ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
HELLENIC CHAMBERS TRANSPORT ASSOCIATION
Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ε.ΣΥ.Μ)

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2017

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Επιτελική Περίληψη Προτάσεων του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.) _____ 3

Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών _____ 8

Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας _____ 12

Θεσμικές - Διοικητικές Τροποποιήσεις _____ 13

Σύστημα Ηλεκτρονικής Κράτησης Εισιτηρίων - Δημιουργία Βάσης Δεδομένων & Παρατηρητηρίου Ακτοπλοΐας _____ 14

Λιμενική Πολιτική - Οργανισμοί Λιμένος _____ 15

Παράρτημα Α: Τι είναι το Hub and Spoke _____ 17

Παράρτημα Β: Ταυτότητα Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.) _ 23

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.)

Ο κίνδυνος και οι συνέπειες της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης και κατ'επέκταση και στην ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών είναι γεγονός. Η περίοδος 2009-2012 υπήρξε εξαιρετικά δυσμενής για την ελληνική ακτοπλοΐα, με συσσώρευση ζημιών για τις εταιρείες, οι οποίες έφθασαν τα 900 εκατομμύρια ευρώ. Το υψηλό κόστος λειτουργίας του συστήματος ήταν (και παραμένει) ένα από τα σοβαρότερα δομικά του προβλήματα, βασικό μέγεθος του οποίου είναι η τιμή του ναυτιλιακού πετρελαίου, που την τριετία 2009-2012 αυξήθηκε άνω του 100%.

Στα χρόνια που ακολούθησαν, η κατάσταση βελτιώθηκε με την σημαντική πτώση της τιμής του πετρελαίου, γεγονός που έδωσε την ευκαιρία σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες επιβίωσαν της κρίσης αυτής να βελτιώσουν την οικονομική κατάστασή τους, μειώνοντας αισθητά τις ζημίες, παρά τη διαχρονικά εμπεδωμένη απώλεια μεταφορικού έργου, καθώς με στοιχεία του Σ.Ε.Ε.Ν. η τάση αυτή, σε επιβάτες (-18,5 εκατ. 2009-2015) και σε οχήματα (-4,4 εκατ. 2009-2016), δε δύναται να ανατραπεί.

Περαιτέρω, από την έναρξη του 2017 και τον σχεδόν **διπλασιασμό της τιμής του πετρελαίου**, από τα επίπεδα που είχε διαμορφωθεί στα τελευταία χρόνια, η ελληνική ακτοπλοΐα επανήλθε σε κατάσταση συσσώρευσης ζημιών. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις **γενικές τάσεις της τιμής πετρελαίου που δεν μπορεί παρά να είναι ανοδική,** επαναφέρει το θέμα στο προσκήνιο και απειλεί εκ νέου τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας.

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 επίσης ένα από τα σημαντικά προβλήματα.

Επιπλέον, η **επιβολή υποχρεωτικών εκπτώσεων** υπέρ πληθυσμιακών ομάδων, στο πλαίσιο μιας προωθούμενης πολιτικής κοινωνικού κράτους, η οποία δεν συνοδεύεται από τη σχετική αποζημίωση προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και 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.

Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί η **αδυναμία του κράτους για επαρκή χρηματοδότηση των λεγόμενων « άγονων γραμμών »** αλλά και η **καθυστερημένη καταβολή των συμφωνηθέντων αποζημιώσεων** - που όμως πρέπει να αναφερθεί ότι έχει βελτιωθεί αισθητά τον τελεταίο διάστημα - η **ανεπαρκής ποιότητα προσφερομένων υπηρεσιών από τα πλοία των «άγονων γραμμών»,** όπως επίσης και τα **γεωγραφικά χαρακτηριστικά της χώρας, με τον σαφή πολυνησιακό χαρακτήρα 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.

Βασικό συστατικό της εμπειρίας που επιδιώκει να μεταφέρει ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ. στο παρόν Υπόμνημα αποτελεί η Έρευνα που εκπονήθηκε από ειδική Ομάδα Εργασίας για την Ακτοπλοΐα που συνεστήθη με πρωτοβουλία του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. μαζί με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) και το Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων (ΕΔΙΝΑΛΕ) του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου (στην περίοδο 2013-2014). 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, καθώς και σχετικής έρευνας (με χρήση ερωτηματολογίου), τον εντοπισμό προβλημάτων και την κατάθεση προτάσεων για πιθανές δράσεις που θα μπορούσαν να αναληφθούν για τη αντιμετώπισή τους.

Η Ομάδα ολοκλήρωσε τις εργασίες της με την εκπόνηση αναλυτικής Έκθεσης, με τίτλο: **«Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών: το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις»** (Πειραιάς, 2014). Η Έκθεση για την Ακτοπλοΐα της Ομάδας Εργασίας του Ε.Ε.ΣΥ.Μ, αλλά και το σύνολο των παρουσιάσεων της ειδικής εκδήλωσης που έγινε στο Ε.Β.Ε.Π., στις 17 Μαρτίου 2014 για το θέμα, έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Ε.Ε.ΣΥ.Μ: http://www.eesym.gr/?p=769

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 «Hub and Spoke» και τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Με βάση την Ελληνική παραγματικότητα, το σύστημα «Hub and Spoke» μπορεί να αποτελέσει τη βέλτιστη λύση στο πλαίσιο **ενός στρατηγικού σχεδιασμού ενός ιδανικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών,** ώστε να αποτελέσει την πλατφόρμα πάνω στην οποία θα προστεθούν ως αναπόσπαστα δομικά κομμάτια οι συνδέσεις με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Βασικό εύρημα της εργασίας αποτελεί η θέση πως **η εφαρμογή του συστήματος συνεργασίας κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων, με ανταποκρίσεις «Hub and Spoke» στην ακτοπλοΐα είναι μια βιώσιμη λύση.** Αν και η εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας πιθανά δεν είναι εφικτή, εντούτοις υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής του σε συγκεκριμένα τμήματα του ακτοπλοϊκού δρομολογιακού συστήματος.

Από την έρευνα που έγινε στο πλαίσιο της εν λόγω εργασίας, επίσης, προκύπτει η ανάγκη **συνολικής αναθεώρησης του συστήματος των επιδοτήσεων**, που την περίοδο στην οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα πεδίου διαπιστώθηκε ότι δεν κάλυπτε τις τότε υφιστάμενες ανάγκες, όσον αφορά την πλήρη χρηματοδοτική εξασφάλιση των δρομολογιακών αναγκών. Το στοιχείο της χρηματοδοτικής δαπάνης για την ανάπτυξη ενός δικτύου - που περιλαμβάνει και γραμμές με καθεστώς Δημόσιας Υπηρεσίας - βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την αναθεώρηση των ακτοπλοϊκών γραμμών από τις οποίες αποτελείται το σύστημα στο σύνολο του. Πρόδηλο ήταν το συμπέρασμα που εξήχθη από την έρευνα για την ανάγκη αναδιάρθρωσης των δρομολογίων, αλλά και τη διαφαινόμενη ανάγκη μείωσης του ποσοστού Φ.Π.Α. που περιέχεται στους ναύλους τόσο επιβατών όσο και οχημάτων.

