

---

## Άνοδο της τιμής των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, λόγω καυσίμων, προανήγγειλε ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ

---

2018/11/19 11:32 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

---

Άνοδο μεταφορικού έργου κατά 3% έως 5% θα σημειώσει εφέτος η εγχώρια ακτοπλοΐα, όπως ανέφερε ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ Μιχάλης Σακέλλης στην ημερίδα **«Ακτοπλοϊκή Διασύνδεση των νησιών του Νοτίου Αιγαίου»**, που πραγματοποιήθηκε στη Σύρο.

Ο κ. Σακέλλης υποστήριξε ότι παρατηρείται σταθεροποίηση του εσωτερικού τουρισμού, έπειτα από την κάμψη των τελευταίων ετών, σημειώνοντας ωστόσο την αρνητική επίδραση που έχει στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών η άνοδος των καυσίμων.

Ειδικότερα, τη διετία 2017/2018 τα αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιρειών αναμένεται να επιβαρυνθούν κατά 100 εκατ. ευρώ, ποσό το οποίο αποτελεί το 15% των εισπραττόμενων ναύλων.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την άνοδο των ναύλων, καθώς, όπως δήλωσε ο κ. Σακέλλης, «δεν θα μπορέσουμε να την αποφύγουμε μετά από μία δεκαετία».

### Η ομιλία του προέδρου του ΣΕΕΝ

Πιθανόν να γινόμαστε κουραστικοί αλλά δεν θα πάψουμε να τονίζουμε τη μεγάλη σημασία των Ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών.

Ο λόγος για τον οποίο για μία ακόμα φορά επανερχόμαστε σ αυτό το θέμα είναι γιατί η σημασία και η συμβολή της Ακτοπλοΐας στην προστασία των Εθνικών μας συμφερόντων και στην ανάπτυξη φαίνεται ότι δεν έχει γίνει κατανοητή.

Αφορμή για τον προβληματισμό μας είναι ότι κατά τη διάρκεια της απεργίας της ΠΝΟ τον Σεπτέμβριο, τις δύσκολες αυτές ημέρες, δεν ακούσαμε καμία φωνή διαμαρτυρίας ή ανησυχίας.

Και όμως αυτές οι μέρες ήταν ιδιαίτερα επικίνδυνες για την καλή πορεία του τουρισμού μας ο οποίος εάν η απεργία συνεχιζόταν θα δεχόταν ένα πολύ σοβαρό και μη αναστρέψιμο πλήγμα.

Τελικά αφεθήκαμε μόνοι μας για την αντιμετώπιση της σοβαρής αυτής κατάστασης με τη σημαντική βοήθεια πρέπει να πω του Υπουργείου Ναυτιλίας. Για τη λύση της απεργίας και με γνώμονα μόνο τη στήριξη του τουρισμού μας, αναγκαστήκαμε σε υποχωρήσεις και συμβιβασμούς, η υλοποίηση των οποίων σήμερα μας προβληματίζει ιδιαίτερα.

