



Οι Θέσεις του
Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
για τις Μεταφορές



Οι Θέσεις του ΣΕΣ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές

Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών



Τετάρτη
18:00

23 · ΙΟΥΝ · 2021

Η εκδήλωση θα μεταδοθεί
μέσω zoom και από τον
λογαριασμό youtube του
Συλλόγου

Τετάρτη, 23 Ιουνίου 2021

Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών Σ.Ε.Σ. – Σύνθεση



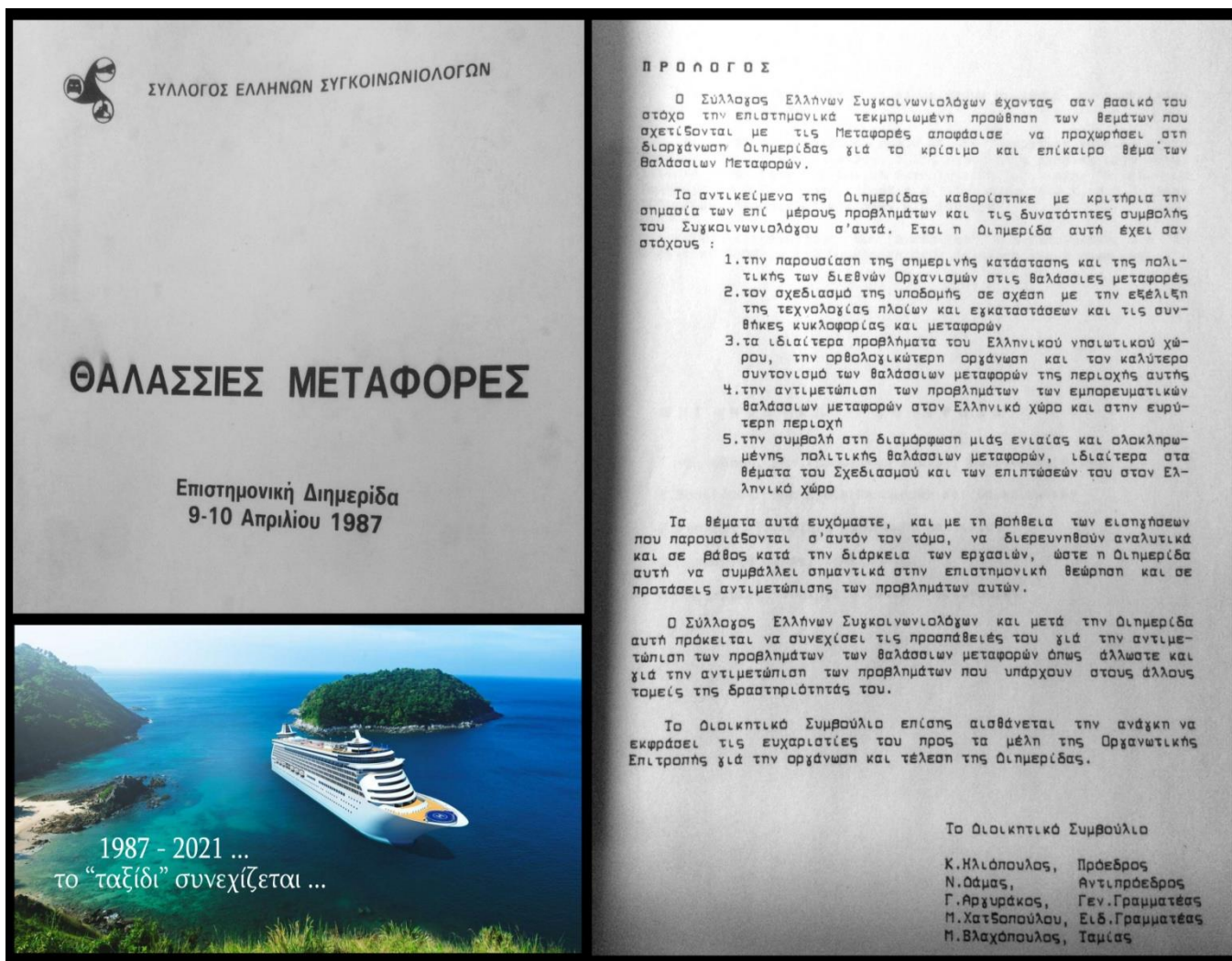
- Η Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών (Ε5) του Σ.Ε.Σ. συστάθηκε με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου και απαρτίζεται από επτά εξαιρετικούς συναδέλφους με γνώση & εμπειρία στο χώρο.
- Τα Μέλη της Επιτροπής συνεργάζονται αρμονικά, τόσο μεταξύ τους όσο και με το νέο Διοικητικό Συμβούλιο και είναι:
 - **Καραγιάννης Κωνσταντίνος**, χρέη Προέδρου
 - **Δερπάνη Νάντια**, χρέη Γραμματέως
 - **Γενίσαρης Ευάγγελος**,
 - **Κόλλια Στεφανία**,
 - **Παπαδημητρίου Στράτος**,
 - **Παπαϊωάννου Γεώργιος**
 - **Σδουκόπουλος Ελευθέριος**

Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών Σ.Ε.Σ. – Mini c.v. Μελών

- **Καραγιάννης** Κωνσταντίνος, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος M.Sc. , Υπ. Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Συντονιστής Βιώσιμης Κινητικότητας Δήμου Βόλου, Μέλος Δ.Σ. Οργανισμού Λιμένος Βόλου,
- **Δερπάνη** Νάντια, Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος M.Sc. στην GATES Ltd, Υπ. Διδάκτωρ Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου,
- **Γενίτσαρης** Ευάγγελος, Πολιτικός Μηχανικός, Συνεργάτης Ερευνητικής Ομάδας Συστημάτων Μεταφοράς Α.Π.Θ.,
- **Κόλλια** Στεφανία, Δρ. Πανεπιστημίου Αιγαίου, Οικονομολόγος των Μεταφορών
- **Παπαδημητρίου** Στράτος, Καθηγητής τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς,
- **Παπαϊωάννου** Γεώργιος, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός M.Sc., Ερευνητής - Υπ. Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Αιγίου, τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών,
- **Σδουκόπουλος** Ελευθέριος, Αγρ. & Τοπογράφος Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος M.Sc., Υπ. Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Πειραιώς, Συνεργάτης – Ερευνητής IMET-EKETA.



Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών - Ένα «ταξίδι» που συνεχίζεται ...



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Επιστημονική Διημερίδα
9-10 Απριλίου 1987

1987 - 2021 ...
το «ταξίδι» συνεχίζεται ...

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

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

Το αντικείμενο της Διημερίδας καθορίστηκε με κριτήρια την σημασία των επί μέρους προβλημάτων και τις δυνατότητες συμβολής του Συγκοινωνιολόγου σ' αυτά. Έτσι 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 επιπτώσεών του στον Ελληνικό χώρο

Τα θέματα αυτά ευχόμεστε, 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 συμβάλει 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. Ηλιόπουλος,	Πρόεδρος
Ν. Οάμης,	Αντιπρόεδρος
Γ. Αρχυράκος,	Γεν. Γραμματέας
Μ. Χατζοπούλου,	Ειδ. Γραμματέας
Μ. Βλαχόπουλος,	Ταμίας

