



## **Οι Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τις Βιώσιμες Θαλάσσιες Μεταφορές στην Ελλάδα**

Αθήνα, Μάιος 2021

### **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με έντονο νησιωτικό χαρακτήρα αρχιπελαγικής δομής. Διαθέτει περισσότερα από 200 κατοικημένα νησιά, στα οποία διαβιεί περίπου το 17% του συνολικού πληθυσμού της χώρας (ΕΛΣΤΑΤ – απογραφή 2011) και τα οποία υποδέχονται χιλιάδες επισκέπτες κάθε χρόνο. Η βιώσιμη μεταφορική σύνδεση των νήσων αυτών με την ηπειρωτική χώρα είναι κρίσιμη για την εξασφάλιση, μεταξύ άλλων, της ευημερίας του νησιωτικού πληθυσμού, της ισότιμης μεταχείρισης των πολιτών ως προς τη μετακίνηση, της εξυπηρέτησης του τουρισμού, της εδαφικής συνοχής και της ισόρροπης οικονομικής ανάπτυξης. Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα, είτε αυτές είναι επιβατικές, είτε εμπορευματικές, κατέχουν σημαντική θέση τόσο στη βιωσιμότητα των ελληνικών νησιών όσο και στη γενικότερη εθνική ανάπτυξη.

Ο ρόλος του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού στον σχεδιασμό θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων είναι καθοριστικός και έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συνδέσεων που εξυπηρετούν τις υφιστάμενες ανάγκες της χώρας, τη λειτουργία λιμενικών και τερματικών εγκαταστάσεων που παρέχουν ποιοτικές και ασφαλείς υπηρεσίες και εξυπηρετούν τις οδικές/ σιδηροδρομικές διασυνδέσεις των τελευταίων με την ενδοχώρα. Στο πλαίσιο αυτό, έχει συσταθεί η Επιτροπή Θαλάσσιων Μεταφορών (Ε5) του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων η οποία απαρτίζεται από μέλη του Συλλόγου που διαθέτουν σχετική εμπειρία στον τομέα και έχει ως κύριο σκοπό την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, την καταγραφή των υπαρχόντων προβλημάτων (διαχρονικών και μη), την επικοινωνία με εμπλεκόμενους φορείς για την ανταλλαγή απόψεων και καλών πρακτικών καθώς και την αποτύπωση προτεινόμενων πρακτικών προς την υλοποίηση βιώσιμων θαλάσσιων μεταφορών υψηλών προδιαγραφών.

Για τη λεπτομερή και πιο αποτελεσματική καταγραφή των υφιστάμενων προβλημάτων και αναγκών στον θαλάσσιο χώρο, η Επιτροπή των Θαλάσσιων Μεταφορών πραγματοποιεί σε τακτά χρονικά διαστήματα συναντήσεις με εμπλεκόμενους φορείς όπως εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, μέλη Εθνικών Συμβουλίων και Επιτροπών, ναυτιλιακές εταιρείες, πανεπιστημιακά και ερευνητικά κέντρα. Το επόμενο διάστημα θα υλοποιηθούν περισσότερες συναντήσεις με σκοπό την συγκροτημένη αναγνώριση των προκλήσεων στις θαλάσσιες μεταφορές και τη διαμόρφωση κατάλληλων προτάσεων και μέτρων για την αντιμετώπιση ή την αξιοποίησή τους.



Αποσπάσματα από διαδικτυακές συναντήσεις της επιτροπής με εκπροσώπους φορέων



## **1. Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΩΣ ΠΕΔΙΟ ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ «ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ» ΠΟΙΚΙΛΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

### **1.1 Υφιστάμενα γνωμοδοτικά όργανα**

Η ακτοπλοΐα που αναπτύσσεται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο συγκροτεί ένα σύστημα μεταφορών, στη διαμόρφωση του οποίου διασταυρώνονται και επικαλύπτονται διάφορα ρυθμισμένα ή μη πεδία άσκησης πολιτικής και νομοθετικά πλαίσια, με θεματική ή γεωγραφική εστίαση, μεταξύ των οποίων, τα βασικότερα είναι: (α) η Εθνική Στρατηγική για την «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στον Νησιωτικό Χώρο», (β) το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (2019), (γ) η Εθνική Στρατηγική Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών (2015-2025), (δ) η Εθνική Λιμενική Πολιτική, (ε) η Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική Αλυσίδα, (στ) ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Η επισήμανση των πολιτικών αυτών επιτρέπει την ανάδειξη των πολλαπλών πτυχών της ακτοπλοΐας, των ιδιαίτερων γνωρισμάτων της λόγω της αρχιπελαγικής δομής του νησιωτικού χώρου και της σημασίας της για την Ελλάδα.

Στο πλαίσιο της υποστήριξης της χάραξης και λήψης μέτρων πολιτικής σε μακροπρόθεσμο ή βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, τα οποία επηρεάζουν ή σχετίζονται, αποκλειστικά ή μερικώς, με τις θαλάσσιες νησιωτικές μεταφορές, έχουν συσταθεί ορισμένα συμβουλευτικά όργανα με τη συμμετοχή διαφόρων κρατικών υπηρεσιών και κοινωνικών και παραγωγικών φορέων. Συγκεκριμένα, τα όργανα αυτά είναι τα εξής:

(α) Συμβούλιο Επιβατικών Μεταφορών Νήσων: με τον Ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α' 184/29-11-2017) για θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, θεσμοθετήθηκε το «Συμβούλιο Επιβατικών Μεταφορών Νήσων», ως ένα γνωμοδοτικό και συμβουλευτικό όργανο, στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής Συνδυασμένων Μεταφορών, με σκοπό τον συντονισμό των μεταφορικών μέσων για τη μετάβαση στα νησιά, και τον καλύτερο συγχρονισμό των ενδιάμεσων συνδέσεων. Σε αυτό συμμετέχουν ως μέλη εκπρόσωποι από διάφορους φορείς, όπως από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το Υπουργείο Τουρισμού, την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος, την Κ.Ε.Δ.Ε., τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, μία εκ των αεροπορικών επιχειρήσεων με σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, και τέλος το Τ.Ε.Ε. για την κάλυψη της συγκοινωνιακής θεώρησης. Παράλληλα, προσκαλούνται σε αυτό εμπειρογνώμονες ή άλλοι εκπρόσωποι εφόσον κριθεί αναγκαίο. Το Συμβούλιο, δίνοντας έμφαση στις συνδυασμένες μεταφορές, γνωμοδοτεί, μεταξύ άλλων, για τη χάραξη στρατηγικής, τη βελτίωση της συνεργασίας συναρμόδιων δημόσιων Αρχών, τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου και την παροχή επενδυτικών κινήτρων.