Με βάση τα ευρήματα που προέκυψαν από την έρευνα, η Ομάδα Εργασίας οδηγήθηκε στην κοινή παραδοχή πως η βιωσιμότητα του κλάδου μπορεί να προέλθει από συνδυασμό δύο τρόπων προσέγγισης των προβλημάτων:

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

Άξονες βιωσιμότητος ακτοπλοϊκού δικτύου

- 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
- τη βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και των προσφερόμενων συγκοινωνιακών συνδέσεων των νησιών.

Οι σχετικές προτάσεις, που ακολουθούν, αφορούν μόνο ένα μέρος αυτών που έχουν καταγραφεί στη σχετική έκθεση του συνόλου του κλάδου της ακτοπλοΐας και κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες ως εξής:

α) προτάσεις επί στρατηγικών θεμάτων,

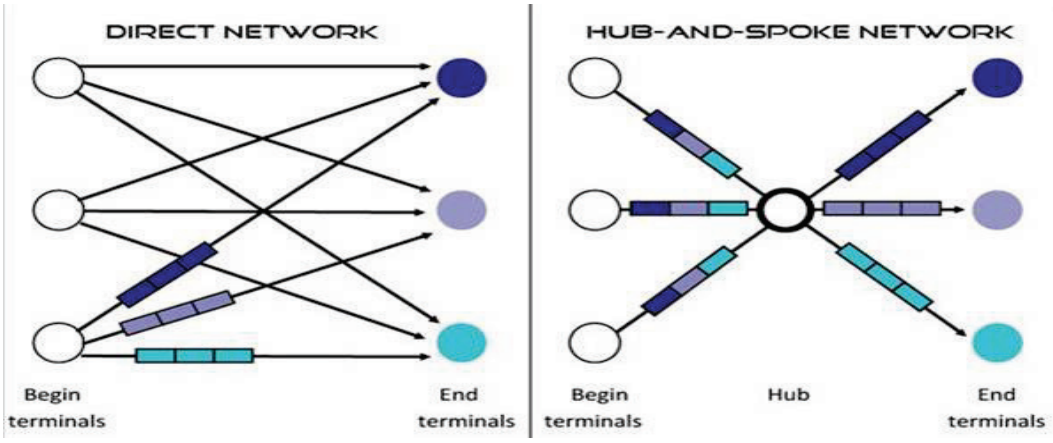
β) προτάσεις για την αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού συγκοινωνιακού δικτύου,

γ) προτάσεις σχετικά με την τροποποίηση του θεσμικού και διοικητικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο και

δ) 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.

Εναλλακτικό σύστημα διανομής

Ένα Μεγάλο Κεντρικό Λιμάνι **"Hub"** με κατάλληλες προδιαγραφές, υποδομές και ανωδομές ορίζεται ως σημείο έλξης του συνόλου των ροών εκείνων που αφορούν μια ολόκληρη περιοχή. Στη συνέχεια οι ροές αυτές διασπώνται έτσι ώστε να κατευθυνθούν προς μικρότερα λιμάνια της ίδιας όμως γεωγραφικής περιοχής, τα οποία έχουν το ρόλο των **"Spokes"** στο σύστημα.



Σε ένα σύστημα 10 προορισμών, με H&S απαιτούνται συνολικά 9 συνδέσεις, ενώ με το σύστημα απευθείας σύνδεσης θα χριαστούν 45.

Η συγκεκριμένη επιλογή προδιορισμού του ακτοπλοϊκού συγκοινωνιακού δικτύου – ενδεικτικού και μη στρατηγικά δομημένου - έχει ως συνέπεια το υψηλό κόστος λειτουργίας του συστήματος. Οι σύγχρονες ανάγκες, οι διεθνείς εμπειρίες στο χώρο των μεταφορών αλλά και τα τεράστια κόστη και οι κίνδυνοι που εγκυμονεί η διατήρηση ενός συστήματος Ενδεικτικού Δικτύου που δεν έχει σχεδιαστεί στρατηγικά με βάση την βέλτιστη ανάπτυξή του, πρέπει να αποτελέσει σύντομα παρελθόν για την ελληνική ακτοπλοία.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

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 υψηλής εντάσεως κεφαλαίου για την κατασκευή τους, όσο και τη μείωση της ελκυστικότητας του πλοίου ως μέσου μεταφοράς για μακρινούς προορισμούς.

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 μείωση του Φ.Π.Α. επιβατών και οχημάτων,
- Η βελτίωση της διαδικασίας καταβολής των αποζημιώσεων για τις γραμμές αυτές, και
- Μια σειρά αναγκαίων Μελετών Υποστήριξης.

Θα πρέπει να τονιστεί πως τα Κεντρικά Περιφερειακά Λιμάνια μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο λειτουργώντας ως Κομβικοί Λιμένες (Hubs) κατά την εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» όσον αφορά τη λειτουργία τους ως αναπτυξιακών πόλων της νησιωτικής Περιφέρειας στην οποία ανήκουν. Όμως πρέπει επίσης να τονιστεί πως η υφιστάμενη κατάσταση πολλών νησιωτικών λιμένων που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως Hubs δεν θεωρείται ενδεδειγμένη από πλευράς υποδομών.

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 εξεταστεί ως 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.

Όραμα αποτελεί η εξυπηρέτηση επιβατικού κοινού στα πρότυπα αεροπορικών μεταφορών.





Όμως, προκειμένου για την ολοκληρωτική μελέτη ενός τόσο σύνθετου κλάδου, όπως αυτός της ακτοπλοΐας, απαιτείται η υποστήριξη των συμπερασμάτων με την εκπόνηση εμπεριστατωμένων Μελετών, με τη συμβολή και των υπηρεσιών που έχουν σήμερα την αρμοδιότητα οργάνωσης των δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), καθώς και με την υποστήριξη των αντίστοιχων δομών που θα διευκολύνουν την εξεύρεση των αναγκαίων χρηματοδοτικών πόρων και πιστώσεων, κατά περίπτωση.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

Στις προτάσεις μας, περιλαμβάνονται και ορισμένες που αφορούν τη λειτουργία των Λιμένων και δη αυτών που βρίσκονται υπό την εποπτεία Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων που παρουσιάζουν σειρά από δυσλειτουργίες, τη δημιουργία ή περαιτέρω αξιοποίηση της υφιστάμενης ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων κίνησης της ακτοπλοΐας, καθώς και θέματα αλληλεγγύης εποχικά εργαζόμενων ναυτικών.

Το σημαντικό θέμα των εμπορευματικών μεταφορών στα νησιά με συνδυασμένη (πολυτροπική) μεταφορά, τεράστιας οικονικής και κοινωνικής σημασίας για την εθνική οικονομία και τα ελληνικά νησιά, και άμεσα συνδεόμενο με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, μένει να εξεταστεί σε καταλληλότερο χρόνο, αφού έχουν αντιμετωπιστεί πρώτα τα επείγοντα λειτουργικά θέματα του κλάδου της ακτοπλοΐας.

