
Η ακτοπλοΐα κινδυνεύει να χάσει πάνω από το 50% της λειτουργικής κερδοφορίας της

2019/01/30 10:04 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η ακτοπλοΐα αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της τουριστικής επιτυχίας στη χώρα μας, με προσφορά στην εθνική μας οικονομία και στη διατήρηση ομαλής εξέλιξης και επικοινωνίας της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα.

Είναι αποδεκτό από όλους τους υπεύθυνους φορείς της χώρας μας ότι η σημασία των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών είναι μεγάλη και ανεκτίμητη.

Η επικοινωνία των νησιών μας μεταξύ τους επιτυγχάνεται μόνο δια θαλάσσης, όπως επίσης και η εξυπηρέτηση των μικρών νησιών μας. Από τα 95 νησιά που κατοικούνται και εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά, τα 69 εξυπηρετούνται μόνο ακτοπλοϊκά.

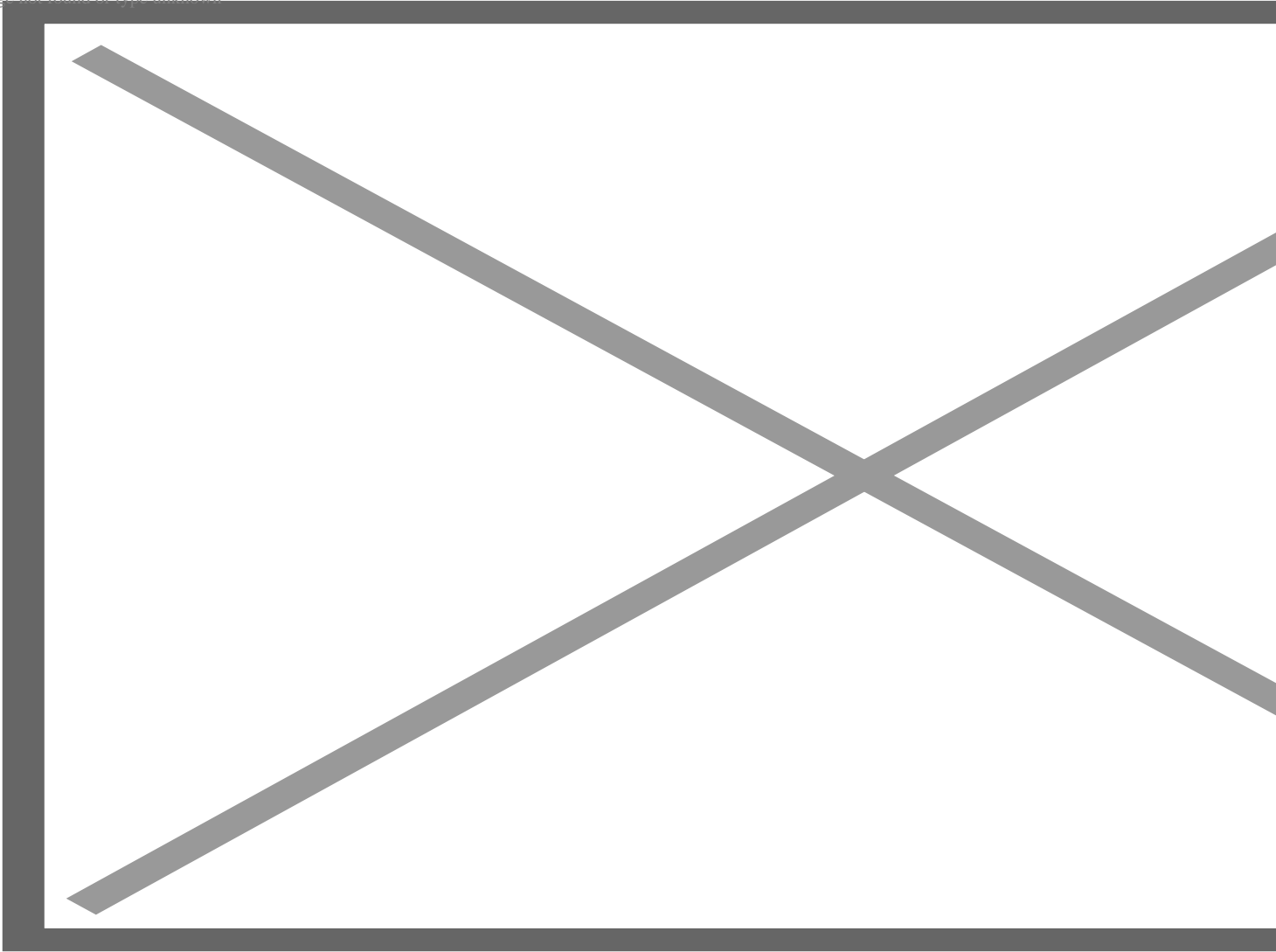
Κάθε χρόνο καταβάλλονται προσπάθειες από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και από τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), ώστε να επεκτείνονται οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες σε περισσότερα νησιά, κάτι που σίγουρα ενισχύει τις τοπικές κοινωνίες και τις τοπικές οικονομίες.