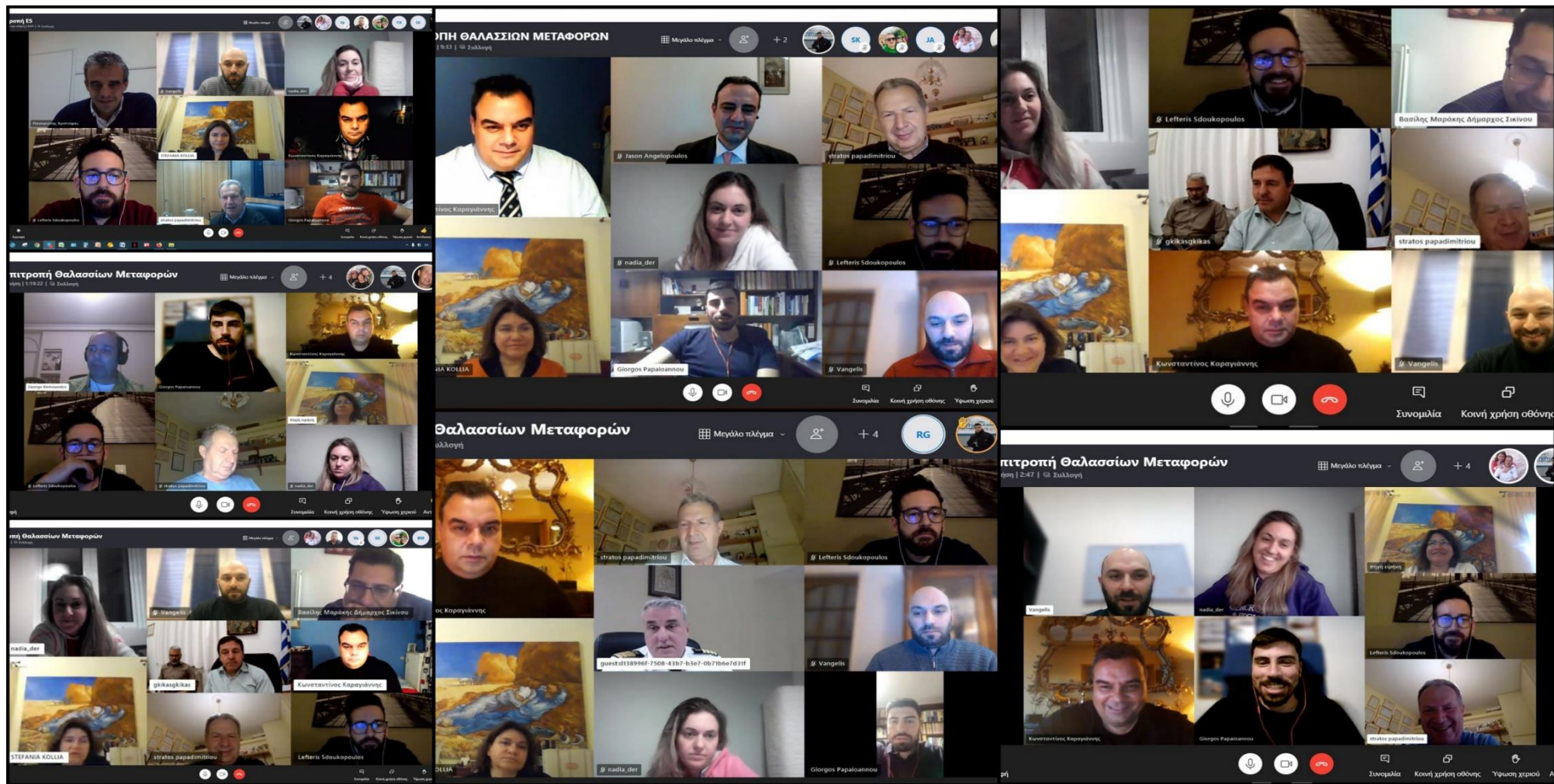
- Το ζήτημα των θαλασσίων μεταφορών, απασχολεί διαχρονικά το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων.
- Το 1987 πραγματοποιήθηκε επιστημονική διημερίδα για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Η δέσμευση του τότε Διοικητικού Συμβουλίου ότι οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των θαλασσίων μεταφορών θα συνεχιστούν, υλοποιείται, μέσα από ένα «ταξίδι» που συνεχίζεται ...

Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών - Σκοπός...

- Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.
- Αξιολόγηση των υπαρχόντων προβλημάτων, διαχρονικών ή μη.
- Επικοινωνία με εμπλεκόμενους φορείς για περαιτέρω ενημέρωση, ανταλλαγή απόψεων και ιδεών.
- Ανάλυση – εξαγωγή συμπερασμάτων.
- Διατύπωση προτεινόμενων βιώσιμων λύσεων προς διαμόρφωση ενός νέου πλαισίου σύγχρονων θαλάσσιων μεταφορών υψηλών προδιαγραφών.



Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών Σ.Ε.Σ. – Συναντήσεις



Αποσπάσματα Συναντήσεων Επιτροπής με Φορείς



Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών ΣΕΣ - Παρουσίαση Θέσεων

Η Θάλασσα στο ελληνικό D.N.A. ...



- Η θάλασσα και η αλμύρα της βρίσκονται στο D.N.A. των Ελλήνων.
- Σημαντικότερες στιγμές της ιστορίας του Ελληνισμού διαδραματίστηκαν στη θάλασσα.
- Η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη θέση με τη μεγαλύτερη πλοιοκτησία (20,67% της παγκόσμιας χωρητικότητας και 54,28% της αντίστοιχης της Ε.Ε.)
- Άμεσες προκλήσεις είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η διακοπή διαρροής πλοίων από την ελληνική σημαία, η διασφάλιση της συνδεσιμότητας των νησιών και γενικότερα η αναβίωση της ναυτοσύνης του λαού μας ...

Ο ρόλος του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού στις θαλάσσιες μεταφορές

Ο ρόλος του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού στον σχεδιασμό θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων είναι καθοριστικός.

