

Πρόταση για ένα Διατηρήσιμο Συγκοινωνιακό Σύστημα Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

Strategic Approach towards a sustainable PSO System



Πέτρος Στεφάνου
Επιχειρησιακή Έρευνα, PhD

ΕΑΕ - 4^ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Αθήνα, 10-11 Μαΐου 2016

Περιεχόμενα Παρουσίασης

- Το νέο οικονομικό περιβάλλον – Βασικές Παραδοχές.
- Αεροπορικός Χώρος στην Ελλάδα και η Παροχή Δημόσιας Υπηρεσίας
- Στρατηγική & Οργάνωση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας Μεταφορών.
- Πρόταση Διαχείρισης και Ανασχεδιασμού του δικτύου.
- Δωδεκάνησα: Μελέτη Εφαρμογής.
- Συστημική Αλλαγή: Οφέλη και Κίνδυνοι.

Το νέο Οικονομικό Περιβάλλον

- Παρατεταμένη ύφεση-ανεργία, ΑΕΠ -27%, **Αναιμική ανάπτυξη-2020**.
- **Δραστική περιστολή ΠΔΕ**, Ανεπαρκής εθνικός Προϋπολογισμός, (ΕΣΠΑ).
- **Βασικός Μηχανισμός χρηματοδότησης** Επενδύσεων: «Πακέτο JUNKER»: 35,6 δις (2014-2020):
 - Επιδοτούμενα δάνεια υψηλού ρίσκου από ΕΤΕπ, **απευθείας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις** μετά από έγκριση επενδυτικών επιχειρηματικών σχεδίων.
 - Αξιολογήσεις επενδυτικών σχεδίων από ΕΤΕπ, **ΧΩΡΙΣ** διαμεσολάβηση / έγκριση του Δημοσίου.
 - Περιορισμένη πρόσβαση του Δημοσίου, και **μόνο με ΣΔΙΤ**.
- **Δημόσια Περιουσία** (ΤΑΙΠΕΔ, ΔΕΚΟ, Υποδομές κλπ) μέχρι 50 δις, σε εποπτευόμενη διαχείριση από ΕΕ με στόχο την πώληση.
- Ανακεφαλαιοποίηση Τραπεζών από Ιδιώτες και ΕSM. **Απώλεια ελέγχου του Δημοσίου** στο τραπεζικό σύστημα.

Το νέο Οικονομικό Περιβάλλον-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- Νέα διαμόρφωση του Οικονομικού Περιβάλλοντος στην Ελλάδα, με αιχμή τον **Ιδιωτικό Τομέα**.
- Ένταξη Υποδομών και ΔΕΚΟ (νέο Ταμείο Δημόσιας Περιουσίας). Νέα Διαχείριση με **ιδιωτικό management** στις κρατικές εταιρίες
- Σχεδόν πλήρης **«αποκρατικοποίηση»** των μηχανισμών χρηματοδότησης και ελέγχου των Επενδύσεων.
- **ΚΡΑΤΟΣ:** Αδυναμία Παρέμβασης στο Επιχειρησιακό Επίπεδο. Περιορισμένες αναδιανεμητικές δυνατότητες. Ρόλος **ρυθμιστικός/εποπτικός** των Κανόνων Αγοράς.

Αεροπορικός Χώρος στην Ελλάδα

- Την τελευταία 15-ετία, στον αεροπορικό χώρο της Ελλάδας έχουν συμβεί ριζικές αλλαγές:
- **Α/δ «Ελευθέριος Βενιζέλος»** (2001) σύγχρονος αεροπορικός κόμβος, με προοπτική να αποτελέσει την πρώτη πύλη (GATE) της ΝΑ Ευρώπη στις αεροπορικές ροές Ασίας-ΕΕ. **Από την ίδρυση** είναι ένα **πλήρως ιδιωτικοποιημένο αεροδρόμιο**.
- **Συρρίκνωση της κρατικής ΟΑ** (2002-2008) και εν συνεχεία την **πώληση** του Brand Name και την **εκκαθάρισή** της (2008).
- Η **παρατεταμένη κρίση** της ΟΑ έδωσε **Χώρο και Χρόνο** σε επενδυτές για την ανάπτυξη ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών.
- **Ιδιωτικοποίηση** των περιφερειακών αεροπορικών υποδομών (2016).

Αεροπορικός Χώρος - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- 1. Ο αεροπορικός χώρος **κλάδος της Ιδιωτικής Οικονομίας**.
- 2. Η **εξέλιξη / ανάπτυξη** του ελληνικού αεροπορικού χώρου εξαρτάται:
 - Από τη θέση και τον ρόλο της χώρας στον ευρωπαϊκό παραγωγικό καταμερισμό
 - Τις οικονομικές αποδόσεις των ιδιωτικών επενδύσεων στην Ελλάδα.

ΌΜΩΣ:

- Οι Γραμμές Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO), αποτελούν **δημόσιο χώρο δράσης και υποχρέωσης της κρατικής μέριμνας**.
- **ΕΡΩΤΗΜΑ:** Με δεδομένα τα Δημοσιονομικά και την ανάγκη Ιδιωτικών Κεφαλαίων:
 - Είναι οι PSO προνομιακός χώρος ανάπτυξης ΣΔΙΤ μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα?
 - Με ποιες προϋποθέσεις μπορεί να δημιουργηθεί μια ΣΔΙΤ/PSO Μεταφορών?

