



Πειραιάς, 10 Ιανουαρίου 2022

Βραβείο Μεταφορών Ε.Ε.ΣΥ.Μ « Δημήτριος Τσαμπούλας » 6ος Ετήσιος Πανελλήνιος Διαγωνισμός Έτους 2022

Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για τον 6^ο Πανελλήνιο Διαγωνισμό έτους 2022 φοιτητών και νέων αποφοίτων Ελληνικών Πανεπιστημίων, που διαθέτουν Σχολές, Τμήματα, Τομείς ή Κατεύθυνση/Σπουδών στις Μεταφορές, Ναυτιλία, Οικονομία και Διοίκηση

Με θέμα «Εξέταση σκοπιμότητας-βιωσιμότητας ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO)»

1. Η Θεσμοθέτηση του Βραβείου Δημητρίου Τσαμπούλα

Το ετήσιο Βραβείο Μεταφορών Ε.Ε.ΣΥ.Μ «Δημήτριος Τσαμπούλας» θεσμοθετήθηκε το 2016 από τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών εις μνήμη του εκλιπόντος Καθηγητή του Ε.Μ.Π. και στενού συνεργάτη του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. και των Ελληνικών Επιμελητηρίων Δημητρίου Τσαμπούλα για το πολυετές έργο και την προσφορά του στις ελληνικές μεταφορές. Απευθύνεται σε φοιτητές και νέους αποφοίτους Ελληνικών Πανεπιστημίων που διαθέτουν Σχολές, Τμήματα, Τομείς ή Κατεύθυνση/Εμβάθυνση Σπουδών στις Μεταφορές, Ναυτιλία, Οικονομία και Διοίκηση. Το Βραβείο απονέμεται κατόπιν σχετικού διαγωνισμού στην καλύτερη εργασία που θα εκπονηθεί από φοιτητή ή νέο απόφοιτο, ή ομάδα φοιτητών ή νέων αποφοίτων των παραπάνω αναφερόμενων Πανεπιστημίων. Το 2017, πρώτη χρονιά της θεσμοθέτησης του βραβείου, η καλύτερη εργασία βραβεύτηκε με χρηματικό έπαθλο ύψους 3.000 Ευρώ, ενώ η δεύτερη και τρίτη έλαβαν έπαινο. Τα προηγούμενα χρόνια, βραβεύτηκαν και οι τρεις καλύτερες εργασίες με χρηματικό έπαθλο, ύψους 1.500, 1.000 & 500 Ευρώ αντίστοιχα.

Το θέμα του διαγωνισμού για το έτος 2022, ορίζεται ως εξής:

“ Εξέταση σκοπιμότητας-βιωσιμότητας ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO)”

2. Πλαίσιο του θέματος του Διαγωνισμού του έτους 2022

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας, γενικότερα αναφερόμενης ως ακτοπλοΐας, αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της νησιωτικής Ελλάδας και της ηπειρωτικής χώρας, συνδέοντας τα περίπου 115 κατοικημένα νησιά με την ηπειρωτική χώρα, αλλά και μεταξύ τους.

Αν και η δραστηριότητα του κλάδου είναι κατά βάση εγχώρια, εντάσσεται στο οικοσύστημα των κλάδων

που υποστηρίζουν τις τουριστικές υπηρεσίες και, υπό αυτή την έννοια, συνεισφέρει σημαντικά στην εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας. Εξυπηρετώντας τη μεταφορά αγαθών από και προς την υπόλοιπη Ελλάδα, διευκολύνει τον αγροτικό τομέα, τη μεταποίηση, το εμπόριο και την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, καθώς η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης στο εσωτερικό της χώρας πραγματοποιείται, στην πλειονότητα της, από επιβατηγά πλοία. Με αυτό τον τρόπο, η ακτοπλοΐα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της Ελλάδας.

