
Το 3-5% της κίνησης καλύπτουν οι άγονες ακτοπλοϊκές γραμμές. Οι προτάσεις του ΣΕΕΝ

2017/05/29 09:36 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το 3-5% της κίνησης καλύπτουν οι άγονες ακτοπλοϊκές γραμμές, σύμφωνα με τα όσα υπογράμμισε, σε σχετική ημερίδα του υπουργείου Ναυτιλίας και της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου, ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ Μιχάλης Σακέλλη, ο οποίος παρέθεσε τις προτάσεις του συνδέσμου για τον ανασχεδιασμό τους.

Η τοποθέτηση του Μ. Σακέλλη

Στην πρόσφατη συνεδρίαση της επιτροπής για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της Ακτοπλοΐας, συζητήθηκαν εκτενώς και κυρίως απασχόλησαν τα μέλη της επιτροπής οι Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας(ΔΥ) και η βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται στα μικρά νησιά, τόσο από την άποψη της συχνότητας, αλλά και της ποιότητας των υπηρεσιών.

Αυτό που πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι το **95-97% της κίνησης καλύπτεται με ελεύθερες δρομολογήσεις.**

Οι γραμμές Δημόσιας Υπηρεσίας καλύπτουν το 3-5% της κίνησης αλλά είναι μεγάλης Εθνικής σημασίας, καθώς εξυπηρετούν 44 νησιά, η ανάπτυξη των οποίων, ο πληθυσμός και η επιβίωση των κατοίκων εξαρτάται αποκλειστικά από την Ακτοπλοϊκή τους εξυπηρέτηση.

Το επίπεδο των υπηρεσιών προς τα μικρά νησιά μας κατά την άποψή μας κρίνεται πολύ καλό αν λάβει κανείς υπόψη του τον χαμηλό προϋπολογισμό. Τα περισσότερα νησιά εξυπηρετούνται με ικανό αριθμό συνδέσεων προς την Ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και μεταξύ τους, ενώ πρέπει να τονίσουμε ιδιαίτερα τις ποιοτικές υπηρεσίες που προσφέρονται σε πολλά νησιά με τη δρομολόγηση νέων και σύγχρονων πλοίων.

Την καλύτερη εξυπηρέτηση απολαμβάνουν τα μικρά νησιά των ανατολικών Κυκλάδων με πολλές συνδέσεις σχεδόν καθημερινές προς την Ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και με την εκτέλεση τοπικών δρομολογίων. Το δρομολόγιο που εκτελείται από το πλοίο «Σκοπελίτης» ίσως πρέπει να αποτελεί πρότυπο για συμπληρωματικό δρομολόγιο για όλα τα νησιωτικά συμπλέγματα διότι πλην της τακτικής ενδοεπικοινωνίας προσφέρει και δυνατότητες εξυπηρέτησης των επιβατών με ανταποκρίσεις.

Εξίσου σημαντικά είναι και τα τοπικά δρομολόγια της «Δωδεκάνησος Seaways», ενώ δεν πρέπει να ξεχνάμε τις επίσης πολύ καλές και αξιόπιστες υπηρεσίες που προσφέρονται τα τελευταία 4 χρόνια στα νησιά του ΒΑ Αιγαίου.

Παρά το ικανοποιητικό επίπεδο των υπηρεσιών δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι υπάρχουν προβλήματα τα οποία πρέπει να λυθούν όπως η βελτίωση της εξυπηρέτησης των νησιών των Δωδεκανήσων.

Επίσης υπάρχουν προτάσεις οι οποίες πρέπει να μελετηθούν για την ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών όπου αυτή είναι αναγκαία, **τη βελτίωση της ενδοεπικοινωνίας και την αύξηση της συχνότητας των συνδέσεων με την Ηπειρωτική Ελλάδα.**

Σχετικά με την εξυπηρέτηση των γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας υπενθυμίζουμε την πρότασή μας για την προκήρυξη διαγωνισμών για σύναψη συμβάσεων ΔΥ για τη δρομολόγηση νεότευκτου πλοίου με έναρξη δρομολογίων μετά από 2-3 έτη, κάτι το οποίο άμεσα μπορεί να υλοποιηθεί αφού μελετηθούν προσεκτικά οι γραμμές που θα προταθούν.

