή τους από ιδιώτες για την εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας θα μπορούσε να μειώσει το κόστος για την Πολιτεία, διατηρώντας ή και αυξάνοντας το ίδιο επίπεδο εξυπηρέτησης, σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση;

Α) Ναι

Β) Όχι



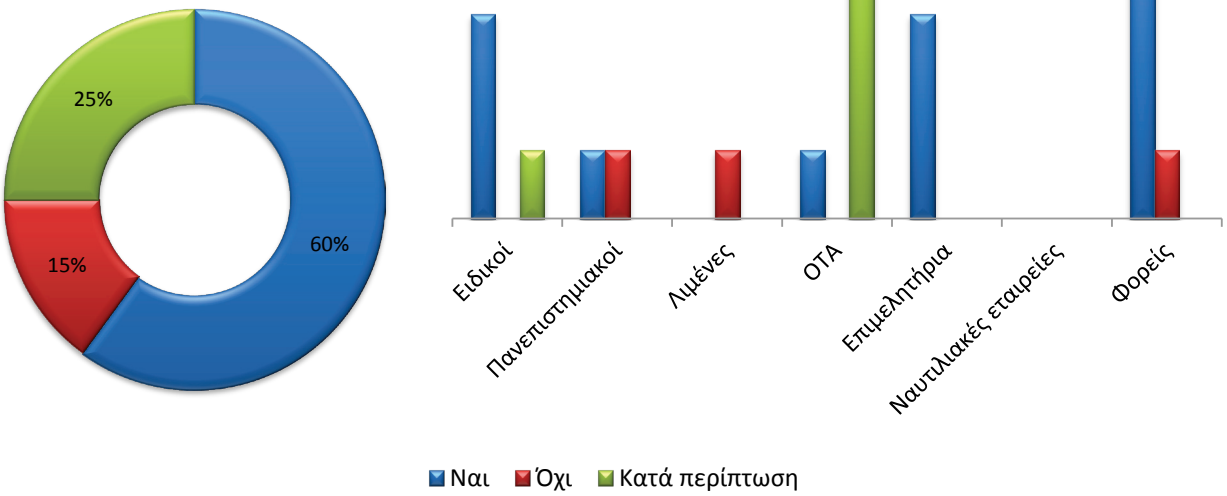
Ερώτηση Δ7

Θεωρείτε πως υφίσταται ανάγκη επανεξέτασης ή/και αναθεώρησης των οργανικών συνθέσεων των πλοίων;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



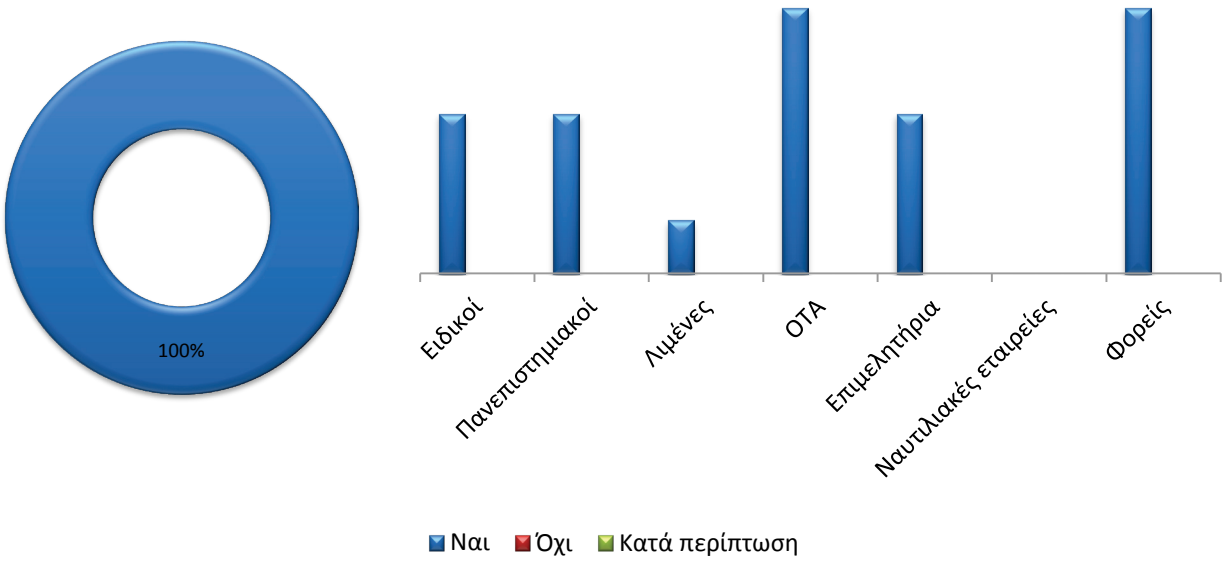
Ερώτηση Δ8

Θεωρείτε πως πρέπει να ισχύει υποχρεωτική δρομολόγηση πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με δυνατότητα αντικατάστασης των πλοίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες κατά τη διάρκεια της περιόδου χαμηλής επιβατικής κίνησης, υπό την προϋπόθεση της διατήρησης της ποιότητας παρεχόμενης υπηρεσίας;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



