

Κλαδική Έρευνα
στον Κλάδο της Ακτοπλοΐας
ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΚΘΕΣΗ

Δημόσια Διαβούλευση επί της Ενδιάμεσης Έκθεσης της Κλαδικής Έρευνας στον Κλάδο της Ακτοπλοΐας

Θάνος Πάλλης

Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

apallis@unipi.gr

MORE THAN
30
YEARS



UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPT. OF MARITIME STUDIES

OF MARITIME STUDIES EXCELLENCE

Ι. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΛΑΔΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

- **Συστημική προσέγγιση:** «δεν αφορά απλώς το μέσο μεταφοράς, αλλά ένα ολόκληρο σύστημα»

«..η ακτοπλοΐα περιλαμβάνει το σύνολο των υποδομών (λιμένων), των μέσων μεταφοράς (πλοίων), των τεχνολογιών (συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας, τηλεπικοινωνίες, πληροφοριακά συστήματα, κ.ά.) και των διαδικασιών (κανονισμοί, πολιτικές, κ.ά.) τα οποία αλληλοεπιδρούν και παράγουν, αφενός, τη ζήτηση για μετακινήσεις και, αφετέρου, την προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς για την ικανοποίηση αυτής της ζήτησης»

16

έως

19

- **Η τεχνολογία των ακτοπλοϊκών συνδέσεων αφορά και τις λιμενικές εγκαταστάσεις**

«...υποδομές όπως προβλήτες, αποβάθρες, κτίρια εξυπηρέτησης επιβατών και φορτίου, στα συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας, στις τεχνολογίες επικοινωνίας, και στα συστήματα προγραμματισμού και διαχείρισης δρομολογίων.»

23

έως

27

- **Έμφαση σε ποιοτικές διαστάσεις**

Ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών εντός πλοίου

Ποιότητα υπηρεσιών εκτός πλοίου

Ωράριο αναχώρησης και άφιξης

Ασφάλεια

29

- **Περιορισμένες εναλλακτικές**

39

40

II. Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- **Πειραιο-κεντρικός χαρακτήρας του δικτύου**

- *Στρεβλώνεται η αντίληψή μας όταν δεν λαμβάνουμε υπόψη το ‘πορθμειακό χαρακτήρα αρκετών συνδέσεων»*

46

έως

50

- **Η ηλικία του στόλου εμφανίζεται να μην είναι πρόβλημα**

Όμως τα ποιοτικά χαρακτηριστικά στόλου ανά εταιρεία/επιχειρηματικό όμιλο δρομολογιακής περιόδου 2024 – 2025 είναι ενδεικτικά ότι χρειάζεται να εξετάσουμε την επικράτεια ανά τμήματα & όχι συνολικά

57

- **Κόστος καυσίμων**

83

- **Διαφορετική ελαστικότητα** (ως προς την τιμή της υπηρεσίας) ανάλογα με τις ομάδες των καταναλωτών και τις ανάγκες μεταφοράς που εξυπηρετεί.

43

- **Θα ήταν χρήσιμες**

- *Η μέτρηση προσβασιμότητας προορισμών*
- *Η μέτρηση απομόνωσης προορισμών*

II.3 Οι λιμενικές υποδομές

- Τα λιμάνια δεν αποτελούν ‘κοστολογικό’ πρόβλημα

82

- Οι λιμενικές υποδομές τις χώρες παρουσιάζουν, διαχρονικά, σημαντικά προβλήματα, επηρεάζοντας κρίσιμα τις επιδόσεις της ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

Ποιοτικά χαρακτηριστικά λιμένων κρίσιμα για την αποτελεσματική λειτουργία της ακτοπλοϊκής μεταφοράς

113

έως

121

- Απουσία διατυπωμένης Εθνικής Λιμενικής Στρατηγικής

99

- Κατακερματισμός του καθεστώτος διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμενικών υποδομών

112

- Κόμβοι (nodes), ενδιάμεσα κεντρικά σημεία (hubs), συνδέσεις

121

III.3.2 Λιμενικές υποδομές

• Πολυπλοκότητα (και επικάλυψη)

- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
- Υπουργείο Εσωτερικών
- Υπουργείο Τουρισμού
- Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων
- Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου
- Φορείς Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων
- Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)
- Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ)

202

έως

225

• Αντίθεση με Ευρωπαϊκές πρακτικές

232

Παράλληλη λειτουργία πληθώρας εποπτικών φορέων με συχνή αλληλοεπικάλυψη ή / και κατακερματισμό αρμοδιοτήτων & συχνή αναδιάρθρωση των αρμόδιων αρχών καθιστούν δυσχερή την άσκηση αυτοτελούς, ανεξάρτητης και συνεκτικής ρυθμιστικής πολιτικής, τη θέση κεντρικού άξονα προτεραιοτήτων για τη διαμόρφωση της λιμενικής πολιτικής της χώρας και την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών.

233

IV. ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

- *Ατελής γνώση και ασύμμετρη πληροφόρηση των εμπλεκομένων μερών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, τοπική αυτοδιοίκηση, δημόσια διοίκηση)*

» σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην έλλειψη συστηματοποιημένης διαχείρισης δεδομένων που μερικές φορές συλλέγονται αλλά δεν αξιοποιούνται.