Άγονες Γραμμές (ΠΔΥ-PSO)

- Οι **Άγονες Αεροπορικές** γραμμές: Δρομολόγια χαμηλής ζήτησης, που ιστορικά ανέπτυξε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, από το 1960 μέχρι το 2001 χωρίς άμεσες επιδοτήσεις.
- Οι **Άγονες Ακτοπλοϊκές** γραμμές ήταν διαχρονικά επιδοτούμενες.

Σήμερα, οι **κρατικές επιχορηγήσεις** Άγονων Γραμμών, μετά από περικοπές, υπερβαίνουν τα **125 εκατ /έτος**:

- Οι **αεροπορικές** Άγονες Γραμμές, 40 εκατ/έτος. Δηλ. 156 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2012-2016.
- Οι **ακτοπλοϊκές** Άγονες Γραμμές, περίπου 83 εκατ. ευρώ (από 90εκ).

Άγονες Γραμμές Αερομεταφορών (PSO)-Εξέλιξη

2001: 10Δ	2003:+13Δ	2006:+2Δ	2007: +3Δ	2010:+4Δ	2012:+2Δ
ΑΘΗΝΑ- - Ικαρία -Λέρος -Αστυπάλαια -Μήλος -Σκύρος ΘΕΣ/ΝΙΚΗ- -Σάμος -Χίος ΡΟΔΟΣ- -Κάρπαθος, Κάσος -Καστελόριζο -Λήμνος, Χίος Λέσβος, Σάμος	ΑΘΗΝΑ- -Κύθηρα -Πάρος -Νάξος -Κάρπαθος -Σκιάθος -Σητεία ΘΕΣ/ΝΙΚΗ- -Σκύρος -Κέρκυρα ΡΟΔΟΣ- -Κως, Λέρος, Αστυπάλαια ΚΕΡΚΥΡΑ- -Άκτιο, Κεφ/νια, Ζάκυνθος ΣΗΤΕΙΑ- -Άκτιο -Αλεξ/πολη	ΑΘΗΝΑ- Αστυπάλαια, Κάλυμνο ΣΗΤΕΙΑ- -Ρόδο, Κάσο Κάρπαθο	ΑΘΗΝΑ- -Κάλυμνο ΘΕΣ/ΝΙΚΗ- -Καλαμάτα -Λήμνος, Ικαρία ΡΟΔΟΣ- -Κως, Λέρος, Αστυπάλαια, <u>Κάλυμνος</u> ΚΕΡΚΥΡΑ- -Άκτιο, Κεφ/νια, Ζάκυνθος	ΑΘΗΝΑ- -Κοζάνη, Καστοριά ΚΕΡΚΥΡΑ- -Άκτιο, Κεφ/νια, Ζάκυνθος, <u>Κύθηρα</u>	ΑΘΗΝΑ- -Σύρος -Ζάκυνθος

Άγονες Γραμμές (PSO)-Βασικά Ερωτήματα -I

Με ποια κριτήρια ζεύγη πόλεων επιλέγονται ως κρατικά επιδοτούμενες αεροπορικές διασυνδέσεις?

Με ποια κριτήρια επιλέγεται η αεροπορική μεταφορά έναντι της ακτοπλοϊκής και αντίστροφα?

Ενδεικτικά:

- **ΣΗΤΕΙΑ** –Άκτιο,
- **ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ** - Σητεία
- **ΚΕΡΚΥΡΑ**-Άκτιο, Κεφ/νια, Ζάκυνθος, Κύθηρα
- **ΘΕΣ/ΝΙΚΗ**-Σκύρος.
- **ΑΘΗΝΑ**-Κοζάνη, Καστοριά
- **ΑΘΗΝΑ**- Σητεία.
- **ΑΘΗΝΑ**- Ζάκυνθος.

Ενδεικτικά:

- **ΡΟΔΟΣ**-Κως, Λέρος, Κάλυμνος Αστυπάλαια
- **ΡΟΔΟΣ**-Κάρπαθος, Κάσος, Σητεία
- **ΑΘΗΝΑ** – Πάρος

Άγονες Γραμμές Αερομεταφορών (PSO)-II

- Η πρώτη δέσμη (2001-OLAV) έχει σαφή προσανατολισμό Δικτύου και Σκοπιμότητας:
 - Διασύνδεση απομονωμένων μικρών νησιών με την Αθήνα (Prime HUB).
 - Διασύνδεση όλων των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου με Θεσ/νίκη (2nd HUB).
 - Διασύνδεση απομονωμένων νησιών Δωδεκανήσου με Ρόδο (Regional HUB).
 - Όλο το υπόλοιπο δίκτυο συνδέεται χωρίς επιδοτήσεις στα πλαίσια του Ομίλου ΟΑ.
- Η δεύτερη δέσμη (2003-OL Airlines + Διάδοχοι) επεκτείνει το δίκτυο κατά 13 νέες Άγονες:
 - Ένταξη δρομολογίων χωρίς οικονομοτεχνική μελέτη σκοπιμότητας.
 - Διασύνδεση νησιών με ταυτόχρονες επιδοτήσεις δρομολογίων προς ΑΤΗ και SKG.
 - Νέα δρομολόγια, με ατεκμηρίωτες ανάγκες και περιθωριακή επιβατική κίνηση.
 - Ένταξη δρομολογίων στις Επιδοτούμενες Άγονες ως Πολιτική Επιλογή.