(β) Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών: με τον Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ 145/Α/27-6-2001) για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, συστάθηκε το «Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών» (Σ.Α.Σ.). Η σύνθεση του Συμβουλίου προσδιορίζεται από τη σχετική τροποποίηση του Ν. 4504/2017. Στο τρέχον συμβούλιο που συγκροτήθηκε για τη διετία 2020-2022 συμμετέχουν διάφοροι εκπρόσωποι από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, το



Λιμενικό Σώμα, καθώς και εκπρόσωποι από την τοπική αυτοδιοίκηση, τη ναυτιλία, τον ξενοδοχειακό και τουριστικό τομέα, τους ναυτικούς πράκτορες και τους μεταφορείς, το Τ.Ε.Ε. και την Εθνική Συνομοσπονδία ΑμεΑ. Το Σ.Α.Σ. γνωμοδοτεί, σύμφωνα με την αρχική νομοθεσία για αυτό, για τα θέματα αρμοδιότητάς του, όπως μεταξύ άλλων, (α) η εξέταση αιτημάτων εκπρόθεσμων δρομολογίων, (β) η διακοπή δρομολόγησης για επιβατηγά υδροπτερυγα ή ταχύπλοα πλοία, πλοία σε γραμμή ή γραμμές μικρών αποστάσεων, με εποχιακή μόνο κίνηση, (γ) η μεταβολή των δρομολογίων μίας γραμμής, (δ) ο καθορισμός του δικτύου και η διάκριση των γραμμών, και (ε) η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

(γ) Συμβούλια Χρηστών Λιμένων: με τον Ν. 4504/2017 (ΦΕΚ Α' 184/29-11-2017) προβλέφθηκε η συγκρότηση Συμβουλίου Χρηστών σε κάθε Οργανισμό Λιμένος Α.Ε., το οποίο λειτουργεί ως συμβουλευτικό όργανο της διοίκησης ενός οργανισμού για θέματα σχετικά με τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες των λιμένων, καθώς και την ανάπτυξη των λιμένων. Στα Συμβούλια Χρηστών Λιμένων συμμετέχουν εκτός από τον εκπρόσωπο κάθε Οργανισμού, εκπρόσωποι από τον Συνήγορο του Καταναλωτή, την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, τον οικείο Δήμο, την οικεία Περιφέρεια, τους ναυτικούς πράκτορες, τους τουριστικούς πράκτορες, τους φορτοεκφορτωτές, τους εργαζόμενους του λιμένα, τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το οικείο Εμπορικό Επιμελητήριο και την ΕΣΑμεΑ. Εκπρόσωποι άλλων φορέων είναι δυνατό να παραστούν εφόσον κριθεί απαραίτητο.

## 1.2 Προτάσεις

Οι θαλάσσιες μεταφορές στα νησιά συνδέονται με πληθώρα συγκοινωνιακών, οικονομικών, κοινωνικών παραμέτρων. Είναι γεγονός ότι η προσέγγισή του θέματός τους δεν είναι δυνατό να γίνει αποκλειστικά με τεχνοκρατικά κριτήρια και γνώμονα το χρηματοοικονομικό όφελος. Παράλληλα, όμως, αυτό δεν πρέπει να αποτελεί άλλοθι για την έλλειψη μιας συγκροτημένης, συστηματικής και διαρκώς επικαιροποιούμενης πολιτικής για την ακτοπλοΐα στην Ελλάδα. Ο διάλογος και η διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και τις συναρμόδιες υπηρεσίες με έναν θεσπισμένο τρόπο, είναι αναγκαίος για την επίτευξη ενός «ολοκληρωμένου» και – κατά το δυνατό – αλληλοσυμπληρώμενου συστήματος μεταφορών, τη βελτίωση, συνολικά, του επιπέδου εξυπηρέτησης και την οικονομική βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητά του. Για αυτό το λόγο προτείνεται η δημιουργία ενός ενιαίου ηλεκτρονικού ιστότοπου αναφοράς για τη διευκόλυνση της ανοικτής πρόσβασης και αναζήτησης σε κείμενα και αποφάσεις των παραπάνω συμβουλίων αλλά και άλλων οργάνων που οι αποφάσεις τους σχετίζονται με τον τομέα της ακτοπλοΐας. Ο ιστότοπος αυτός θα αποτελέσει ένα βοηθητικό εργαλείο για όσους εμπλέκονται στη μελέτη και τον σχεδιασμό προτάσεων για τη βελτίωση του ακτοπλοϊκού συστήματος. Επιπλέον, θα επιτρέψει την αποτίμηση της συνεισφοράς των γνωμοδοτικών αυτών οργάνων και τη λήψη στο μέλλον των κατάλληλων αποφάσεων για την περαιτέρω υποστήριξη της λειτουργίας τους.



## **2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

### **2.1 Υφιστάμενη κατάσταση και λειτουργία του ακτοπλοϊκού δικτύου**

Οι ελληνικές θαλάσσιες ενδομεταφορές αποτελούνται από τις ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού και τις πορθμειακές γραμμές. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές εσωτερικού συνδέουν 95 νησιά με την ηπειρωτική χώρα ή μεταξύ τους με το μεγαλύτερο ποσοστό των νησιών να μην έχουν εναλλακτική λύση μεταφοράς δεδομένου ότι αερολιμένες υπάρχουν σε 25 νησιά ενώ η λειτουργία των υδροπλάνων βρίσκεται σε στάδιο αδειοδότησης. Περαιτέρω, η αγορά των ακτοπλοϊκών μεταφορών εσωτερικού χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση καθώς δραστηριοποιείται κυρίως η εταιρία ΑΤΤΙCΑ, ως ενιαία οντότητα που έχει προκύψει από την απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου της εταιρίας HELLENIC SEAWAYS<sup>1</sup>. Ακολουθούν οι εταιρίες ANEK, MINOAN, SEAJETS, GOLDEN STAR FERRIES, FAST FERRIES, ZANTE και AEGEAN SPEED LINES, που δραστηριοποιούνται σε περιορισμένο αριθμό γραμμών. Τέλος, στις πορθμειακές συνδέσεις δραστηριοποιούνται πιο μικρές εταιρίες, συχνά τοπικών συμφερόντων που λειτουργούν αυτοτελώς ή οργανωμένες σε κοινοπραξίες.

Οι σχετικές αγορές υπηρεσιών των θαλάσσιων ενδομεταφορών αφορούν στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς: α) επιβατών, β) ΙΧ οχημάτων και δικύκλων και γ) φορτηγών οχημάτων. Σύμφωνα με την πρακτική τόσο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΕΕ) όσο και της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΕΑ), η γεωγραφική αγορά στις θαλάσσιες μεταφορές οριοθετείται από τα σημεία Προέλευσης – Προορισμού (Π/Π) (Origin/Destination).<sup>2</sup> Επομένως κάθε επιμέρους δρομολόγιο από λιμάνι/τόπο αναχώρησης προς λιμάνι/τόπο προορισμού αποτελεί μια διακριτή γεωγραφική αγορά. Η ΑΤΤΙCΑ εξυπηρετεί με συμβατικά πλοία και ταχύπλοα τα νησιά των Κυκλάδων (από Αττική και Ηράκλειο Κρήτης), των Δωδεκανήσων, του Β.Α. Αιγαίου (από Αττική και Καβάλα), την Κρήτη με αφετηρία τα λιμάνια της Αττικής (Πειραιάς, Ραφήνα), τον Αργοσαρωνικό (από Αττική) και τις Σποράδες (από Θεσσαλονίκη, Βόλο και Άγιο Κωνσταντίνο).

Οι υπόλοιπες εταιρίες δραστηριοποιούνται σε περιορισμένες γεωγραφικές αγορές ως εξής: α) Ο όμιλος SEAJETS δραστηριοποιείται με ταχύπλοα εξυπηρετώντας τις Κυκλάδες και την Κρήτη, β) Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ δραστηριοποιούνται στις γραμμές Αττική – Κρήτη και Κρήτη – Κυκλάδες, γ) Η GOLDEN STAR FERRIES δραστηριοποιείται στη γραμμή Ραφήνα – Άνδρο – Τήνο – Μύκονο, δ) Η ANEK δραστηριοποιείται με συμβατικά πλοία στις γραμμές της Κρήτης, των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων, ε) Η FAST FERRIES εξυπηρετεί από τη Ραφήνα τα νησιά Άνδρο, Τήνο, Μύκονο και Νάξο, στ) Η ZANTE δραστηριοποιείται στη γραμμή Κυλήνη – Ζάκυνθος και στις Δυτικές Κυκλάδες, και ζ) Η AEGEAN SPEED LINES εξυπηρετεί με ταχύπλοο από τον Πειραιά τα νησιά των Κυκλάδων, Σέριφο, Σίφνο και Μήλο. Ένας μεγάλος αριθμός συνδέσεων καλύπτεται από συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (ΣΔΥ) με διάρκεια σύμβασης ένα, τρία ή περισσότερα έτη. Πρόκειται για γραμμές για τις οποίες δεν υπάρχει ενδιαφέρον επιχειρηματικής δραστηριοποίησης από την πλευρά των εταιριών και προκειμένου να

<sup>1</sup> Βλ. Απόφαση ΕΑ 658/2018.