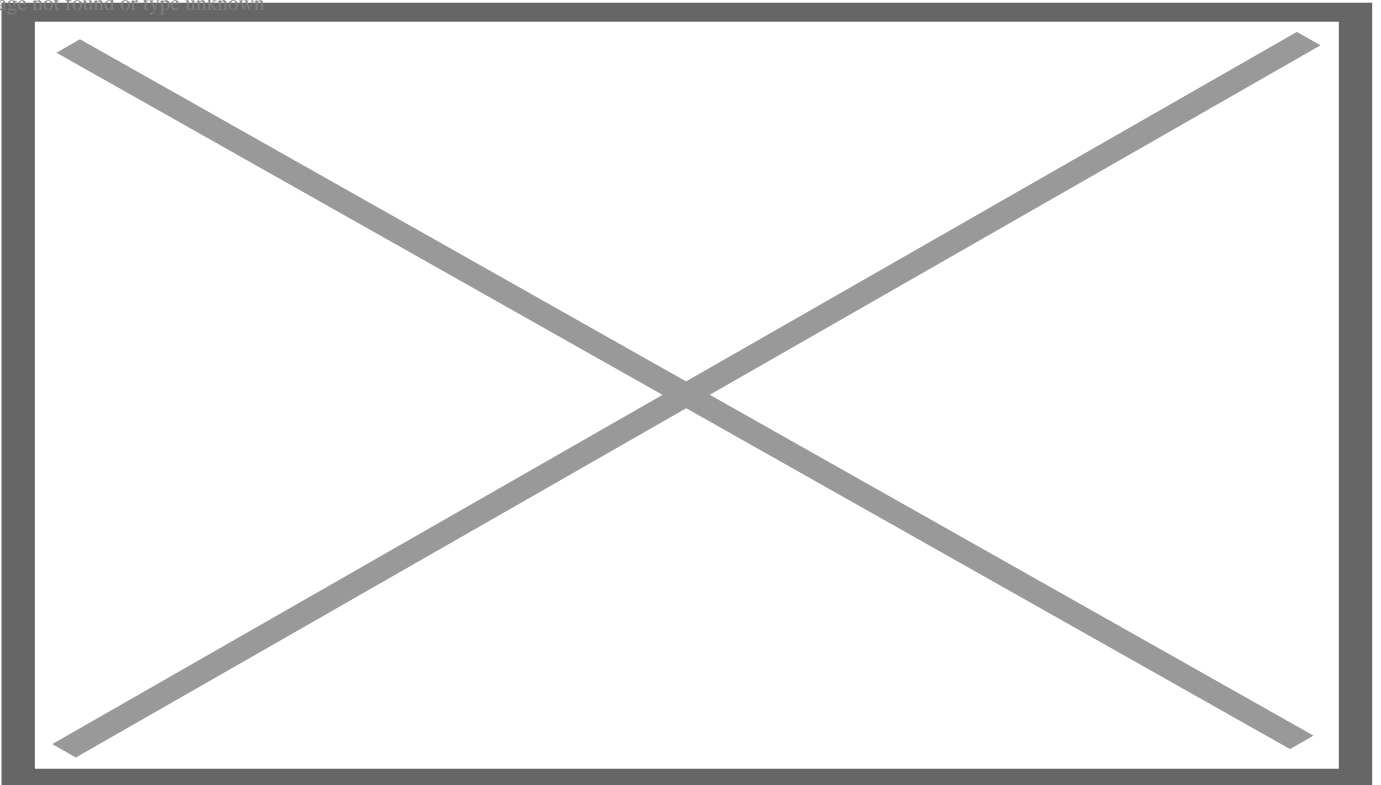
Για μία ακόμα φορά λοιπόν πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι :

- \* Η Ακτοπλοία μέσω των αμέσων και εμμέσων επιδράσεων συμμετέχει στο ΑΕΠ της Χώρας με 12,9 δις ή 7,3 % επίσης στην απασχόληση με 350.000 θέσεις εργασίας το 50% της απασχόλησης στα νησιά
- \* Διαθέτουμε ένα ποιοτικό στόλο ίσως τον καλύτερο στην Ευρώπη για παρόμοιες υπηρεσίες και διεκπεραιώνουμε ένα ιδιαίτερα αξιόλογο μεταφορικό έργο το οποίο το 2017 ξεπέρασε τους 17.500.000 επιβάτες και αναμένεται να ξεπεράσει τα 18 εκ. το 2018
- \* Το μεταφορικό έργο των Ακτοπλοϊκών πλοίων τα οποία έχω την τιμή να εκπροσωπώ αποτελεί το 17,5% της συνολικής Ευρωπαϊκής κίνησης.
- \* Το 65%-70% του εισερχόμενου τουρισμού έχει προορισμό τα νησιά μας. Ακόμα και η σημαντική τουριστική αύξηση της Αθήνας δεν θα ήταν δυνατή αν δεν υπήρχε η δυνατότητα μονοήμερων ή ολιγοήμερων επισκέψεων στα νησιά.
- \* Το 65% του μεταφορικού έργου δηλαδή 11 εκ. επιβάτες (μετάβαση + επιστροφή) αφορά τον τουρισμό. Σύμφωνα με εκτιμήσεις μας επισκέπτονται τα νησιά μας με Ακτοπλοϊκά πλοία 2 εκ. αλλοδαποί και σχεδόν 4 εκ. Έλληνες τουρίστες.
- \* Η επικοινωνία των νησιών μεταξύ τους επιτυγχάνεται μόνο δια θαλάσσης όπως επίσης και η εξυπηρέτηση των μικρών νησιών μας.
- \* Από τα 95 συνολικά νησιά τα οποία εξυπηρετούνται, τα 69 εξυπηρετούνται μόνο Ακτοπλοϊκά.
- \* Περισσότερο από το 85% των εμπορευματικών μεταφορών υποστηρίζεται από την Ακτοπλοία. Ιδιαίτερα σε ότι αφορά την τροφοδοσία των νησιών με τρόφιμα, μπορούμε να πούμε ότι η Ακτοπλοία έχει σχεδόν την αποκλειστικότητα, συνεπώς υποστηρίζει το σύνολο των τουριστών ανεξάρτητα εάν χρησιμοποιούν πλοία ή αεροπλάνα για τις μετακινήσεις τους.

Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών είναι άξιο περιέργειας το γεγονός ότι ενώ οι απεργιακές κινητοποιήσεις ήταν γνωστές δύο μήνες πριν, δεν ακούσαμε φωνές διαμαρτυρίας και ανησυχίας ούτε διαβάσαμε καμία ανακοίνωση, του Υπουργείου Τουρισμού ούτε του ΕΟΤ αλλά και από τις τοπικές αρχές και επιμελητήρια.

Σε ότι αφορά την τρέχουσα περίοδο θέλω να πω ότι θεωρούμε θετικό το γεγονός ότι για μία ακόμα φορά παρουσιάζεται αύξηση του μεταφορικού έργου και βλέπουμε σημάδια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου το οποίο είναι ιδιαίτερα θετικό.

Image not found or type unknown



Παρόλα αυτά υπολειπόμαστε κατά 1,5 εκ. επιβάτες σε σχέση με το 2009, το οποίο σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης των τουρισμού εξυπηρετήθηκε αεροπορικά.

Το μεταφορικό έργο, το 2017 το αυξήθηκε κατά 9,5% ενώ το 2018 αναμένεται αύξηση μεταξύ 3-5%. Εδώ θέλω να τονίσω τη δρομολόγηση νέων πλοίων τα οποία συμμετείχαν στην αύξηση του μεταφορικού έργου και τα οποία ουσιαστικά απορρόφησαν την αύξηση της κίνησης.

Επίσης είναι χαρακτηριστικό ότι η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στις Κυκλάδες με τις γραμμές των 12νήσων και της Κρήτης να παρουσιάζουν οριακή αύξηση και του Β. Αιγαίου σημαντική μείωση που ξεπερνάει το 30%.

Θέλω ιδιαίτερα να σταθώ στον εσωτερικό τουρισμό, ο οποίος φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί μετά από συνεχείς μειώσεις τα προηγούμενα χρόνια. Ο εσωτερικός τουρισμός που εξυπηρετείται σχεδόν αποκλειστικά από τα πλοία μας, κατά περίεργο

τρόπο καμία στατιστική αρχή δεν τον μετρά και δυστυχώς πρέπει να βασιζόμαστε σε εκτιμήσεις για να υπολογίσουμε τη συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη η οποία είναι πολύ σημαντική.

Δυστυχώς την αύξηση του μεταφορικού έργου ακολούθησε και η αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά 29% το 2017 και υπολογίζουμε κατά 25% το 2018. Τη διετία 2017/2018 τα αποτελέσματα των Ακτοπλοϊκών Εταιρειών αναμένεται να επιβαρυνθούν κατά 100 εκ. € ποσό το οποίο αποτελεί το 15% των εισπραττόμενων ναύλων.