Η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας, σε όρους ΑΕΠ, εκτιμάται σε €13,6 δισ. ή 7,4% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2019. Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά του κλάδου ανέρχεται σε 332 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 8,5% της συνολικής απασχόλησης). Η συνολική επίδραση από την εξυπηρέτηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις εσωτερικές γραμμές (χωρίς τις ευρύτερες επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό, την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας και το εξαγωγικό εμπόριο) εκτιμάται σε περίπου 2 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας. Ο υποστηρικτικός ρόλος της ακτοπλοΐας στην οικονομία διαφαίνεται επίσης στη μεταφορά συσκευασμένων προϊόντων από και προς τα νησιά. Εξαιρώντας καύσιμα και άλλα αγαθά (υγρό και ξηρό φορτίο χύμα), το μερίδιο των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν με φορτηγά στα νησιά (κυρίως ακτοπλοϊκώς) ανήλθε στο 82% το 2019. Σε όρους απασχόλησης, η επίδραση της μεταφορικής δραστηριότητας ανέρχεται σε 33,5 χιλ. θέσεις εργασίας στην ελληνική οικονομία. Η μεγαλύτερη συνεισφορά στο ΑΕΠ καταγράφεται στις περιφέρειες Κρήτης και Νοτίου Αιγαίου, όπου εντοπίζονται περισσότερο από τα 4/5 της συνολικής επίδρασης στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών. Ο κλάδος της ακτοπλοΐας συνεισφέρει επίσης σημαντικά και στην ανάπτυξη του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδας, μέσα από το μεταφορικό έργο στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας. Εκτιμάται ότι η αξία των εμπορευμάτων που διοχετεύτηκαν στο εξωτερικό από τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας ξεπέρασε τα €1,7 δισ. το 2019¹.

Οι Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι ο παράγοντας πάνω στον οποίο αποκλειστικά βασίζεται η ανάπτυξη των νησιών, αλλά και ο τουρισμός της Χώρας. Το 65% του μεταφορικού έργου αφορά τον τουρισμό εισερχόμενο ή εσωτερικού, η μεταφορά ειδών διατροφής για τη στήριξη των νησιωτών και τουριστών επιτυγχάνεται κατά κύριο λόγο με τα Ακτοπλοϊκά πλοία, ενώ η ενδοεπικοινωνία εξυπηρετείται αποκλειστικά από τη θάλασσα².

Η πανδημία COVID-19 και τα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του κορονοϊού είχαν έντονα αρνητικές συνέπειες στον κλάδο. Η αβεβαιότητα για την εξέλιξη της πανδημίας στο άμεσο μέλλον και τον βαθμό που θα επηρεάσει την τουριστική κίνηση μεσοπρόθεσμα αποτελούν τους κυριότερους κινδύνους στους οποίους καλείται να ανταπεξέλθει ο κλάδος. Παράλληλα, οι προοπτικές του κλάδου επηρεάζονται αρνητικά και από τις υποβαθμισμένες λιμενικές υποδομές, καθώς στα περισσότερα λιμάνια της χώρας ο εξοπλισμός υποδοχής παραμένει ανεπαρκής, ενώ η μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα και η υιοθέτηση μέτρων που απορρέουν από την εθνική πολιτική για την Ενέργεια και το Κλίμα την δεκαετία 2020-2030 επηρεάζει τη λειτουργία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας. Η συμμόρφωση στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς που έχουν τεθεί δημιουργεί την ανάγκη για επίσπευση της

¹ Μελέτη IOBE «Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία, προοπτικές»

² Απόσπασμα ομιλίας κ. Μιχάλη Σακέλλη, Προέδρου ΣΕΕΝ, στην διαδικτυακή Συνέντευξη Τύπου IOBE, 12 Ιανουαρίου 2021

ανανέωσης του στόλου. Σχεδόν τα μισά πλοία που δρομολογούνται σήμερα από τις κυριότερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις είναι ηλικίας άνω των 30 ετών, ενώ σε μία δεκαετία ένα στα επτά πλοία του στόλου θα χρησιμοποιούνται για περισσότερα από πενήντα χρόνια. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει την αναγκαιότητα σταδιακής απόσυρσης των παλαιότερων πλοίων και αντικατάστασης τους με νεότευκτα.

Στο πλαίσιο αυτό και λαμβάνοντας υπόψη:

- πως καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας, οι μεταφορικές συνδέσεις διαδραμάτισαν κεντρικό ρόλο στη μεταφορά αγαθών και την ανταλλαγή ιδεών μεταξύ διαφόρων περιοχών του κόσμου, αναδεικνύοντας τους “Δρόμους” της εποχής, ως ένα δίκτυο εμπορικών οδών σε ξηρά και θάλασσα που συνέδεαν πολιτισμούς και λαούς με διαφορετικά χαρακτηριστικά, πολιτισμούς, θρησκείες και γλώσσες επιτρέποντας μαζί με την ανταλλαγή προϊόντων και την ανταλλαγή ιδεών, τεχνογνωσίας και φιλίας.
- η Αίγυπτος και η Ελλάδα είναι από τους παλαιότερους, πιο αρχαίους και αυθεντικούς πολιτισμούς που είχαν εξέχοντα ρόλο και αδιαμφισβήτητη επιρροή στην πρόοδο του ανθρώπινου πολιτισμού, και πως οι δεσμοί φιλίας μεταξύ Ελλάδας και Αιγύπτου εδράζονται σε αλληλεπίδραση αιώνων από τους κλασικούς και ελληνοιστικούς χρόνους, έως και σήμερα,
- πως στη σύγχρονη εποχή, οι δύο χώρες απολαμβάνουν πολύ καλές και θερμές διπλωματικές σχέσεις που αναπτύσσονται σε όλα τα μέτωπα, με αρκετές εμπορικές, τουριστικές, οικονομικές και αμυντικές συμφωνίες συνεργασίας που υπογράφηκαν από τις κυβερνήσεις και τους αρχηγούς των κρατών, ενώ η Ελλάδα είναι σήμερα ο έκτος μεγαλύτερος ξένος επενδυτής της Αιγύπτου.
- πως τόσο η Αίγυπτος όσο και η Ελλάδα, αποτελούν τουριστικούς προορισμούς πρώτου μεγέθους, υποδεχόμενες δεκάδες εκατομμύρια τουριστών από όλο τον κόσμο κάθε χρόνο
- το υφιστάμενο εμπορικό και τουριστικό ενδιαφέρον μεταξύ των δύο χωρών, καθώς και της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου,

το Ερευνητικό Κέντρο ΜΟΗΑ (ΜΟΗΑ RC), ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας Α.Ε. (ΟΛΚ), ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) και ο Ελληνικός Επιμελητηριακός Επιχειρηματικός Σύνδεσμος Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ), αποφάσισαν να εξετάσουν τη σκοπιμότητα – βιωσιμότητα – προϋποθέσεις δρομολόγησης μιας πορθμειακής γραμμής διακίνησης επιβατών και οχημάτων (Ε/Γ-Ο/Γ) από/προς τους λιμένες Καβάλας και Αλεξάνδρειας, με ενδιάμεσες στάσεις ένα λιμάνι της Αττικής (Λαύριο) και ένα της Κρήτης (Ηράκλειο). Το βέλτιστο είδος του πλοίου για την εξυπηρέτηση της γραμμής, που έχει να κάνει και με την αξία και τα έξοδα λειτουργίας του, θα αποτελέσει αντικείμενο της μελέτης που θα ακολουθήσει, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τις αναμενόμενες ροές και την επιθυμητή συχνότητα των δρομολογίων. Για το Concept Note της Πρωτοβουλίας πατήστε [εδώ](#).

Ενώ η εν λόγω πρωτοβουλία βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της εξασφάλισης πόρων για την χρηματοδότηση της εμπεριστατωμένης μελέτης που θα πρέπει να ακολουθήσει και η οποία θα επιβεβαιώσει την βιωσιμότητα της εν λόγω δράσης, η παρούσα εργασία θεωρείται συμπληρωματική

καθώς έχει στόχο την εξέταση άλλων εναλλακτικών περαιτέρω ανάπτυξης ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας με χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO), και τους εναλλακτικούς λιμένες που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τόσο στην Ελλάδα όσο και στις γειτονικές χώρες της Αν. Μεσογείου (Αίγυπτο, Ισραήλ, Κύπρο, Λίβανο, Λιβύη, Συρία, Τουρκία).

Εκτιμάται πως η ανάπτυξη τέτοιων συνδέσεων θα συνεισφέρει στην ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Αν. Μεσογείου, προσφέροντας νέες θαλάσσιες γέφυρες εμπορίου, και πολιτισμού, όχι μόνο μεταξύ Ελλάδος και των χωρών αυτών αλλά και μεταξύ Ευρώπης και των χωρών της Μέσης Ανατολής και Αφρικής.

Οι εργασίες που θα εκπονηθούν στο πλαίσιο του παρόντος διαγωνισμού, αφορούν μόνο σε συνδέσεις με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO) και όχι πλοίων αμιγούς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships).