<sup>2</sup> Ο.π. σελ. 63-66.



εξασφαλιστεί η σύνδεση των νησιών προκηρύσσονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.<sup>3</sup>

Σχετικά με την ανάπτυξη του ακτοπλοϊκού δικτύου, παρατηρώντας τις συνδέσεις είναι φανερό ότι το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τον κύριο κόμβο έναρξης/προορισμού των δρομολογίων. Το γεγονός αυτό προκαλεί δύο βασικά προβλήματα: α) συνθήκες κυκλοφορικής συμφόρησης στο λιμάνι και την πόλη του Πειραιά και β) αύξηση του μεταφορικού χρόνου γιατί αρκετές συνδέσεις θα ήταν πιο σύντομες χρονικά (κυρίως από/προς το Ανατολικό Αιγαίο και τα Δωδεκάνησα) αν τα λιμάνια υποδοχής ήταν το λιμάνι της Ραφήνας ή εκείνο του Λαυρίου.

Στον Πίνακα 1 εμφανίζεται η εξέλιξη της κίνησης επιβατών των λιμένων Πειραιά, Ραφήνας και Λαυρίου.

Πίνακας 1. Η εξέλιξη της κίνησης επιβατών στους λιμένες Πειραιά, Ραφήνας και Λαυρίου

<b>Λιμένας</b>	<b>2019</b>	<b>Δ2019/2018</b>	<b>Δ2019/2015</b>
Πειραιάς	16.551.054	5,6%	4,7%
Ραφήνα	2.371.920	1,8%	21,5%
Λαύριο	465.431	-1,0%	21,5%

Πηγή: GREPORT 2020, σελ. 17.

Αν και η αύξηση της κίνησης για τους λιμένες Ραφήνα και Λαύριο τα έτη 2015 – 2019 είναι της τάξης του 21,5%, εντούτοις η κίνηση σε απόλυτα νούμερα παραμένει πολύ χαμηλότερη από την αντίστοιχη κίνηση του λιμένα Πειραιά.

Ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα μικρά νησιά είναι ότι δεν είναι αποτελεσματικά συνδεδεμένα με κάποιο περιφερειακό κόμβο έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι καθημερινές ανάγκες των κατοίκων. Δυστυχώς, συχνά παρατηρείται και ο μη αποτελεσματικός συγχρονισμός των δρομολογίων σε κύρια νησιά, ώστε να μην ευνοείται έτσι η μετεπιβίβαση σε κύριους κόμβους για να εξυπηρετούνται καλύτερα τα μικρά νησιά.

Τέλος, ένα πρόβλημα που εντοπίστηκε μέσα από τις συναντήσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς είναι η καθυστέρηση της ετήσιας ανακοίνωσης των δρομολογίων η οποία λαμβάνει χώρα στα τέλη της άνοιξης (σύμφωνα με την εφαρμογή του Ν. 2931/2001, όπως ισχύει) και δεν επιτρέπει τον αποτελεσματικό προγραμματισμό από πλευράς των τουριστών με αποτέλεσμα να παρατηρείται περαιτέρω μείωση της τουριστικής κίνησης σε ορισμένα μικρά νησιά.

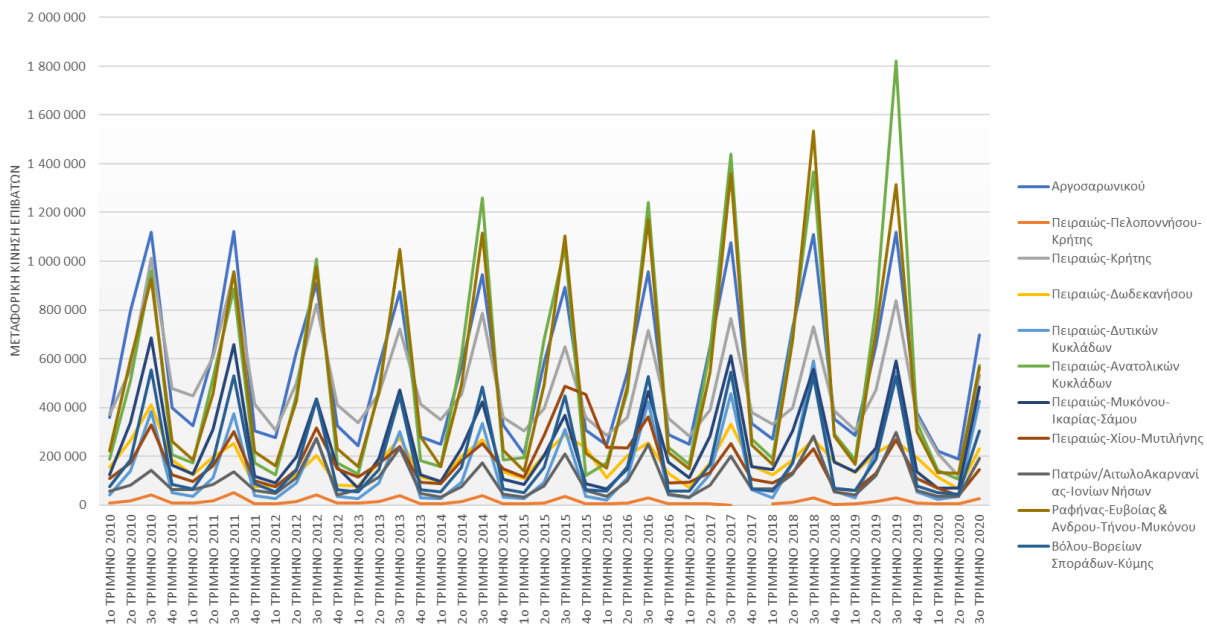
<sup>3</sup> Βλ. για παράδειγμα την υπ' αριθμ. πρωτ.: 2252.1.1/53239/20 προκήρυξη, ημερομηνίας 17.08.2020, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΑΔΑ: Ω96Ν4653ΠΩ-ΥΥΔ).



