

Επιβάρυνση 70 εκατ. για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες από τις νέες υποχρεώσεις για πιο περιβαλλοντικά καύσιμα

2018/03/15 09:42 στην κατηγορία **ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Το 2020 θα είναι μία ιδιαίτερα δύσκολη χρονιά, λόγω των υποχρεώσεων μας για κατανάλωση IFO 0,5% περιεκτικότητας σε θείο, το οποίο αναμένεται να είναι ακριβότερο κατά 45%, σε σύγκριση με τον τύπο των καυσίμων που καταναλώνονται σήμερα.

Σύμφωνα με τις σημερινές τιμές, η επιβάρυνση υπολογίζεται σε 150 ευρώ ανά τόνο και θα επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών κατά 70 εκατ. περίπου, υποστήριξε χθες, στο The Sea Nation Conference, ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ Μιχάλης Σακέλλη, ο οποίος αναφέρθηκε διεξοδικά στις τρέχουσες εξελίξεις στον κλάδο.

Η ομιλία του Μ. Σακέλλη

Η επιβατηγός Ναυτιλία είναι ένας σημαντικός παράγοντας με καθοριστική συμμετοχή στην εξέλιξη των κοινωνιών εξασφαλίζοντας τη συνοχή των νησιωτικών Κρατών και στην παγκόσμια Οικονομία συμμετέχοντας καθοριστικά στην ανάπτυξη των νησιών.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι με προβληματικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, η διαβίωση των νησιωτών είναι προβληματική, η ανάπτυξη αδύνατη και η μείωση του πληθυσμού βεβαία.

Το συνολικό θαλάσσιο μεταφορικό έργο επιβατών στην Ευρώπη ανέρχεται σε 215.000.000 επιβάτες από τους οποίους το 15 % ή 32 εκ. αφορούν την Ελλάδα και το 16% ή 35 εκ. επιβάτες την Ιταλία. Δηλαδή η Ιταλία και η Ελλάδα συμμετέχουν με ποσοστό 31% στη συνολική Ευρωπαϊκή κίνηση.

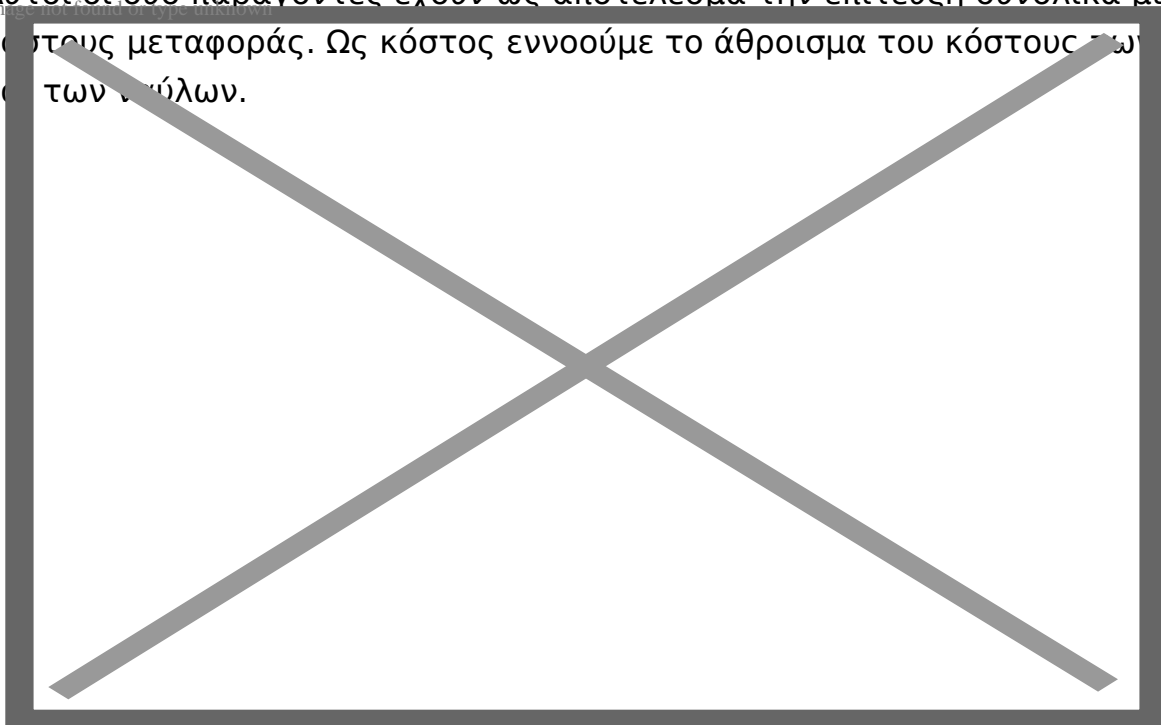
Η διαφορά μας με την Ιταλία είναι ο μεγάλος αριθμός, σχεδόν τριπλάσιος, των νησιών που εξυπηρετούμε, το οποίο κάνει το έργο μας πολύ δύσκολο και περίπλοκο.

Εκτός από την επιβατική κίνηση ιδιαίτερης σημασίας είναι η εμπορευματική κίνηση, δηλαδή η μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων και τρέιλερς. Επειδή δεν διαθέτουμε ακριβή στατιστικά στοιχεία, εκτιμούμε ότι στην ΕΕ μεταφέρονται με επιβατικά πλοία 100-150 εκ. τόνοι εμπορευμάτων.

Στη γραμμή Ελλάδας Ιταλίας και στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές διακινούνται κάθε χρόνο 1.600.000 εμπορικά οχήματα μεταφέροντας 13 εκ. τόνους εμπορευμάτων.

Για την εκτέλεση των θαλάσσιων μεταφορών δεν είναι απαραίτητες οι μεγάλοι κόστους και χρόνου επενδύσεις για τη δημιουργία ασφαλών οδικών αρτηριών, ενώ παράλληλα με τα επιβατικά πλοία προσφέρεται η δυνατότητα μαζικών μεταφορών επιβατών και οχημάτων.

Αυτοί οι δύο παράγοντες έχουν ως αποτέλεσμα την επίτευξη συνολικά μικρότερου κόστους μεταφοράς. Ως κόστος εννοούμε το άθροισμα του κόστους των υποδομών και των πλοίων.



Σχετικά με

τις νησιωτικές περιοχές πρέπει να τονίσουμε ότι τα επιβατικά πλοία στηρίζουν σχεδόν αποκλειστικά το εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο, ενώ μεγάλη είναι η συμβολή τους και στην τουριστική ανάπτυξη μεταφέροντας μεγάλο αριθμό επισκεπτών.

Από τα 100 νησιά τα οποία εξυπηρετούνται Ακτοπλοϊκά στην Ελλάδα μόνο τα 27 διαθέτουν αεροδρόμιο, δηλαδή τα 73 νησιά στην Ελλάδα εξυπηρετούνται μόνο δια θαλάσσης ενώ η ενδοεπικοινωνία επιτυγχάνεται μόνο με τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία.

Στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές διακινήθηκαν το 2016, 31,6 εκ επιβάτες και 8,3 εκ. ΙΧ οχήματα και 1,3 εκ. φορτηγά αυτοκίνητα. Σε ότι αφορά τον τουρισμό υπολογίζουμε ότι στα νησιά του Αιγαίου και Ιονίου διακινούνται κάθε χρόνο περισσότεροι από 10 εκ τουρίστες εσωτερικού και εξωτερικού και στην Αδριατική 1 εκ.

Με τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία καλύπτονται σχεδόν στο σύνολό τους και οι εμπορευματικές μεταφορές στα νησιά μας και κυρίως οι μεταφορές υλικών και ειδών διατροφής απαραίτητων για τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών αλλά και για τη διαβίωση και τις καθημερινές ανάγκες των νησιωτών και του συνόλου των τουριστών ανεξάρτητα εάν χρησιμοποιούν πλοία ή αεροπλάνα.

Στην Ελλάδα, μέσω άμεσων και εμμέσων επιδράσεων η Ακτοπλοΐα **συμμετέχει στο ΑΕΠ με 12,9 δις ή με ποσοστό 7,3%, ενώ εάν ληφθούν υπόψη και τα δρομολόγια της Αδριατικής η συμμετοχή ξεπερνά τα 16 δις ή το 9,2% του ΑΕΠ.**

Η μεγάλη σημασία της επιβατηγού ναυτιλίας αποδεικνύεται και στη συμμετοχή της στην επίλυση σοβαρών προβλημάτων που προκαλούνται αιφνιδιαστικά από κοινωνικές ανακατατάξεις αλλά και στη συμμετοχή της στην προστασία του περιβάλλοντος.

Το 1992 δεν υπήρξε καμία συνέπεια από το κλείσιμο των συνόρων μας λόγω των γεγονότων στην τότε Γιουγκοσλαβία. Η προσαρμογή του στόλου της Αδριατικής στις νέες ανάγκες ήταν άμεση και το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο εξυπηρετήθηκε χωρίς καθυστερήσεις, προβλήματα και με χαμηλό κόστος.

Εδώ θα ήθελα να τονίσω ότι η αυτόματη προσαρμογή του στόλου στις έκτακτες αυτές συγκοινωνιακές ανάγκες, βασίστηκε στην ιδιωτική πρωτοβουλία χωρίς καμία κρατική συμμετοχή παρεμβατισμούς και ρυθμίσεις.