Πρωταγωνιστεί σε μία ομάδα επιστημόνων διαφόρων ειδικοτήτων που συνεργάζονται έχοντας ως κύριο στόχο την διαμόρφωση ακτοπλοϊκών συνδέσεων που εξυπηρετούν τις υφιστάμενες και τις μελλοντικές ανάγκες της χώρας, καθώς και τη λειτουργία λιμενικών εγκαταστάσεων που παρέχουν σύγχρονες, ποιοτικές και ασφαλείς υπηρεσίες και εξυπηρετούν ικανοποιητικά τις οδικές / σιδηροδρομικές διασυνδέσεις με την ενδοχώρα, σε ένα ολιστικό πλαίσιο.



Η Ακτοπλοΐα ως πεδίο αλληλεπίδρασης διαφορετικών πολιτικών και πεδίο συνάντησης ποικίλων εμπλεκόμενων μερών



Υφιστάμενο «πλαίσιο»

- (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 Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (2015-2025),
- (δ) η Εθνική Λιμενική Πολιτική,
- (ε) η Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική Αλυσίδα,
- (στ) ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός.

Ακτοπλοϊκό δίκτυο και παρεχόμενες υπηρεσίες

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 SEAWAYS¹. 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.



Πειραιάς: Ο σύγχρονος ... «ομφαλός» της ελληνικής ακτοπλοΐας



Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τον κύριο κόμβο έναρξης/προορισμού των δρομολογίων.

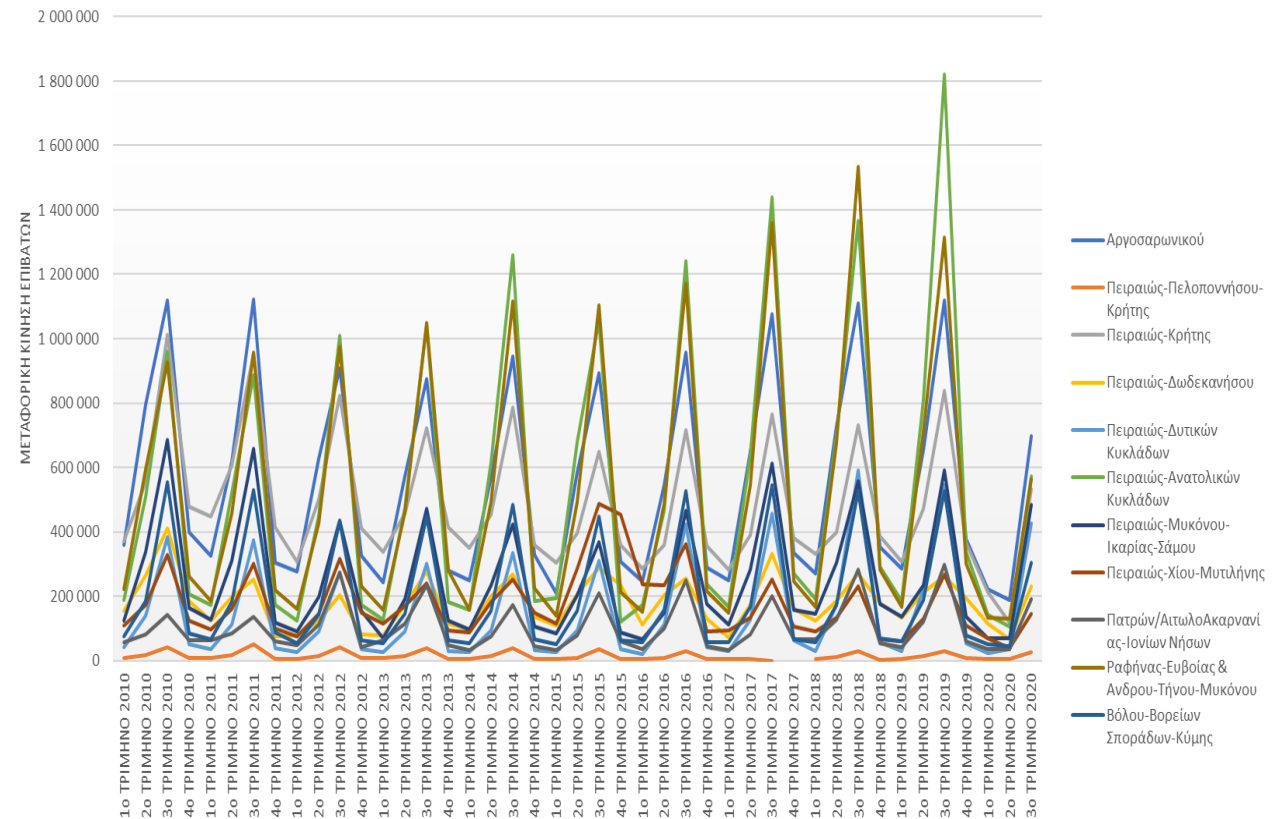
Το γεγονός αυτό προκαλεί δύο βασικά προβλήματα:

- 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.