... Ο μεγάλος όγκος των πληροφοριών που συγκεντρώνονται (π.χ. ως προς τον αριθμό επιβατών, τις ώρες αναχώρησης και άφιξης, κ.λπ.), λόγω της πολυδιάσπασης των αρχών που είναι υπεύθυνες για την χάραξη πολιτικής και για την εποπτεία του ευρύτερου οικοσυστήματος θαλάσσιων μεταφορών, δεν φαίνεται ότι μπορεί να αξιοποιηθεί με τη μέγιστη αποτελεσματικότητα.

Κατά συνέπεια, και οι χρήστες (επιβάτες) δεν μπορούν να έχουν πλήρη γνώση ώστε να αξιολογήσουν την παρεχόμενη υπηρεσία.

Αυτό το έλλειμμα συμμετρίας στη γνώση και πληροφόρηση περιορίζει και την αποτελεσματικότητα της παρέμβασης και λειτουργίας των θεσμικών οργάνων”

II.4 Οι τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

- *Το σημαντικό έλλειμα: Αδυναμία καταγραφής / παρακολούθησης της αγοράς*
 - *Μοναδική αναφορά στο Παρατηρητήριο του ΥΝΑΝΠ – με περιορισμένα δεδομένα, απουσία διακριτής καταγραφής επιμέρους, και οργανωμένη*
 - *Αναγκαία η καταγραφή / παρακολούθηση ανά τμήμα του δικτύου*

130

έως

133

- *Κόστος εναλλακτικών καυσίμων*

132

- *Υποχρέωση χρήσης καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο εντός της Μεσογείου*

234

έως

237

III. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- Στην πράξη, το ΥΝΑΝΠ είναι ο βασικός κυβερνητικός φορέας
- Καθορισμός του ενδεικτικού δικτύου τακτικών γραμμών

130 έως 133

- Η Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του Λ.Σ.-ΕΛ. ΑΚΤ είναι επιφορτισμένη με τη διαχείριση ολόκληρης της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών.

174 έως 180

«...Με αρμοδιότητες μελέτης και εισήγησης μέτρων για την οργάνωση και ανάπτυξη του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας και εισήγησης περί 64 / 106(180) (181) αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και εναρμόνισης του με το ενωσιακό δίκαιο, το Λ.Σ.-ΕΛ. ΑΚΤ διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη της πολιτικής ακτοπλοϊκών μεταφορών της χώρας».

«στην διαμόρφωση του ενδεικτικού δικτύου θαλασσίων ενδομεταφορών αλλά και στην παρακολούθηση της λειτουργίας του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) και στην εισαγωγή σε αυτό θεμάτων προς συζήτηση»

- Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ)

181 έως 198

III. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

199

έως

202

- **Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (2001-2004)**
- Επιφορτισμένη ειδικώς με την εποπτεία και ρύθμιση της αγοράς των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών.
- Στο πλαίσιο των ρυθμιστικών της αρμοδιοτήτων, η ΡΑΘΕ μπορούσε:
 - (α) να **παρακολουθεί** και να **ελέγχει** τη λειτουργία της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών και να εισηγείται τη λήψη των αναγκαίων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για τη λειτουργία της και την **τήρηση των αρχών του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού**,
 - (β) να επιλαμβάνεται **προσφυγών** πλοιοκτητών κατά αποφάσεων του Υπουργού επί της διαδικασίας τακτικής δρομολόγησης,
 - (γ) να ζητεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τον πλοιοκτήτη **στοιχεία** για το πλοίο, τα δρομολόγιά του, τη μεταφορική κίνηση, την τιμολόγηση των υπηρεσιών και ό,τι αφορά το πλοίο και τον πλοιοκτήτη σε σχέση με αυτό, και
 - (δ) να **παρακολουθεί τις τιμές** των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- **Η σύσταση της ΡΑΘΕ ως ανεξάρτητης εποπτικής αρχής είχε θεωρηθεί καινοτόμος λύση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή**

- *Θα μπορούσε να αξιοποιηθεί/μετασχηματιστεί η ΡΑΛ;*

V. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ, ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ (ΛΙΜΕΝΕΣ)

1. Αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων
2. Μείωση του κατακερματισμού των φορέων εποπτείας και λειτουργίας των λιμένων
3. Δημιουργία φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων με **επαρκές μέγεθος και ανθρώπινο δυναμικό.**
4. Επανεξέταση του χωρικού μοντέλο ανάπτυξης και αναβάθμισης των λιμένων της χώρας
5. Οι λιμένες οφείλουν να λειτουργούν ως διατροφικοί συνδετικοί κόμβοι

1. Η άμεση και συμπληρωματική σχέση μεταξύ λιμένων και ακτοπλοϊκής υπηρεσίας αναμένεται να αλλάξει με βάση τις διαφορετικές στρατηγικές αλληλοεπιδράσεις μεταξύ των συμμετεχόντων (**ιδιωτικοποιήσεις και κάθετη ενοποίηση**)

1. Διερεύνηση των προοπτικών ενός **Συστήματος Χρονοθυρίδων Θαλάσσιων Λιμένων** (Sea Ports Time Slots System).

294

έως

300

315

έως

317

Κλαδική Έρευνα
στον Κλάδο της Ακτοπλοΐας
ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΕΚΘΕΣΗ

Δημόσια Διαβούλευση επί της Ενδιάμεσης Έκθεσης της Κλαδικής Έρευνας στον Κλάδο της Ακτοπλοΐας

Θάνος Πάλλης

Καθηγητής Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

apallis@unipi.gr

MORE THAN
30
YEARS



UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPT. OF MARITIME STUDIES

OF MARITIME STUDIES EXCELLENCE