## 2.2 Εποχικότητα της Ζήτησης

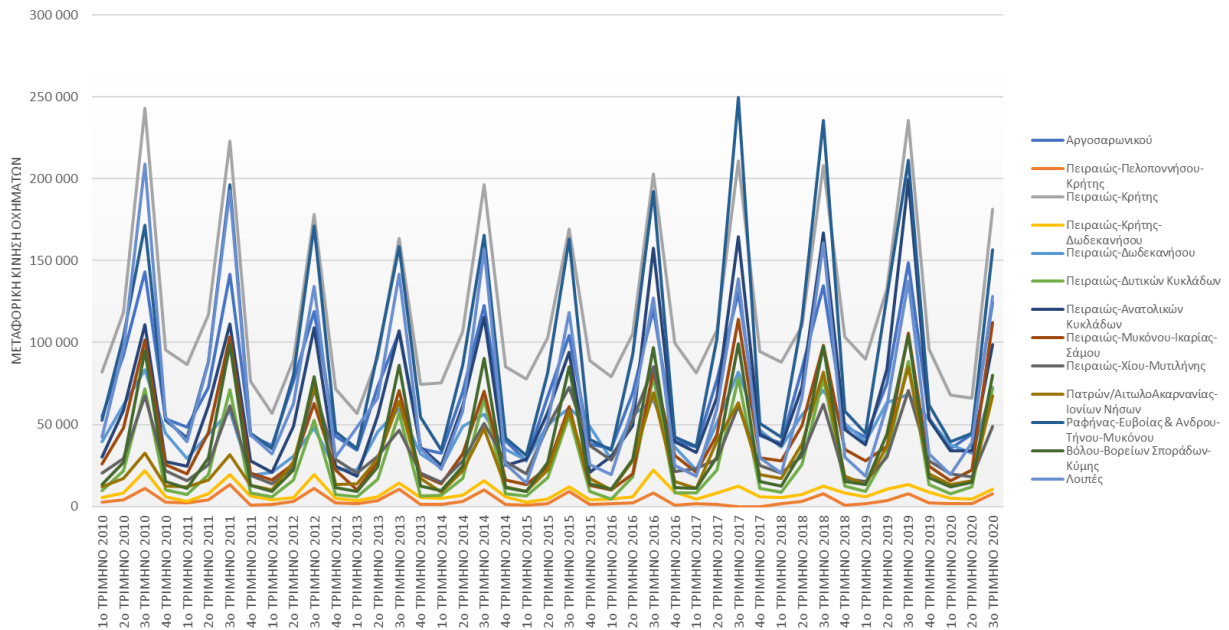
Καθώς η ζήτηση για μεταφορές είναι παράγωγος ζήτησης άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, η εποχικότητα της ακολουθεί εν γένει την όποια εποχικότητα έχει η οικονομική δραστηριότητα που την παράγει. Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις εξυπηρετούν δύο διαφορετικές ομάδες ανθρώπων, τους μόνιμους κατοίκους και τους τουρίστες/επισκέπτες. Η βασική διαφορά των δύο αυτών ομάδων είναι ότι οι μόνιμοι κάτοικοι έχουν ανάγκη για υπηρεσίες καλής ποιότητας και μεταφορικές συνδέσεις καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, ενώ οι τουρίστες έχουν ανάγκη τις θαλάσσιες μεταφορές την τουριστική περίοδο που αφορά κυρίως τους τρεις (3) μήνες του καλοκαιριού. Παρόλα αυτά και οι δύο αυτές ομάδες έχουν κοινές προσδοκίες από τις παρεχόμενες ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Ο λόγος του διαχωρισμού είναι κυρίως γιατί η εποχικότητα του τουρισμού προσθέτει έναν σημαντικό όγκο μετακινήσεων το καλοκαίρι και αντίστοιχα μειώνει τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες τον χειμώνα. Χαρακτηριστικά, σε κάποια λιμάνια των μικρών Κυκλάδων η καλοκαιρινή αύξηση της θαλάσσιας κίνησης ξεπερνά ποσοστό της τάξεως του 80%. Αυτές οι αυξομειώσεις στη ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές είναι και ο κύριος άξονας των προκαλούμενων προβλημάτων. Στα παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζεται η εποχική διακύμανση του μεταφορικού έργου γραμμών της ακτοπλοΐας για επιβάτες και οχήματα, ύστερα από ομαδοποίηση ανά γεωγραφική περιοχή. Πηγή πρωτογενών δεδομένων αποτελεί η ΕΛΣΤΑΤ.

### ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΕ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (2010-2020)





## ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (2010-2020)



### 2.3 Οικονομικά Κριτήρια Ανάπτυξης του Δικτύου

Επιπλέον, βασικό πρόβλημα στην αποτελεσματική λειτουργία του ακτοπλοϊκού δικτύου είναι ότι τα κριτήρια ανάπτυξης του είναι κυρίως οικονομικά, με αποτέλεσμα να υπάρχουν νησιά που δεν έχουν επαρκείς συνδέσεις με λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας και με άλλα νησιά και λιμάνια που εξυπηρετούνται καθημερινά από αρκετά πλοία. Σε αυτό το σημείο πρέπει να προστεθεί ότι παρατηρείται πρόβλημα και στη χρονική κατανομή των δρομολογίων μέσα στην ημέρα και μέσα στην εβδομάδα. Από τη στιγμή που η οργάνωση των δρομολογίων γίνεται κυρίως με οικονομικά κριτήρια, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες σχεδιάζουν τα δρομολογία τους σύμφωνα με την εκάστοτε ζήτηση χωρίς να υπάρχει κάποια χρονική δέσμευση. Για αυτό τον λόγο παρατηρούνται τους καλοκαιρινούς μήνες συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης στα πιο δημοφιλή λιμάνια, τόσο στην ξηρά από την κίνηση των οχημάτων και των επιβατών όσο και στο λιμάνι με την αναμονή των πλοίων για να «δέσουν».

Ωστόσο, σε συνάντηση της Επιτροπής Ε5 με Δημάρχους μικρών νησιών των Κυκλάδων, εκδηλώθηκε η επιθυμία για καλύτερες συνδέσεις κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου προκειμένου να αυξηθεί η τουριστική κίνηση στα νησιά. Οι τοπικές αρχές θεωρούν ότι οι συνδέσεις κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου είναι αρκετές, δεδομένης της περιορισμένης ζήτησης, ωστόσο προβλήματα δημιουργούνται όταν υπάρχει έκτακτη ανάγκη για μεταφορά π.χ. για λόγους υγείας, δεδομένου ότι τα μικρά νησιά αδυνατούν να καλύψουν ιατρικές ανάγκες.





## 2.4 Κόστος Θαλάσσιων Μεταφορών

Η τιμή των εισιτηρίων αποτελεί τροχοπέδη πολλές φορές στην ανάπτυξη τόσο της τουριστικής κίνησης όσο και στην καθημερινή κίνηση των μόνιμων κατοίκων. Προς την κατεύθυνση της μείωσης του κόστους μεταφοράς των κατοίκων των νησιών, εφαρμόζεται το Μεταφορικό Ισοδύναμο ως μέτρο ενίσχυσης και ανάπτυξης στη νησιωτική Ελλάδα, με το οποίο επιδιώκεται η εξίσωση του κόστους μετακίνησης, που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με μέσα θαλάσσιας μαζικής μεταφοράς, με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση.<sup>4</sup> Οι τιμές των εισιτηρίων των πλοίων παραμένουν σταθερές μέσα στον χρόνο κάτι το οποίο έρχεται σε αντίθεση με τις τιμές των εισιτηρίων των αερομεταφορών οι οποίες κυμαίνονται ανάλογα με την ζήτηση εφαρμόζοντάς την τεχνική του *Yield Management* (Διαχείριση Απόδοσης) και προσφέρουν οικονομικότερες λύσεις για πρόωρες κρατήσεις. Σημειώνεται ότι οι τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων για τις περισσότερες από τις συνδέσεις είναι απελευθερωμένες, ενώ για όσες συνδέσεις δεν πληρούν τα κριτήρια απελευθέρωσης, καθορίζονται ανώτατες τιμές καθαρού ναύλου.<sup>5</sup> Συγκεκριμένα, δεν υφίσταται ανώτατη επιτρεπόμενη τιμολόγηση σε όλες τις θέσεις επιβατών και σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων που διακινούνται με πλοία της ακτοπλοΐας στις συνδέσεις τόσο μεταξύ ηπειρωτικών με νησιωτικούς λιμένες όσο και νησιωτικών λιμένων μεταξύ τους, εφόσον πληρείται μία τουλάχιστον από τις παρακάτω προϋποθέσεις: α) Η σύνδεση εξυπηρετείται, από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον ανεξάρτητες εταιρείες και ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού, που προσδιορίζουν τη σύνδεση, να έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινουμένων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων ετησίων στατιστικών στοιχείων, β) Ο αφετήριος λιμένας και ο λιμένας προορισμού να έχουν έκαστος ετήσιο αριθμό διακινουμένων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) άνω των τριακοσίων χιλιάδων (300.000) βάσει των πρόσφατων διαθέσιμων ετησίων στατιστικών στοιχείων.<sup>6</sup>