Εποχικότητα της ζήτησης (επιβατών)

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.

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



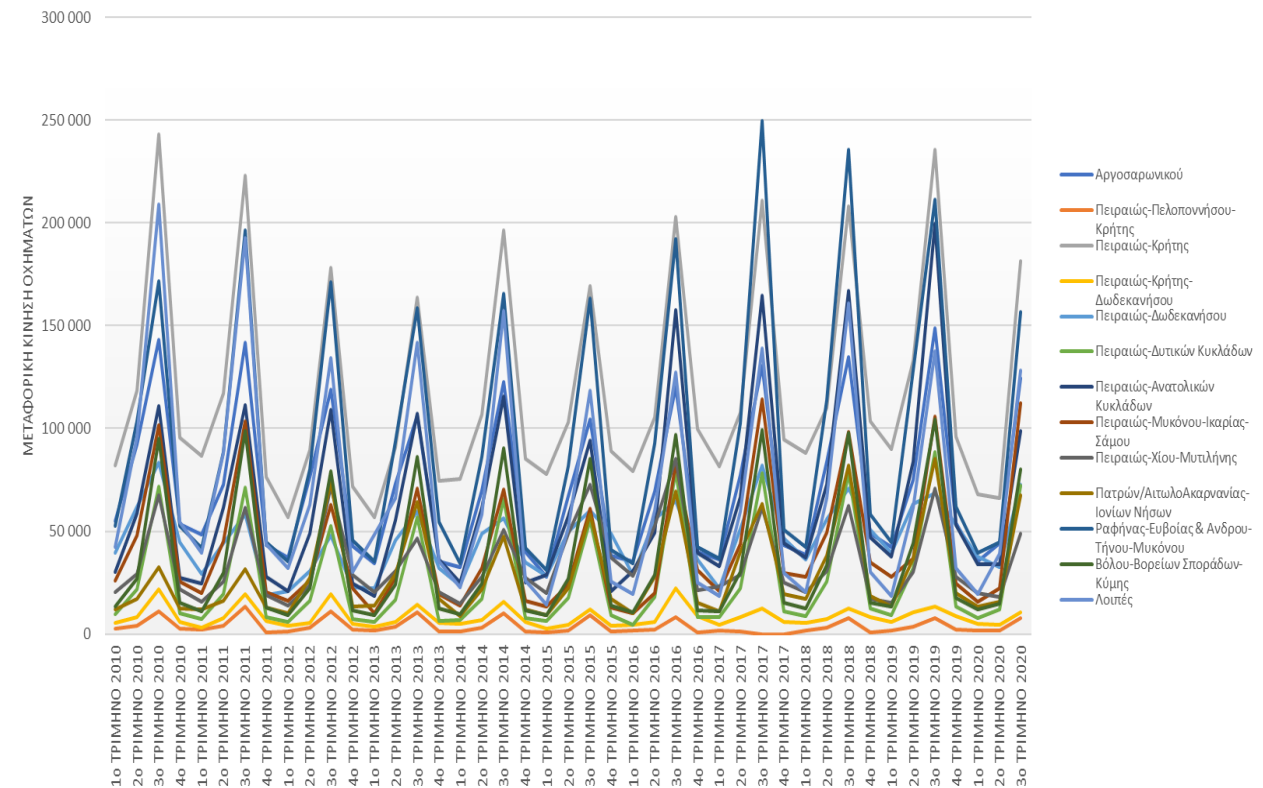
Εποχικότητα της ζήτησης (οχημάτων)

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

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



Οικονομικά κριτήρια



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, τόσο με λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας, όσο και με άλλα νησιά.

Πρόβλημα εντοπίζεται και στη χρονική κατανομή των δρομολογίων. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες σχεδιάζουν τα δρομολόγια τους σύμφωνα με την εκάστοτε ζήτηση χωρίς να υπάρχει κάποια χρονική δέσμευση.

Για το λόγο αυτό 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».