Άγονες Γραμμές Αερομεταφορών (PSO)-III

- **Η εξέλιξη (2006-2016 -Ιδιωτικές εταιρίες):**

- Συνεχής ένταξη νέων προορισμών στις επιδοτήσεις. Άγονες Γραμμές με ανύπαρκτη ζήτηση.
- Ένταξη Χερσαίων προορισμών παρά την γειτνίασή τους με Διεθνή Αεροδρόμια (SKG, HER).
- Ανυπαρξία οικονομοτεχνικών / συγκοινωνιακών μελετών και Network connectivity.
- Νέες «Άγονες Γραμμές» που η ζήτηση δικαιολογεί Εμπορική Εκμετάλλευση χωρίς επιδότηση.

- **ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ:**

- Ετήσια κρατική επιχορήγηση αερογραμμών με 45 εκατ. Ευρώ (2015).
- Ανύπαρκτος Σχεδιασμός επιδοτούμενων δρομολογίων για ένταξη σε ΕΝΙΑΙΟ Συγκοινωνιακό Δίκτυο Συνδυασμένων Μεταφορών.
- «Άγονες γραμμές» με καταχρηστική άμεση κρατική επιδότηση.

Άγονες Γραμμές Αερομεταφορών (PSO)-IV

- **ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ:**

- 1. ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗ Δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας ή Επιχορήγηση Εταιριών ?
 - Σητεία-Άκτιο: 547 ευρώ/επιβάτη (*) **VS** ΑΤΗ-JFK: 540 ευρώ/επιβάτη (Turkish Fare- 3/5/2016).
- 2. ΑΝΤΕΧΕΙ ο Κρατικός Προϋπολογισμός το ύψος των κρατικών επιχορηγήσεων PSO?
 - SKG-Σκύρος: 459 ευρώ/επιβάτη (*) **VS** Εθνική Σύνταξη: 386 ευρώ/μήνα (>20 έτη εργασίας)

(*) :Στοιχεία ΥΜΕ Απάντηση σε Επερώτηση- Βουλή των Ελλήνων, 5/2/2016

Οργάνωση Συγκοινωνιακού Συστήματος PSO - ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Οι **πόροι** που διατίθενται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό υπερβαίνουν τα **100 εκ ευρώ** σε ετήσια βάση.
- Το ύψος των κρατικών επιχορηγήσεων αποτελεί το **εργαλείο** για αποτελεσματική **Δημόσια παρέμβαση** στη **διαχείριση** του συστήματος.
- Η κρατική εγγύηση της χρηματοδότησης μπορεί να παράγει σημαντικές **εγγυήσεις** (collaterals) για το αξιόχρεο των ιδιωτικών μεταφορικών εταιριών και την **προσέλκυση νέων επενδύσεων**.

Οργάνωση Συγκοινωνιακού Συστήματος PSO -ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Διαχείριση από δύο **ασυντόνιστους** μεταξύ τους φορείς Υπουργείο Μεταφορών (αεροπορικά) και Υπουργείο Ναυτιλίας (ακτοπλοϊκά).
- Έλλειψη ολοκληρωμένης πολιτικής για **συνδυασμένες μεταφορές** (Πλοία, Αεροσκάφη). Σπατάλη πολύτιμων οικονομικών πόρων.
- **Αδυναμία διαχείρισης** νέων τακτικών/έκτακτων μεταφορικών αναγκών.
- **Συρρίκνωση** διαθέσιμων πόρων – δραστικές περικοπές του Τακτικού Προϋπολογισμού - **αδυναμία διατήρησης** υπάρχοντος δικτύου ΠΔΥ.

Οργάνωση Συγκοινωνιακού Συστήματος PSO

- Δίκτυο απαραίτητο για την γεωγραφική συνοχή και την άρση του αποκλεισμού, **χωρίς όμως εμπορικό ενδιαφέρον** από τους ιδιώτες.
- Η ύπαρξή του εξαρτάται από την **κρατική μέριμνα και χρηματοδότηση**.
- Το **εύρος του δικτύου διακυμαίνεται** και εξαρτάται:
 - από την ένταξη νέων γραμμών για τις οποίες παύει το εμπορικό ενδιαφέρον για τους ιδιώτες.
 - Από την απένταξη από το Δίκτυο (άρση Cabotage) με την ωρίμανση της ζήτησης.
- **ΠΑΡΑΔΟΧΗ:** Το Κράτος **Επιβάλλει Cabotage** ➡ Κράτος είναι ο **Ιδιοκτήτης και Διαχειριστής** του δικτύου Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ: Κατευθύνσεις και Στόχοι

1. Διασφάλιση ενός Διατηρήσιμου Συγκοινωνιακού Συστήματος:

- Εκτίμηση πραγματικών αναγκών για την Παροχή Δημόσιας Υπηρεσίας.
- Διασφάλιση οικονομικά βιώσιμου μεταφορικού συστήματος
- Ανάπτυξη σύγχρονων πολιτικών οργάνωσης και διαχείρισης στα πλαίσια των δεσμεύσεων της Χώρας.

2. Δημιουργία Ενιαίου Φορέα Διαχείρισης:

- ΕΝΑΣ Υπόλογος φορέας (accountability).
- Κλειστός Ετήσιος Οικονομικός Προϋπολογισμός χρηματοδότησης.
- Σχεδιάζει, Συντονίζει και Υλοποιεί και είναι υπόλογος για τον Απολογισμό Δράσης
- Εφαρμόζει βέλτιστες Πολιτικές Ενιαίας διαχείρισης δικτύου άγονων γραμμών.

3. Επάρκεια χρηματοδότησης και προσέλκυση νέων επενδύσεων:

- Διέγερση νέων Ιδιωτικών επενδύσεων με Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) .
- Χρηματοδοτικά εργαλεία υλοποίησης ΣΔΙΤ_ΠΔΥ από το «Πακέτο Junker»

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ: Ρόλος και Συνέργεια Κράτους – Ιδιωτών

- Με δεδομένους τους κατασταλτικούς Δημοσιονομικούς περιορισμούς, το Κράτος **οφείλει να στραφεί** σε:
- **Ανάπτυξη πολιτικών** αποτελεσματικής και διαφανούς συνεργασίας Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα.
- **Αναθεώρηση αναγκών** και **Ανασχεδιασμός του δικτύου με βάση την ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ**.
- **Μετάβαση** σε ένα **Περιφερειακό Δίκτυο Συνδυασμένων μεταφορών** (πλοίων-αεροσκαφών) με ανταποκρίσεις (**Regional Hub & Spokes combined Transport System**).
- **Νέους τρόπους διασφάλισης επαρκούς χρηματοδότησης** του **ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΔΥ**.

Πρόταση Οργάνωσης και Διαχείρισης Συγκοινωνιακού Συστήματος Εσωτερικού Άγονες Γραμμές



Πρόταση Διαχείρισης Άγονων Γραμμών –Φορέας

- Δημιουργία **Ενιαίου Δημόσιου Φορέα Διαχείρισης Γραμμών ΠΔΥ**, ο οποίος:
- **Διαθέτει** και διαχειρίζεται σε ετήσια βάση ένα Προϋπολογισμό κρατικών επιχορηγήσεων **άνω των 100 εκατ. ευρώ.**
- **Επιλέγει ζεύγη πόλεων** για ένταξη στο σύστημα ΠΔΥ.
- **Σχεδιάζει** ένα **νέο Συγκοινωνιακό δίκτυο ΠΔΥ** με **συνδυασμένη** χρήση Πλοίων και Αεροσκαφών με συμπληρωματικούς και όχι επικαλυπτόμενους ρόλους.
- **Συντονίζει** συχνότητες δρομολογίων και ωράρια δρομολογίων ώστε να δημιουργηθεί ένα επαρκές σύστημα **ανταποκρίσεων** σε Περιφερειακή βάση.
- **Κοστολογεί** το μεταφορικό έργο και στη βάση των αναγκών, συντάσσει Προϋπολογισμό Έργου και διεθνείς προκηρύξεις προδιαγραφών.

Πρόταση Διαχείρισης Άγονων Γραμμών –Φορέας

- **Διενεργεί διαγωνισμούς** κάλυψης συγκοινωνιακών αναγκών, για:
 - Ετήσιο και εβδομαδιαίο αριθμό δρομολογίων, ανά μεταφορικό μέσο
 - Ωράρια αφίξεων/αναχωρήσεων ανά δρομολόγιο και μεταφορικό μέσο.

Επιδοτεί το ΣΥΝΟΛΟ του λειτουργικού κόστους ανά ώρα (A/S,CMI +Fuel +Fees) δηλ.:

- Απόσβεσης κεφαλαίου (Aircraft/Ship), πληρωμάτων (Crew), τεχνικής συντήρησης(Maint), ασφαλίστρων(Insurance),καυσίμων (Fuel) και Τελών.
 - **Απορροφά το ρίσκο** της διακύμανσης τιμών.
- **Καθορίζει** τις τιμές των ακτοπλοϊκών και αεροπορικών ναύλων ΠΔΥ.

Πρόταση Διαχείρισης Άγονων Γραμμών –Φορέας

- Ο Δημόσιος Φορέας συμβάλλεται με τους ιδιωτικούς φορείς μεταφορών με διεθνείς διαγωνισμούς σε εντελώς **διαφορετική βάση**:
- **ΔΕΝ επιδοτεί** άγονες γραμμές, ανά εταιρία και δρομολόγιο.
- **Ναυλώνει μεταφορικά μέσα** (wet/operating lease) για κάλυψη των αναγκών ΠΔΥ ετησίως
- Έχει **ευθύνη Δρομολόγησης** (τακτική και έκτακτη) στο δίκτυο ΠΔΥ.
- Εκδίδει **TIMETABLE** σε εποχική και ετήσια βάση.

Πρόταση Διαχείρισης Άγονων Γραμμών -ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- **Ο Δημόσιος Φορέας:**

- **Διαθέτει** ένα επαρκές σύνολο **μεταφορικών μέσων και ωρών**, σε ετήσια βάση,
- **Εγγυάται** αποτελεσματική διαχείριση τακτικών, έκτακτων ή απρόβλεπτων αναγκών δρομολόγησης με **κλειστό Προϋπολογισμό**.

- **Οι Μεταφορικές Εταιρίες:**

- Έχουν την **τεχνική ευθύνη** αξιοπλοΐας των μέσων και την **επιχειρησιακή ευθύνη** διεξαγωγής των δρομολογίων.
 - Επιδοτούνται για το **λειτουργικό κόστος** των άγονων δρομολογίων.
 - **Αποσβένουν** το **ρίσκο διακύμανσης** λειτουργικού κόστους.
 - Πρόσβαση σε νέο τραπεζικό δανεισμό, μέσω **εγγυημένων** κρατικών συμβάσεων.
 - **Προσφέρουν σημαντική έκπτωση** στον Προϋπολογισμό του έργου ΠΔΥ, αντισταθμίζοντας από τα έσοδα των δρομολογίων (χωρίς λειτουργικό κόστος).
- Το προτεινόμενο διαχειριστικό σχήμα θεμελιώνει σε υγιή βάση μια «ΣΔΙΤ Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας» - ΣΔΙΤ-ΠΔΥ και αναμένεται να προσελκύσει σημαντικές νέες επενδύσεις.