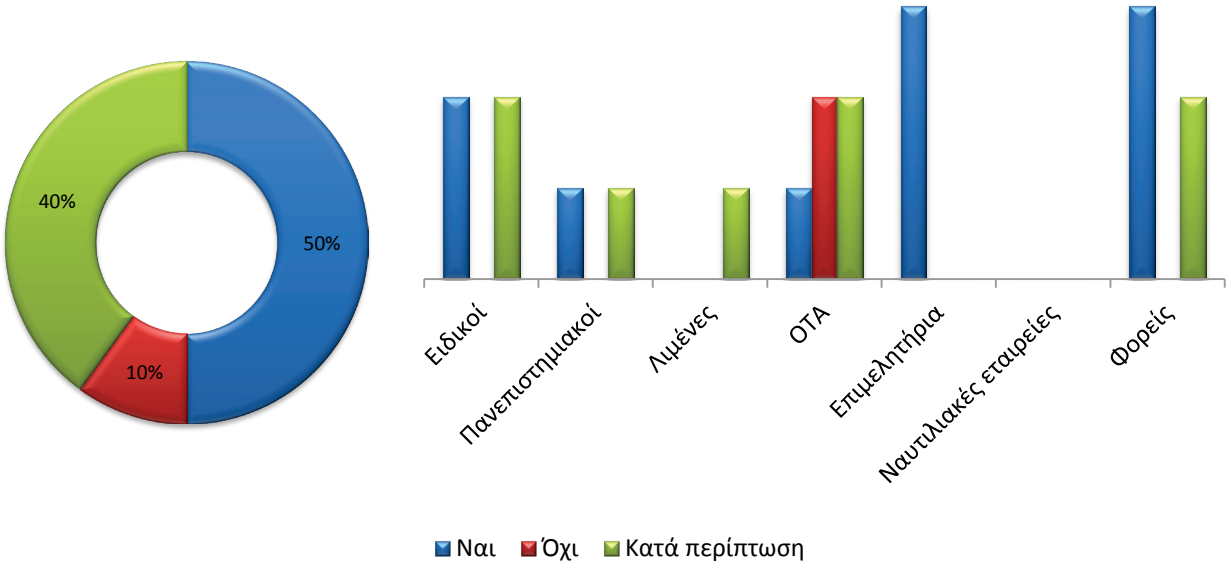
Ερώτηση Δ9

Κατά τη διάρκεια της περιόδου χαμηλής επιβατικής κίνησης κρίνετε σκόπιμη την αναδιάρθρωση ή/και συγχώνευση των δρομολογιακών γραμμών;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



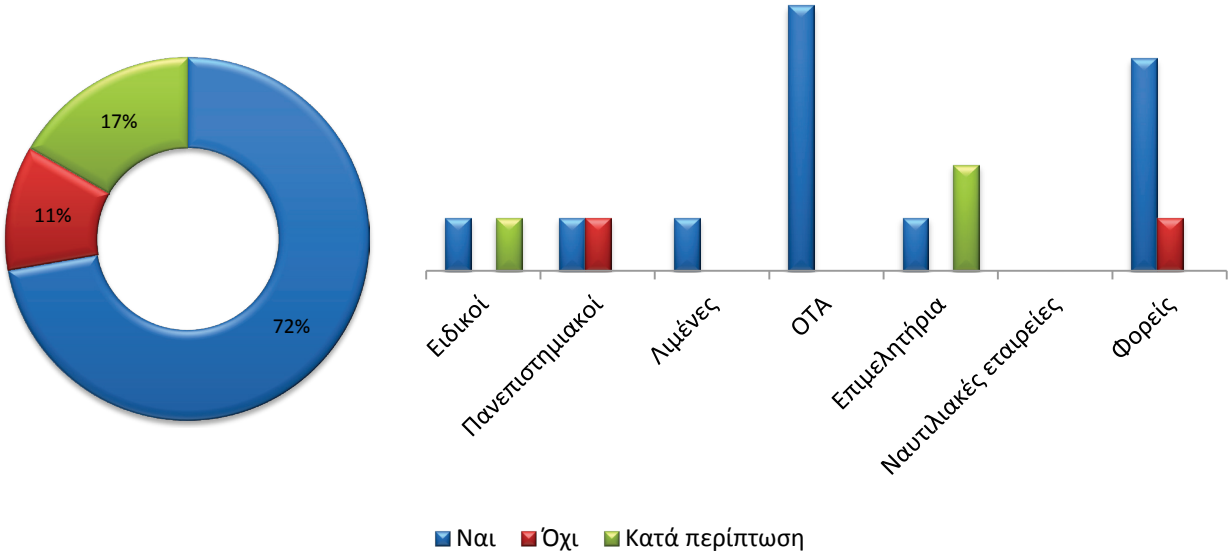
Ερώτηση Ε1

Θεωρείτε πως είναι επιβεβλημένη η μείωση του ποσοστού Φ.Π.Α. των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επιβάτων και οχημάτων; Αν ναι, ποιο ύψος Φ.Π.Α. θεωρείτε ιδανικό;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση



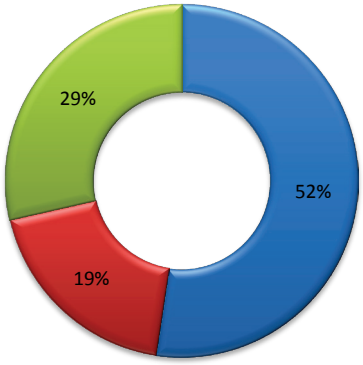
Ερώτηση Ε2

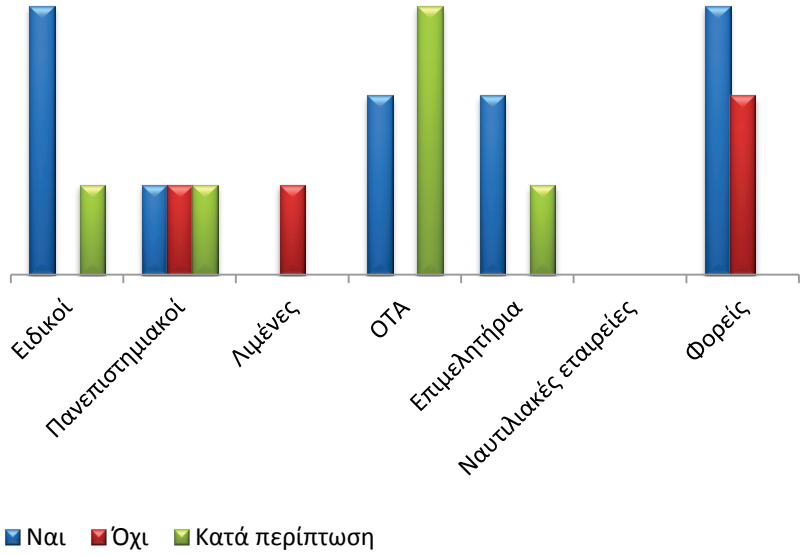
Θεωρείτε πως είναι εφικτή η απελευθέρωση του ναυλολογίου στις ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές;

Α) Ναι

Β) Όχι

Γ) Κατά περίπτωση





Ερώτηση Ε3

Ιεραρχήστε τα παρακάτω μέτρα από 1 έως 7, δηλώνοντας 1 στο πιο σημαντικό, σχετικά με την επίπτωση του κάθε ενός στη μείωση της τιμής των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων.

Α) Μείωση Φ.Π.Α.

Β) Απελευθέρωση ναύλων στις ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές

Γ) Κατάργηση λιμενικών τελών στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

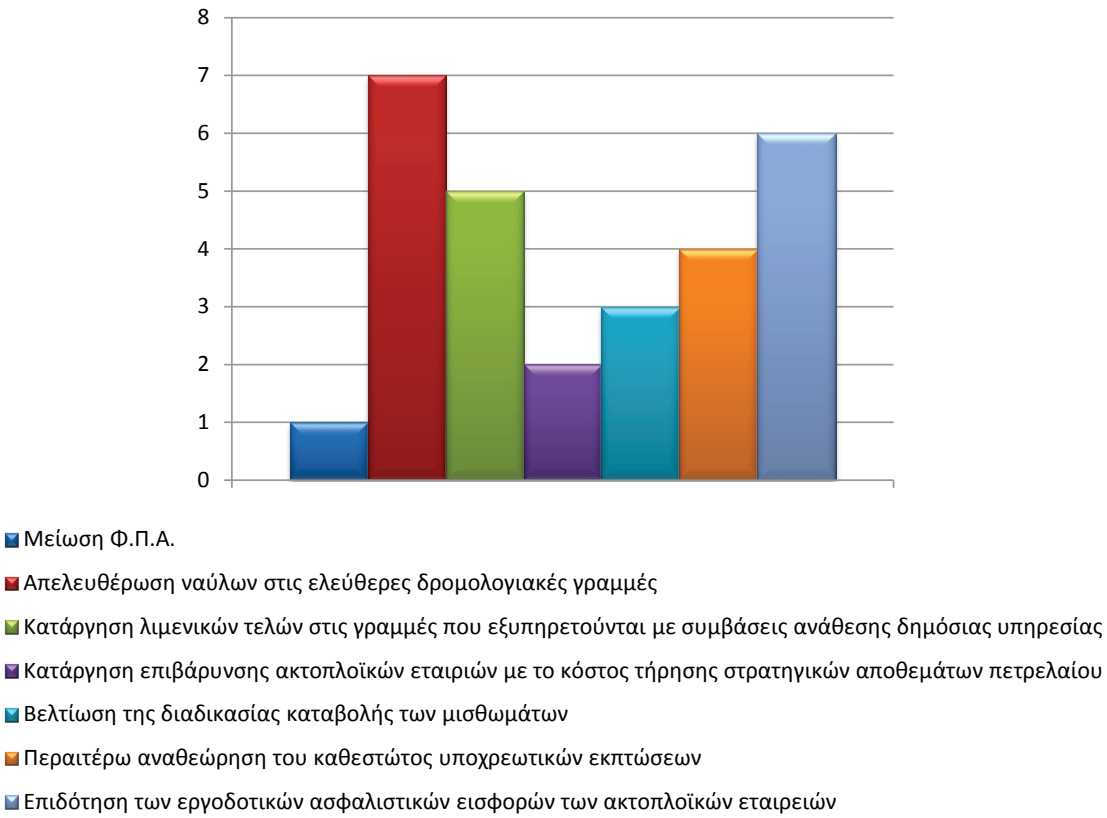
Δ) Κατάργηση επιβάρυνσης ακτοπλοϊκών εταιριών με το κόστος τήρησης στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου

Ε) Βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των μισθωμάτων

ΣΤ) Περαιτέρω αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων

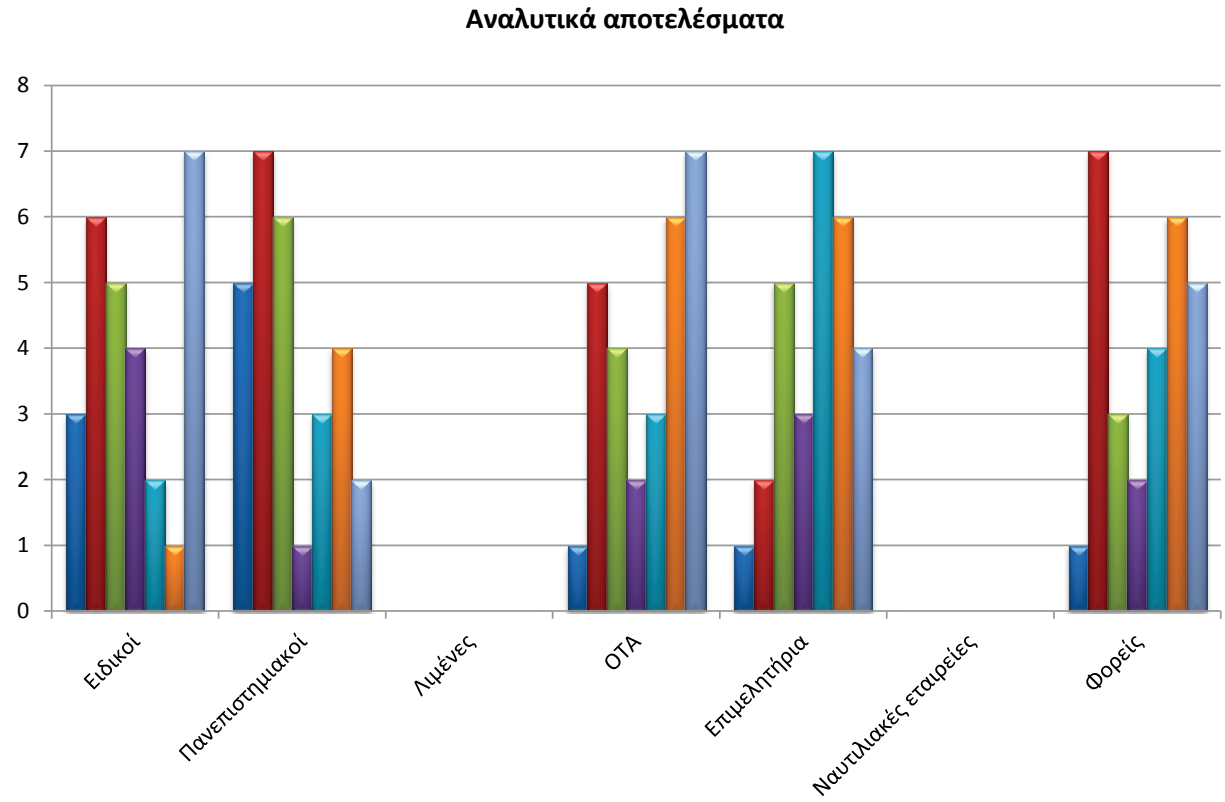
Ζ) Επιδότηση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών των ακτοπλοϊκών εταιρειών