Μεταφορικό Ισοδύναμο

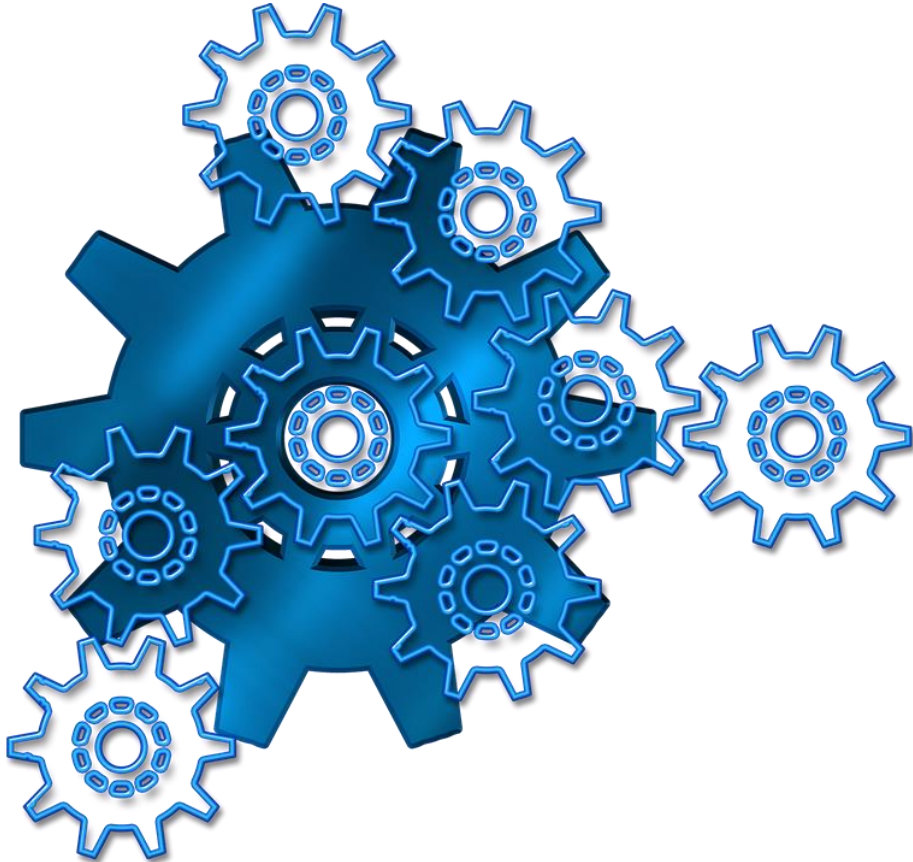
Η τιμή των εισιτηρίων αποτελεί πολλές φορές τροχοπέδη, τόσο στην ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης όσο και στην καθημερινή κίνηση των μόνιμων κατοίκων. Προς την κατεύθυνση της μείωσης του κόστους μεταφοράς των κατοίκων των νησιών, εφαρμόζεται το Μεταφορικό Ισοδύναμο ως μέτρο ενίσχυσης και ανάπτυξης στη 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.



Προτάσεις 1/4

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 πρόσβαση σε απαραίτητα στοιχεία με σκοπό τον καλύτερο σχεδιασμό και ταυτόχρονα θα αποτελεί έναν ανοικτό δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ των φορέων.