## 2.5 Στόλος Θαλάσσιων Μεταφορών

Ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος φιλοξενεί καθημερινά μία πληθώρα πλοίων που εξυπηρετούν τις καθημερινές απαιτήσεις σε θαλάσσιες μεταφορές. Οι παρακάτω παράμετροι είναι ιδιαίτερα σημαντικές για το ακτοπλοϊκό δίκτυο από οικονομικής άποψης, και καθορίζουν τον στόλο που χρησιμοποιείται :

**Οικονομίες Κλίμακας:** Με τον όρο οικονομίες κλίμακας νοείται η μείωση του κόστους ανά μονάδα που προκαλείται σε μία επιχείρηση από την αύξηση της παραγωγής ενός προϊόντος. Το φαινόμενο συναντάται στην ακτοπλοΐα καθώς παρατηρείται τα τελευταία χρόνια αύξηση των μεγεθών των πλοίων, παράλληλα με μείωση του αριθμού δρομολογίων. Για παράδειγμα το 2010 η γραμμή Πειραιάς-Χίος-Μυτιλήνη λειτουργούσε με 4 πλοία ολικού μήκους 140 μέτρων ("Μυτιλήνη", "European Express", "Λισσός", "Νήσος

<sup>4</sup> Βλ. ΚΥΑ 2475 (ΦΕΚ Β2986/24.07.2018).

<sup>5</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 2252.2.4/71887/20/27.10.2020 εγκύκλιο (ΑΔΑ:ΩΓΖΘ4653ΠΩ-9Τ3) και την υπ' αριθμ.3323.1/01/05/26-05-2005 ΚΥΑ (ΦΕΚ Β'718) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

<sup>6</sup> Βλ. την υπ' αριθμ. 3323.1/02/08 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ Β530/26.03.2008), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.



Χίος”) ενώ το 2019 με 2 πλοία ολικού μήκους 190 μέτρων (“Νήσος Ρόδος”, “Νήσος Σάμος”), τα οποία δύνανται να προσφέρουν την ίδια συνολική χωρητικότητα.

Οικονομίες Δικτύου: Με τον όρο οικονομίες Δικτύου νοείται η κάλυψη ενός πυκνού δικτύου χωρίς την παραγωγή αναποτελεσματικών «κενών» μιλίων. Σήμερα παρατηρείται ότι πολλές μικρές νήσοι (π.χ. Οινούσες, Ψαρά, Αγ. Ευστράτιος, Κίμωλος, Θηρασία, Αντίπαρος κ.α.) συνδέονται με τον Πειραιά αραιά (ή καθόλου), ενώ συνδέονται με παρακείμενη μεγάλη νήσο με σημαντικά μεγαλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Οικονομίες Σκοπού: Με τον όρο οικονομίες σκοπού νοείται η παραγωγή περισσότερων από ένα προϊόντα από τους ίδιους παραγωγικούς συντελεστές. Στην ακτοπλοΐα παράδειγμα οικονομιών σκοπού αποτελεί η μεταφορά οχημάτων και επιβατών με το ίδιο πλοίο. Ανάλογα με το είδος της γραμμής χρησιμοποιούνται πλοία με έμφαση στους επιβάτες (cruise ferries) ή πλοία με έμφαση στα οχήματα (ro-pax).

Σχετικά με την ηλικία του στόλου, βρίσκεται σε ισχύ το πρόγραμμα ΝΕΑΡΧΟΣ, το οποίο φιλοδοξεί με μακροχρόνιες συμβάσεις να οδηγήσει σε σημαντική ανανέωση του στόλου<sup>7</sup>. Επιπλέον, σύμφωνα με τον σχεδιασμό για το 2021 προωθείται η δημιουργία Ταμείου για την Αναβάθμιση του στόλου πλοίων θαλασσίων ενδομεταφορών και προσαρμογή στα νέα περιβαλλοντικά και αναπτυξιακά δεδομένα, σε συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο και τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας. Στόχος είναι να αναβαθμιστεί το υφιστάμενο ακτοπλοϊκό δίκτυο, με τον παράλληλο εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου, με γνώμονα πάντα τα σύγχρονα μεταφορικά δεδομένα και την υποχρεωτική προσαρμογή στις νέες απαιτήσεις της διεθνούς περιβαλλοντικής νομοθεσίας από το 2020 και μετά.

## 2.6 Προτάσεις

Η διαμόρφωση του ακτοπλοϊκού δικτύου αποτελεί μία σύνθετη διαδικασία λόγω των πολλών παραμέτρων, όπως αυτές παρουσιάστηκαν παραπάνω. Ο σχεδιασμός των συνδέσεων δεν αποτελεί μία καθαρά τεχνική διαδικασία και για αυτό τον λόγο η Επιτροπή θα φροντίσει να διαμορφώσει μία πιο σφαιρική εικόνα το επόμενο διάστημα μέσα από νέες συναντήσεις με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Η Επιτροπή θα προσπαθήσει μέσα από τις συναντήσεις να αξιολογήσει με περισσότερη λεπτομέρεια τα υφιστάμενα προβλήματα, να καταγράψει πρακτικές που αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη ενός βιώσιμου δικτύου και να συμβάλει στη διαμόρφωση ενός ανανεωμένου πλαισίου για τη διαμόρφωση του ακτοπλοϊκού δικτύου. Κύριος στόχος είναι να εξορθολογιστεί η σύνδεση με τα νησιά και να προταθούν λύσεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών χωρίς να αυξηθεί η κρατική υποστήριξη.

Σε πρώτη φάση, προτείνεται η ανάπτυξη και η λειτουργία ενός ενιαίου συστήματος παρακολούθησης του ακτοπλοϊκού δικτύου για την συλλογή στατιστικών και περιγραφικών στοιχείων και για τον συσχετισμό παραμέτρων βασικών για την μελλοντική διαμόρφωση του δικτύου. Η λειτουργία ενός κοινού παρατηρητηρίου θα αποτελέσει σημαντικό εργαλείο για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα έχουν άμεση

<sup>7</sup> Βλ. άρθρο 6 του Ν. 4770/2001 (ΦΕΚ Α15/29.01.2021).

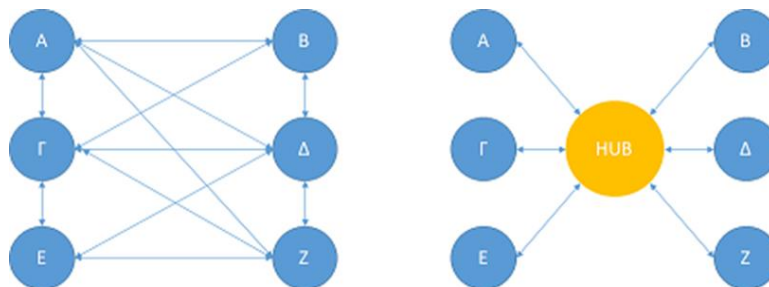


πρόσβαση σε απαραίτητα στοιχεία με σκοπό τον καλύτερο σχεδιασμό και ταυτόχρονα θα αποτελεί έναν ανοικτό δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ των φορέων. Η λειτουργία ενός τέτοιου παρατηρητηρίου προτείνεται να συνδεθεί και με βάσεις δεδομένων που αφορούν τις αεροπορικές συνδέσεις και τις συνδέσεις στην ενδοχώρα για βελτιστοποίηση του μεταφορικού συστήματος.