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Συνέχεια του γραφήματος στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια γραφήματος προηγούμενης σελίδας



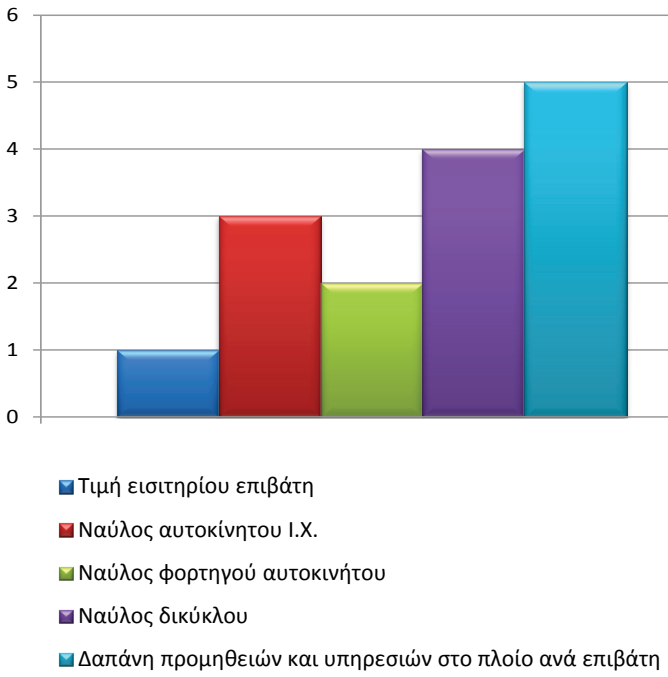
- Μείωση Φ.Π.Α.
- Απελευθέρωση ναύλων στις ελεύθερες δρομολογιακές γραμμές
- Κατάργηση λιμενικών τελών στις γραμμές που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας
- Κατάργηση επιβάρυνσης ακτοπλοϊκών εταιριών με το κόστος τήρησης στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου
- Βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των μισθωμάτων
- Περαιτέρω αναθεώρηση του καθεστώτος υποχρεωτικών εκπτώσεων
- Επιδότηση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών των ακτοπλοϊκών εταιρειών

Ερώτηση ΣΤ1

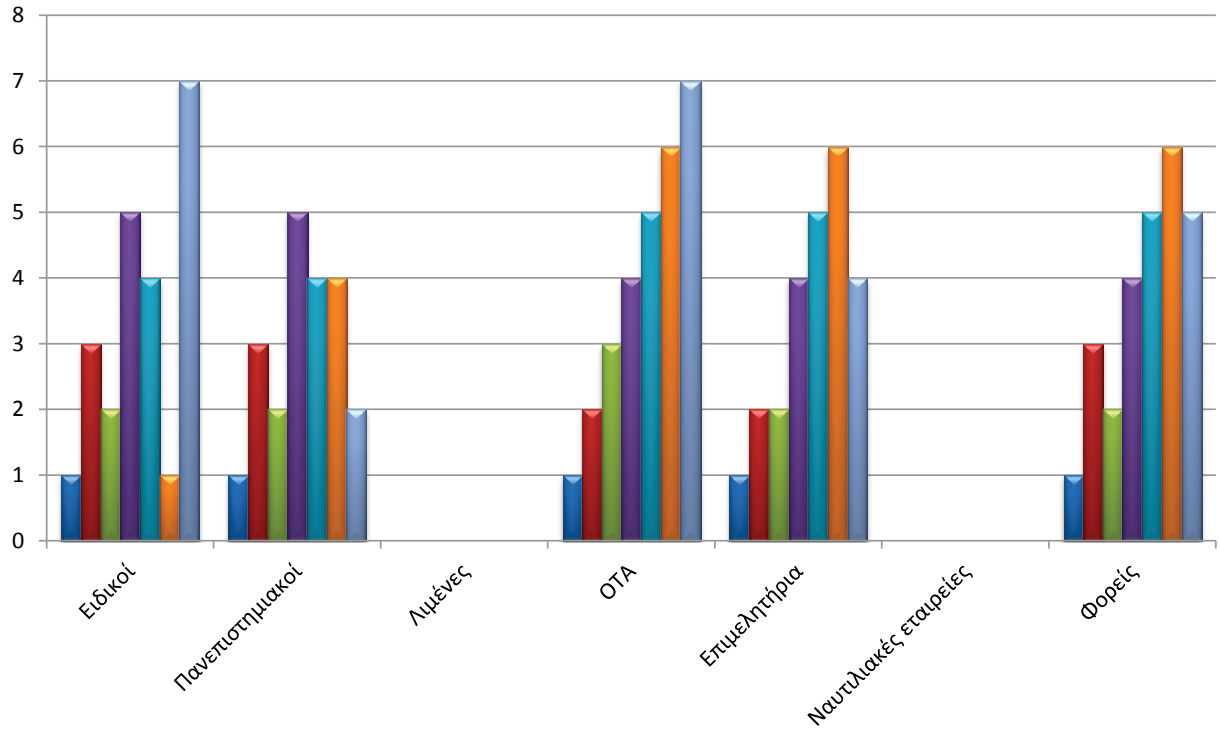
Δείκτης οικονομικής επιβάρυνσης νησιωτικών πληθυσμών