Ταυτόχρονα, σημαντική εξέλιξη αποτελεί και η σταδιακή αναδιάρθρωση του καθεστώτος και του περιβάλλοντος διοίκησης και διαχείρισης των Οργανισμών Λιμένων και Λιμενικών Ταμείων, φορείς για τους οποίους αναμένεται ότι η μετεξέλιξη του ν.2932/2001 θα πρέπει εξίσου να προνοήσει, είτε στη λογική ενσωμάτωσης διατάξεων στο νέο -ενιαίο- Νόμο, είτε με μέριμνα για αυτοτελή νομοθέτηση επί λιμενικών ζητημάτων και των ρυθμιστικών-εποπτικών Αρχών που περιβάλλουν τη λειτουργία Λιμένων (Ρ.Α.Λ.: άρθ. 43, του ν.4150/2013, άρθ. πρώτο υποπαρ. ΙΣΤ.1, του ν.4254/2014 & άρθ. 33, παρ. 3, του ν.4258/2014 - Δ.Α.Λ.: άρθ. 127-132, του ν.4389/2016 & 104, του ν.4461/2017).

Επιμέρους παρατηρήσεις επί του ν.2932/2001 (όπως ισχύει) και της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου περιλαμβάνουν:

- Ορισμός της έννοιας των συγκοινωνιακών αναγκών και του βαθμού επίτευξης προσδιορισθείσας συγκοινωνιακής ανάγκης.
- Αναμόρφωση των προβλεπόμενων διαστημάτων για τη διαδικασία δρομολόγησης επιπλέον πλοίου (άρθ. 4, παρ. 6, του ν.2932/2001), ώστε δρομολογήσεις που θα συνδέοονται με την περίοδο Ιούνιος-Σεπτέμβριος εκάστου έτους να δηλώνονται έως τέλος Απριλίου εκάστου έτους.
- Απλοποίηση της διαδικασίας έγκρισης όταν υφίσταται αλλαγή πλοιοκτήτη (άρθ. 5, παρ. 1, του ν.2932/2001), ώστε η προϋφιστάμενη Απόφαση Υπουργού να τυγχάνει εφαρμογής και στο διάδοχο της πλοιοκτησίας.
- Επανακαθορισμός του ύψους προστίμου, σε συνάρτηση με την εκτέλεση και διακοπή δρομολογίων (άρθ. 6, παρ. 7, του ν.2932/2001), ώστε η προσαύξηση να είναι λελογισμένη.
- Επανεξέταση της διαδικασίας σύναψης σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας (ΔΥ), σε όλο το εύρος των ρυθμίσεων που είναι σε ισχύ (άρθ. 8, του ν.2932/2001), λαμβάνοντας μέριμνα για ζητήματα όπως: αιτιολόγηση και πιθανή τροποποίηση της ετήσιας αποζημίωσης των γραμμών ΔΥ, χρησιμότητα γραμμών ΔΥ που αφορούν συνδέσεις μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού ή την τροποποίηση των δρομολογίων, την εξυπηρέτηση γραμμών ΔΥ που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις του ακτοπλοϊκού δικτύου, καθώς και συνδέσεων σημαντικού κόστους που όμως αφορούν περιορισμένο μεταφορικό ενδιαφέρον και αντίστοιχα περιορισμένο επιβατικό κοινό.
- Διατήρηση της αρχής της εξασφάλισης της επαρκούς συγκοινωνιακής σύνδεσης, ανεξάρτητα από το αριθμητικό μέγεθος των κατοίκων του εκάστοτε νησιού, συνυπολογίζοντας όμως την ύπαρξη ή/και τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

- Οργάνωση ανταγωνιστικού περιβάλλοντος μέσω ελκυστικότερων συμβάσεων ΔΥ, με ταυτόχρονη εισαγωγή ενδιάμεσων ρητρών μη καλής εκτέλεσης δρομολογίων, καθώς και τροποποίηση της διάταξης που προσδιορίζει τον τρόπο απόδοσης εσόδου από κατάπτωση εγγυητικής επιστολής και την απόδοση για την ικανοποίηση απαιτήσεων των ναυτικών, αντίστοιχα.
- Αξιοποίηση της εμπειρίας πολυετούς λειτουργίας του Σ.Α.Σ., με την υιοθέτηση πλαισίου αρχών για το επίπεδο λήψης αποφάσεων Σ.Α.Σ. καθώς και επανεξέταση της σύνθεσης του Σ.Α.Σ. το οποίο έχει -από συστάσεως έως σήμερα- διευρυνθεί αριθμητικά σημαντικά (άρθ. 9, παρ. 1 & 4, του ν.2932/2001).
- Αποσαφήνιση και επαναδιατύπωση των προβλεπόμενων ποινικών και διοικητικών κυρώσεων (άρθ. 11, του ν.2932/2001), λαμβάνοντας μέριμνα για λελογισμένη επίκληση ποινικών κυρώσεων και αποφυγή ασαφειών στην πρόνοια επιβολής άλλων κυρώσεων.
- Επανεκτίμηση ορθότητας καλής νομοθέτησης, ως προς τη σκοπιμότητα διατήρησης ορισμένων διατάξεων που αποσκοπούν σε διαχείριση θεμάτων λιμενικής πολιτικής και ανάπτυξης και διοίκησης λιμένων ή αποκοπής (των διατάξεων αυτών) από το παρόν νομοθέτημα και εισαγωγής σε αυτοτελή νομοθετική πράξη (άρθ. 17-27, του ν.2932/2001).
- Αναδιάταξη του χάρτη των Οργανισμών Λιμένος και των Λιμενικών Ταμείων, ως αποτέλεσμα ευρύτερου κοινωνικού, πολιτικού και αναπτυξιακού διαλόγου και πρόνοια μετατροπής σε Α.Ε. των Δημοτικών ή Νομαρχιακών Λιμενικών Ταμείων (άρθ. 21, παρ. 16, του ν.2932/2001), σε συνδυασμό με την ευχέρεια Ανάπτυξης Εθνικού Λιμενικού Συστήματος (άρθ. 38-51, του ν.4150/2003), με σημαντική ωφέλεια και εξοικονόμηση πόρων.
- Αξιοποίηση της εσωτερικής δομής οργάνωσης και διοίκησης Α.Ε. Οργανισμών Λιμένος και στο επίπεδο οργανωτικής δομής των Λιμενικών Ταμείων, καθώς και διοικητική ανασυγκρότηση, με εκπροσώπηση, στα Δ.Σ. των Λιμενικών Ταμείων της οικείας Περιφερειακής Ενότητας και του οικείου Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της έδρας της Εταιρείας / του Λιμενικού Ταμείου, με την περιστολή των αντίστοιχων θέσεων από αιρετά ή μη αιρετά πρόσωπα του οικείου Δήμου.
- Ομοίως, ειδική μέριμνα για την απόσπαση, μετάταξη και πρόσληψη προσωπικού, ιδίως για εξαιρετικά υποστελεχωμένες δομές Α.Ε. Οργανισμών Λιμένος και Λιμενικών Ταμείων (εάν δε θα συγχωνευθούν με ομοειδείς φορείς), ώστε να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά.