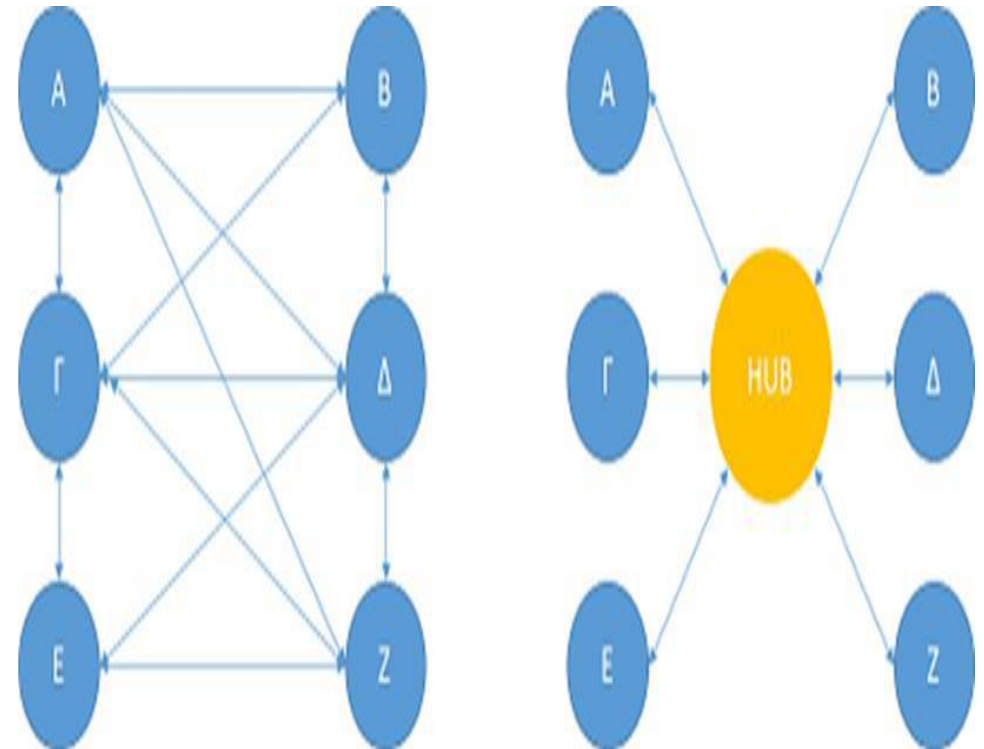


Προτάσεις 2/4

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.

Πολύ χρήσιμη θα ήταν και η συνεργασία μεταξύ των θαλάσσιων και των αεροπορικών γραμμών ως προς την ενίσχυση της προσβασιμότητας των ελληνικών νησιών.



Προτάσεις 3/4



Προτείνεται 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.

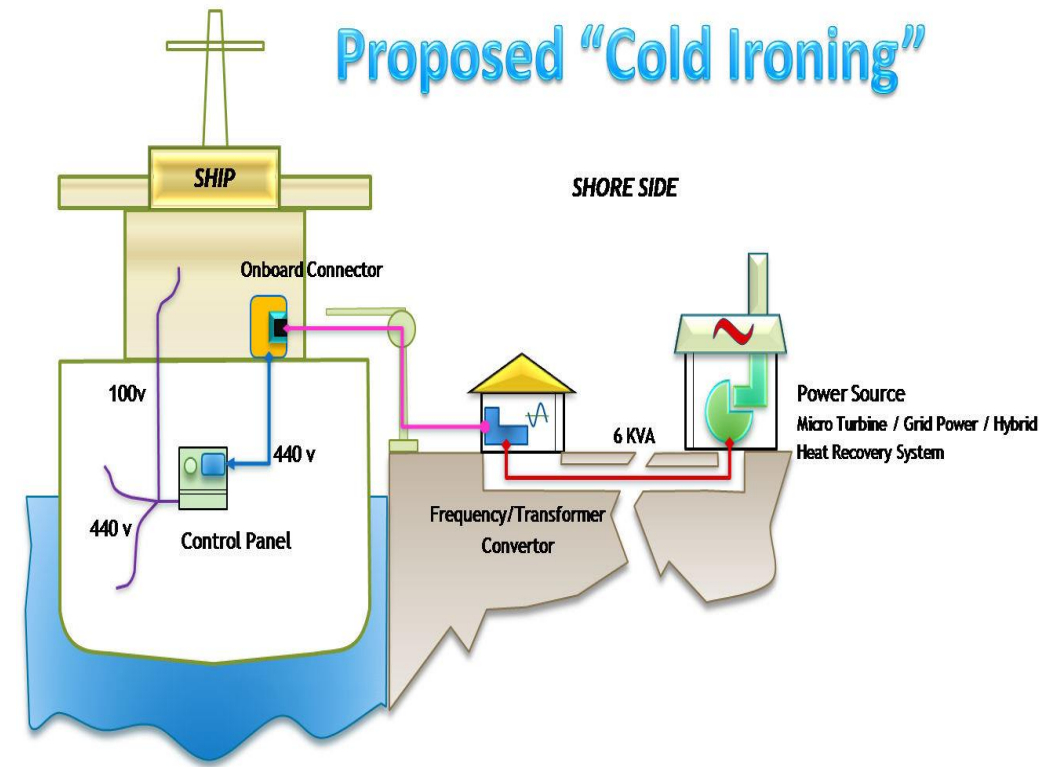
Η διαμόρφωση ενός τέτοιου δικτύου είναι πολύ-παραμετρική αλλά σαφώς θα πρέπει να συνάδει, μεταξύ άλλων και με τον υφιστάμενο σχεδιασμό του ακτοπλοϊκού δικτύου με στόχο την ολοένα και μεγαλύτερη ένταξη περισσότερο περιβαλλοντικά φιλικών πλοίων στον στόλο που εξυπηρετεί τις εθνικές μετακινήσεις επιβατών και εμπορευμάτων.