Α) Τιμή εισιτηρίου επιβάτη
Β) Ναύλος αυτοκίνητου Ι.Χ.
Γ) Ναύλος φορτηγού αυτοκινήτου
Δ) Ναύλος δικύκλου
Ε) Δαπάνη προμηθειών και υπηρεσιών στο πλοίο ανά επιβάτη

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Αναλυτικά αποτελέσματα



Ερώτηση ΣΤ2

Δείκτης αποτελεσματικότητας

Α) Χρονικό περιθώριο (παράθυρο) ανταπόκρισης

Β) Χρονικό διάστημα αναζήτησης εισιτηρίου ή φορτωτικής

Γ) Χρόνος σύνδεσης με κεντρικό Λιμάνι

Δ) Χρόνος σύνδεσης με περιφερειακό Λιμάνι

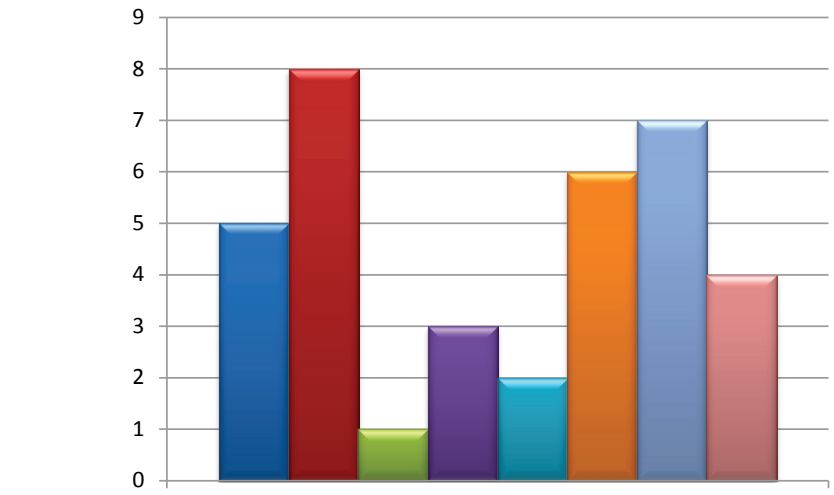
Ε) Αριθμός συνδέσεων με άλλα νησιά

ΣΤ) Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο κεντρικό λιμάνι)

Ζ) Απόκλιση από τον χρόνο ταξιδιού (στο τοπικό λιμάνι)