Η ακτοπλοΐα μέσω των αμέσων και εμμέσων δραστηριοτήτων συμμετέχει στο ΑΕΠ της χώρας μας **με 12,9 δις ή σε ποσοστό 7,3%**. Παράλληλα, συμμετέχει ουσιαστικά στον τομέα της απασχόλησης με 350000 θέσεις εργασίας εκ των οποίων ποσοστό 50% αφορά θέσεις στα νησιά μας.

Ο σημερινός ακτοπλοϊκός στόλος που διαθέτουμε είναι ο καλύτερος στην Ευρώπη και αποτελεί ένα ιδιαίτερα αξιόλογο μεταφορικό έργο, συνδέοντας με τον καλύτερο τρόπο τα νησιά μας, μεταφέροντας επιβάτες που ξεπέρασαν τα 18 εκατομμύρια το έτος 2018.

Το 65% του μεταφορικού έργου, ήτοι περίπου 11 εκατομμύρια επιβάτες, (μετάβαση στον προορισμό και επιστροφή στον Πειραιά), αφορά επιβάτες τουρισμού.

Επίσης, το 85% των εμπορευματικών μεταφορών εξυπηρετείται αποκλειστικά από την ακτοπλοΐα.



Επομένως, η ακτοπλοΐα είναι στενά συνδεδεμένη με την νησιωτική πολιτική της χώρας μας, και συμβάλει τα μέγιστα στην προώθηση και στην εφαρμογή μέτρων που δημιουργούν καθημερινά σωστή επικοινωνία μεταξύ των νησιών μας με τα γνωστά θετικά αποτελέσματα.

Όμως αντιμετωπίζει και σοβαρά προβλήματα, κυρίως ως προς την εξυπηρέτηση των δρομολογίων δημοσίας υπηρεσίας.

Σήμερα στις ακτοπλοϊκές μας γραμμές είναι **δρομολογημένα 74 πλοία, 53 συμβατικά και 21 ταχύπλοα**. Τα προβλήματα πολλά και δυσεπίλυτα με κυριότερο αυτή την εποχή την υποχρέωση των πλοίων βάσει των τελευταίων κανονισμών του IMO να χρησιμοποιούν αυξημένων τιμών καύσιμα από το έτος 2020, κάτι που θα καταστήσει ασύμφορη την εκμετάλλευση των πλοίων.

Παράλληλα είναι ανάγκη να πραγματοποιηθεί ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, κάτι που αν δεν πραγματοποιηθεί, σταδιακά θα δημιουργήσει προβλήματα για την διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Για να ξεπεράσουμε αυτά τα σοβαρά προβλήματα, πρέπει να **επιδιώξουμε τη λήψη μέτρων και πιο συγκεκριμένα:**

- Την μείωση των συντελεστών του ΦΠΑ στο 13% ή ακόμα και στο 6% ούτως 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 την 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.

