

## Μ. Αδαμαντιάδης, ΕΕΣΥΜ: Καθόλου εύκολη η επόμενη ημέρα στην ακτοπλοία

2020/04/06 22:32 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στις αρνητικές επιδράσεις της πανδημίας του κορωνοϊού στην εγχώρια ακτοπλοία αναφέρεται, σε συνέντευξη στο metaforespress.gr, ο πρόεδρος του [Ελληνικού Επιμελητηριακού Επιχειρηματικού Συνδέσμου Μεταφορών](#) (ΕΕΣΥΜ), Μιχάλης Αδαμαντιάδης.

Ο κ. Αδαμαντιάδης τονίζει ότι, παρά τα όποια μέτρα στήριξης της ακτοπλοίας από την Πολιτεία, η επόμενη ημέρα δεν φαίνεται να είναι καθόλου εύκολη, υπογραμμίζοντας ότι δημιουργείται η ανάγκη για εις βάθος αναθεώρηση του ακτοπλοϊκού συστήματος (επιβατών και εμπορευμάτων), με σκοπό να θωρακιστεί η βιωσιμότητά του.

**-Η πανδημία του κορωνοϊού έχει πλήξει και την ακτοπλοία. Σύμφωνα με τον ΣΕΕΝ, οι απώλειες θα φτάσουν τα 290 εκατ. ευρώ. Θεωρείτε ότι απειλείται η βιωσιμότητα των εταιρειών;**

-Είναι σίγουρο ότι η βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως και πάρα πολλών άλλων επιχειρήσεων, απειλείται δραματικά.

Θυμίζω πως οι περιορισμοί που ανακοίνωσαν στις 20 Μαρτίου 2020 οι υπουργοί Υγείας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής με σχετική ΚΥΑ επιβάλουν, πρωτόγνωρα μέτρα, προσωρινού περιορισμού μετακινήσεων επιβατών εντός της ελληνικής επικράτειας με πλοία και σκάφη κάθε τύπου προς περιορισμό της διάδοσης του Κορωνοϊού COVID-19 για μία περίοδο ενός μηνός με έναρξη το πρωί της 21.3.2020.

Ο περιορισμός εξαιρεί μόνο τους μόνιμους κατοίκους των νησιών στις από/προς τα νησιά και μεταξύ των νησιών μετακινήσεις τους καθώς επίσης το προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων, των Σωμάτων Ασφαλείας, του Λιμενικού Σώματος, ιατρικό προσωπικό και ειδικούς επιβάτες, ενώ στο πεδίο εφαρμογής εμπίπτουν η Εύβοια και η Λευκάδα, κατά το μέρος που αφορά τις θαλάσσιες συνδέσεις τους.

Image credit: Shutterstock.com



Γίνεται σαφές πως σαν συνέπεια της απαγόρευσης, η επιβατική κίνηση περιορίζεται στο ελάχιστο, ενώ η διακίνηση φορτηγών, **προβλέπεται να έχει σταδιακή καθημερινή μείωση**, λόγω υποχώρησης διαφόρων δραστηριοτήτων στα νησιά, με αποτέλεσμα τις αμέσως επόμενες ημέρες το μεταφορικό έργο των φορτηγών αυτοκινήτων θα αφορά μόνο στην περιορισμένη, λόγω μη ύπαρξης τουριστικής κίνησης, μεταφορά ειδών διατροφής.

Όπως αναφέρει ο ΣΕΕΝ προς τον υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννη Πλακιωτάκη, δεν αναμένεται βελτίωση διακίνησης επιβατών και οχημάτων την περίοδο του Πάσχα, που συμπίπτει με την περίοδο ισχύος των περιοριστικών μέτρων, ενώ οι κρατήσεις για τη θερινή περίοδο είναι ανύπαρκτες, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η κίνηση της θερινής περιόδου θα είναι απογοητευτική, που συνήθως μαζί με αυτή του Πάσχα, αποτελεί το **60% του ετήσιου μεταφορικού έργου της ακτοπλοΐας**.

Στην ίδια πάντα επιστολή, ο ΣΕΕΝ αναφέρει πως ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν προβληματίζονται μόνο για την κάλυψη των εξόδων των πλοίων που εκτελούν δρομολόγια, αλλά και για το κόστος εκείνων που λόγω της μειωμένης κίνησης δεν εκτελούν δρομολόγια, ενώ υπάρχουν σταθερά έξοδα και υποχρεώσεις οι οποίες δεν μειώνονται με τη μη εκτέλεση δρομολογίων.