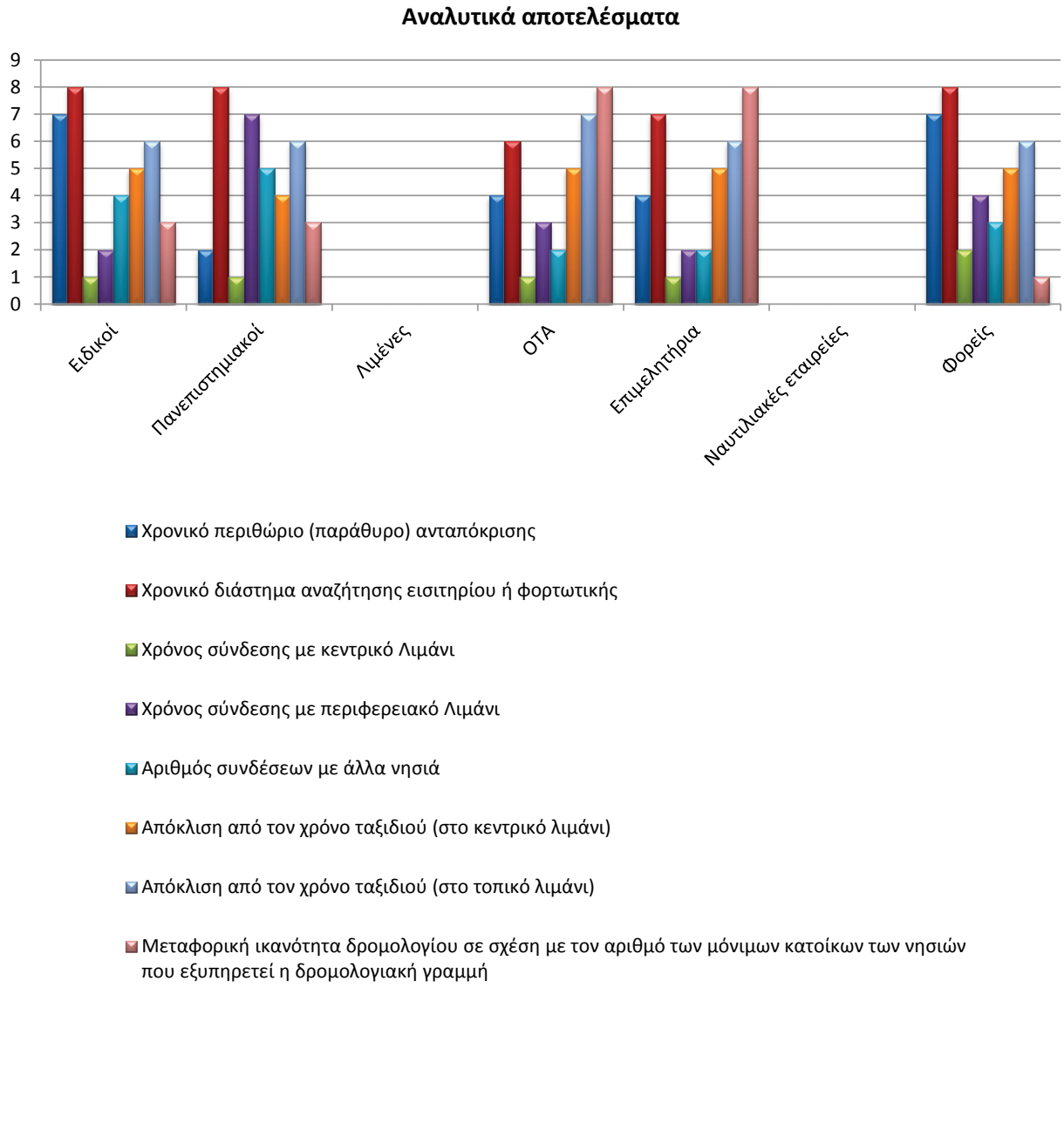
Η) Μεταφορική ικανότητα δρομολογίου σε σχέση με τον αριθμό των μόνιμων κατοίκων των νησιών που εξυπηρετεί η δρομολογιακή γραμμή

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Συνέχεια του γραφήματος στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια γραφήματος προηγούμενης σελίδας



Ερώτηση ΣΤ3

Δείκτης απαιτήσεων-προδιαγραφών

Α) Ημερήσια συχνότητα

Β) Ημέρες εξυπηρέτησης (π.χ. Δευτέρα, Κυριακή, κ.λ.π)

Γ) Ώρες αναχώρησης (και για ενδεχόμενη ανταπόκριση)

Δ) Επαρκής πληροφόρηση των όρων και συνθηκών ταξιδιού

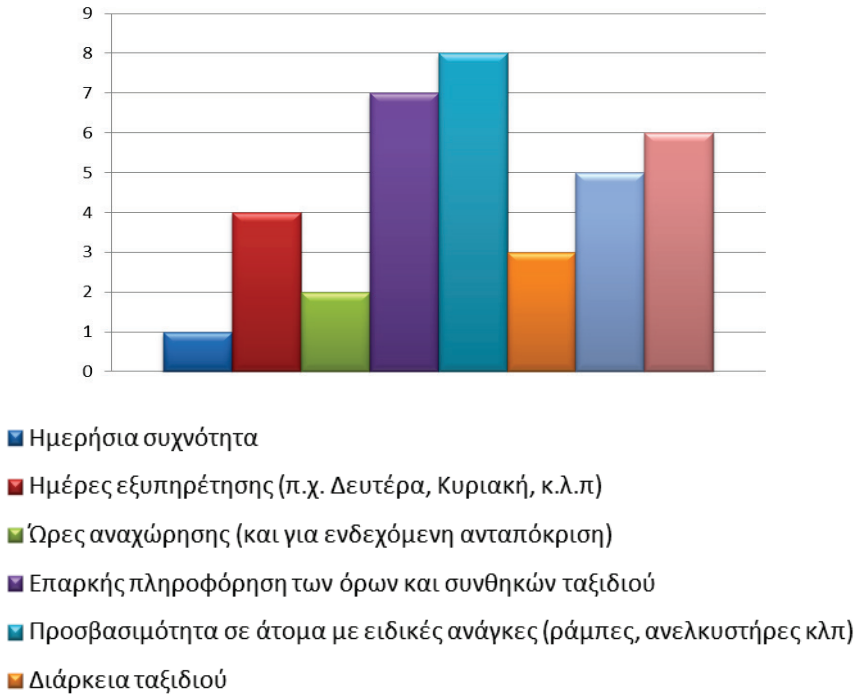
Ε) Προσβασιμότητα σε άτομα με ειδικές ανάγκες (ράμπες, ανελκυστήρες κλπ)