Όσο αφορά το ακτοπλοϊκό δίκτυο είναι βασικό να έχουμε σαν κριτήριο ότι οι θαλάσσιες μεταφορές για τα νησιά μας λειτουργούν όπως οι οδικές/ σιδηροδρομικές συνδέσεις για την ενδοχώρα. Για αυτό τον λόγο, το προσφερόμενο δίκτυο μπορεί να είναι δυναμικό λόγω της εποχικότητας, αλλά ταυτόχρονα πρέπει να διέπεται από συγκεκριμένα όρια επιπέδου εξυπηρέτησης ώστε να εξασφαλίζεται η ανεμπόδιστη ροή επιβατικών και εμπορευματικών ροών μεταξύ των νησιών και με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Εστιάζοντας στην μορφή του δικτύου, προτείνεται η αναδιοργάνωση του σε σύστημα «Hub and Spoke» με σκοπό τη δημιουργία περιφερειακών κέντρων, τη συνεργασία κύριων γραμμών και την εφαρμογή ακτινικών συνδέσεων μέσω ανταποκρίσεων. Η εφαρμογή ενός συστήματος «Hub and Spoke» είναι κατανοητό ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε όλο το ακτοπλοϊκό δίκτυο αλλά σε αρκετές περιπτώσεις θα βελτιώσει την σύνδεση των νησιών. Σε αυτό το σημείο να προστεθεί ότι θα ήταν πολύ χρήσιμη και η συνεργασία μεταξύ των θαλάσσιων και των αεροπορικών γραμμών ως προς την ενίσχυση της προσβασιμότητας των ελληνικών νησιών.

Σύγκριση point to point και hub and spoke δικτύων.



Τέλος, προτείνεται η έναρξη γόνιμου ανοιχτού διαλόγου με τις ναυτιλιακές εταιρείες σχετικά με τον αριθμό και την ποιότητα των πλοίων. Τα πλοία αποτελούν βασική παράμετρο υλοποίησης των θαλάσσιων μεταφορών και για αυτό τον λόγο πρέπει να δοθεί μεγάλη έμφαση στη διαμόρφωση υψηλών προδιαγραφών στόλου. Ο ανοιχτός διάλογος θα οδηγήσει στην καταγραφή των υφιστάμενων αναγκών και των προβλημάτων ανανέωσης του στόλου και στην συζήτηση μελλοντικών κινήτρων για την ορθή επίτευξη της ανανέωσης του στόλου.



### **3. ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

#### **3.1 Υφιστάμενη Κατάσταση**

Τα τελευταία χρόνια, οι προσπάθειες αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και περιορισμού της ρύπανσης του χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και της ατμόσφαιρας γενικότερα, έχουν εντατικοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό με μια σειρά σημαντικών πρωτοβουλιών και πολιτικών να έχουν θεσπιστεί και υιοθετηθεί τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Συμφωνία του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή (υπογράφηκε στις 22 Απριλίου 2016 και κυρώθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 5 Οκτωβρίου 2018), η οποία αποτελεί την πρώτη οικουμενική, δεσμευτική παγκόσμια συμφωνία για το κλίμα. Πιο πρόσφατα, η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε επίσης στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (11 Δεκεμβρίου 2019) ως μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική για την ΕΕ με σκοπό τον μετασχηματισμό της σε μια κλιματικά ουδέτερη, δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία που θα διαθέτει μια σύγχρονη, αποδοτική, ως προς τη χρήση των πόρων, και ανταγωνιστική οικονομία.

Όπως και άλλοι καίριοι τομείς της παγκόσμιας οικονομίας, ο τομέας της ναυτιλίας έθεσε συγκεκριμένους και αυστηρούς στόχους για την ελαχιστοποίηση και σταδιακή εξάλειψη των υφιστάμενων περιβαλλοντικών επιπτώσεων σκιαγραφώντας τη μετάβαση σε ένα αειφόρο και περιβαλλοντικά φιλικό μέλλον. Πιο συγκεκριμένα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), μέσω της Επιτροπής του για την Προστασία του Περιβάλλοντος, έθεσε πιο αυστηρούς κανόνες όσον αφορά τη λειτουργία των πλοίων προσδίδοντας ωστόσο και σημαντικά εφόδια / εχέγγυα για τη μετάβαση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σε μια νέα «πράσινη» εποχή. Το 2018, ο IMO υιοθέτησε μια νέα στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία θέτοντας συγκεκριμένους στόχους μείωσης με ορίζοντα το 2050. Επιπρόσθετα, ενίσχυσε μέσω της στρατηγικής αυτής τον σχεδιασμό νέων πλοίων αναφορικά με την ενεργειακή αποδοτικότητά τους καθώς και την καλύτερη διαχείριση αυτής στον υφιστάμενο παγκόσμιο στόλο. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, έθεσε επίσης πιο αυστηρά όρια όσον αφορά την περιεκτικότητα θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα περιορίζοντας τη από το προηγούμενο 3,5% στο 0,5% m/m.

Οι ανωτέρω πολιτικές ώθησαν τη ναυτιλιακή βιομηχανία στην αναζήτηση νέων τεχνολογικών λύσεων και καυσίμων με στόχο τη σύννομη λειτουργία των πλοίων και την επίτευξη των προσδοκώμενων ωφελειών. Η εγκατάσταση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων (scrubbers), η χρήση ναυτιλιακών καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, η χρήση εναλλακτικών καυσίμων όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), η ηλεκτροκίνηση, το υδρογόνο (μέσω κυψελών καυσίμου) αλλά και πιο πρόσφατα η διερεύνηση αξιοποίησης ανανεώσιμων πηγών όπως η αιολική (π.χ. μέσω flettner rotors) αποτελούν τις κύριες λύσεις που ήδη υιοθετήθηκαν, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, ή αναμένεται να υιοθετηθούν στο εγγύς μέλλον.

Η Ελλάδα ως παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη και πρωτοπόρα στην Ευρώπη τόσο στην εξυπηρέτηση εμπορευματικών όσο και επιβατικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη το εξαιρετικά ευρύ δίκτυο νησιών που διαθέτει, θαλάσσιων ροών, έχει έναν σημαντικό ρόλο να διαδραματίσει στην κατεύθυνση προς ένα πιο βιώσιμο μέλλον, με τη συνδρομή των



συγκοινωνιολόγων να είναι ιδιαίτερως σημαντική ως μέλη των διεπιστημονικών ομάδων που απαιτούνται για να επιτευχθεί μια ολιστική προσέγγιση των επιμέρους θεμάτων και να υποστηριχθεί η διαδικασία λήψης ορθών αποφάσεων τόσο σε στρατηγικό όσο και σε τακτικό και επιχειρησιακό επίπεδο.

### 3.2 Προτάσεις

Παρουσιάζεται ως ιδιαίτερως σημαντικό να διαμορφωθεί ένα δίκτυο διάθεσης εναλλακτικών ναυτιλιακών καυσίμων (π.χ. LNG) στη χώρα προς (α) την εξυπηρέτηση των εγχώριων αναγκών της ελληνικής ακτοπλοΐας, και (β) την ανάδειξη της Ελλάδας σε ένα σημαντικό κόμβο ανεφοδιασμού στη Νότια-Ανατολική Ευρώπη. Η διαμόρφωση ενός τέτοιου δικτύου είναι πολύ-παραμετρική αλλά σαφώς θα πρέπει να συνάδει, μεταξύ άλλων και με τον υφιστάμενο σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού δικτύου με στόχο την ολοένα και μεγαλύτερη ένταξη περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών πλοίων στον στόλο που εξυπηρετεί τις εθνικές μετακινήσεις επιβατών και εμπορευμάτων. Αυτό αφορά και άλλους τομείς της ναυτιλίας όπως είναι για παράδειγμα αυτός της κρουαζιέρας, όπου οι απαιτήσεις για μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων είναι μεγαλύτερες και δρουν, σε αυξανόμενο βαθμό, ως παράγοντας ελκυστικότητας του εκάστοτε τουριστικού προϊόντος.