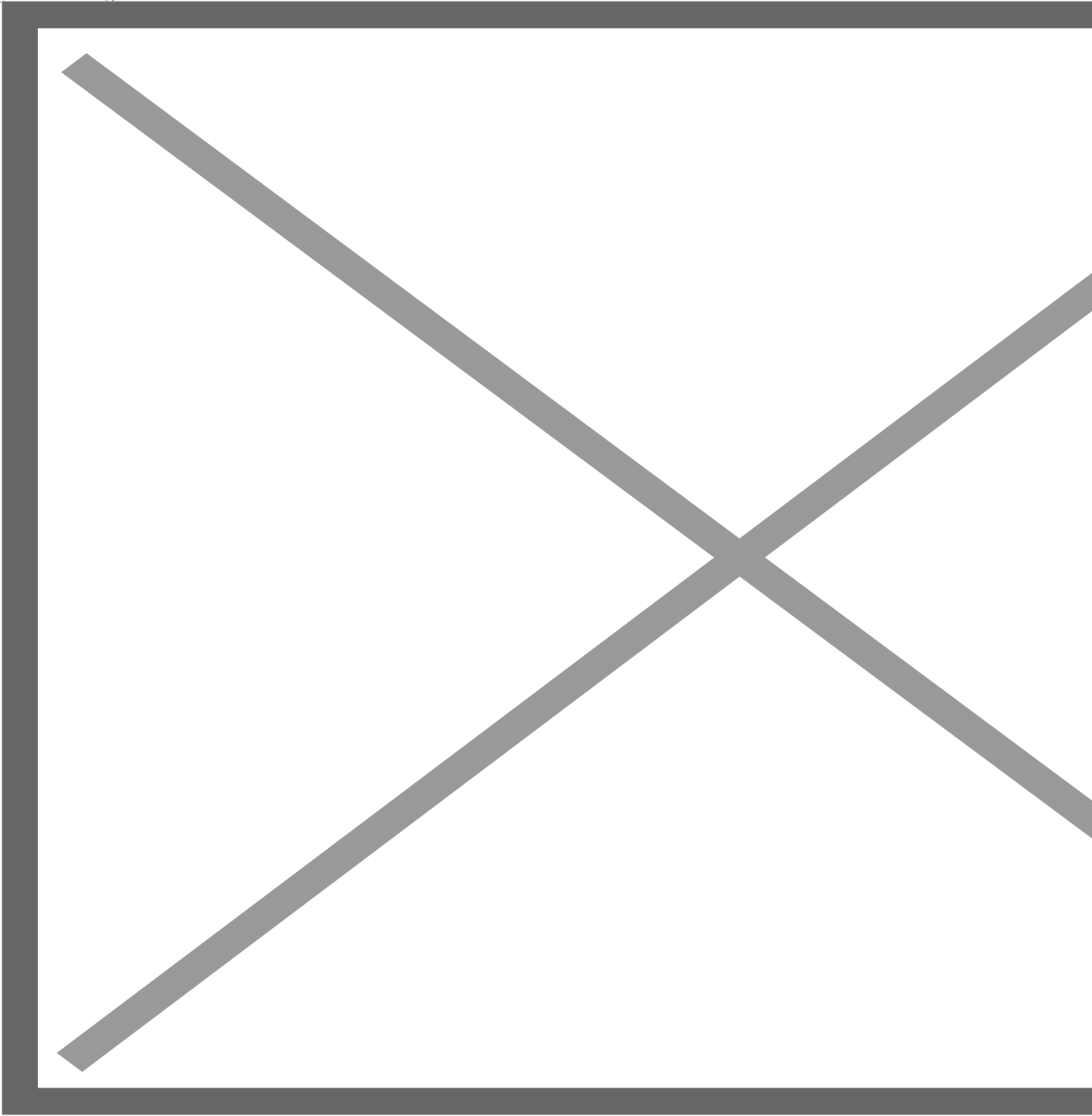
Σε ό,τι αφορά την τρέχουσα περίοδο θεωρούμε θετικό το γεγονός ότι για μία ακόμα φορά παρουσιάζεται αύξηση του μεταφορικού έργου και βλέπουμε σημάδια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου το οποίο είναι ιδιαίτερα θετικό.

Παρόλα αυτά **υπολείπαστε 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 αυξήθηκε κατά 9,5%, ενώ το 2018 η αύξηση εκτιμάται μεταξύ 3-5%.

Ιδιαίτερα με τη δρομολόγηση νέων πλοίων, τα οποία συμμετείχαν στην αύξηση του μεταφορικού έργου και τα οποία ουσιαστικά απορρόφησαν την αύξηση της κίνησης.

Image not found or type unknown



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%.

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. ευρώ, ποσό το οποίο αποτελεί το 15% των εισπραττόμενων ναύλων.

Το κόστος του πετρελαίου των ακτοπλοϊκών πλοίων σήμερα αγγίζει το 50% του ημερήσιου λειτουργικού κόστους ενός συμβατικού πλοίου και το 70% ενός ταχύπλοου. Από κάθε εισιτήριο το 35% αφορά ΦΠΑ, λιμενικά ταμεία και προμήθειες ταξιδιωτικών πρακτόρων. Το 65% πρέπει να καλύψει όλα τα λειτουργικά έξοδα του κάθε πλοίου τα οποία αυξάνονται χρόνο με το χρόνο.

Ωστόσο, οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις αιμορραγούν οικονομικά, όχι μόνο λόγω της τεράστιας αύξησης του κόστους των καυσίμων, αλλά και της αύξησης του ΦΠΑ από 13% σε 24%, ενώ δεν αυξήθηκαν ανάλογα οι τιμές των εισιτηρίων.

Με όλα τα πιο πάνω αποδεικνύεται ότι η ελληνική ακτοπλοΐα κλυδωνίζεται και βρίσκεται αντιμέτωπη με μεγάλες οικονομικές φουρτούνες καθώς κινδυνεύει να χάσει πάνω από το 50% της λειτουργικής κερδοφορίας της.

Θα αντέξει κάτω από αυτές τις συνθήκες ή θα αναγκαστεί εκ των πραγμάτων να αυξήσει σημαντικά τις τιμές των εισιτηρίων με αποτέλεσμα αυτή η επιβάρυνση να πέσει στο βαλάντιο των επιβατών; Κάτι αν όχι αδύνατο, αρκετά δύσκολο.

Μιχάλης Λάμπρου,

Γενικός Διευθυντής της Majestic International Cruises Inc., αναδημοσίευση από το newmoney.gr