Θεωρώντας δεδομένη την ανάγκη διατήρησης των απαραίτητων δρομολογίων στα νησιά, και την αδυναμία κάλυψης των εξόδων των ακτοπλοϊκών πλοίων, **απαιτείται οικονομική ενίσχυση των ακτοπλοϊκών εταιρειών αναδρομικά από 21.3.20**, ούτως ώστε να εξασφαλισθεί η κάλυψη των αναγκών και η ασφάλεια των νησιών αλλά και άλλων αναγκαίων μέτρων για την αντιμετώπιση της κρίσης, συμπεριλαμβανομένων και νομοθετικών ρυθμίσεων για την προσωρινή απαλλαγή των ακτοπλοϊκών εταιρειών από την υποχρεωτική απασχόληση των πληρωμάτων.

Ο ΣΕΕΝ εκτιμά ότι η κίνηση της θερινής περιόδου θα είναι απογοητευτική, ενώ το Πάσχα έχει ήδη “χαθεί”

Σε νέα επιστολή του, ο ΣΕΕΝ της 26 Μαρτίου 2020 προς τον κ. υπουργό, επιβεβαιώνει τις αρχικές προβλέψεις μείωσης του ο μεταφορικού έργου και τις μηδενικές κρατήσεις της θερινής περιόδου και προβλέπει απώλεια εσόδων των ακτοπλοϊκών εταιρειών να ξεπερνά τα 290.000.000 ευρώ μέσα στο έτος 2020, δηλαδή μία μείωση 45%.

Στην ίδια επιστολή επισημαίνεται πως η κατάσταση αυτή παίρνει διαστάσεις απειλής

του κλάδου με κατάρρευση με αρνητικές επιπτώσεις στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, όχι μόνο για την τρέχουσα περίοδο, αλλά και την περίοδο μετά την κρίση.

Και προτείνει για την κάλυψη των στοιχειωδών αναγκών των νησιών, σε συνεννόηση με τις υπηρεσίες του ΥΝΑΝΠ, να καθοριστούν τα ελάχιστα απαραίτητα δρομολόγια από τα πλοία, τα οποία έχουν υποχρεώσεις εκτέλεσης δρομολογίων, για την εκτέλεση των οποίων ζητείται να υπογραφούν Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας έναντι καταβολής μισθώματος, όπως συμβαίνει και με τα πλοία που εκτελούν σήμερα παρόμοια δρομολόγια (άγονες γραμμές), με **προσαυξημένα μισθώματα** κατά 10% του μέσου μισθώματος των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις γραμμές:

Πειραιά – Κυκλάδες, Πειραιά – Β. Αιγαίο, Πειραιά – Δωδεκάνησα, Τοπικές γραμμές, ενώ οι γραμμές Κρήτης προτείνεται να ενταχθούν στην κατηγορία Πειραιά – Δωδεκάνησα και οι γραμμές Ραφήνας, Ζακύνθου, Κεφαλλονιάς, Σποράδων στην κατηγορία Πειραιά – Κυκλάδες.

Πιστεύω πως τα παραπάνω δεν αφήνουν περιθώρια για αμφιβολίες ότι απειλείται η βιωσιμότητα των εταιρειών και η βιωσιμότητα της ελληνικής ακτοπλοΐας και κατ' επέκταση η εξασφάλιση ομαλών συγκοινωνιακών συνδέσεων στα ελληνικά νησιά ακόμη και για την περίοδο μετά την πάροδο της παρούσης κρίσης.

**-Από την άλλη πλευρά, το υπουργείο Ναυτιλίας εξήγγειλε δέσμη μέτρων στήριξης. Είναι αρκετά;**

-Με ανακοίνωσή του, της 27ης Μαρτίου, το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ενημερώνει για σειρά μέτρων που προωθεί άμεσα, προκειμένου να στηριχθεί η ελληνική ακτοπλοΐα και με δεδομένο ότι η ακτοπλοΐα πέραν του δημόσιου χαρακτήρα της, αποτελεί ταυτόχρονα και έναν από τους ισχυρούς βραχίονες της τουριστικής βιομηχανίας μεταξύ των οποίων:

- Ένταξη των ΚΑΔ που αφορούν θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων
- Υπαγωγή ναυτικών στο καθεστώς αναστολής της σύμβασης εργασίας και ένταξή τους στις ευνοϊκές διατάξεις που προβλέπουν το επίδομα 800 ευρώ,
- Παράταση έως 31.5.2020 καταβολής επιδότησης για τους ανέργους ναυτικούς και της διάρκειας ασφαλιστικής προστασίας,
- Παράταση έως 30.4.2020 των χειμερινών συνθέσεων των πλοίων της ακτοπλοΐα, πρόβλεψη διαδικασίας εκτάκτων αναθέσεων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας,

Στόχος αυτών, σύμφωνα με τον κ. υπουργό, η εξασφάλιση σταθερής σύνδεσης της νησιωτικής Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα, η ομαλή λειτουργία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, η διασφάλιση των θέσεων εργασίας, αλλά και η περαιτέρω ενίσχυση

