

Άνιση μεταχείριση των θαλάσσιων, σε σχέση με τις χερσαίες μεταφορές

2017/07/28 13:44 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η επιβατηγός ναυτιλία είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τον τουρισμό μας και την οικονομία μας, συμμετέχοντας μέσω, αμέσων και εμμέσων επιδράσεων, **με ποσοστό 6,5% στο ΑΕΠ της χώρας και κατά 50% στην απασχόληση στα νησιά.**

Εκτελούνται κάθε χρόνο περίπου 50.000 δρομολόγια προς και από τα νησιά, μεταφέρονται 16 εκ. επιβάτες, εκ των οποίων τα 10 εκ. είναι παραθεριστές, επίσης μεταφέρονται 10 εκ. τόνοι εμπορευμάτων.

Επίσης, στηρίζει τους νησιώτες και διαμορφώνει τις συνθήκες διαβίωσής τους και συμμετέχει στην αύξηση του πληθυσμού, προστατεύοντας τα εθνικά μας συμφέροντα με τον καλύτερο τρόπο.

Κατά περίεργο τρόπο, οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στην χώρα μας θεωρούνται δεδομένες, με αποτέλεσμα να μη ασχολούμαστε όσο πρέπει ή ακόμα να παρεμβαίνουμε αρνητικά, δημιουργώντας έτσι ένα ακατάλληλο περιβάλλον για πρόοδο και ανάπτυξη.

Τα υφιστάμενα προβλήματα δεν λύνονται από την μία ημέρα στην άλλη, γιατί είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής λανθασμένων πολιτικών πολλών δεκαετιών, με ευθύνη όχι μόνο της πολιτείας αλλά του κλάδου μας.

Συνεπώς χρειάζεται πολύ και σοβαρή δουλειά για να διασφαλίσουμε τα κεκτημένα και να δημιουργήσουμε προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης.