Επίσης έχει προταθεί και συζητείται η οργανωμένη εξυπηρέτηση των νησιών με δρομολόγια ανταποκρίσεων ένα θέμα για το οποίο θα προσπαθήσω να τοποθετηθώ σήμερα.

Η εξυπηρέτηση των νησιών μας με ανταποκρίσεις είναι βέβαιο ότι θα έχει θετικά αποτελέσματα αλλά δεν είναι δυνατόν να αποτελέσει την μοναδική λύση για όλες τις γραμμές. Για κάθε γραμμή ξεχωριστά πρέπει να γίνουν μελέτες για να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση και η αξιοποίηση των πόρων που διατίθενται.

Πιστεύω ότι εάν μελετήσουμε κάθε γραμμή ξεχωριστά θα καταλήξουμε σε ένα μικτό σύστημα, δηλαδή κάποια νησιά θα εξυπηρετούνται με απευθείας συνδέσεις και κάποια με ανταποκρίσεις ή και τα δύο, όπως εξάλλου συμβαίνει σήμερα σε αρκετές περιπτώσεις, όπως π.χ. στην εξυπηρέτηση των μικρών Κυκλάδων, της Σύμης, της Σικίνου, της Φολεγάνδρου, του Αηστράτη, των Ψαρών, των Λειψών αλλά και σε πολλά νησιά των Δωδεκανήσων με τα πολύ σημαντικά δρομολόγια που εκτελεί η «Δωδεκάνησος SEAWAYS», κλπ.

Θα προτείνω σήμερα να μελετήσουμε εναλλακτικά δρομολόγια με ανταποκρίσεις για την εξυπηρέτηση των Ανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων **με σκοπό:**

-Να υποδείξουμε τη μέθοδο και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να μελετηθεί κάθε γραμμή ξεχωριστά

-Να διαπιστώσουμε τις προϋποθέσεις για την οικονομική βιωσιμότητα του πλοίου ως

μοναδική εγγύηση της απρόσκοπτης και συνεπούς παροχής των υπηρεσιών.

-Να μελετήσουμε τις νέες δυνατότητες που παρέχονται

-Να επιτύχουμε την άμεση μετεπιβίβαση λαμβανομένης υπόψη της έλλειψης υποδομών στα λιμάνια μας

-Να διαπιστώσουμε τις δυσκολίες και τα προβλήματα που θα παρουσιαστούν

-Να κοστολογήσουμε τις υπηρεσίες

-Να κάνουμε συγκρίσεις με την σημερινή οργάνωση των δρομολογίων

-Να επιλέξουμε με κριτήριο την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των νησιών και όχι την εξοικονόμηση πόρων και την υποβάθμιση των υπηρεσιών.

Για την **αναβάθμιση των υπηρεσιών οι απαραίτητες προϋποθέσεις είναι:**

-Παροχή κινήτρων για δρομολόγηση νέων και σύγχρονων πλοίων

-Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων

-Βελτίωση της ενδοεπικοινωνίας

-Μείωση του χρόνου ταξιδιού

-Εξασφάλιση μακροχρόνιας εξυπηρέτησης των γραμμών με υπογραφή πολυετών συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας.

Τα προβλήματα

Το μεγάλο πρόβλημα της Ακτοπλοΐας είναι βέβαια στα λιμάνια μας. **Η έλλειψη υποδομών θα δημιουργήσει τεράστιες δυσκολίες στην οργάνωση δρομολογίων με ανταποκρίσεις.** Στο δρομολόγιο που μελετήσαμε φανταστείτε το τοπικό πλοίο να φτάνει στη Νάξο με 1.000 άτομα και 150 ΙΧ και κάποια φορτηγά και αυτά να πρέπει να σταθμεύσουν προσωρινά για να μετεπιβιβασθούν στο πλοίο με προορισμό τον Πειραιά. Και βέβαια τα ίδια προβλήματα θα έχουμε στη Σύρο προς και από Δ. Κυκλάδες, κλπ.

