

Δ. Θεοδωράτος, ΣΕΕΝ: Επενδύσεις άνω του 1 δισ. για την αναβάθμιση του στόλου από την ελληνική ακτοπλοία

2025/01/14 16:52 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την ανταγωνιστικότητα και την πράσινη μετάβαση της ακτοπλοΐας έθεσε στο επίκεντρο η πρώτη ενότητα της ημερίδας του ΣΕΕΝ «Σύγχρονες Ακτοπλοϊκές Μεταφορές, Βιώσιμη ανάπτυξη των Νησιών».

Στο πλαίσιο αυτό, ο πρόεδρος του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), Νικόλαος Βέττας παρουσίασε τα ευρήματα της μελέτης που διεξήχθη από το ΙΟΒΕ με τίτλο «Η επίδραση από την εφαρμογή της νομοθεσίας “Fit for 55” στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα».

Η μελέτη αναλύει τις πιθανές επιπτώσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας «Fit for 55» στον τομέα της ελληνικής ακτοπλοΐας και, κατ' επέκταση, στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της μελέτης, η εφαρμογή των νέων περιβαλλοντικών κανονισμών ενδέχεται να επιφέρει **αύξηση του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών κατά περίπου 320 εκατ. ευρώ έως το 2031**, σε σύγκριση με ένα σενάριο μη εφαρμογής των μέτρων.

Οι πιθανές συνέπειες αυτής της αύξησης του κόστους περιλαμβάνουν τη μείωση της συχνότητας των δρομολογίων και την αύξηση των τιμών των εισιτηρίων με αποτέλεσμα τη **μείωση της επιβατικής κίνησης κατά 10,4% το 2031**. Τέλος, θα επιφέρει απώλεια θέσεων εργασίας, λόγω της συνολικής μείωσης της δραστηριότητας του κλάδου της ακτοπλοΐας.

Η μελέτη εκτιμά ότι η συνολική απώλεια του ΑΕΠ θα μπορούσε να ξεπεράσει τα 650 εκατ. ευρώ έως το 2031, ενώ οι απώλειες θέσεων εργασίας θα μπορούσαν να ανέλθουν σε 16.000 σε ολόκληρη την ελληνική οικονομία.

Προτείνει επίσης την ανάγκη λήψης μέτρων στήριξης από την πολιτεία προκειμένου να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της νέας νομοθεσίας στον τομέα της ακτοπλοΐας και στην οικονομία των νησιών.

Καταλήγοντας, ο κ. Βέττας έδωσε επίσης έμφαση στην ανάγκη επένδυσης στην

πράσινη μετάβαση της επιβατηγού ναυτιλίας και στις νέες τεχνολογίες που μπορούν να αναβαθμίσουν τα λιμάνια και τον στόλο.

Χρ. Στυλιανίδης: Αναγκαία μία καλή συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα

Αναφερόμενος στο κόστος των «πράσινων πλοίων», ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστος Στυλιανίδης έδωσε έμφαση στη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και συγκεκριμένα στην ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με νέα “πράσινα” πλοία, μέσω ΣΔΙΤ, σε ένα έργο συνολικού προϋπολογισμού 265 εκατ.

Σχετικά με το θέμα των άγονων γραμμών, ο υπουργός τόνισε επίσης την ανάγκη εξειδίκευσης στις τοπικές ανάγκες αντί μίας οριζόντιας, ενιαίας προσέγγισης. Ο κ. Στυλιανίδης αναφέρθηκε στη συνέχεια στη σημασία του μοντέλου ΣΔΙΤ για τις μακροχρόνιες συμβάσεις, οι οποίες επιτρέπουν την αποτελεσματικότητα και τον έγκαιρο προγραμματισμό.

«Αυτή η προσέγγιση ήταν η μόνη λύση για να γίνει η πράσινη μετάβαση στις άγονες γραμμές με ασφαλή πλοία», ανέφερε κλείνοντας ο υπουργός.

Δ. Θεοδωράτος: Πάνω από 1 δισ. έχουν επενδυθεί για την αναβάθμιση του στόλου από την ελληνική ακτοπλοία

Σχετικά με το ίδιο θέμα, ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ, Διονύσης Θεοδωράτος τόνισε: «Δε θα αψαστώ την άποψη ότι οι ακτοπλοίοι δεν έχουν κάνει βήματα για την ανάπτυξη της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας. Είμαστε περήφανοι για τις υπηρεσίες που προσφέρουμε, ειδικά σε πολύ δύσκολες συνθήκες. Πάνω από 1 δισ. έχουν επενδυθεί για την αναβάθμιση του στόλου από την ελληνική ακτοπλοία».

Τόνισε επίσης ότι **οι Έλληνες ακτοπλοίοι είναι έτοιμοι να επενδύσουν**, καθώς και να αξιοποιήσουν τις διαθέσιμες ευκαιρίες, αρκεί αυτές να υπάρξουν. Το θέμα της πράσινης ανάπτυξης δεν είναι καινούριο, σύμφωνα με τον κ. Θεοδωράτο, αλλά έχουν ήδη επενδυθεί σημαντικά κεφάλαια, ενώ οι ακτοπλοίοι είναι σε διαρκή επαφή με το υπουργείο.

Ακολουθώντας τον συλλογισμό του υπουργού Ναυτιλίας, ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ αναφέρθηκε επίσης στη σημασία των μακροπρόθεσμων συμβάσεων 12ετίας, οι οποίες «έφεραν νέα πλοία» καθώς και τη δυνατότητα καλύτερου προγραμματισμού για τους επιχειρηματίες του κλάδου.

Λ. Δημητριάδης - Ευγενίδης: Εγρήγορση και προσοχή στον ανθρώπινο παράγοντα

Σχετικά με το μοντέλο ΣΔΙΤ και την πράσινη μετάβαση, ο Λεωνίδας Δημητριάδης - Ευγενίδης, ναυτιλιακός πρεσβευτής IMO/πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου, δήλωσε πως αναμένονται με αισιοδοξία οι ευκαιρίες που θα προκύψουν από το ΣΔΙΤ και τις πιλοτικές επιδοτούμενες γραμμές.

Παρόλα αυτά τόνισε την ανάγκη για άμεσα μέτρα που θα αφορούν τα επείγοντα ζητήματα, όπως τη μετάβαση των συμβατικών πλοίων στο πετρέλαιο από τον Μάιο 2025, κάτι που θα επιφέρει πολύ σημαντική αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων.

Μαζί με τον πληθωρισμό, οι συνέπειες πρόκειται να είναι σοβαρές για τον κλάδο. «Τα πλοία μας είναι εξαιρετικά, αλλά πρέπει να παλέψουμε για τη μετάβαση», δήλωσε χαρακτηριστικά ο ναυτιλιακός πρεσβευτής IMO/πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου, προσθέτοντας πως «χρειάζεται εγρήγορση και προσοχή στον ανθρώπινο παράγοντα».

Χρ. Στυλιανίδης: Η αύξηση στο κόστος των εισιτηρίων μπορεί να αντιμετωπιστεί με συμμαχίες και σωστή αξιοποίηση του ETS

Με τη συζήτηση να στρέφεται στο κρίσιμο ζήτημα των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, ο υπουργός Χρ. Στυλιανίδης αρχικά αναφέρθηκε στην έλλειψη βασικών λιμενικών υποδομών στα νησιά, τα οποία δημιουργούν θέματα ασφάλειας.

Όπως εξήγησε, στη θέση μικρών λειτουργικών έργων, επιχειρήθηκαν στο παρελθόν φαραωνικά έργα που σπατάλησαν πολλά λεφτά δίχως να λύσουν τα πιο επείγοντα, άμεσα ζητήματα. Το υπουργείο κινήθηκε γρήγορα ώστε να αντιμετωπίσει αυτά τα προβλήματα, μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και του ΕΣΠΑ.

«Κάνουμε συσκέψεις, στις οποίες τέθηκε επίμονα ότι το ETS της ναυτιλίας δεν μπορεί να διατίθεται αλλού. Πρέπει να επιστρέφει στην ακτοπλοΐα, δηλαδή εκεί από όπου προέρχεται», δήλωσε ο κ. Στυλιανίδης. «Θα βρούμε συμμαχίες και θα συζητήσουμε για το πώς μπορεί να αξιοποιηθεί το ETS για να αντιμετωπιστεί η αύξηση στο κόστος των εισιτηρίων», κατέληξε.

Ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ, Διονύσιος Θεοδωράτος, συμφώνησε με τη σειρά του ότι υπάρχει μεγάλη έλλειψη υποδομών. «Δεν προχωράνε τα έργα γιατί καθυστερούν οι επιδοτήσεις», ανέφερε. Σχετικά με τις τιμές των εισιτηρίων, ο κ. Θεοδωράτος δήλωσε πως «το ακτοπλοϊκό εισιτήριο είναι ακριβό γιατί, εκτός από το κομμάτι των καυσίμων (που αποτελεί το 47% του κόστους λειτουργίας του πλοίου), υπάρχει επίσης το μισθολογικό κόστος, το κόστος των ανταλλακτικών, των επισκευών, κ.ά.».

Επιπλέον, αναφέρθηκε στη ρήτρα καυσίμου που έχει θέσει ως όρο το υπουργείο Ναυτιλίας και έχει περάσει από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα με την οποία η τιμή του εισιτηρίου προσαρμόζεται σύμφωνα με τις τιμές των καυσίμων. «Η τιμή του καυσίμου αποτελεί το 10%-12% αυτού που θα επιφέρει την αύξηση στο εισιτήριο από 01/05/2025», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Συνεχίζοντας τη συζήτηση, ο κ. Ευγενίδης υπογράμμισε τη σημασία του Παρατηρητηρίου τιμών που υλοποίησε το υπουργείο, ενώ υπογράμμισε την ανάγκη να στηριχθεί η ανταγωνιστικότητα. «Δεν είναι καλό να ελέγχεται η ακτοπλοΐα από έναν ή δύο operators», τόνισε.

Τη συζήτηση έκλεισε ο γενικός διευθυντής IOBE, Νικόλαος Βέττας, ο οποίος μίλησε για τη σημασία της σταθερότητας και προβλεψιμότητας όσον αφορά τον ανταγωνισμό, ενώ αναφέρθηκε επίσης στο δημογραφικό ζήτημα της Ελλάδας και τις επιπτώσεις του στον κλάδο της ναυτιλίας.

Σε συνδυασμό με αποχώρηση των ανθρώπων από τα νησιά, εξήγησε, αυτό δημιουργεί μία μεγάλη πρόκληση, που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με καινοτόμες λύσεις, όπως η αξιοποίηση των «ψηφιακών νομάδων».