3. Στόχοι του θέματος του διαγωνισμού έτους 2022

Στόχοι του θέματος της εργασίας του διαγωνισμού είναι:

- **Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων ακτοπλοϊκών δρομολογίων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO)**
- **Συγκριτική ανάλυση ευρύτερης στρατηγικής προσέγγισης πλεονεκτημάτων, ωφελειών, προκλήσεων και εντοπισμός κρίσιμων παραγόντων και προϋποθέσεων ή/και τυχόν εμποδίων των επιλεγέντων σεναρίων**
- **Πρόταση συγκεκριμένου σεναρίου υλοποίησης και εξέταση της βιωσιμότητας – σκοπιμότητας και προϋποθέσεων λειτουργίας του**
- **Εκτίμηση για μία όσο πιο “πράσινη” οπτική του προτεινόμενου σχεδίου**

4. Επιλεξιμότητα υποψηφίων

Στο διαγωνισμό δύνανται να συμμετάσχουν φοιτητές/τριες και νέοι/ες απόφοιτοι Ελληνικών Πανεπιστημίων που διαθέτουν Σχολές, Τμήματα, Τομείς ή Κατεύθυνση Σπουδών Μεταφορές, Ναυτιλία, Οικονομία και Διοίκηση. Διευκρινίζεται ότι οι υποψήφιοι φοιτητές θα πρέπει να είναι ήδη εγγεγραμμένοι στο οικείο Πανεπιστήμιο κατά την ημερομηνία ανακοίνωσης της παρούσας Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος. Επίσης, γίνονται δεκτοί ως υποψήφιοι οι νέοι απόφοιτοι που έχουν λάβει το πτυχίο εντός 3 ακαδημαϊκών ετών που προηγούνται της ημερομηνίας ανακοίνωσης της παρούσας Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, καθώς επίσης και φοιτητές μεταπτυχιακών- διδακτορικών σπουδών, των οποίων οι σπουδές δεν έχουν διακοπεί από την απόκτηση του πρώτου πτυχίου.

Επιτρέπεται η μεμονωμένη συμμετοχή φοιτητών/τριών και νέων αποφοίτων ή η συμμετοχή

τους ως ομάδα έργου, όχι όμως περισσότερο των τεσσάρων ατόμων. Η εργασία θα πρέπει να είναι πρωτότυπη και δεν θα πρέπει να έχει υποβληθεί ή παρουσιαστεί ολόκληρη ή μέρος αυτής πριν από τον διαγωνισμό.

5. Προδιαγραφές - περιεχόμενα της εργασίας

Η τελική Έκθεση της εργασίας «Την εξέταση σκοπιμότητας-βιωσιμότητας θαλάσσιων συνδέσεων κοντινών αποστάσεων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO)», θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τις παρακάτω θεματικές ενότητες:

- 5.1 Επιτελική περίληψη:** Ως αναπόσπαστο μέρος της εργασίας που θα παραδοθεί από τους διαγωνιζόμενους και δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 8 σελίδες και θα περιλαμβάνει τις βασικές απαντήσεις στα ερωτήματα της εργασίας και τα κύρια συμπεράσματα και προτάσεις.
- 5.2 Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων** ακτοπλοϊκών δρομολογίων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO), λιμένων προσέγγισης και κατηγορίας πλοίων, συμπεριλαμβανομένης και τυχόν επέκτασης υφιστάμενων ακτοπλοϊκών συνδέσεων, της γραμμής Καβάλας-Αλεξάνδρειας μη εξαιρουμένης, αλλά και ως ενδεχόμενο υποκατάστασης/συμπληρωματικότητας της οδικής μεταφοράς.
- 5.3 Συγκριτική ανάλυση** ευρύτερης στρατηγικής προσέγγισης πλεονεκτημάτων, ωφελειών, προκλήσεων και εντοπισμός κρίσιμων παραγόντων και προϋποθέσεων ή/και τυχόν εμποδίων των επιλεγέντων σεναρίων για την ανάπτυξη και εφαρμογή ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO)»
- 5.4 Πρόταση συγκεκριμένου σεναρίου υλοποίησης και εξέταση βιωσιμότητας - σκοπιμότητας και προϋποθέσεων** λειτουργίας ακτοπλοϊκής σύνδεσης της χώρας μας με άλλη(ες) χώρα(ες) της Αν. Μεσογείου με ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO) και ανάλυση σχετικά με την:
- επιλογή είδους πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί (RO/Pax ή RO/RO)
 - επιλογή λιμένων προσέγγισης, προτεινόμενα δρομολόγια και συχνότητες δρομολογίων
 - εκτίμηση ροών που θα προσελκύσει η προτεινόμενη σύνδεση και αναμενόμενων εσόδων (επιβάτες -οχήματα)
 - εκτίμηση κόστους λειτουργίας προτεινόμενης σύνδεσης
 - εκτίμηση αποτελέσματος και προϋποθέσεων λειτουργίας ακτοπλοϊκής σύνδεσης στην βάση του επιλεγμένου σεναρίου
 - εκτίμηση της συμβολής του επιλεγμένου σεναρίου ακτοπλοϊκής σύνδεσης στην οικονομική άνθιση της χώρας μας και των εμπλεκόμενων χωρών
- 5.5 Εκτίμηση για μία όσο πιο “πράσινη” οπτική του προτεινόμενου σχεδίου** υλοποίησης ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου ως προς το