Οι υπηρεσίες που περιγράψαμε δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθούν χωρίς να παρασχεθούν εγγυήσεις για τη δυνατότητα μετεπιβιβάσεων σύμφωνα με το πρόγραμμα που προτείνεται. Εάν τα τοπικά πλοία και τα πλοία κορμού ανήκουν στον ίδιο πλοιοκτήτη τότε πρέπει να παρασχεθούν εγγυήσεις από τον πλοιοκτήτη για τον αναγκαίο συνδυασμό των δρομολογίων. Εάν τα πλοία ανήκουν σε διαφορετικούς πλοιοκτήτες π.χ. σε δύο τότε πρέπει να δεσμευθούν και οι δύο υπογράφοντας την σύμβαση ανάθεσης.

Οι επιβάτες σε συγκεκριμένο δρομολόγιο δεν σκέπτονται την γενικότερη βελτίωση των υπηρεσιών π.χ. την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων ή τη βελτίωση της ενδοεπικοινωνίας με αποτέλεσμα να διαμαρτύρονται λόγω των μετεπιβιβάσεων έστω και εάν αυτές δεν αυξάνουν το συνολικό χρόνο ταξιδιού.

Για την κάλυψη των εξόδων των δρομολογίων αλλά και των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων και μικρού περιθωρίου κέρδους απαιτούνται ανά πλοίο € 13.337.000. Για τη διαμόρφωση του απαιτούμενου μισθώματος πρέπει να υπολογίσουμε και τον ΦΠΑ - 24%, δηλαδή το συνολικό μίσθωμα ανά πλοίο υπολογίζεται σε 16.500.000 ή σε 33.000.000 και για τα δύο πλοία έναντι 19.000.000 που καταβάλλονται σήμερα για τις ίδιες περίπου υπηρεσίες. Δηλαδή το κόστος των υπηρεσιών θα αυξηθεί κατά 14.000.000 περίπου.

Οι ναύλοι

Θεωρητικά μπορούμε να πούμε τα δρομολόγια που προτείνουμε εξασφαλίζουν τις σημερινές συνδέσεις των μικρών νησιών με τον Πειραιά και βελτιώνουν την ενδοεπικοινωνία η οποία πλην των άλλων αναβαθμίζεται λόγω της δρομολόγησης νεότευκτων πλοίων.

Τα μεγάλα προβλήματα που παραμένουν είναι οι υποδομές, η ανάγκη συμβατικής δέσμευσης δύο πλοίων της ίδιας εταιρείας ή δύο ή τριών διαφορετικών εταιρειών για την εκτέλεση των συνδυασμένων δρομολογίων και βέβαια οι προβληματισμοί των τοπικών κοινωνιών. Επίσης πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και τη σημαντική αύξηση του κόστους των υπηρεσιών κατά 14 εκ.

Μελετώντας την πρότασή μας βλέπουμε ότι παρουσιάζονται προβλήματα στην υλοποίησή της και από την άποψη υπηρεσιών και κόστους.

Βλέπουμε λοιπόν για τις Κυκλάδες ότι εάν υπάρχει η δυνατότητα αύξησης των διαθέσιμων κεφαλαίων πρέπει να προσθέσουμε στα δρομολόγια που ήδη εκτελούνται ένα επιπλέον για την ενίσχυση της ενδοεπικοινωνίας. Επίσης πρέπει τα τοπικά δρομολόγια να προγραμματιστούν καλύτερα για να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση των επιβατών και με ανταποκρίσεις.

Τέλος πρέπει να αυξηθούν τα μισθώματα του τοπικού δρομολογίου των μικρών Κυκλάδων για τη δρομολόγηση μεγαλύτερου και ταχύτερου πλοίου για να είναι δυνατή η προσέγγιση και στη Σύρο και για να μην διακόπτονται τα δρομολόγια στα 8 b.