ΣΤ) Διάρκεια ταξιδιού

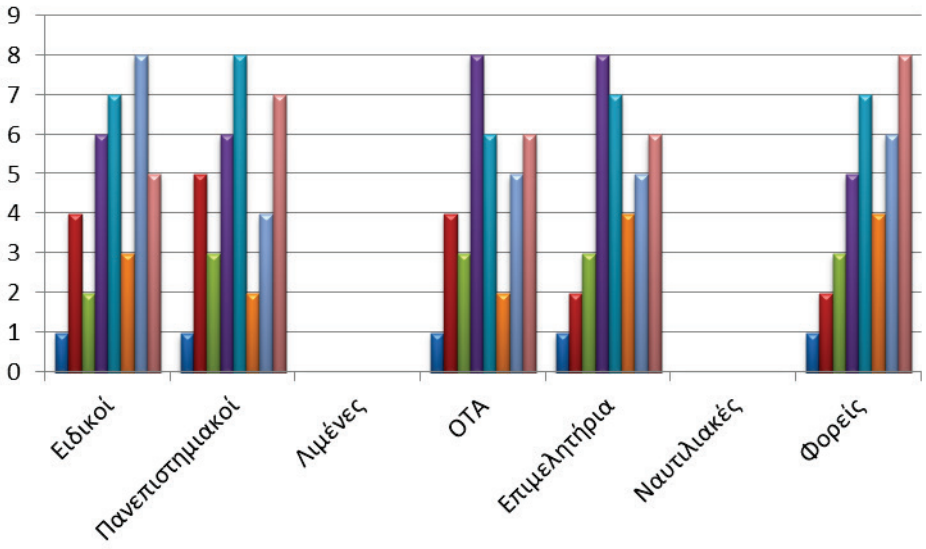
Ζ) Χρονική απόσταση διαδοχικών δρομολογίων

Η) Άνεση (τ.μ. ανά επιβάτη, κλιματισμός, στεγασμένοι χώροι κλπ)

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Αναλυτικά αποτελέσματα

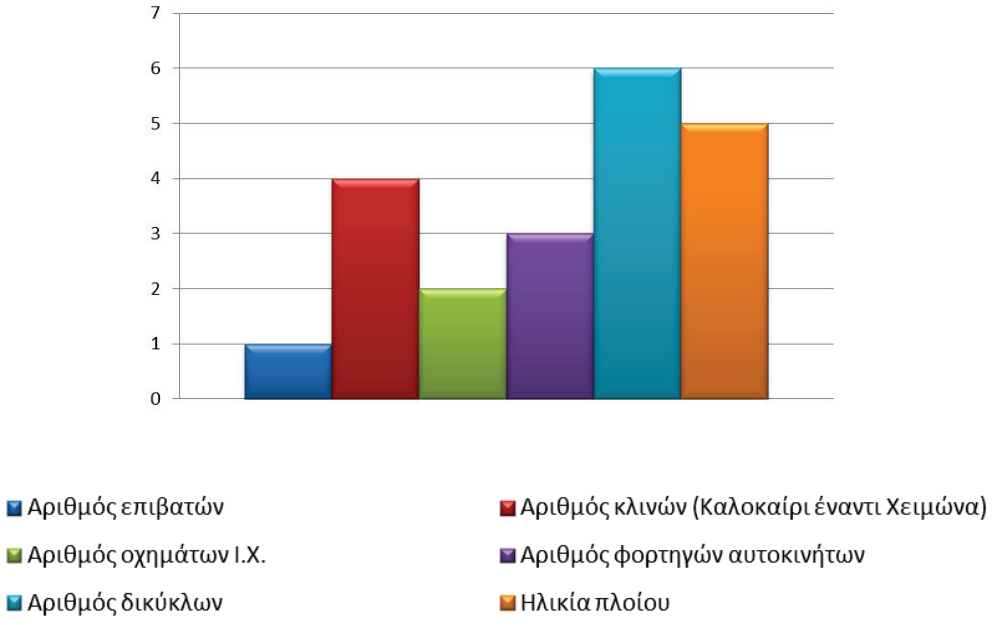


Ερώτηση ΣΤ4

Δείκτης μεταφορικής ικανότητας πλοίων

Α) Αριθμός επιβατών
Β) Αριθμός κλινών (Καλοκαίρι έναντι Χειμώνα)
Γ) Αριθμός οχημάτων Ι.Χ.
Δ) Αριθμός φορτηγών αυτοκινήτων
Ε) Αριθμός δικύκλων
ΣΤ) Ηλικία πλοίου

Συγκεντρωτικά αποτελέσματα



Αναλυτικά αποτελέσματα