συνολικό «αποτύπωμα» αυτού

5.6 Βιβλιογραφικές αναφορές

Οι διαγωνιζόμενοι μπορούν ελεύθερα να αναπτύξουν τα παραπάνω θέματα 5.2, 5.3 και 5.5 σε όποια λεπτομέρεια και με όποια διάταξη των κεφαλαίων της εργασίας επιθυμούν, ενώ οι απαιτήσεις για το θέμα 5.4 είναι πολύ συγκεκριμένες. Επίσης επισημαίνεται πως είναι απαραίτητο να αναφέρουν όλες τις πηγές από τις οποίες αντλήθηκε το υλικό που χρησιμοποιήθηκε για την εργασία.

Οι διαγωνιζόμενοι πρέπει απαραίτητως να συμπληρώσουν τους πίνακες που επισυνάπτονται στο τέλος της παρούσης πρόσκλησης με τις περιλήψεις των απαντήσεών τους και τα αποτελέσματα της εργασίας τους στα κύρια ερωτήματα του διαγωνισμού, ακολουθώντας τις σχετικές οδηγίες σε σχέση με το μέγεθος του κειμένου στη βάση και των οποίων θα αξιολογηθούν.

6. Η διαδικασία συμμετοχής, κατάθεση εργασιών, δικαιώματα χρήσης

Ο διαγωνισμός και φέτος ακολουθεί δύο (2) Φάσεις συμμετοχής και κατάθεσης εργασιών ως εξής:

Α΄ Φάση: Υποβολή υποψηφιότητας

Οι ενδιαφερόμενοι να συμμετάσχουν στον διαγωνισμό πρέπει να καταθέσουν τις υποψηφιότητές τους, είτε ως μεμονωμένοι διαγωνιζόμενοι είτε ως ομάδα έργου **μέχρι 4 ατόμων**, συμπληρώνοντας και αποστέλλοντας σχετική δήλωση συμμετοχής. Η δήλωση συμμετοχής θα είναι διαθέσιμη ηλεκτρονικά, σε μορφή αρχείου PDF, ενώ η αποστολή της θα γίνεται αποκλειστικά ηλεκτρονικά, μέσω σχετικού μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail). Η ηλεκτρονική διεύθυνση στην οποία πρέπει να αποστέλλονται οι δηλώσεις συμμετοχής είναι: award@eesym.gr.

Η υποβολή υποψηφιοτήτων πρέπει να συνοδεύεται και από επίσημο έγγραφο που να αποδεικνύει ότι οι υποψήφιοι είναι είτε εν ενεργεία φοιτητές (π.χ. Βεβαίωση του ΑΕΙ στο οποίο φοιτούν) είτε νέοι απόφοιτοι που έλαβαν το πτυχίο τους όχι παλαιότερα από τρία ακαδημαϊκά έτη προ της δημοσίευσης της παρούσας Προκήρυξης (π.χ. αντίγραφο πτυχίου/διπλώματος).

Ως καταληκτική ημερομηνία της υποβολής υποψηφιότητας ορίζεται η **07.03.2022**. Υποψηφιότητες που θα παραληφθούν με οποιονδήποτε άλλο τρόπο ή μετά την ανωτέρω ημερομηνία κατάθεσης δεν θα γίνονται δεκτές.

Κατά την πρώτη φάση του διαγωνισμού, όλες οι δηλώσεις συμμετοχής οι οποίες πληρούν τα προαναφερόμενα κριτήρια, θα γίνουν αποδεκτές. Οι διαγωνιζόμενοι των οποίων οι υποψηφιότητες έγιναν αποδεκτές θα ειδοποιηθούν προκειμένου να προχωρήσουν στην εκπόνηση της εργασίας τους (Β΄ Φάση).