Ευελπιστούμε ότι οι θέσεις και προτάσεις που θα συλλέξει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μέσω της Ομάδας Εργασίας, θα αποτελέσουν την πρώτη ύλη και την αιτιολογική βάση στην προσπάθεια αναδιάρθωσης του θεσμικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εξασφαλίζουν τη σύνδεση κατοικημένων νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, ή/και με την πρωτεύουσα της Νομαρχίας καθώς και την έδρα της Διοικητικής τους Περιφέρειας καθώς και μεταξύ νησιών της ίδιας ή άλλης Περιφέρειας. Η ταξινόμηση των γραμμών μπορεί να διαχωριστεί σε 2 κύριες κατηγορίες:

α) **Γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης (ΕΔ)**, οι οποίες κρίθηκαν από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ως επικερδείς.

β) **Επιδοτούμενες γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ)**, οι οποίες θεωρούνται χαμηλής επιβατικής κίνησης που η αγορά από μόνη της δεν μπορεί να εξυπηρετήσει, με αποτέλεσμα να επιδοτείται η λειτουργία τους για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

Οι δρομολογιακές γραμμές επίσης διακρίνονται περαιτέρω σε κύριες και τοπικές, ως κατωτέρω:

α) **Κύρια γραμμή** είναι εκείνη που συνδέει λιμένες της ηπειρωτικής χώρας με νησιωτικούς λιμένες ή λιμένες μεταξύ των νησιών που δεν ανήκουν στον ίδιο νομό και δεν είναι τοπική γραμμή.

β) **Τοπική γραμμή** είναι εκείνη που συνδέει λιμένες της ηπειρωτικής χώρας με νησιωτικούς λιμένες ή αποκλειστικά νησιωτικούς λιμένες που ανήκουν στον ίδιο νομό ή απέχουν μεταξύ τους μέχρι τρία ναυτικά μίλια ή έχουν μικρότερη σημασία στο εσωτερικό δίκτυο θαλασσίων μεταφορών της χώρας, ανεξαρτήτως διοικητικής υπαγωγής τους.

Οι δηλώσεις τακτικής δρομολόγησης που υποβάλλονται από τους ενδιαφερόμενους, σύμφωνα με το άρθρο τέταρτο του Ν. 2932/2001 (Α΄ 145/27-6-2001), όπως ισχύει, στις οποίες αναγράφονται τα δρομολόγια που θα εκτελεί το πλοίο συνήθως σε γραμμή ή γραμμές του δικτύου, κύριες ή τοπικές, διαμορφώνουν το **Ενδεικτικό Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΓΔΑΣ)** για τη συγκεκριμένη ετήσια δρομολογιακή περίοδο. 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) περιελάμβανε **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.. **Τον ίδιο αριθμό Κύριων και Τοπικών Γραμμών** περιελάμβανε και το δημασιευμένο το 2013 ΕΓΔΑΣ (για την περίοδο 1/11/2014-31/10/2015), ενώ το δημοσιευμένο το 2016 ΕΓΔΑΣ (Φ.Ε.Κ., Β΄ 3275 / 12 Οκτωβρίου 2016) καθορίζει το ενδεικτικό γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και η διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες, για την περίοδο από 1-11-2017 έως και 31-10-2018, στις οποίες και περιγράφεται αναλυτικά. Ο αριθμός των οριζόμενων ως **Κύριων Γραμμών ανέρχεται σε 240** και **των Τοπικών Γραμμών σε 112**, που καλύπτουν όλες τις Περιφέρειες.

Προκειμένου να διασφαλισθεί η συνοχή του νησιωτικού χώρου και η εδαφική συνέχεια της χώρας αξιολογείται το δίκτυο που προκύπτει από το άρθρο 2 με κριτήρια μεταξύ άλλων την ποιότητα προσφοράς, ως προς τη συνεκτικότητα του δικτύου για την κάλυψη της ζήτησης μετακινήσεων επιβατών και φορτίων, τη συχνότητα κάθε σύνδεσης, την κατανομή της χωρητικότητας και τις δυνατότητες των λιμενικών υποδομών. Ειδικότερα ελέγχεται αν:

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

Ελάχισες Απαιτήσεις Σύνδεσης (ΕΑΣ)
α) Οι νησιωτικοί λιμένες που αποτελούν πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται τουλάχιστον τρεις (3) φορές την εβδομάδα με ηπειρωτικά λιμάνια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με μια τουλάχιστον κύρια γραμμή.
β) Τα νησιά του Παραρτήματος Α[1] (Φ.Ε.Κ., Τεύχος Β΄ 3275 / 12 Οκτωβρίου 2016) που δεν αποτελούν πρωτεύουσα Νομού, συνδέονται τουλάχιστον τρεις (3) ημέρες την εβδομάδα, απευθείας ή με ανταπόκριση, με την πρωτεύουσα του Νομού που υπάγονται διοικητικά, καθ΄ όλη τη διάρκεια του έτους με τοπικές γραμμές.
γ) Τα νησιά που ανήκουν διοικητικά στην αυτή Περιφέρεια, συνδέονται τουλάχιστον μία (1) ημέρα την εβδομάδα, απευθείας ή με ανταπόκριση, με την έδρα της Περιφέρειας.

Τα διαπιστούμενα κενά καλύπτονται με γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας (ΔΥ), η λειτουργία των οποίων επιδοτείται για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Η συγκεκριμένη επιλογή προδιορισμού του ακτοπλοϊκού συγκοινωνιακού δικτύου – ενδεικτικού και μη στρατηγικά δομημένου - έχει σαν συνέπεια το υψηλό κόστος λειτουργίας του συστήματος, που αποτελεί ένα από τα σοβαρότερα δομικά του προβλήματα, βασικό μέγεθος κόστους του οποίου είναι η τιμή του ναυτιλιακού πετρελαίου. Οι σύγχρονες ανάγκες, οι διεθνείς εμπειρίες στο χώρο των μεταφορών αλλά και τα τεράστια κόστη και οι κίνδυνοι που εγκυμονεί η διατήρηση ενός συστήματος Ενδεικτικού Δικτύου που δεν έχει σχεδιαστεί στρατηγικά με βάση την βέλτιστη ανάπτυξή του, πρέπει να αποτελέσει σύντομα παρελθόν για την ελληνική ακτοπλοΐα.

Η απαίτηση των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών για απευθείας σύνδεση των νησιών τους με τους μεγάλους λιμένες της χώρας, ειδικότερα τον Πειραιά, χωρίς μετεπιβίβαση, που σήμερα αποτελεί την πεπατημένη αλλά και βασικό εμπόδιο για την εφαρμογή ενός συστήματος "Hub and Spoke" στην ακτοπλοία, πρέπει να καμφθεί με πειστικά επιχειρήματα και επιτυχείς πιλοτικές εφαρμογές.

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.

[1] *Το Παράρτημα Α περιλαμβάνει 95 νησιά*

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

Επανεξέταση και ανασχεδιασμός

- 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:

1. Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους (ΠΣΚ), οι οποίοι θα μπορούσαν να αναπτυχθούν ανά νησιωτική περιφέρεια στο πλαίσιο ενός συστήματος που να συνδυάζει, όσο είναι εφικτό,

2. Συνεργασία ακτινικών συνδέσεων και κομβικών γραμμών μέσω ανταποκρίσεων με την **εφαρμογή του συστήματος «Hub and Spoke» και τον αντίστοιχο συνδυασμό μεταφορικών μέσων**, λαμβάνοντας υπόψιν σε κάθε περίπτωση τις γεωγραφικές και εποχικές διαφοροποιήσεις.