Πρόταση Διαχείρισης Άγονων Γραμμών – ΔΙΚΤΥΟ Ι

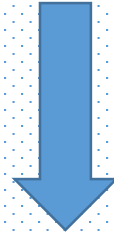
- Απαιτείται **ΔΟΜΙΚΟΣ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ** του δικτύου ώστε:
- Να **αναπτύξει συνέργειες** μεταξύ **ακτοπλοϊκών και αερογραμμών**, στα πλαίσια ολοκληρωμένου & συνδυασμένου Συγκοινωνιακού Συστήματος.
- Να **δημιουργήσει** Συγκοινωνιακούς Κόμβους σε Περιφερειακή βάση- **Περιφερειακοί Συγκοινωνιακοί Κόμβοι (ΠΣΚ)** οι οποίοι θα συνδέονται με τακτικά δρομολόγια:
 - Με όλους τους προορισμούς της Περιφέρειας (ενδοπεριφερειακή μεταφορά)
 - Με την Αθήνα και τα μεγάλα αστικά κέντρα.
- Να λειτουργήσει επαρκές σύστημα συντονισμένων **Ανταποκρίσεων**, ώστε **μέσω των ΠΣΚ** να εξυπηρετείται το σύνολο της μεταφορικής δραστηριότητας εντός και εκτός της Περιφέρειας – Σύστημα HUB & Spokes.

Πρόταση Διαχείρισης Άγονων Γραμμών –ΔΙΚΤΥΟ II

- Δομικός ανασχεδιασμός του μονοπωλιακού δικτύου ΠΔΥ (Cabotage) επιφέρει:
 - **Ιεράρχηση** (από μηδενική βάση) των αναγκών σε **περιφερειακό** και **εθνικό** επίπεδο.
 - **Αναδρομολόγηση** μέσων με στόχο την βέλτιστη **συνεκτικότητα του δικτύου**.
 - **Απαιτήσεις** σε υποδομές στους συγκοινωνιακούς κόμβους για την υποδοχή της κίνησης σε κύματα αφίξεων/αναχωρήσεων.
 - **Στόλο** μεταφορικών μέσων που να εξυπηρετεί αποτελεσματικά και οικονομικά ένα τοπικό περιφερειακό δίκτυο με ανταποκρίσεις.
- **ΣΗΜΕΙΑ ΠΡΟΣΟΧΗΣ – ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ:**
 - **Επιπτώσεις** στο υπάρχον δίκτυο μεικτών δρομολογίων (εμπορικά δρομολόγια με επιδοτούμενα σκέλη).
 - **Αναδιάταξη** του αμιγώς εμπορικού εσωτερικού δικτύου λόγω ανασχεδιασμού ΠΔΥ.
 - **Αναδιαμόρφωση εταιρικού στόλου** με εισαγωγή μεταφορικών μέσων κατάλληλων για ΠΔΥ.
 - **Ανάπτυξη Συνεργειών / Κοινοπραξιών** μεταξύ Μεταφορικών Φορέων (ακτοπλοϊκών και αεροπορικών) και με εταιρίες διαχείρισης Υποδομών (λιμένες και αερολιμένες).