Β΄ Φάση: Ολοκλήρωση και παράδοση εργασιών

Κατά τη Β΄ φάση του διαγωνισμού, οι προκριθέντες συμμετέχοντες ή ομάδες συμμετεχόντων θα

κληθούν να ολοκληρώσουν την εργασία τους.

Οι εργασίες - πλήρες κείμενο εργασιών και οι συμπληρωμένοι πίνακες περιλήψεων των απαντήσεων που επισυνάπτονται στο τέλος της παρούσης πρόσκλησης - υποβάλλονται με ηλεκτρονικό τρόπο **σε έγγραφο PDF και Word**.

Ως καταληκτική ημερομηνία υποβολής της τελικής εργασίας ορίζεται η **12.09.2022**.

Η ηλεκτρονική διεύθυνση στην οποία θα πρέπει να αποστέλλονται οι δηλώσεις συμμετοχής και οι τελικές εργασίες είναι: award@eesym.gr.

Οι συμμετέχοντες στον Πανελλήνιο Διαγωνισμό του **Βραβείου Μεταφορών Ε.Ε.ΣΥ.Μ «Δημήτριος Τσαμπούλας»**:

- Αναγνωρίζουν ότι με τη συμμετοχή τους στη διαδικασία της παρούσας Πρόσκλησης Ενδιαφέροντος παραχωρούν προς τον Ε.Ε.ΣΥ.Μ. δικαιώματα χρήσης πνευματικής ιδιοκτησίας, επί της τελικής εργασίας τους.
- Παρέχουν ανέκκλητη εξουσιοδότηση προς τον Ε.Ε.ΣΥ.Μ. όπως χρησιμοποιήσει το περιεχόμενο της τελικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της δημοσίευσης και έκδοσής του με αναφορά στο όνομα/ονόματα των συμμετεχόντων στην εργασία, που θα αποσκοπεί στην αξιοποίηση των εργασιών και διάδοση του θεσμού του συγκεκριμένου Πανελληνίου Διαγωνισμού.

7. Επιτροπή Αξιολόγησης

Το υλικό το οποίο θα κατατεθεί από κάθε συμμετέχοντα (μεμονωμένο ή ως ομάδα) θα αξιολογηθεί από Επιτροπή Αξιολόγησης, η οποία θα περιλαμβάνει ειδικό επιστημονικό προσωπικό και εκπροσώπους του κλάδου των μεταφορών.

Η Επιτροπή Αξιολόγησης θα απαρτίζεται από ένα μικρό αντιπροσωπευτικό αριθμό μελών που θα προσκαλέσει ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ, προερχόμενα από Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ε.Ι.) τα οποία διαθέτουν **Σχολές, Τμήματα, Τομείς ή Κατεύθυνση Σπουδών στις Μεταφορές, Ναυτιλία, Οικονομία και Διοίκηση**, ή/και Ερευνητικά Ιδρύματα με ισάριθμους αναπληρωτές τους, καθώς και από μέλη προερχόμενα από τον Ε.Ε.ΣΥ.Μ, τα Επιμελητήρια και Φορείς Μεταφορών, τα αρμόδια Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών καθώς και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ο Πρόεδρος του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. θα είναι συντονιστής και μέλος της ανωτέρω Επιτροπής Αξιολόγησης. Εκπρόσωποι Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων δεν θα μπορούν να βαθμολογήσουν εργασίες που υπέβαλαν φοιτητές, ή ομάδες φοιτητών, που προέρχονται από το Εκπαιδευτικό Ίδρυμα που προέρχονται.

8. Τελετή Απονομής

Η ανακοίνωση των αποτελεσμάτων του Πανελληνίου Διαγωνισμού θα γίνει στο πλαίσιο ειδικής τελετής απονομής των Βραβείων σε χώρο και χρόνο που θα ανακοινωθεί εν καιρώ.