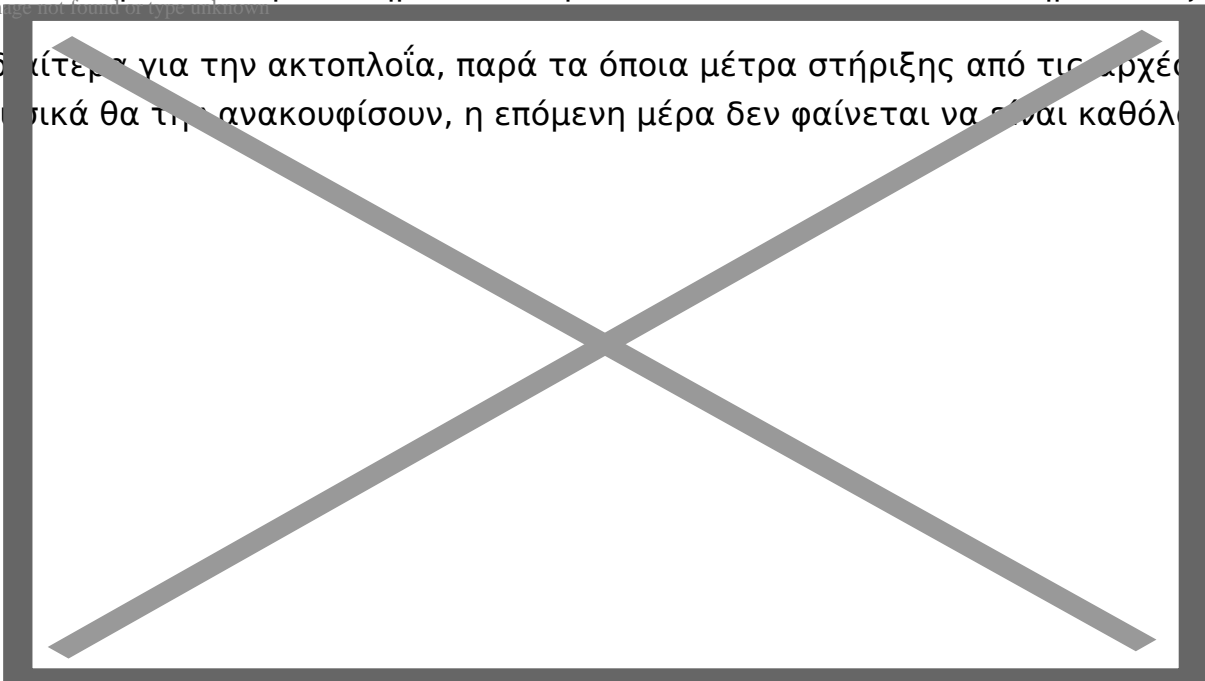
των εργαζομένων στον κλάδο.

Δεδομένου ότι δεν θεωρώ τον εαυτό μου ως τον καταλληλότερο να απαντήσει σε ένα τέτοιο ερώτημα, παραπέμπω στην επιστολή του ΣΕΕΝ προς τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννη Πλακιωτάκη της 28ης Μαρτίου 2020, επομένη της εξαγγελίας των μέτρων, με την οποία ο ΣΕΕΝ, μεταξύ άλλων, **ευχαριστεί τον κ. υπουργό για τα μέτρα στήριξης της ακτοπλοΐας**, υπενθυμίζει πως εκκρεμεί η ικανοποίηση του βασικού αιτήματος του κλάδου για την άμεση και ουσιαστική οικονομική ενίσχυση των πλοίων, τα οποία καλύπτουν τις στοιχειώδεις ανάγκες των νησιών μας και ζητά την άμεση ανακοίνωση των μέτρων που αφορούν στο ειδικό καθεστώς ενίσχυσης των επιχειρήσεων του κλάδου με αναδρομική ισχύ από 20.3.20.

**-Ποιο πιστεύετε ότι θα είναι το τοπίο στην ακτοπλοΐα μετά το πέρας της επιδημίας; Χρειάζονται να γίνουν αλλαγές;**

-Φοβάμαι πως οι συνέπειες στην ακτοπλοΐα, αλλά και στην ελληνική οικονομία γενικότερα από την επιδημία του κορωνοϊού COVID-19 θα είναι σημαντικές.

Ιδιαιτέρως για την ακτοπλοΐα, παρά τα όποια μέτρα στήριξης από τις αρχές του φετιμιά θα τηρουν, η επόμενη μέρα δεν φαίνεται να είναι καθόλου εύκολη.