Επίσης πρέπει να τονίσουμε την αποτελεσματική συμμετοχή των επιβατικών πλοίων στην άμεση και χωρίς προβλήματα μεταφορά χιλιάδων αλλοδαπών εργαζομένων το 2006 από τον Λίβανο και το 2011 από Λιβύη και βέβαια την άμεση μεταφορά περισσότερων των 800.000 μεταναστών από τα νησιά μας το 2015/2016.

Τέλος η μεταφορά δια θαλάσσης φορτηγών αυτοκινήτων και τρέιλερς έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των χερσαίων μεταφορών και την ευνοϊκή επίδραση στο περιβάλλον.

Για την προστασία του περιβάλλοντος έχουν παρθεί μέτρα με θετικά αποτελέσματα. Σε ότι αφορά το CO₂ η Ναυτιλία συμμετέχει με 2,2% έναντι 3,3% το 2009, ενώ το 2020 προβλέπεται ότι θα μειωθεί στο 1,8%.

Στην Ακτοπλοία μας τα τελευταία χρόνια η περιεκτικότητα του IFO σε θείο έχει μειωθεί 2 φορές. Η τελευταία ήταν το 2012 με μείωση της περιεκτικότητας κατά 2%, δηλαδή από 3,5% σε 1,5%, ενώ από το 2020 θα μειωθεί περαιτέρω στο 0,5%.

Επίσης από 1/1/18 εφαρμόζεται ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός MRV 2015/757 που αφορά στην πιστοποίηση σχεδίου παρακολούθησης, καταμέτρησης και κοινοποίησης των ρίπων CO₂.

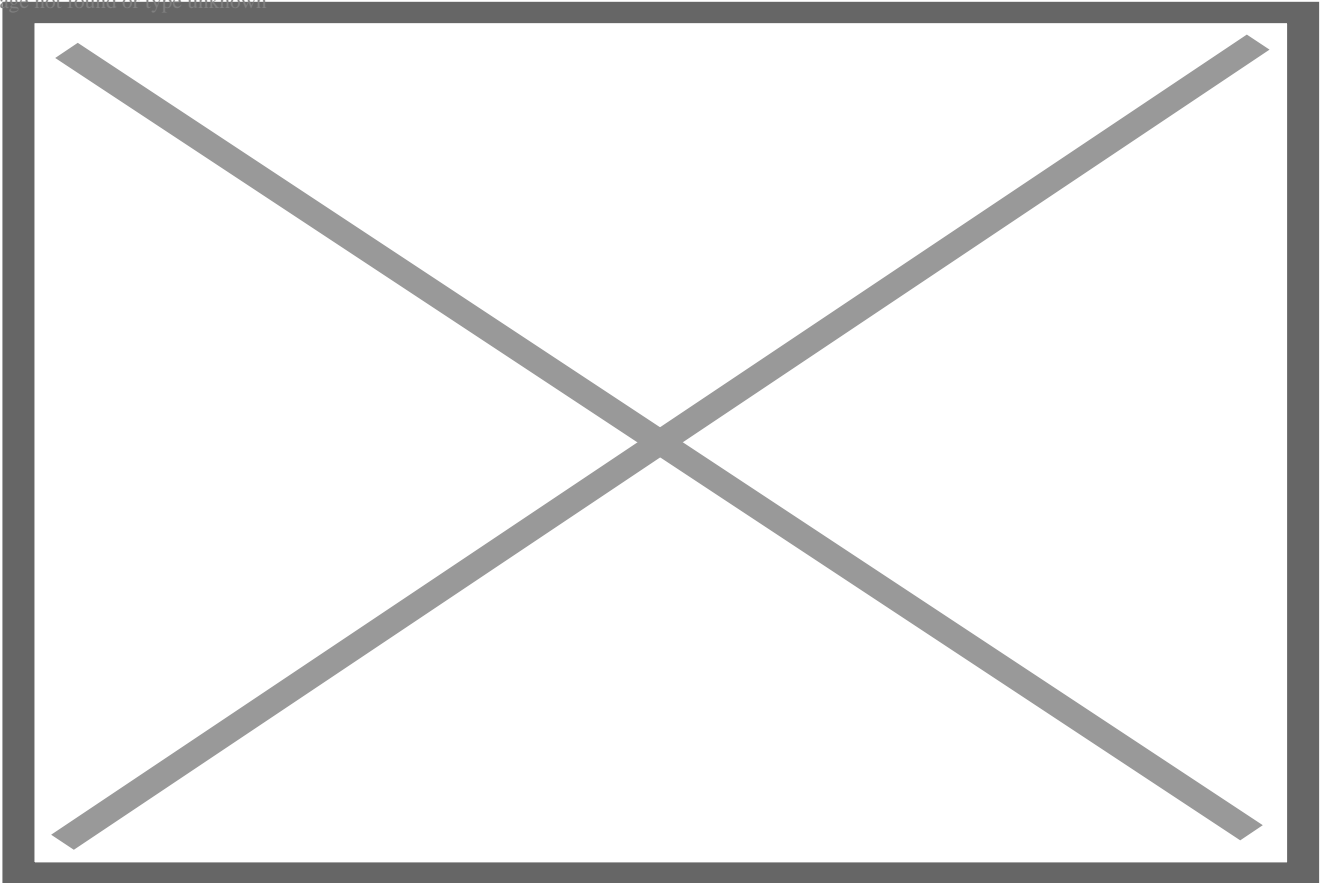
Το 2020 θα είναι μία ιδιαίτερα δύσκολη χρονιά λόγω των υποχρεώσεων μας για κατανάλωση IFO 0,5% περιεκτικότητας σε θείο, το οποίο αναμένεται να είναι ακριβότερο κατά 45% σε σύγκριση με τον τύπο των καυσίμων που καταναλώνονται σήμερα. Σύμφωνα με τις σημερινές τιμές η επιβάρυνση υπολογίζεται σε €150 ανά τόνο και θα επηρεάσει αρνητικά τα αποτελέσματα των Εταιρειών μας κατά 70,000,000 € περίπου.

Η τοποθέτηση ειδικών φίλτρων μπορεί να αποτελέσει λύση στο πρόβλημα αλλά με σημαντικό κόστος επένδυσης και αρκετά τεχνικά προβλήματα τα οποία πρέπει να λυθούν.

Τέλος η κατανάλωση LNG εκτός από τα προβλήματα τροφοδοσίας τα οποία πρέπει να λυθούν, προϋποθέτει μετασκευές υψηλού κόστους οι οποίες είτε για τεχνικούς, είτε για εμπορικούς λόγους, είναι απαγορευτικές για τα περισσότερα αν όχι όλα τα συμβατικά πλοία της Ακτοπλοίας. Το θέμα αυτό θα αντιμετωπιστεί σε νέες κατασκευές με επιβάρυνση όμως του κόστους κατασκευής κατά 10-15% ανάλογα με το μέγεθος και τις τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων.

Πλέον των ανωτέρω πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και τις αναμενόμενες επιβαρύνσεις λόγω CO₂ το ύψος των οποίων δεν γνωρίζουμε.

Αυτό το οποίο είναι βέβαιο είναι ότι ήδη διανύουμε μία ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο με την αύξηση του κόστους των καυσίμων να είναι προγραμματισμένη και θεσμοθετημένη και με αναμενόμενες αρνητικές επιπτώσεις και στην κίνηση.



Για να μπορέσει η Ακτοπλοΐα να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που είναι βέβαιο ότι θα παρουσιαστούν, είναι απαραίτητο να προχωρήσουμε άμεσα στις αναγκαίες θεσμικές αλλαγές για την απαλλαγή των εταιρειών μας από υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας και για την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας στην εκμετάλλευση των πλοίων μας.

Εδώ θέλω να τονίσω ότι οι Ακτοπλοϊκές μας υπηρεσίες από το 2002 έχουν απελευθερωθεί. Οι προϋποθέσεις δρομολόγησης και δραστηριοποίησης πλοίων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες μας είναι σαφείς και προκαθορισμένες. Συγκεκριμένα οι Εταιρείες δηλώνουν μέχρι 31/1 κάθε χρόνο τα ετήσια δρομολόγια τους και το Υπουργείο απλώς τα ανακοινώνει.

Επιπρόσθετα οι αποφάσεις του ΣΑΣ ευνοούν και τις εκπρόθεσμες δρομολογήσεις.

Μετά το 2002 το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δημιούργησε ένα ασφαλές περιβάλλον πάνω στο οποίο βασίστηκαν οι αποφάσεις των εταιρειών μας για νέες επενδύσεις και για τη δημιουργία ενός σύγχρονου στόλου και την προσφορά αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών.

Οι θεσμικές αλλαγές που έχουμε προτείνει και η απελευθέρωση των Ακτοπλοϊκών υπηρεσιών την οποία διεκδικήσαμε και πετύχαμε μετά από προσπάθειες πολλών ετών και πάνω στην οποία βασίστηκε η ανανέωση του Ακτοπλοϊκού μας στόλου, αποτελούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τη διατήρηση του υψηλού επιπέδου των υπηρεσιών

αλλά και για την περαιτέρω ανάπτυξή τους στο μέλλον.

Πρέπει να απομακρυνθούμε από κάθε σκέψη για παρεμβάσεις και παρεμβολή εμποδίων στις ελεύθερες δρομολογήσεις. Τέτοιες σκέψεις μόνο πρόσκαιρα οφέλη μπορούν να έχουν και καταστροφικές συνέπειες για τις εταιρείες μας, την ανάπτυξη και το μέλλον των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.