Πρόταση Διαχείρισης Άγονων Γραμμών - ΕΡΩΤΗΜΑ

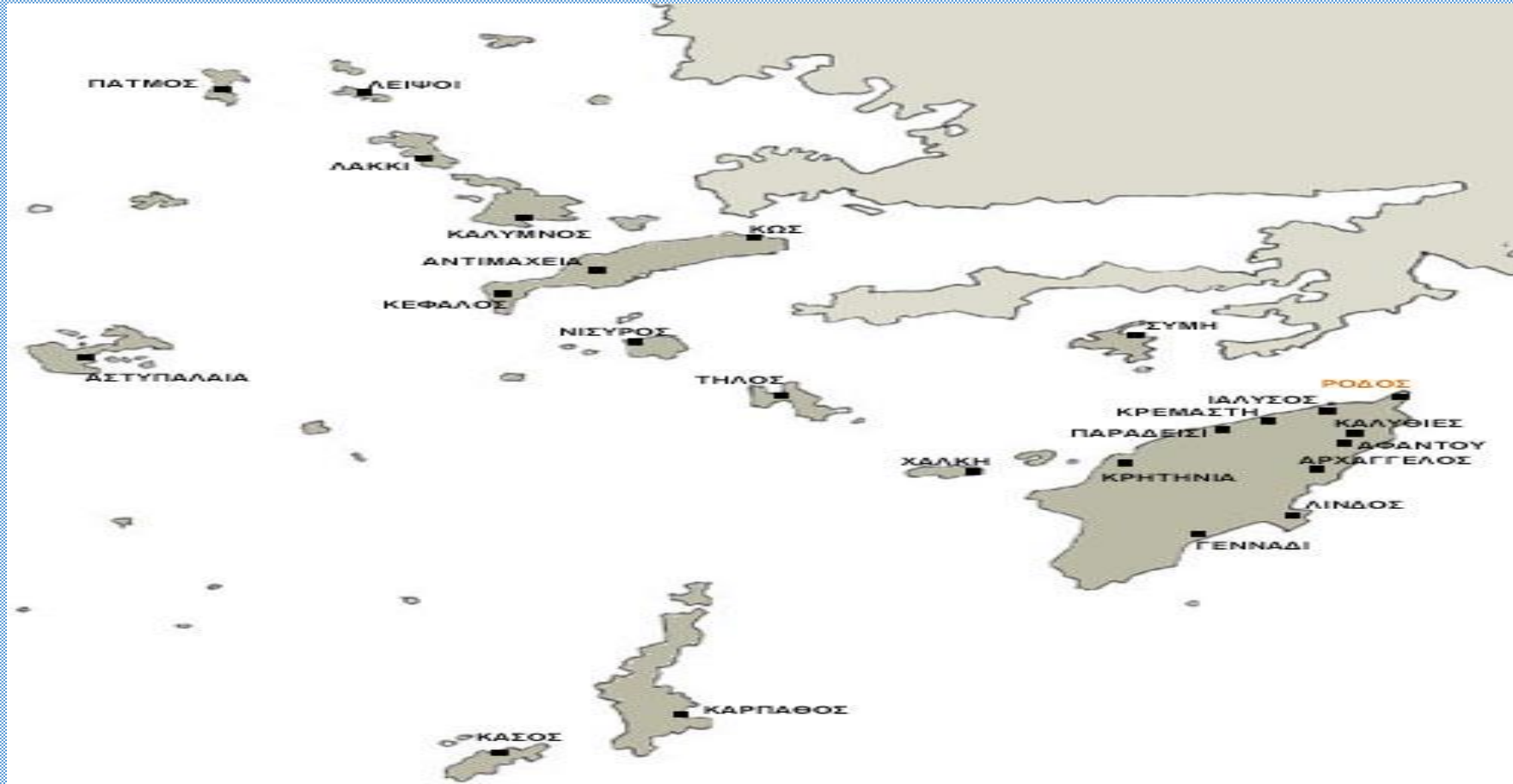
- **ΕΡΩΤΗΜΑ:** Πόση ετήσια δημόσια χρηματοδότηση απαιτείται ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά μία Σύμπραξη Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα στην Παροχή Δημόσιας Μεταφορικής Υπηρεσίας?



ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Ορθολογική και Στοχευμένη χάραξη ενός **νέου** Δημόσιου ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Η περίπτωση της Δωδεκανήσου.

Δωδεκάνησα: Μελέτη Εφαρμογής



Δωδεκάνησα: Μελέτη Εφαρμογής

- Νησιωτικό Σύμπλεγμα με 190.000 κατοίκους σε 27 κατοικημένα νησιά.
- Διεθνής Τουριστικός Πόλος. Μεγάλες εποχικές πληθυσμιακές διακυμάνσεις.
- Μεγάλες χρονοαποστάσεις από Αθήνα και Θεσ/νίκη.
- Σημαντικές λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές.
- Γεωγραφικές σωρεύσεις μικρών νησιών γύρω από Ρόδο και Κώ.
- Σήμερα απορροφά το 1/3 των συνολικών ετησίων αεροπορικών και ακτοπλοϊκών κρατικών επιδοτήσεων ΠΔΥ (περίπου 40 εκατ/έτος).

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ: Υπάρχουσα Κατάσταση- Ακτοπλοΐα

A/A	ROUTES	FRQ / YR	SUBS / YR
1	ΔΙΑΦΑΝΙ - ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	208	204.380
2	ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ	52	3.224.000
3	ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ	52	1.560.000
4	ΑΝΑΦΗ-ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ-ΔΙΑΦΑΝΙ-ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ	52	3.328.000
5	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	156	592.800
6	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΟΙ-ΑΓΑΘ/ΝΗΣΙ-ΣΑΜΟΣ	208	1.456.000
7	ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΨΕΡΙΜΟΣ	208	156.235
8	ΚΑΣΟΣ-ΠΗΓΑΔΙΑ	208	416.000
9	ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΑΡΚΟΙ-ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ-ΦΑΡΜΑΚΟΝΗΣΙ	104	139.438
10	ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ	208	183.298
11	ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ	52	124.862
12	ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ	156	374.587
13	ΠΑΤΜΟΣ-ΑΡΚΟΙ-ΜΑΡΑΘΙ-ΛΕΙΨΟΙ	156	153.568
14	ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ	208	269.472
15	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΤΗΛΟΣ-ΡΟΔΟΣ	51	1.279.284
16	ΚΩΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΤΗΛΟΣ-ΡΟΔΟΣ	51	1.028.568
17	ΠΑΤΜΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΛΕΡΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΚΩΣ-ΣΥΜΗ	52	2.080.000
18	ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	104	1.976.000
19	ΚΩΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ-ΛΕΡΟΣ-ΛΕΙΨΟΙ-ΠΑΤΜΟΣ 'η ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ	72	1.799.808
20	ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	22	253.429
21	ΡΟΔΟΣ-ΧΑΛΚΗ-ΤΗΛΟΣ-ΝΙΣΥΡΟΣ-ΚΩΣ	72	1.235.813
22	ΧΑΛΚΗ-ΣΚΑΛΑ ΚΑΜΕΙΡΟΥ ΡΟΔΟΥ	208	228.800
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΔ. ΕΣΩΤ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ 12ΝΗΣΟΥ - 2012	2.660	22.064.342

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ: Υπάρχουσα κατάσταση-Αερομεταφορές

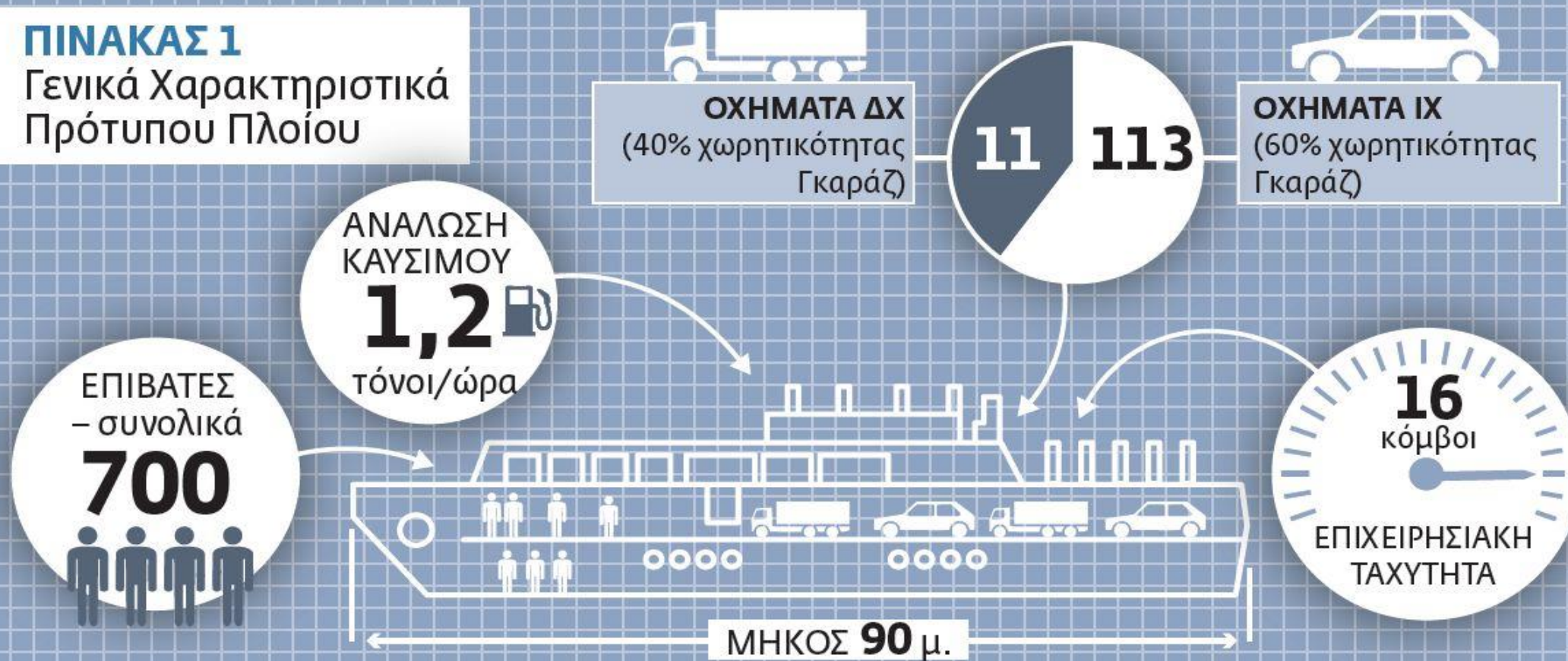
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ/Έτος – εκ.
Αθήνα - Αστυπάλαια	1,53 εκ
Αθήνα - Λέρος	2,62 εκ
Αθήνα - Κάρπαθος	2,15 εκ
Αθήνα - Κάλυμνος	1,6 εκ
Ρόδος - Κάρπαθος - Κάσος - Σητεία	4,07 εκ
Ρόδος - Κως - Λέρος - Κάλυμνος - Αστυπάλαια	1,7 εκ
Ρόδος - Καστελόριζο	1,43 εκ
Ρόδος-Σάμος-Χίος-Λέσβος-Λήμνος	3,45 εκ
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ / Έτος	18,5 εκ

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ: Μία Πιλοτική Εφαρμογή

- Για την Περιφέρεια της Δωδεκανήσου:
- Έχουν επιλεγεί δύο **Περιφερειακοί Συγκοινωνιακοί Κόμβοι**, η **Ρόδος και η Κως** που αποτελούν και τα κύρια κέντρα της Περιφέρειας.
- **Πλήρης** Συγκοινωνιακή, Οικονομική, Επιχειρησιακή Ανάλυση
- **Συνολικός Ανασχεδιασμός Ακτοπλοϊκού και Αεροπορικού** δικτύου ΠΔΥ με βάση τις ενδοπεριφερειακές ανταποκρίσεις.
- Για την οικονομική και συγκοινωνιακή ανάλυση **ακτοπλοΐας**, έχει χρησιμοποιηθεί, ένα **Πρότυπο Πλοίο** με χαρακτηριστικά:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Γενικά Χαρακτηριστικά
Πρότυπου Πλοίου



ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ: Κυκλικά Ενδοπεριφερειακά Ακτοπλοϊκά Δρομολόγια

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Δρομολόγια, Συχνότητα

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ από/προς Κόμβο ΡΟΔΟΥ ΔΡΟΜ./ΕΤΟΣ

Ρόδος-Σύμη-Τήλος-Χάλκη-Ρόδος **208**

Ρόδος-Μεγίστη-Ρόδος **156**

Ρόδος-Κάρπαθος-Κάσος-Κάρπαθος-Ρόδος **208**

Ρόδος-Νίσυρος-Κως **104**



ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ από/προς Κόμβο ΚΩ ΔΡΟΜ./ΕΤΟΣ

Κως-Κάλυμνος-Πάτμος-Λέρος-Κως **208**

Κως-Αστυπάλαια-Κως **104**

Κως-Λειψοί-Αρκοί-Αγαθονήσι-Φαρμ/νήσι-Κως **156**

Κως-Νίσυρος-Ρόδος **104**



ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ: Πιλοτική Εφαρμογή- Ακτοπλοϊκά

- Για την πλήρη ετήσια κάλυψη των ενδοπεριφερειακών **ακτοπλοϊκών** δρομολογίων απαιτούνται:
 - **Τρία (3) πρότυπα πλοία** για την διεξαγωγή **1.250** κυκλικών δρομολόγιων/έτος από και προς τους **2 Κόμβους** (Ρόδο και Κώ).
 - **Τακτικά δρομολόγια**: 160.000 nm και περίπου **12.000** ώρες / έτος.
 - **Διαθεσιμότητα** επιπλέον **3.000** ωρών/έτος για **έκτακτες ή νέες ανάγκες**.
 - Η **πλήρης κάλυψη του λειτουργικού κόστους** για τα κυκλικά περιφερειακά δρομολόγια και για τους 2 Κόμβους ανέρχονται σε **12 εκατ. ευρώ / έτος**.

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ: Πιλοτική Εφαρμογή-Αεροπορικά

- Τα αεροπορικά επιδοτούμενα δρομολόγια, καλύπτουν:
 - **Απευθείας διασύνδεση με την Αθήνα των νησιών:**
 - Αστυπάλαια.
 - Λέρος.
 - Κάλυμνος.
 - Κάσος-Κάρπαθος.
 - **Σύνδεση Ρόδου με:**
 - Καστελόριζο.
 - Κώς-Σάμο-Χίο-Λέσβο-Λήμνο.
- Με τα σημερινά δεδομένα το κόστος εξυπηρέτησης αυτών των ΠΔΥ ανέρχεται σε **13 εκατ. ευρώ/έτος**.

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ: Ενδεικτικό-TIMETABLE (for design purposes only)

TIMETABLE AIR-SEA TRANSPORT - PERIOD: SUMMER 2014 (30/3-25/10/2014)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ARR

DEP

ARR&DEP

Πέτρος Στεφάνου, Επιχειρησιακή Έρευνα PhD - mail:
pstef@otenet.gr

Πιλοτική Εφαρμογή - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Περιφέρεια Δωδεκανήσου:

- **Αναδιάρθρωση δικτύου**, στη βάση των 2 **Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων**, Ρόδου-Κω.
- Διεξαγωγή **πλήρως επιδοτούμενων** κυκλικών ενδοπεριφερειακών ακτοπλοϊκών δρομολογίων. Κατάργηση όλων των ενδιάμεσων επιδοτήσεων.
- **Διεξαγωγή επιδοτούμενων αεροπορικών** με συνδέσεις των μικρών νησιών με την Αθήνα, της Ρόδου με το Καστελόριζο και τα μεγαλύτερα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου. Κατάργηση όλων των ενδιάμεσων επιδοτήσεων.
- **Συντονιστική παρέμβαση Φορέα στα ωράρια αφίξεων-αναχωρήσεων** πλοίων και αεροσκαφών για βελτίωση των **ανταποκρίσεων** στους Κόμβους.

Συστημική Αλλαγή – Οφέλη και Κίνδυνοι

Οφέλη

- Σύγχρονο Συγκοινωνιακό Δίκτυο με βάση την **Περιφέρεια**.
- **Διαχειριστική πληρότητα** Φορέα
- **Εξοικονόμηση** κρατικών πόρων έως και 60%.
- Μετατροπή ΠΔΥ σε **ΣΔΙΤ-ΠΔΥ** με πιθανή **Χρηματοδότηση** από ΕΤΕπ.
- **Μείωση** Επενδυτικών Κινδύνων
- **Προσέλκυση** νέων Κεφαλαίων.
- **Μείωση** **ανάλωσης καυσίμων** και **εξοικονόμηση μεταφορικών πόρων**.
- **Μείωση** **συνολικού Περιβαλλοντικού Αποτυπώματος** Μεταφορών.

Κίνδυνοι

- **Επιπτώσεις** στην υπάρχουσα δομή και οργάνωση του Εμπορικού Δικτύου.
- **Χρόνος Προσαρμογής** Φορέων στα νέα δεδομένα.
- **Συμπράξεις / Κοινοπραξίες** Ιδιωτών στο χώρο των Μεταφορών και Υποδομών.



**ΣΟΒΑΡΗ ΤΕΧΝΟΚΡΑΤΙΚΗ
ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ**

Πρόταση για ένα διατηρήσιμο Συγκοινωνιακό Σύστημα
Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας
Strategic Approach towards a sustainable PSO System

Σας Ευχαριστώ!

Σχετικά:- Π. Στεφάνου : Από τις Άγονες Γραμμές στις Γόνιμες Επενδύσεις

<http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=714555>

- Π. Στεφάνου: Η Αποκρατικοποίηση της Ανάπτυξης

<http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=742479>