Το θέμα είναι σοβαρό και **δημιουργεί πιέσεις για αύξηση των ναύλων τις οποίες πιθανόν δεν θα μπορέσουμε να αποφύγουμε μετά από μία δεκαετία**, η οποία χαρακτηρίζεται από σταθερούς ναύλους και παροχή εκπτώσεων.

Ανάλογα με τη γραμμή υπολογίζουμε ότι το 30-50% των επιβατών ταξιδεύει με εκπτωτικά εισιτήρια. Ιδιαίτερα οι νησιώτες και οι τακτικοί επιβάτες με τα προγράμματα πιστότητας που ισχύουν συνήθως δικαιούνται κάποια έκπτωση στις περισσότερες μετακινήσεις τους.

Εκτός από τις τρέχουσες τιμές των καυσίμων μπαίνουμε σε μία δύσκολη περίοδο λόγω των υποχρεώσεων μας για την κατανάλωση ορθολογικότερων καυσίμων από το 2020 με αναμενόμενη περαιτέρω αύξηση του κόστους κατά 30%.

Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε ότι η ναυτιλία επιβαρύνεται δυσανάλογα σε ότι αφορά την συμμετοχή της στη μόλυνση του περιβάλλοντος καθώς συμμετέχει μόλις στο 2% της παγκόσμιας μόλυνσης σε θείο. Στις πρόσφατες αποφάσεις δυστυχώς δεν ελήφθη υπόψη το γεγονός ότι από το 2008 έχουν ληφθεί μέτρα στη Ναυτιλία τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των ρίπων κατά 40% δηλαδή από 3,3% σε 2%.

Δυστυχώς η παρουσία της διεθνούς ναυτιλίας στα κέντρα αποφάσεων στις Βρυξέλλες δεν ήταν αρκετά δυνατή για να κατευθύνει τις αρμόδιες υπηρεσίες σε σωστές αποφάσεις.

Σχετικά με τα δρομολόγια Δημόσιας Υπηρεσίας παρατηρούμε ότι ήδη αντιμετωπίζονται προβλήματα λόγω του μειωμένου ενδιαφέροντος συμμετοχής των κατάλληλων πλοίων στους διεθνείς διαγωνισμούς Δημόσιας. Μάλιστα υπάρχουν διαγωνισμοί με μηδενική συμμετοχή.

Σε περίπτωση κατά την οποία κάποια πλοία αποσυρθούν πχ λόγω ηλικίας δεν γνωρίζουμε εάν με τους ίδιους όρους υπάρχει άλλο διαθέσιμο για την αντικατάστασή του.

Η ανανέωση του Ακτοπλοϊκού μας στόλου είναι μία διαρκής ανάγκη η οποία θα είναι περισσότερο απαραίτητη και αναπόφευκτη την επόμενη δεκαετία. Σήμερα στις

Ακτοπλοϊκές μας γραμμές πλην πορθμείων στο Αιγαίο και στο Ιόνιο είναι δρομολογημένα 74 πλοία, 53 συμβατικά και 21 ταχύπλοα. Από τα 74 πλοία τα 10 ή το 13,5% είναι ηλικίας άνω των 40 ετών. Στο τέλος της επόμενης δεκαετίας τα 41 πλοία ή το 55.5% θα είναι ηλικίας άνω των 40 ετών με αποτέλεσμα τα αμέσως επόμενα χρόνια να είναι σταδιακά αναγκαία η αντικατάστασή τους.

Η νέα πετρελαϊκή κρίση τις συνέπειες της οποίας ήδη υφιστάμεθα, η βεβαία αύξηση των τιμών των καυσίμων το 2020 και η ανάγκη ανανέωσης του Ακτοπλοϊκού μας στόλου δημιουργούν νέες συνθήκες, δυσκολίες και προβλήματα για τη διατήρηση και την περαιτέρω ανάπτυξη των Ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών. Για να ξεπεράσουμε τα σοβαρά αυτά προβλήματα πρέπει επιδιώξουμε τη λήψη μέτρων και συγκεκριμένα :

\* Τη μείωση των συντελεστών ΦΠΑ στο 13% ή ακόμα και στο 6% ουτως ώστε να είναι δυνατή η κάλυψη των αυξημένων λειτουργικών εξόδων χωρίς να αυξηθεί το μεταφορικό κόστος. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες επιδοτούν τις εργοδοτικές εισφορές ενώ επιστρέφεται η παρακράτηση από τις εταιρείες της φορολογίας των ναυτικών.

\* Την καταβολή κάθε δυνατής προσπάθειας για την εισαγωγή της έννοιας της νησιωτικότητας στις υπηρεσίες της ΕΕ και η ενημέρωσή τους για τις ιδιαιτερότητες των συγκοινωνιών της Χώρας μας, ούτως ώστε να εξασφαλιστούν Ευρωπαϊκοί πόροι για τη χρηματοδότηση λιμενικών έργων, των δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας και την κάλυψη των επιπλέον εξόδων για την προσαρμογή των πλοίων μας στους νέους οικολογικούς κανονισμούς.

\* Την ίση κατανομή των Κεφαλαίων που διατίθενται από Εθνικούς πόρους για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες σε σχέση με τις χερσαίες.

Όλα όσα προαναφέραμε πιστεύουμε ότι μπορούμε να τα πετύχουμε λαμβανομένου υπόψη ότι η Ελλάδα είναι τα ανατολικά σύνορα της ΕΕ και ότι η καλή λειτουργία των Ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών είναι απαραίτητη για την επίλυση των σοβαρών προβλημάτων και ιδιαίτερα αυτών που δημιουργούνται από την είσοδο μεταναστών και προσφύγων στην ΕΕ. Τα προβλήματα αυτά δεν είναι Ελληνικά είναι Ευρωπαϊκά και θεωρούμε δεδομένη την κατανόηση των εταίρων μας στην Ευρώπη.

Για τα σοβαρά αυτά προβλήματα η ηγεσία του ΥΝΑΝΠ είναι ενήμερη, υπάρχει κατανόηση και γίνονται συζητήσεις για τις πιθανές λύσεις. Η αναγκαιότητα των μέτρων είναι κατανοητή και το πρόβλημα είναι καθαρά οικονομικό.

Για το θεσμικό πλαίσιο που μιλήσαμε και στο περσινό συνέδριο έχουμε ήδη συμφωνήσει για την ανάγκη αλλαγών οι οποίες κατά την άποψή μας πρέπει να γίνουν προς την κατεύθυνση της περαιτέρω απελευθέρωσης του κλάδου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Ευρωπαϊκό κανονισμό 3577, αλλά και με ίση κατανομή βαρών και

υποχρεώσεων σε όλα τα πλοία.

Δεν είναι δυνατόν να συζητούμε για τη δρομολόγηση ή μη πλοίων τα οποία πάντα πρέπει να είναι καλοδεχούμενα. Απλώς πρέπει να θέσουμε σαφείς προϋποθέσεις και όρους για τη δρομολόγηση χωρίς διακρίσεις, πχ σε ότι αφορά τον χρόνο δρομολόγησης ή απασχόλησης των πληρωμάτων κλπ.

Τέλος πιστεύω ότι τα προβλήματα των λιμανιών μας είναι γνωστά σε όλους μας. Τα προβλήματα αυτά δεν είναι άμεσα αντιμετωπίσιμα στο σύνολό τους και αναπόφευκτα θα τα υποστούμε και τα επόμενα χρόνια. Γίνονται προσπάθειες βελτίωσης αλλά αυτό που πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι οι λιμενικές μας υποδομές αποτελούν ανασχετικό παράγοντα θετικών εξελίξεων όπως ήδη συμβαίνει με τα δρομολόγια της Ραφήνας και της Σαντορίνης.

Σχετικά με τα Λιμενικά Ταμεία νομίζω ότι είναι καιρός πια να ξεκινήσουμε συζητήσεις για την ομαδοποίησή τους και τη δημιουργία κεντρικών υπηρεσιών κατάλληλα επανδρωμένων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών για τον προγραμματισμό και την παρακολούθηση των απαραίτητων έργων.