Στο προαναφερόμενο πλαίσιο εντάσσονται και (α) η εγκατάσταση συστημάτων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από το λιμάνι στα πλοία (το λεγόμενο On shore power system - OPS ή "cold ironing") προς αποφυγή της χρήσης των βοηθητικών μηχανών τους για την κάλυψη των ενεργειακών απαιτήσεων κατά τον ελλιμενισμό τους (με ευρύτερη εφαρμογή μέχρι τώρα σε κρουαζιερόπλοια, αλλά εξετάζεται πλέον και για άλλου τύπου πλοία), καθώς και (β) η δρομολόγηση ηλεκτρικών πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές με ορισμένα προτιμητέα χαρακτηριστικά (δηλαδή μικρό μήκος, μεγάλη επιβατική κίνηση) μετά την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών φόρτισης.

Διαφαίνεται καθαρά ότι ο σχεδιασμός του ακτοπλοϊκού δικτύου και οι κανόνες που διέπουν τη δρομολόγηση των πλοίων θα πρέπει να λαμβάνουν προσεκτικά υπόψη μια ακόμη διάσταση ήτοι την περιβαλλοντική, θέτοντας, μέσω προγραμματισμένων δράσεων, τη μετάβαση προς ένα πιο βιώσιμο μέλλον. Ιδιαίτερως ενθαρρυντική εξέλιξη προς την κατεύθυνση αυτή αποτελεί η υλοποίηση ήδη πιλοτικών εφαρμογών λειτουργίας «καθαρών» πλοίων (βλ. ELEMED Project) ενώ σχεδιάζονται και άλλες προτάσεις για υποβολή προς χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με την Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση αναμένεται να ενισχυθούν οι επενδύσεις για τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος στην επιβατηγό ναυτιλία, να προχωρήσει η έρευνα, ανάπτυξης και υιοθέτησης νέων τεχνολογιών συλλογής και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα, αλλά και να διευκολυνθεί η αντικατάσταση των μηχανών πρόωσης των υφιστάμενων επιβατικών οχηματαγωγών πλοίων με κινητήρες LNG.



## **4. ΚΟΡΩΝΟΪΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

### **4.1 Υφιστάμενη Κατάσταση**

Ο κορωνοϊός δημιούργησε μια νέα πραγματικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα περιοριστικά μέτρα που επιβλήθηκαν από τα μέσα Μαρτίου 2020 στην ελεύθερη μετακίνηση επιβατών και οχημάτων, για τον περιορισμό της εξάπλωσης της πανδημίας του κορωνοϊού COVID -19, τα οποία συνεχίστηκαν και κατά τη διάρκεια του 2021, σε συνδυασμό με την επιβολή πρωτοκόλλου μειωμένου αριθμού επιβατών στα πλοία, είναι παράγοντες που επέφεραν σημαντική μείωση στο μεταφορικό έργο. Για παράδειγμα, το μεταφορικό έργο της ΑΤΤΙCΑ, της μεγαλύτερης εταιρίας στην ελληνική ακτοπλοΐα, το 2020 σε σχέση με τη χρήση 2019 μειώθηκε κατά 53% στους επιβάτες, κατά 38% στα ΙΧ οχήματα και κατά 14% στα φορτηγά οχήματα. Περαιτέρω, λόγω περιορισμένης ζήτησης, τα δρομολόγια των πλοίων της ΑΤΤΙCΑ το 2020 μειώθηκαν κατά 27% σε σχέση με τη χρήση 2019, ενώ πολλά δρομολόγια επανασχεδιάστηκαν με βασικό κριτήριο τη μεταφορά αγαθών και την εξυπηρέτηση των κατοίκων των νησιών.<sup>8</sup>

Η μείωση της κίνησης στις ελληνικές θάλασσες οδήγησε στην ακινητοποίηση μεγάλο ποσοστό του στόλου τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2020 με αποτέλεσμα να φτάσουμε πολύ κοντά στην αποκοπή των νησιών από την ηπειρωτική Ελλάδα. Το 2020 λειτούργησε ένα νέο ακτοπλοϊκό δίκτυο εξαιτίας των ειδικών συνθηκών, το οποίο αποτελούταν από λιγότερες γραμμές, λόγω σύμπτυξης ή αφαίρεσης γραμμών και αλλαγών στις συχνότητες των δρομολογίων. Λόγω έλλειψης ζήτησης, ελεύθερες γραμμές μετατράπηκαν σε γραμμές δημοσίου συμφέροντος και χρηματοδοτούνται ακόμη και σήμερα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων<sup>9</sup>.

Η πανδημία αποτελεί μια πολύ μεγάλη πρόκληση για τον κλάδο της ακτοπλοΐας με τις επιχειρήσεις του κλάδου να καταγράφουν σημαντικές απώλειες το 2020. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης που διενέργησε το Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών «Ι.Ο.Β.Ε.» με θέμα "Επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016 – 2020, επιδόσεις συμβολή στην οικονομία, προοπτικές", η μείωση του μεταφορικού έργου εξαιτίας της πανδημίας οδηγεί σε σημαντικές απώλειες εσόδων. Ως προς τις επιπτώσεις στη διακίνηση επιβατών, ΙΧ και φορτηγών στις γραμμές του εσωτερικού για το σύνολο του 2020, η μείωση της επιβατικής κίνησης έφτασε το 55%, το 40% στα ΙΧ και το 20% στα φορτηγά. Αντίστοιχα για την Αδριατική η μείωση στους επιβάτες έφτασε το 70%, στα ΙΧ το 58% και στα φορτηγά το 8%. Η μικρότερη μείωση στη διακίνηση φορτηγών επιβεβαιώνει τον σημαντικό ρόλο της ακτοπλοΐας ότι συνεισφέρει σημαντικά όχι μόνο με τη μεταφορά τουριστών αλλά και με τη μεταφορά προϊόντων από και προς τα νησιά. Αξίζει να σημειωθεί εξάλλου, ότι η μελέτη αναφέρει μια σειρά από μέτρα για τη στήριξη του κλάδου, όπως μέτρα σχετικά με την φορολογία, ο ανασχεδιασμός των υποχρεωτικών δρομολογίων, η αποζημίωση των πλοιοκτητών με βάση τα πραγματικά έξοδα, η

<sup>8</sup> Βλ. Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΑΤΤΙCΑ για τη χρήση 2020, σελ. 18.

<sup>9</sup> Βλ. και <https://covid19.gov.gr/metra-gia-aktoploia-symvaseis-anathesis-dimosias-ypiresias-gia-aktoploia-eos-tin-31-05-2021/> και σχετικές νομοθετικές διατάξεις με πιο πρόσφατη την υπ' αριθμ. Υπουργική Απόφαση 2252.1.1/23663/2021 (Βλ. ΦΕΚ Β1312/05042021).



αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (ηλεκτρονικό εισιτήριο, εφαρμογές κινητών), η υλοποίηση έργων για καλύτερη εξυπηρέτηση επιβατών στα λιμάνια με μεγάλη κίνηση, η παροχή ενέργειας στα λιμάνια από ΑΠΕ και εναλλακτικά καύσιμα, η ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής και η υιοθέτηση μέτρων για προσαρμογή στους περιβαλλοντικούς στόχους, με μέτρα όπως οι οικονομικές ενισχύσεις για πλοία νέας τεχνολογίας, αλλά και χρηματοδοτήσεις για την ανανέωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου και τη βελτίωση των υποδομών των θαλάσσιων μεταφορών.