Μελετώντας και τις υπόλοιπες γραμμές με τον ίδιο τρόπο θα καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα με πολύ πιθανή, σε κάποιες περιπτώσεις, τη μείωση του κόστους και την ταυτόχρονη βελτίωση των υπηρεσιών.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι σε πολλές γραμμές θα παρουσιαστούν σοβαρά προβλήματα την επόμενη δεκαετία αν δεν διαπιστώσουμε τις ανάγκες και δεν προγραμματίσουμε έγκαιρα τη λήψη μέτρων.

Το πλοίο «Πρέβελης» που εκτελεί τα δρομολόγια της Κάσου και Καρπάθου είναι το μοναδικό που συμμετέχει στον Διεθνή διαγωνισμό Ανάθεσης ΔΥ. Αυτό δεν είναι τυχαίο καθώς δεν διατίθενται άλλα πλοία σύμφωνα με τα μισθώματα που προσφέρονται.

Η αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των νησιών στο Β. Αιγαίο δεν είναι και αυτή τυχαία. Τι θα γίνει όμως όταν το πλοίο «Πήγασος» αποχωρήσει λαμβανομένου υπόψη ότι για μία ακόμα φορά φτιάξαμε λάθος λιμάνι στον Αηστράτη και δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν τα μεγάλα πλοία της γραμμής.

Ούτε βέβαια είναι τυχαίο ότι επί 15 χρόνια οι μικρές Κυκλάδες εξυπηρετούνται χωρίς το παραμικρό πρόβλημα και η ΔΘΣ κοντεύει να ξεχάσει την ύπαρξή τους.

Βασισμένοι στις εμπειρίες μας, τα θετικά και αρνητικά συμπεράσματά μας είναι εύκολο να προγραμματίσουμε τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν.

Η προσφορά της Ακτοπλοΐας στην προάσπιση των εθνικών μας συμφερόντων στον τουρισμό και στην Εθνική μας Οικονομία είναι τεράστια με συμμετοχή 6% στο ΑΕΠ και στο 50% της απασχόλησης στα νησιά μας.

Κατά περίεργο τρόπο η μεγάλη σημασία της Ακτοπλοΐας δεν έχει αξιολογηθεί, οι υπηρεσίες θεωρούνται δεδομένες και οι παρεμβάσεις μάλλον προβλήματα δημιουργούν παρά λύνουν.

Δεν είναι όμως οι υπηρεσίες υποτιμημένες, στην ουσία είναι τα νησιά μας. Τα 80 εκ € που διατίθενται ως αποζημιώσεις για την εξυπηρέτηση 44 νησιών είναι αστεία ποσά όταν σε άλλες χώρες δίνονται μόνο για την εξυπηρέτηση ενός.

Επίσης λόγω έλλειψης κεφαλαίων τα απομακρυσμένα νησιά μας δεν αντιμετωπίζονται ισότιμα με τα κοντινότερα, οι υπηρεσίες που προσφέρονται δεν είναι οι ενδεδειγμένες και πρέπει να βελτιωθούν.

Εάν όμως θέλουμε να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες, εάν θέλουμε να αυξηθεί η συχνότητα των δρομολογίων, να βελτιωθεί η ενδοεπικοινωνία, να δρομολογηθούν νέα σύγχρονα πλοία και κυρίως να αντιμετωπίσουμε το μεγάλο πρόβλημα της προβλεπόμενης έλλειψης πλοίων, πρέπει να μελετήσουμε, να σχεδιάσουμε για την επόμενη δεκαπενταετία και κυρίως να αντιμετωπίσουμε τα νησιά μας ισότιμα με τους χερσαίους προορισμούς, για την εξυπηρέτηση των οποίων διατίθενται πολλά δις χωρίς κανέναν να το θεωρεί παράλογο σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στις Ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες.