

Ποιος θα πληρώσει τον «πράσινο πληθωρισμό» στην ακτοπλοΐα; Σίγουρα, και οι επιβάτες

2025/01/16 10:04 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Ποιος θα πληρώσει τον «πράσινο πληθωρισμό» στην ακτοπλοΐα;

Ποιος θα πληρώσει την «πράσινη μετάβαση» της ακτοπλοΐας, απόρροια των νέων κατευθυντήριων γραμμών / κανονισμών της ΕΕ για «καθαρότερα» καύσιμα, στο πλαίσιο της πολιτικής Fit for 55;

Είναι έτοιμες οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες, αλλά και τα λιμάνια για αυτή τη μετάβαση;

Έχασε η ακτοπλοΐα τη **“μεγάλη ευκαιρία” με τη μη ένταξή της στο Ταμείο Ανάκαμψης;**

Τα ανωτέρω ερωτήματα αναδείχτηκαν στην ημερίδα του ΣΕΕΝ, με θέμα ««Σύγχρονες Ακτοπλοϊκές Μεταφορές, Βιώσιμη ανάπτυξη των Νησιών» που διεξήχθη την περασμένη Τρίτη.

Από αυτήν, επικεντρωνόμαστε στα κάτωθι:

Μετά το 7ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών ITC 2024, ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ, Διονύσης Θεοδωράτος **μίλησε «ανοιχτά», στην εν λόγω ημερίδα του Συνδέσμου, για διψήφιες αυξήσεις στα εισιτήρια (10% - 12%).**

Μάλιστα, δεν δίστασε να χαρακτηρίσει ο ίδιος «ακριβό» το ακτοπλοϊκό εισιτήριο, παραθέτοντας στη συνέχεια τους παράγοντες διαμόρφωσής του.

«Τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια επηρεάζονται από τα καύσιμα, καθώς τα καύσιμα αποτελούν το 40% - 47% του κόστους λειτουργίας ενός πλοίου», υπογράμμισε ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ, τονίζοντας ότι «η διαφορά στις τιμές των υφιστάμενων καυσίμων και **του νέου καυσίμου μειωμένου θείου** που είναι υποχρεωμένος να χρησιμοποιεί πλέον ο κλάδος, παραπέμπει σε μία αύξηση της τιμής των εισιτηρίων μεταξύ 10% - 12% από την 1η Μαΐου».

Παράλληλα, ο Πρόεδρος του ΣΕΕΝ υποστήριξε ότι υπάρχουν **βραχυπρόθεσμοι τρόποι μείωσης της τιμής των εισιτηρίων**, μέσω ενεργειών της Πολιτείας, όπως μείωση του ΦΠΑ στα οχήματα και κρατική επιδότηση εκπαιδευτικών πολιτικών, όπως

συμβαίνει στα ΚΤΕΛ.

Από την πλευρά του, ο Πάνος Δικαίος, Διευθύνων Σύμβουλος της Attica Group, αφού πρώτα υπενθύμισε ότι το τελευταίο, νέο μεγάλο πλοίο που ναυπηγήθηκε ήταν το Blue Star Patmos το 2012, υποστήριξε ότι χρειάζεται συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων για την απανθρακοποίηση της ακτοπλοΐας που εκτιμάται μεταξύ **3 - 4 δισ. ευρώ.**

Ο Υπουργός Ναυτιλίας, Χρήστος Στυλιανίδης, ο οποίος συμφώνησε ότι το κόστος της πράσινης μετάβασης είναι μεγάλο, υπογράμμισε ότι το υπουργείο Ναυτιλίας, προκειμένου να βοηθήσει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες στη μετάβαση αυτή, υλοποιεί το πρόγραμμα ΣΔΙΤ, μέσω των άγονων γραμμών.

Μπορεί, όπως είπε, η Ευρώπη **να αποδεχτεί να φτάσει η διάρκεια εξυπηρέτησης μιας γραμμής, ακόμα και τα 20 χρόνια, από 4 που είναι σήμερα,** προκειμένου να καταστεί βιώσιμη η ναυπήγηση πράσινων πλοίων για τις άγονες γραμμές.

Μάλιστα τα πλοία αυτά – για τα οποία ο προϋπολογισμός φτάνει αυτή τη στιγμή, από το υπουργείο, έως τα 260 εκατ. ευρώ – είναι εφικτό να κατασκευαστούν στην Ελλάδα.

Η ναυπήγηση των πλοίων θα χρηματοδοτηθεί εν μέρει από πόρους του ΕΣΠΑ, ενώ το υπόλοιπο κόστος θα καλυφθεί από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Οι εταιρείες θα υποχρεούνται να **δρομολογούν τα πλοία σε συγκεκριμένες άγονες γραμμές για αρκετά χρόνια και να τα συντηρούν.**

Ως ανταπόδοση, θα λαμβάνουν σταθερό μίσθωμα κάθε μήνα και απόδοση επένδυσης για την εκτέλεση των γραμμών.

Στο σημείο αυτό, στελέχη ακτοπλοϊκών εταιρειών φαίνεται ότι **«κρατούν αποστάσεις»**, καθώς **δεν επιθυμούν να καταστεί «μέτοχος» των πλοίων το ελληνικό δημόσιο.**

Πάντως, παρά τις νέες προκλήσεις, περιβαλλοντικές και **μηδέν πλοία θα δούμε στις ελληνικές θάλασσες.**

Ο **Όμιλος της Attica Group** έχει υπογράψει συμφωνία για την κατασκευή δύο μεγάλων ακτοπλοϊκών πλοίων, τύπου E-Flexer, που θα ναυπηγηθούν από τη Stena RoRo στο ναυπηγείο CMI Jinling Weihai της Κίνας και η παραλαβή τους έχει προγραμματιστεί για τον Απρίλιο και τον Αύγουστο του 2027.

Η συμφωνία περιλαμβάνει επίσης την προοπτική επέκτασης για τη ναυπήγηση από τη Stena RoRo, για λογαριασμό της Attica, δύο πλοίων επιπλέον. Ο όμιλος Attica θα έχει δικαίωμα αγοράς των πλοίων μετά τα πέντε πρώτα έτη της ναύλωσής τους.

Επίσης, σχεδιάζει να προχωρήσει και στη ναυπήγηση δύο ακόμη επιβατηγών

οχηματαγωγών μεσαίου μεγέθους, δηλαδή μεταξύ 140 και 170 μέτρων, καθώς και δύο μεγάλων ταχύπλων τύπου Highspeed, καθώς και δύο ακόμα aero catamaran.

Η αξία του ναυπηγικού προγράμματος αναμένεται να αγγίξει το 1,2 δισ. ευρώ.

Αντίστοιχα, το νέο ναυπηγικό πρόγραμμα του Ομίλου Grimaldi **προβλέπει δύο νέα πλοία για τις Μινωικές Γραμμές**. Η συμφωνία έχει προγραμματιστεί να προχωρήσει και να ολοκληρωθεί μέσα στο 2025.

Τα πλοία θα έχουν μεταφορική ικανότητα 2.500 επιβατών και πολύ περισσότερα κρεβάτια. Επίσης, θα διαθέτουν μεγαλύτερα γκαράζ, 3.000 γραμμικών μέτρων.