9. Ερωτήματα Διαγωνιζομένων

Ερωτήματα από τους διαγωνιζόμενους θα γίνονται δεκτά μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στην διεύθυνση award@eesym.gr, μέχρι **31.01.2022**. Οι διοργανωτές θα απαντήσουν στα ερωτήματα των διαγωνιζομένων μέχρι την **07.02.2022**, κοινοποιώντας τις ερωτήσεις και τις απαντήσεις σε όλους τους διαγωνιζόμενους. Σε περίπτωση συμμετοχής ομάδων, η κοινοποίηση θα γίνει στον ορισθέντα εκπρόσωπο της κάθε ομάδας. Τυχόν ερωτήματα που θα γεννηθούν κατά την υλοποίηση της εργασίας μπορούν να υποβληθούν από τους διαγωνιζόμενους μέχρι και το τέλος Απριλίου 2022, στα οποία οι διοργανωτές θα απαντήσουν μέχρι τις 10.05.2022, κοινοποιώντας τις ερωτήσεις και απαντήσεις σε όλους τους διαγωνιζόμενους, ή στον εκπρόσωπό τους σε περίπτωση ομάδας.

Βραβείο Μεταφορών Ε.Ε.ΣΥ.Μ « Δημήτριος Τσαμπούλας » 2022 ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΛΗΨΕΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

1. ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ (Βαθμολογείται με 10%)

Παρουσιάστε τις βασικές απαντήσεις στα ερωτήματα της εργασίας και τα κύρια συμπεράσματα και προτάσεις σας

(Μέγιστο 1500 λέξεις)

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ (Βαθμολογείται με 10%)

Προσδιορισμός εναλλακτικών σεναρίων ακτοπλοϊκών δρομολογίων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Ραχ) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO), λιμένων προσέγγισης και κατηγορίας πλοίων, συμπεριλαμβανομένης και τυχόν επέκτασης υφιστάμενων ακτοπλοϊκών συνδέσεων, της γραμμής Καβάλας-Αλεξάνδρεια μη εξαιρουμένης, αλλά και ως ενδεχόμενο υποκατάστασης/συμπληρωματικότητας της οδικής μεταφοράς.

(Μέγιστο 750 λέξεις)

3. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ (Βαθμολογείται με 15%)

Συγκριτική ανάλυση ευρύτερης στρατηγικής προσέγγισης πλεονεκτημάτων, ωφελειών, προκλήσεων και εντοπισμός κρίσιμων παραγόντων και προϋποθέσεων ή/και τυχόν εμποδίων των επιλεγέντων σεναρίων για την ανάπτυξη και εφαρμογή ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου με πλοία ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO).

(Μέγιστο 1000 λέξεις)

4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ – ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ – ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΩΝ (Βαθμολογείται με 35%)

Πρόταση συγκεκριμένου σεναρίου υλοποίησης και εξέταση βιωσιμότητας - σκοπιμότητας και προϋποθέσεων λειτουργίας ακτοπλοϊκής σύνδεσης της χώρας μας με άλλη(ες) χώρα(ες) της Αν. Μεσογείου με ΕΓ/ΟΓ (RO/Pax) ή και μόνον ΟΓ (RO/RO) και ανάλυση σχετικά με την:

- *επιλογή είδους πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί (RO/Pax ή RO/RO)*
- *επιλογή λιμένων προσέγγισης, προτεινόμενα δρομολόγια και συχνότητες δρομολογίων*
- *εκτίμηση ροών που θα προσελκύσει η προτεινόμενη σύνδεση και αναμενόμενων εσόδων (επιβάτες -οχήματα)*
- *εκτίμηση κόστους λειτουργίας προτεινόμενης σύνδεσης*
- *εκτίμηση αποτελέσματος και προϋποθέσεων λειτουργίας ακτοπλοϊκής σύνδεσης στην βάση του επιλεγμένου σεναρίου*
- *εκτίμηση της συμβολής του επιλεγμένου σεναρίου ακτοπλοϊκής σύνδεσης στην οικονομική άνθιση της χώρας μας και των εμπλεκόμενων χωρών*

(Μέγιστο 1500 λέξεις)

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΙΟ “ΠΡΑΣΙΝΗ” ΟΠΤΙΚΗ (Βαθμολογείται με 10%)

Εκτίμηση για μία όσο πιο “πράσινη” οπτική του προτεινόμενου σχεδίου υλοποίησης ακτοπλοϊκών συνδέσεων της χώρας μας με άλλες χώρες της Αν. Μεσογείου ως προς το συνολικό «αποτύπωμα» αυτού.

(Μέγιστο 750 λέξεις)

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ. (Βαθμολογείται με 5%)

(Μέγιστο 750 λέξεις)

Το υπόλοιπο 15% των βαθμών αφορά την αξιολόγηση της συνολικής εργασίας.