Επίσης ενδελεχής εξέταση προσφερόμενων λύσεων σύνδεσης των νησιών με τη **χρήση συνδυασμένων / πολυτροπικών μεταφορών** για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα, από και προς τα νησιά, με τη συνεργασία πλοίου, αεροπλάνου, ελικοπτέρου και υδροπλάνου, και με τη χρήση λεωφορείων κατά περίπτωση.

Εγείρεται το ερώτημα της αλλαγής του τρόπου με τον οποίο επιτυγχάνονται οι συνδέσεις, είτε με την αλλαγή του τύπου του πλοίου που εξυπηρετεί κάθε μια από τις γραμμές 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.

Ο καθορισμός των Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων ΠΣΚ θαλασσίων και συνδυασμένων μεταφορών, θα πρέπει να γίνει από εξειδικευμένους μελετητές, με τη συμμετοχή και των υπηρεσιών που έχουν την αρμοδιότητα οργάνωσης των δρομολογίων ΔΥ. Αναγκαίες μελέτες συμπεριλαμβάνουν Μελέτη καθορισμού ενός Βέλτιστου Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων (ΒΔΝΣ), καθώς και μελέτη εντοπισμού, σχεδιασμού και δημιουργίας Κομβικών Λιμένων («hubs»), προφανώς ύστερα από σχετική Μελέτη καθορισμού των σχετικών επιβατικών και εμπορευματικών ροών.

Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων της ΟΕ του Ε.Ε.ΣΥ.Μ με τους εμπλεκόμενους, τονίστηκε πως η λύση στο ακτοπλοϊκό πρόβλημα μπορεί κυρίως να δοθεί μόνο από τις ίδιες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, καθώς δεν είναι δυνατό να αναπτυχθεί και να λειτουργήσει επαρκές δίκτυο μεταφορών χωρίς ιδιωτικά κεφάλαια.

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.

Η χρήση μεγάλων πλοίων με υψηλές προδιαγραφές για τις κύριες γραμμές εξασφαλίζει ταχεία πρόσβαση σε απομακρυσμένα νησιά, αλλά δημιουργεί προβλήματα προσέγγισης σε μικρότερα νησιά που δεν έχουν τις κατάλληλες υποδομές να υποδεχθούν μεγάλα πλοία, ενώ παράλληλα κοστίζει περισσότερο.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

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 υψηλής εντάσεως κεφαλαίου για την κατασκευή τους, όσο και τη μείωση της ελκυστικότητας του πλοίου ως μέσου μεταφοράς για μακρινούς προορισμούς.

Ο συνδυασμός με αεροπορικά δρομολόγια, 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).

Πλεονεκτήματα Συστήματος **“Hub & Spoke”** (H&S):

- Απασχόληση των **μικρότερης χωρητικότητας πλοίων**
- **Μικρότερος αριθμός συνδέσεων**
- **Υψηλότερα ποσοστά πληρότητας πλοίων**
- **Μείωση λειτουργικού κόστους εξυπηρέτησης δικτύου**
- **Μεγιστοποίηση της ασφάλειας των πλοίων** (προσεγγίσεις σε λιμάνια μόνο με κατάλληλο μέγεθος και εξοπλισμό για ασφαλή πρόσδεση)
- Σχετικά εύκολη προσθήκη λιμένων “Spokes” στο σύστημα
- **Αποφυγή μεγάλων επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές**

Ασφαλώς, για να επιτύχει ένα Σύστημα H&S θα πρέπει να αντιπαρέλθει υπαρκτά προβλήματα και να ανταποκριθεί στα συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά της χώρας. Ορισμενα καίρια προβλήματα που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν είναι:

- **Αλλαγή στρατηγικού/λειτουργικού σχεδιασμού** ακτοπλοϊκών εταιρειών
- **Εντοπισμό λιμένων-Hubs**
- **Συντονισμό αφίξεων/αναχωρήσεων** πλοίων στο κάθε λιμάνι αλλά και άλλων μέσων στην περίπτωση Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων και εφαρμογή πολυτροπικότητας μέσων μεταφοράς
- **Έλλειψη κατάλληλων υποδομών/ανωδομών** εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων στα λιμάνια (Terminals υποδοχής)
- Αποδοχή από τους χρήστες ενδεχόμενης αύξησης του αριθμού των μετεπιβιβάσεων

Τελικώς, αυτό που πραγματεύεται και αναμένει η συνολική πρόταση του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. είναι μια λειτουργία ενός Στρατηγικού Δικτύου, το οποίο θα υποστηρίζεται ως ένα Βέλτιστο Δίκτυο Νησιωτικών Συνδέσεων (ΒΔΝΣ), θα ενσωματώνει τις Ελάχιστες Απαιτήσεις Σύνδεσης (ΕΑΣ) και θα προτείνει την καλύτερη δυνατή λύση με βάση συγκεκριμένα κριτήριακαι παραμέτρους, όπως: επιβατικές και εμπορευματικές ροές, κοινωνικοοικονομικές ανάγκες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά νησιών και τοπικών κοινωνιών, 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.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Ακτοπλοϊκό Δίκτυο περιλαμβάνει πληθώρα γραμμών, ενώ περίπου το 65% των συνδέσεων για τις οποίες υπάρχουν ελάχιστες απαιτήσεις συχνότητας εξυπηρετούνται με συμβάσεις ΔΥ. Η ισχύουσα πρακτική προσδιορισμού ενός Ενδεικτικού Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΕΓΔΑΣ), εν αντιθέσει με τον προδιορισμό ενός στρατηγικά δομημένου δικτύου στη βάση συνεργασίας κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων μέσω ανταποκρίσεων «Hub and Spoke» και τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων, έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση των δαπανών για συμβάσεις ΔΥ.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Η καταβολή δυσανάλογα μεγάλων ετήσιων αποζημιώσεων σε σχέση με τα πραγματικά κόστη της κάθε γραμμής, όσο και η έλλειψη ενδιαφέροντος συμμετοχής στους σχετικούς διαγωνισμούς λόγω μη οικονομικής βιωσιμότητας της κάθε γραμμής, αποτελεί βασικό εμπόδιο για την εξοικονόμηση πόρων.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΕΣΥΜ

1. **Επανεξέταση αιτιολόγησης και πιθανής τροποποίησης της ετήσιας αποζημίωσης των γραμμών ΔΥ.**
2. **Επανεξέταση χρησιμότητας όλων των επιδοτούμενων γραμμών ΔΥ που αφορούν συνδέσεις μεταξύ λιμένων του ίδιου νησιού**, ή την τροποποίηση των δρομολογίων και της αντίστοιχης αποζημίωσης για τις γραμμές εκείνες που συνδέουν 2 λιμάνια του ίδιου νησιού ως μέρος δρομολογίου, ως επιλογές που θα συνεισφέρουν στη συντόμευση των δρομολογίων και θα βοηθήσουν στην οικονομία χρόνου.
3. **Επανεξέταση των γραμμών που εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης ΔΥ που δεν εμπίπτουν στις ελάχιστες απαιτήσεις του ακτοπλοϊκού δικτύου**, καθώς κρίνεται εξαιρετικά πιθανό να υπάρξει αδυναμία κατάργησης όλων των γραμμών ΔΥ που εμπίπτουν σε αυτή την κατηγορία.
4. **Εξέταση πιθανής τροποποίησης του αριθμού δρομολογίων ή και πλήρους κατάργησης των γραμμών που υπερκαλύπτουν τις ελάχιστες απαιτήσεις σύνδεσης** των νησιών με την πρωτεύουσα του Νομού όπου ανήκουν, ή / και την ηπειρωτική Ελλάδα.
5. **Επανεξέταση των συνδέσεων σημαντικού κόστους οι οποίες εξυπηρετούνται με συμβάσεις ανάθεσης ΔΥ** και αφορούν πολύ μικρό επιβατικό κοινό, με στόχο την εξασφάλιση του βέλτιστου αποτελέσματος με το ελάχιστο δυνατό κόστος. Σημειώνεται ότι σε κάθε περίπτωση, όσο μικρός κι αν είναι ο αριθμός των κατοίκων του εκάστοτε νησιού, **ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ. υποστηρίζει την ανάγκη εξασφάλισης επαρκούς συγκοινωνιακής σύνδεσης.** Το γεγονός αυτό, από την άλλη πλευρά, δεν αποκλείει τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, εφ’ όσον το επίπεδο εξυπηρέτησης παραμένει τουλάχιστον στα πρότερα επίπεδα (ή και, ιδεατά, βελτιώνεται), με χαμηλότερο κόστος.
6. **Οργάνωση ανταγωνιστικού περιβάλλοντος μέσω ελκυστικότερων συμβάσεων ΔΥ** και την εγκατάλειψη προκηρύξεων γραμμών αποκλειστικά για Γ’ κατηγορίας πλοία, με ταυτόχρονη εισαγωγή ενδιάμεσων ρητρών μη καλής εκτέλεσης δρομολογίων, καθώς σήμερα υφίσταται μόνο η δυνατότητα έκπτωσης του αναδόχου για οποιοδήποτε παράπτωμα.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΘΕΣΜΙΚΕΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1. **Επανεξέταση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων** και διατήρηση του πληρώματος μόνο κατά το διάστημα που αυτό πραγματοποιεί δρομολόγια. Ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ. υποστηρίζει την **καταβολή**, όπου χρειάζεται**, επιδόματος ανεργίας σε ναυτικούς** από τον Οργανισμό Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού ή νέο φορέα.
2. **Χρησιμοποίηση και επιτάχυνση των διαδικασιών για την εφαρμοφή του συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων** (Ηλεκτρονικό Σύστημα Κρατήσεων), έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, καθώς και καταγραφής επιβαινόντων, όπως αναφέρεται στο Ν.2932 Άρθρο 3 παρ. 4γ. Παράλληλα, ενθαρρύνεται η καταγραφή στατιστικών στοιχείων κίνησης και λοιπών απαραιτήτων στοιχείων επί των εισιτηρίων.
3. **Βελτίωση της διαδικασίας καταβολής αποζημιώσεων για τις γραμμές ΔΥ**, και εξέταση δυνατότητας προκαταβολής του μισού της αποζημίωσης για την κάθε γραμμή ΔΥ σε μηνιαία βάση, εφόσον κρίνεται ότι δεν υπάρχει πρόβλημα εξαιτίας πολλών ακυρώσεων δρομολογίων.
4. Επανεξέταση της σύνθεσης καθώς και **αναβάθμιση της λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)** ή και πιθανή μετατροπή του σε Ρυθμιστική Αρχή Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ - ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΒΑΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ & ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Το υφιστάμενο Σύστημα Ηλεκτρονικών Κρατήσεων Εισιτηρίων πρέπει να αντικατασταθεί. Καθίσταται απαραίτητη η 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, καθώς και τη δυνατότητα παροχής πρόσθετων αναλύσεων και εκθέσεων (εκ των συλλεχθέντων αυτών στοιχείων).

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 Κράτησης Θέσεως και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεων Μεταφοράς Οχημάτων (ΗΣΚΘΕΕΑ), το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει βάση για περαιτέρω αξιολόγηση και επεξεργασία στο πλαίσιο ευρείας διαβούλευσης με την αφορώσα ναυτιλιακή κοινότητα και λοιπούς χρήστες.

Δημιουργία «Παρατηρητηρίου Ακτοπλοΐας» για την καταγραφή της λειτουργίας της ακτοπλοΐας, τη 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. Το Παρατηρητήριο Ακτοπλοΐας με τη χρήση κατάλληλου λογισμικού, θα αναλύει τα δεδομένα τα οποία ήδη οι εταιρείες συλλέγουν μέσω του Ηλεκτρονικού Συστήματος Κρατήσεων (επιβάτες και οχήματα, προορισμοί, οικονομικά στοιχεία, κ.λ.π.). **Η ολοκλήρωσή του, μπορεί να στηριχθεί σε προηγούμενες εμπειρίες (όπως, για παράδειγμα, το Σύστημα Διαχείρισης Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών – ΣΕΘΑΜ,** αλλά και άλλες σχετικές εργασίες).

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

Η σημασία της ανάπτυξης των Ελληνικών Λιμένων είναι αναγνωρίσιμη για την Εθνική οικονομία, εντούτοις, τα έως σήμερα αποτελέσματα με εξαίρεση την αναπτυξιακή τροχιά και την έλκυση μεταφορικών ροών Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ. είναι μη ικανοποιητικά, ενώ η δυναμικότητα τους παραμένει περιορισμένη. Ασφαλώς, η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των λιμένων και ιδίως των μεγαλύτερων Οργανισμών Λιμένος αποτελεί και προσδιοριστικό παράγοντα για τη διεθνή ανταγωνιστικότητα και την ελκυστικότητα της χώρας σε ξένες επενδύσεις.

Οι εξελίξεις στη βιομηχανία διαχείρισης των εμπορευματικών λιμένων, η συνθετότητα της διακίνησης ροών φορτίων, η συνεισφορά των συνδυασμένων μεταφορών, η δημιουργία αναπτυξιακών πόλων και συνεργατικών σχηματισμών που εμπεριέχουν λιμένες και υποδομές ναυπηγικής βιομηχανίας, η επέκταση του λιμενικού ανταγωνισμού και ο πολλαπλασιασμός των παραχωρήσεων λιμενικών εγκαταστάσεων διεθνώς, χαρτογραφούν και ορίζουν το τοπίο δράσης στο οποίο θα πρέπει να κινηθούν και οι Οργανισμοί Λιμένος της χώρας.

Σε αυτό το διαρκώς μεταβαλλόμενο τοπίο η ακολουθούμενη Λιμενική Πολιτική θα χρειαστεί μια αναθεώρηση και έναν ευρύ αναστοχασμό, ώστε να μετεξελιχθεί και να ισχυροποιηθεί και εν τέλει να πρσαρμοστεί στις σύγχρονες διεθνείς απαιτήσεις. Σήμερα, με την πορεία ιδιωτικοποίησης Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ. σε εξέλιξη, το Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα δοκιμάζει ένα νέο πλαίσιο διοικητικής οργάνωσης και λειτουργίας.