Προτάσεις 4/4

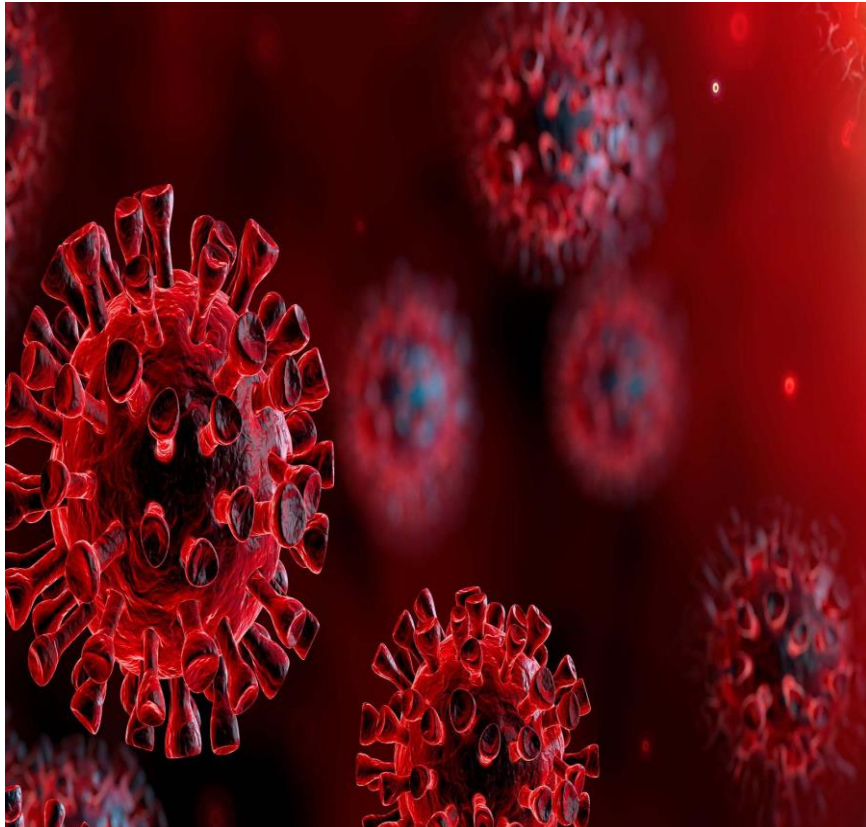
Στο πλαίσιο ενίσχυσης και προώθησης της «πράσινης» ακτοπλοΐας, προτείνεται να ενταχθούν:

(α) η εγκατάσταση συστημάτων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, από το λιμάνι στα πλοία (το λεγόμενο On shore Power System – O.P.S. 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 πλέον και για τα πλοία της ακτοπλοΐας) και

(β) η δρομολόγηση ηλεκτρικών πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές με ορισμένα προτιμητέα χαρακτηριστικά μετά την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών φόρτισης.



Κορωνοϊός & θαλάσσιες μεταφορές



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.

Το μεταφορικό έργο των επιχειρήσεων της ελληνικής ακτοπλοΐας, το 2020 σε σχέση με τη χρήση 2019 μειώθηκε κατά 55% στους επιβάτες, κατά 40% στα ΙΧ οχήματα και κατά 20% στα φορτηγά οχήματα.

Κορωνοϊός & θαλάσσιες μεταφορές

Η πανδημία επέφερε πολύ σημαντικά προβλήματα, αλλά οδήγησε και σε νέες «συνήθειες» οι οποίες αποτελούν πολύ καλές πρακτικές και προτείνεται η περαιτέρω αξιοποίηση τους και εφαρμογή 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.





Οι Θέσεις του
Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
για τις Μεταφορές



Οι Θέσεις του ΣΕΣ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές

Σας ευχαριστώ θερμά
για την προσοχή σας !!!

Επιμέλεια παρουσίασης, Κων/νος Καραγιάννης

Τετάρτη
18:00

23 • ΙΟΥΝ • 2021

Η εκδήλωση θα μεταδοθεί
μέσω zoom και από τον
λογαριασμό youtube του
Συλλόγου