## **4.2 Προτάσεις**

Όπως και σε όλα τα μέσα μεταφοράς, έτσι και στις θαλάσσιες μεταφορές η πανδημία επέφερε σημαντικά προβλήματα, αλλά οδήγησε και σε νέες «συνήθειες» οι οποίες αποτελούν πολύ καλές πρακτικές και προτείνεται η περαιτέρω αξιοποίηση τους στο μέλλον. Χαρακτηριστικά, περισσότεροι επιβάτες εξοικειώθηκαν με το ηλεκτρονικό εισιτήριο το οποίο ενισχύει την ποιότητα εξυπηρέτησης των μεταφορών λόγω της μείωσης χρόνου αναμονής στο πλοίο και του χρόνου προετοιμασίας του ταξιδιού. Επιπλέον, εφαρμόστηκαν πρακτικές διαχείρισης ροών (επιβάτες και οχήματα) με σκοπό την τήρηση των αποστάσεων οι οποίες αξιολογήθηκαν θετικά και η μελλοντική εφαρμογή ορισμένων από αυτών των πρακτικών θα συμβάλει σε καλύτερες συνθήκες επιβίβασης/αποβίβασης και ταξιδιού χωρίς συνθήκες συγχρωτισμού.



## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είναι ιδιαίτερα πολύπλοκος και συμπεριλαμβάνει πολλούς υπο-τομείς οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την λειτουργία αποτελεσματικών, βιώσιμων και ασφαλών συνδέσεων. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων διερευνά και αναλύει τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εδώ και πολλά χρόνια εστιάζοντας στον προσδιορισμό υφιστάμενων προβλημάτων και στην εύρεση πιθανών λύσεων

**ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων έχοντας σαν βασικό του στόχο την επιστημονικά τεκμηριωμένη προσέγγιση των θεμάτων που σχετίζονται με τις μεταφορές αποφάσισε να προχωρήσει στη διοργάνωση Διημερίδας για το κρίσιμο και επίκαιρο θέμα των Θαλάσσιων Μεταφορών.

Το αντικείμενο της Διημερίδας καθορίστηκε με κριτήρια την σημασία των επί μέρους προβλημάτων και τις δυνατότητες συμβολής του Συγκοινωνιολόγου σ'αυτά. Είναι η Διημερίδα αυτή έχει σαν στόχους :

1. την παρουσίαση της σημερινής κατάστασης και της πολιτικής των Διεθνών Οργανισμών στις θαλάσσιες μεταφορές
2. τον σχεδιασμό της υποδομής σε σχέση με την εξέλιξη της τεχνολογίας πλοίων και εγκαταστάσεων και τις συνθήκες κυκλοφορίας και μεταφορών
3. τα ιδιαίτερα προβλήματα του Ελληνικού νησιωτικού χώρου, την ορθολογικότερη οργάνωση και τον καλύτερο συντονισμό των θαλάσσιων μεταφορών της περιοχής αυτής
4. την αντιμετώπιση των προβλημάτων των εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών στον Ελληνικό χώρο και στην ευρύτερη περιοχή
5. την συμβολή στη διαμόρφωση μιάς ενιαίας και ολοκληρωμένης πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών, ιδιαίτερα στα θέματα του Σχεδιασμού και των επιπτώσεων του στον Ελληνικό χώρο

Τα θέματα αυτά ευχόμαστε, και με τη βοήθεια των εισηγήσεων που παρουσιάζονται σ'αυτόν τον τόμο, να διερευνηθούν αναλυτικά και σε βάθος κατά την διάρκεια των εργασιών, ώστε η Διημερίδα αυτή να συμβάλλει σημαντικά στην επιστημονική θεώρηση και σε προτάσεις αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και μετά την Διημερίδα αυτή πρόκειται να συνεχίσει τις προσπάθειές του για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των θαλάσσιων μεταφορών όπως άλλωστε και για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που υπάρχουν στους άλλους τομείς της δραστηριότητάς του.

Το Διοικητικό Συμβούλιο επίσης αισθάνεται την ανάγκη να εκφράσει τις ευχαριστίες του προς τα μέλη της Οργανωτικής Επιτροπής για την οργάνωση και τέλεση της Διημερίδας.

Το Διοικητικό Συμβούλιο

Κ.Χλιόπουλος,	Πρόεδρος
Ν.Ούμας,	Αντιπρόεδρος
Γ.Αρχυράκος,	Γεν.Γραμματέας
Μ.Χατζοπούλου,	Ειδ.Γραμματέας
Μ.Βλαχόπουλος,	Ταμίας

**1987 - 2021 ... το "ταξίδι" συνεχίζεται !**

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

**ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Επιστημονική Διημερίδα  
9-10 Απριλίου 1987





Η Επιτροπή στους πρώτους μήνες λειτουργίας της εστίασε στην αποκωδικοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και στην καταγραφή των οροσήμων που θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση των ελληνικών θαλάσσιων μεταφορών. Στην συνέχεια, θα εστιάσει στη λειτουργία των λιμανιών και τη συνεργασία τους, καθώς και τη διασύνδεση τους με την ενδοχώρα δεδομένου ότι τα λιμάνια αποτελούν τον τρίτο βασικό πυλώνα των θαλάσσιων μεταφορών μαζί με το δίκτυο και τις υπηρεσίες μεταφοράς. Όλοι οι πυλώνες των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να είναι σε άμεση συνεργασία ώστε να επιτευχθούν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Σκοπός της Επιτροπής είναι, αφού διαμορφώσει μια σφαιρική εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης, να εμβαθύνει σε κάθε τομέα / άξονα των θαλάσσιων μεταφορών μέσα από την έρευνα και τις συναντήσεις με όλους τους φορείς. Η Επιτροπή βρίσκεται σε ανοιχτή, διαρκή επικοινωνία με όλους τους φορείς που έχει ήδη συναντήσει (μέσω ηλεκτρονικών μέσων) και θα προχωρήσει το επόμενο διάστημα και στην αποστολή νέων προσκλήσεων. Σε κάθε περίπτωση, τα μέλη της Επιτροπής είναι στη διάθεση κάθε εμπλεκόμενου φορέα ώστε να συζητηθούν θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα.

### **Μέλη Επιτροπής Θαλάσσιων Μεταφορών Σ.Ε.Σ.**

- **Γενίτσαρης** Ευάγγελος, Πολιτικός Μηχανικός, συνεργάτης ΕΟΣΜ/ΑΠΘ,
- **Δερπάνη** Κωνσταντίνα, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός M.Sc στην GATES Ltd, Υπ. Δρ. ΕΜΠ, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της ΣΑΤΜ,
- **Καραγιάννης** Κωνσταντίνος, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος M.Sc, Υπ. Δρ. Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Προϊστάμενος Κυκλοφορίας & Συγκοινωνιών Δήμου Βόλου, Πρόεδρος της Επιτροπής,
- **Κόλλια** Στεφανία, Δρ. Πανεπιστημίου Αιγαίου, Οικονομολόγος των Μεταφορών,
- **Παπαδημητρίου** Στράτος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών,
- **Παπαϊωάννου** Γιώργος, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός M.Sc, Ερευνητής Πανεπιστημίου Αιγαίου, Υπ. Δρ. Πανεπιστημίου Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών,
- **Σδουκόπουλος** Ελευθέριος, Συνεργάτης Ερευνητής IMET/ΕΚΕΤΑ, Υπ. Δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστημίου Πειραιώς.