Σε αυτό περιλαμβάνεται η εκ μέρους της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) άσκηση εποπτείας των εμπορικών λιμένων, η παρακολούθηση και ο έλεγχος της λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών, η εισήγηση μέτρων για την τήρηση και αποκατάσταση των αρχών ελεύθερου ανταγωνισμού. Αντίστοιχα, προκύπτει η εκ μέρους της Δημόσιας Αρχής Λιμένος (Δ.Α.Λ.) ενεργοποίηση για την επίτευξη των προγραμματικών στόχων του Λιμενικού Συστήματος, με στόχο την αδιάλειπτη διαθεσιμότητα και παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών από τους φορείς διαχείρισης λιμένων σε πλοία, επιβάτες και φορτία, ιδίως και λόγω της εκκίνησης των Συμβάσεων Παραχώρησης σε Πειραιά (άμεσα) και Θεσσαλονίκη (προσεχώς).

Με αυτές τις επισημάνσεις γίνεται ολοένα φανερό ότι θα πρέπει ο σχεδιασμός της Λιμενικής Πολιτικής να ακολουθήσει έναν μακρόπνοο σχεδιασμό, με κύριο στήριγμα το πλαίσιο που παρείχε έως σήμερα ο ν.2932/2001.

Σε αυτήν την κατεύθυνση η νομοθετική πρωτοβουλία αναμένεται ότι θα ενσωματώνει τις ακόλουθες αρχές:

- Επανεκτίμηση ορθότητας καλής νομοθέτησης, ως προς τη σκοπιμότητα διατήρησης διατάξεων με αντικείμενο τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (άρθ. 17-18, του ν.2932/2001), την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (άρθ. 19, του ν.2932/2001), καθώς και τις σχετικές με τη μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Α.Ε. και των ειδικότερων ρυθμίσεων Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. (άρθ. 21-27, του ν.2932/2001) ή αποκοπής (των διατάξεων αυτών) από το παρόν νομοθέτημα και εισαγωγής σε αυτοτελή νομοθετική πράξη.
- Αναδιάταξη, σε μελλοντική φάση, του χάρτη των Οργανισμών Λιμένος και των Λιμενικών Ταμείων, ως αποτέλεσμα ενός ευρύτερου κοινωνικού, πολιτικού και αναπτυξιακού διαλόγου. Η συσχέτιση της πρόνοιας μετατροπής σε Α.Ε. των Δημοτικών ή Νομαρχιακών Λιμενικών Ταμείων (άρθ. 21, παρ. 16, του ν.2932/2001), σε συνδυασμό με την ευχέρεια Ανάπτυξης Εθνικού Λιμενικού Συστήματος (άρθ. 38-51, του ν.4150/2003). Η αναδιάταξη και αναδιοργάνωση των Λιμενικών υποδομών της χώρας προάγει σημαντική ωφέλεια και

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

εξοικονόμηση πόρων, καθώς με τη συγχώνευση υφιστάμενων δομών συγκροτείται ένα λιμενικό σύστημα, το οποίο, επί της αρχής, θα διαθέτει μικρότερο αριθμό φορέων αλλά μεγαλύτερη εμβέλεια και δυνατότητες δράσης.

- Αξιοποίηση και διάχυση της εσωτερικής δομής οργάνωσης και διοίκησης Α.Ε. Οργανισμών Λιμένος και στο επίπεδο οργανωτικής δομής των Λιμενικών Ταμείων, καθώς και διοικητική ανασυγκρότηση, με εκπροσώπηση, στα Δ.Σ. των Λιμενικών Ταμείων εκ της οικείας Περιφερειακής Ενότητας και του οικείου Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της έδρας της Εταιρείας / του Λιμενικού Ταμείου, με την περιστολή των αντίστοιχων θέσεων από αιρετά ή μη αιρετά πρόσωπα του οικείου Δήμου.
- Μέριμνα για την απόσπαση, μετάταξη και πρόσληψη προσωπικού, ιδίως για εξαιρετικά υποστελεχωμένες δομές Α.Ε. Οργανισμών Λιμένος και Λιμενικών Ταμείων (εάν δε θα συγχωνευθούν με ομοειδείς φορείς), ώστε να λειτουργούν πιο αποτελεσματικά.

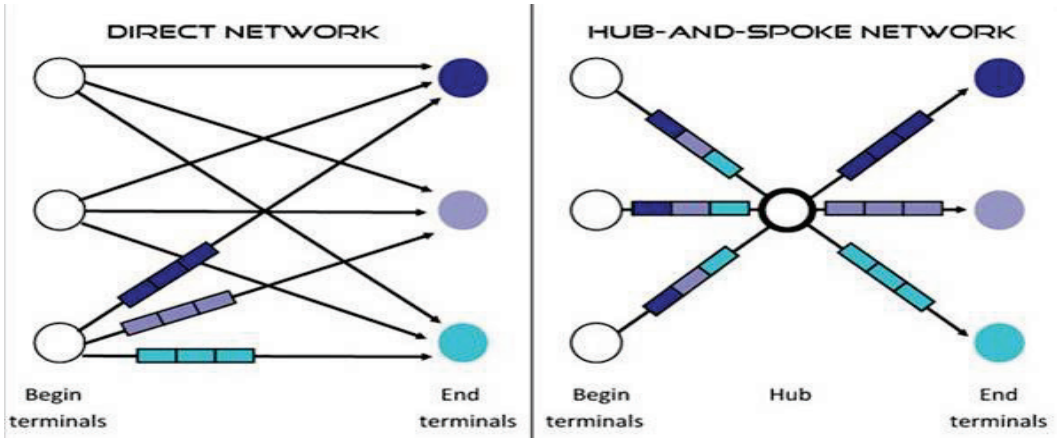
ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

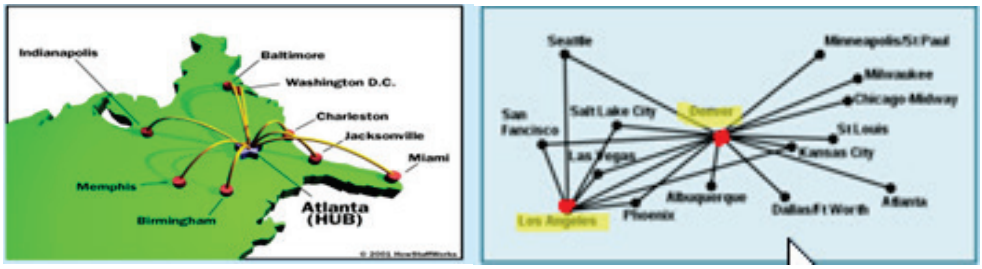
ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΟ HUB AND SPOKE

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 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.



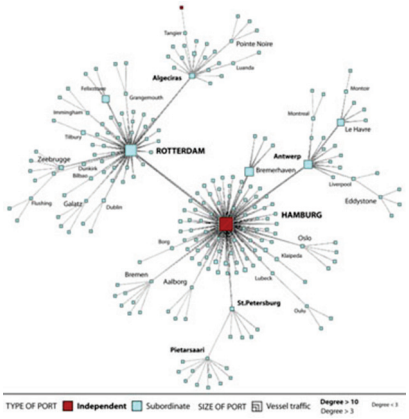
Ενδεικτικά, τα περίφημα τρένα TGV (Τρένα Μεγάλης Ταχύτητας), ή Fast Trains ή Rapido, που αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες και σταματούν σε ελάχιστους Κεντρικούς Σταθμούς “Hubs”, οι οποίοι στη συνέχεια συνδέονται με μικρότερους σταθμούς της ίδιας γεωγραφικής περιοχής

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

“Spokes”, με τα λεγόμενα Περιφερειακά τραίνα “Regio” ή και με την χρήση άλλων μεταφορικών μέσων.

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 το 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). Ως αποτέλεσμα, 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 την 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.

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 «μετακυλιστούν» 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

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

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.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

- Απασχόληση των **μικρότερης χωρητικότητας πλοίων**
- **Μικρότερος αριθμός συνδέσεων**
- **Υψηλότερα ποσοστά πληρότητας πλοίων** και **πραγματοποίηση δρομολογίων περισσότερες από μια φορά ημερησίως**
- **Ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας** και **μείωση λειτουργικού κόστους εξυπηρέτησης δικτύου**
- **Μεγιστοποίηση της ασφάλειας των πλοίων**, καθώς θα εκτελούν λιγότερες προσεγγίσεις σε λιμάνια, με κατάλληλο μέγεθος και εξοπλισμό για την ασφαλή πρόσδεση τους
- Σχετικά εύκολη η προσθήκη λιμένων “Spokes” στο σύστημα
- **Αποφυγή κοστοβόρων λιμενικών υποδομών**, που μειώνουν το κόστος λειτουργίας του συστήματος

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 στο πλαίσιο της παρούσας Έκθεσης (Ε.Ε.ΣΥ.Μ., Σ.Ε.Ε.Ν., Ε.ΔΙ.ΝΑ.Λ.Ε.), 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.

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.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

- **Αλλαγή στρατηγικού/λειτουργικού σχεδιασμού** ακτοπλοϊκών εταιρειών
- Εντοπισμός **λιμένων-Hubs**
- Κρίσιμος ο **συντονισμός αφίξεων/αναχωρήσεων** πλοίων στο κάθε λιμάνι αλλά και άλλων μέσων στην περίπτωση Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων και αφαρμογή πολυτροπικότητας μέσων μεταφοράς
- **Έλλειψη κατάλληλων υποδομών/ανωδομών** εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων στα λιμάνια (Terminals υποδοχής)
- Αποδοχή από τους χρήστες ενδεχόμενης αύξησης του αριθμού των μετεπιβιβάσεων

Ξεπερνώντας τον σκόπελο αυτό, και δεδομένου πως το παρακάτω είναι εγγενές μειονέκτημα του συστήματος Hub and Spoke, είναι εξαιρετικά κρίσιμος ο συντονισμός αφίξεων και αναχωρήσεων

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

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.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

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. Με βάση τα παραπάνω, είναι γεγονός αυταπόδεικτο πως απαιτείται επιτακτικά η επιστημονική υποστήριξη του, πάνω στη βάση έγκυρων Μελετών εμπειρογνωμοσύνης.

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 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.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

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.

Η δυνατότητα που δόθηκε στα Λιμενικά Ταμεία της χώρας με τον ν.4150/2013 για τη δημιουργία Κεντρικών και Περιφερειακών Λιμενικών Δικτύων αναγνωρίζεται ως ιδιαίτερα ενθαρρυντική, ώστε να αναπτυχθούν 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, 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.

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.)

Ο Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.) ιδρύθηκε από τα Ελληνικά Επιμελητήρια το 1995 ως ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός και λειτουργεί στο πλαίσιο της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος (ΚΕΕΕ). Διοικείται από 19μελές Διοικητικό Συμβούλιο, τα μέλη του οποίου εκλέγονται κάθε τέσσερα χρόνια, με ισόρροπη εκπροσώπηση όλων των περιφερειών της χώρας. Πρόεδρος είναι ο κ. Μιχάλης Αδαμαντιάδης, εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά. Στόχοι του Ε.Ε.ΣΥ.Μ είναι:

1. Την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας στον τομέα των μεταφορών μεταξύ των Ελληνικών Επιμελητηρίων
2. Την προσφορά βοήθειας στις συνολικές εθνικές προσπάθειες για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των Ελληνικών Μεταφορικών Συστημάτων
3. Τη μελέτη συγκεκριμένων ζητημάτων μεταφορών σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο
4. Τη συνεργασία με τις εθνικές αρχές και αυτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με άλλους Ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς και φορείς που ασχολούνται με τις μεταφορές.

Έχει εκπονήσει σειρά μελετών και οργάνωσε αρκετές μεγάλες εθνικές, περιφερειακές και διεθνείς διασκέψεις, σεμινάρια, συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης, σε συνεργασία με τις ελληνικές αρχές, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπουργεία των γειτονικών χωρών, καθώς και αρκετές ευρωπαϊκές και διεθνείς οργανώσεις, συμπεριλαμβανομένης και της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Ο.Η.Ε. (UNECE). Ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ. είχε ενεργό ρόλο στις δραστηριότητες της Ένωσης Ευρωπαϊκών (EUROCHAMBRES) και είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων (EUROPLATFORMS).

Υπήρξε ο εμπνευστής και κύριος υποστηριχτής της ανάπτυξης ενός Στρατηγικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στη χώρα μας, αλλά και σειράς άλλων σχετικών πρωτοβουλιών, που βοηθούν τον εκσυγχρονισμό και βελτίωση των Ελληνικών μεταφορών και την ανάπτυξη της Ελληνικής περιφέρειας και νήσων.

Από την ίδρυσή μέχρι και λίγο πριν την οικονομική κρίση της χώρας, που επηρέασε και τον Επιμελητηριακό θεσμό, γνώρισε μεγάλη ανταπόκριση. Σήμερα, στη δύναμη των μελών του ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ. περιλαμβάνει τριάντα (30) Εμποροβιομηχανικά, Βιοτεχνικά και Επαγγελματικά Επιμελητήρια από όλη την Ελλάδα, μαζί με αρκετές πρωτοπόρες ενώσεις οδικών μεταφορέων, διαμεταφορέων, μεταφορικών εταιρειών και Οργανισμών Λιμένων.

Από την έναρξη της λειτουργίας του, διατ'υπωσε σαφείς, αποκρυσταλλωμένες απόψεις και προτάσεις, στρατηγικού χαρακτήρα, οι οποίες συνοψίζονται στα εξής:

- Εκπόνηση εθνικής στρατηγικής μεταφορών
- Η Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο ΝΑ Ευρώπης
- Ανάπτυξη Ελληνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων
- Ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων Συνδυασμένων Μεταφορών
- Βελτίωση ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών
- Εκσυγχρονισμός νησιωτικών και περιφερειακών λιμένων
- Σύγχρονες, αποτελεσματικές και βιώσιμες οδικές μεταφορές
- Βελτίωση οδικής ασφάλειας
- Αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον
- Εκπαίδευση στελεχών

ΕΔΡΑ: Ε.Β.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Γ. ΚΑΣΙΜΑΤΗ 1, ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΔΗΣΣΟΥ, Τ.Κ. 185 31, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 210-4274042, Φαξ: 210-4274043, e-mail: info@eesym.gr, http://www.eesym.gr/