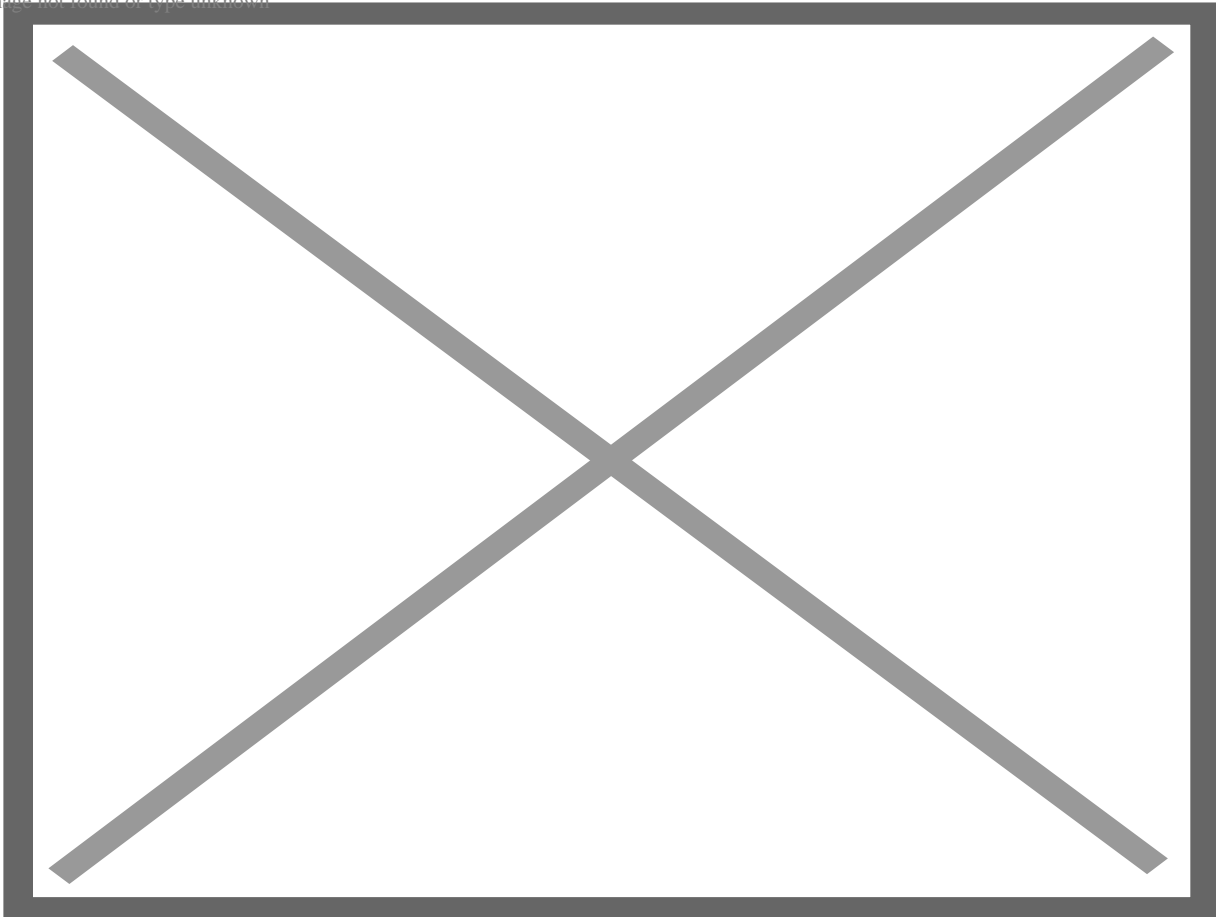
Τα προβλήματα

Για πολλά χρόνια και μέχρι το 2002, το θεσμικό μας πλαίσιο ουσιαστικά απαγόρευε την ανάπτυξη, ενώ οι ανεπαρκείς μας λιμενικές υποδομές αποτελούσαν και δυστυχώς αποτελούν ακόμα ανασχετικό παράγοντα ανάπτυξης επηρεάζοντας, πλην των άλλων, αρνητικά το κόστος των υπηρεσιών.

Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε ότι **ήδη το λιμάνι της Ραφήνας δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τα δρομολόγια, τα οποία έχουν προγραμματιστεί το 2018**, ενώ ανάλογα προβλήματα αντιμετωπίστηκαν και στην τρέχουσα περίοδο.

Παρόλα αυτά το σημερινό επίπεδο των υπηρεσιών είναι εξαιρετικό με την δραστηριοποίηση ποιοτικών πλοίων με μεγάλη συχνότητα δρομολογίων χειμώνα καλοκαίρι.

Image not found or type unknown



Η ακτοπλοΐα μας αποτελεί το 17% της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας, ενώ ο πληθυσμός της Ελλάδας μόλις το 2,2%. Αυτό σημαίνει ότι οι συγκοινωνίες στην Ελλάδα παρουσιάζουν ιδιομορφίες, σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, συνεπώς δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται με τα ίδια κριτήρια.

Η ΕΕ ενισχύει τις χερσαίες μεταφορές, επιδοτώντας την κατασκευή οδικών αρτηριών. Στο θαλάσσιο τμήμα τη χώρας δεν έχουμε ανάγκη κατασκευής δρόμων, αλλά της ενίσχυσης του ακτοπλοϊκού δικτύου που εξυπηρετεί κυρίως τα μικρά νησιά μας.

Πρέπει λοιπόν να επιχειρήσουμε την άντληση ευρωπαϊκών κεφαλαίων για την ενίσχυση των δρομολογίων Δημόσιας υπηρεσίας, ούτως ώστε οι συγκοινωνίες της χώρας στο σύνολό τους, χερσαίες και θαλάσσιες, να ενισχύονται ισότιμα με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Ο ρόλος του Ιδιωτικού τομέα στην εξυπηρέτηση των νησιών μας είναι καθοριστικός. Το 95% της ακτοπλοϊκής κίνησης εξυπηρετείται με ελεύθερες δρομολογήσεις πλοίων που ανήκουν ναυτιλιακές εταιρείες, χωρίς καμία κρατική παρέμβαση.

Το 5% της κίνησης, το οποίο αφορά 44 μικρά νησιά εξυπηρετείται με δρομολόγια Δημόσιας Υπηρεσίας, τα λεγόμενα άγονα δρομολόγια μετά από Διεθνείς μειοδοτικούς διαγωνισμούς.

Σε ότι αφορά τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς έχουμε διαπιστώσει μειωμένο ενδιαφέρον συμμετοχής, το οποίο σημαίνει ότι την επόμενη δεκαετία θα αντιμετωπίσουμε προβλήματα (ήδη αντιμετωπίζουμε) εξεύρεσης κατάλληλων πλοίων για την εξυπηρέτηση των γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας, λόγω της σταδιακής αποχώρησης των μεγάλης ηλικίας πλοίων. Επίσης έχουμε διαπιστώσει άνιση μεταχείριση των θαλάσσιων, σε σχέση με τις χερσαίες μεταφορές.

Οι επιδοτήσεις σε θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές

Μία παλαιότερη μελέτη, χωρίς ουσιαστικά να έχει αλλάξει τίποτα μέχρι σήμερα, μας δείχνει ότι κάθε Έλληνας επιβαρύνεται με 115,10 € για τις επιχορηγήσεις στις χερσαίες μεταφορές και μόλις με 3,45 € για τις θαλάσσιες.

Αν λάβουμε υπόψη μας και την αναλογία του πληθυσμού ανά περιοχή, για να υπάρχει ισονομία **η επιχορήγηση προς τις θαλάσσιες συγκοινωνίες πρέπει να αυξηθεί 6 φορές.**

Η αντιμετώπιση των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών ισότιμα με τις χερσαίες και η ενίσχυση των κεφαλαίων που διατίθενται για τα δρομολόγια Δημόσιας Υπηρεσίας είναι απαραίτητη για να αυξηθεί η συχνότητα των εκτελούμενων δρομολογίων αλλά για την δρομολόγηση νέων και σύγχρονων πλοίων στην εξυπηρέτηση των μικρών νησιών μας.

Επίσης, θεωρούμε απαραίτητη την προκήρυξη μειοδοτικών διαγωνισμών με ποιοτικά κριτήρια επιλογής πλοίων για την σύναψη πολυετών συμβάσεων. Αυτή είναι μία δοκιμασμένη λύση, αφού όπου εφαρμόστηκε σωστά έστω και μερικώς τα αποτελέσματα ήταν θεαματικά, όπως πχ στις μικρές Κυκλάδες και στο Β Αιγαίο.

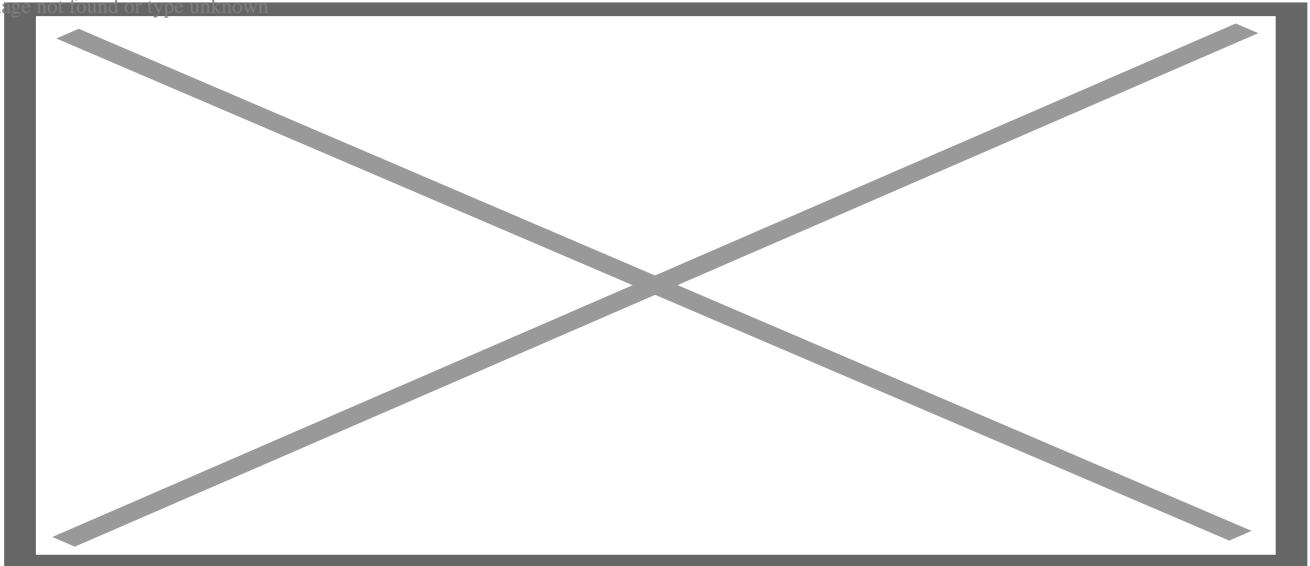
Οι προκλήσεις της εγχώριας ακτοπλοΐας

Σε ότι αφορά τις διεθνείς γραμμές είναι φανερό ότι τα ελληνικά πλοία μειονεκτούν

και δεν είναι ανταγωνιστικά. Η συρρίκνωση του Ελληνόκτητου στόλου στην Αδριατική την τελευταία 15ετία είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής λανθασμένων πολιτικών με σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις και στην απασχόληση των ναυτικών μας.

Άλλο σοβαρό θέμα είναι η δυνατότητα που παρέχεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες να επιδοτούν τις εργοδοτικές εισφορές, επίσης να ενισχύουν την ρευστότητά τους μην αποδίδοντας μέρος ή το σύνολο της παρακράτησης της εφορίας των ναυτικών κάτι το οποίο δεν συμβαίνει στην Ελλάδα.

Image not found or image unavailable



Κατά την άποψη μας, τα κυριότερα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν σήμερα τα ελληνικά επιβατικά πλοία είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στις διεθνείς γραμμές και σε ότι αφορά τις ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες, η διατήρηση του υψηλού επιπέδου των υπηρεσιών στις ελεύθερες δρομολογήσεις και η βελτίωση, όπου χρειάζεται των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τα μικρά νησιά μας.

Σήμερα, βρισκόμαστε σε συνεχή και καλόπιστο διάλογο με το υπουργείο Ναυτιλίας, συμμετέχουμε σε ομάδες εργασίας και έχουμε καταθέσει τις προτάσεις, οι οποίες ελπίζουμε και πιστεύουμε ότι δεν θα μείνουν στα χαρτιά.

Στηρίζουμε τις προσπάθειες που γίνονται για την αναβάθμιση των φορέων διαχείρισης λιμένων για μία νέα και σύγχρονη λιμενική πολιτική και την βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό και τα πλοία.

Επίσης, στηρίζουμε τις προσπάθειες που γίνονται για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου, οι οποίες ελπίζουμε να βασιστούν στην περαιτέρω απελευθέρωση της προσφοράς των υπηρεσιών, στην μείωση της γραφειοκρατίας, στην απαλλαγή των εταιρειών μας από την επιβολή υποχρεώσεων και την αποφυγή αχρείαστων παρεμβάσεων που δυσχεραίνουν το έργο μας.

Μιχάλης Σακέλλης,

Πρόεδρος Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)