Η

παρούσα άνευ προηγουμένου κρίση απειλεί την επιβίωση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και **δημιουργεί ανάγκη εις βάθος αναθεώρησης του ακτοπλοϊκού συστήματος συγκοινωνιών και εμπορευματικών μεταφορών στα νησιά**, με σκοπό να θωρακίσει την βιωσιμότητά του μέσω της μείωσης του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών, βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και των προσφερόμενων συγκοινωνιακών συνδέσεων και εμπορευματικών μεταφορών των νησιών, συνδυασμό μεταφορικών μέσων όπου είναι δυνατό, καθώς και τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου δικτύου που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες των νησιών σε

περιόδους κρίσης με το ελάχιστο δυνατό κόστος.

Όπως θα θυμάστε, η περίοδος 2009-2012, που ήταν μία από τις χειρότερες που είχε γνωρίσει μέχρι τότε η ελληνική ακτοπλοΐα, υπήρξε εξαιρετικά δυσμενής με συσσώρευση ζημιών για τις εταιρείες, **οι οποίες έφθασαν τα 900 εκατομμύρια ευρώ.**

Αυτό ήταν το αποτέλεσμα τόσο της κατακόρυφης πτώσης της κίνησης, λόγω της μεγάλης τότε οικονομικής κρίσης, αλλά και του υψηλού κόστους λειτουργίας του συστήματος που ήταν (και παραμένει) ένα από τα σοβαρότερα δομικά του προβλήματα, βασικό μέγεθος του οποίου είναι η τιμή του ναυτιλιακού πετρελαίου, που την τριετία 2009-2012 αυξήθηκε άνω του 100%.

Στα χρόνια που ακολούθησαν, η κατάσταση βελτιώθηκε με την σημαντική πτώση της τιμής του πετρελαίου, γεγονός που έδωσε την ευκαιρία σε όσες ακτοπλοϊκές εταιρείες επιβίωσαν της κρίσης αυτής, να μειώσουν αισθητά τις ζημιές, παρά τη διαχρονικά εμπεδωμένη απώλεια μεταφορικού έργου, τόσο σε επιβάτες όσο και σε οχήματα.

Περαιτέρω, από την έναρξη του 2017 και τον σχεδόν διπλασιασμό της τιμής του πετρελαίου σε σχέση με το 2016, η ελληνική ακτοπλοΐα επανήλθε πάλι σε κατάσταση συσσώρευσης ζημιών.

Αναγκαία η δημιουργία ενός στρατηγικά δομημένου δικτύου που θα περιλαμβάνει Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους Νήσων

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις γενικές τάσεις της τιμής πετρελαίου που δεν μπορεί παρά να είναι ανοδική, διατηρεί το θέμα στο προσκήνιο, συνιστώντας μόνιμη απειλή των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Συνδυασμένο με την έντονη εποχικότητα ζήτησης, τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες για μεγάλα χρονικά διαστήματα, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της χώρας με τον σαφή πολυνησιακό χαρακτήρα, τα έντονα καιρικά φαινόμενα που επικρατούν στο Αιγαίο Πέλαγος και την απαίτηση των νησιωτών για απευθείας σύνδεση όλο τον χρόνο με τα μεγάλα λιμάνια της χώρας, συμπληρώνουν την εικόνα του δύσκολου περιβάλλοντος που καλείται να εξυπηρετήσει το ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας σε ομαλές περιόδους, πέραν φυσικά από περιόδους κρίσεων.

Η έρευνα που εκπονήθηκε από Ομάδα Εργασίας για την ακτοπλοΐα την περίοδο 2013-

2014, που έγινε με πρωτοβουλία του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. μαζί με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) και το Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων (ΕΔΙΝΑΛΕ) του Πανεπιστημίου Αιγαίου, στις εργασίες της οποίας συνεισέφεραν και εκπρόσωποι των αρμόδιων αρχών και εμπλεκόμενων φορέων, Πανεπιστημιακοί και ειδικοί του κλάδου των μεταφορών, εντόπισε προβλήματα και κατέθεσε προτάσεις για τις δράσεις που θα μπορούσαν να αναληφθούν για τη αντιμετώπισή τους.

Η Ομάδα ολοκλήρωσε τις εργασίες της το 2014 με την εκπόνηση αναλυτικής έκθεσης, με τίτλο: **«Κρίσιμες ώρες για την Ακτοπλοία και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών: το πρόβλημα και οι πιθανές λύσεις».**

Η εργασία κατέδειξε πως ο δρόμος ο οποίος μπορεί να οδηγήσει στη βιωσιμότητα του ακτοπλοϊκού συστήματος, βασίζεται σε δύο άξονες:

**α)** τη μείωση του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών που αφορά στην εκμετάλλευση των πλοίων αλλά και όπου είναι εφικτό χρησιμοποίηση καταλληλότερων πλοίων και εξορθολογισμό προσφερόμενης χωρητικότητας, και

**β)** στη βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και των προσφερόμενων συγκοινωνιακών συνδέσεων και εμπορευματικών μεταφορών των νησιών.

Κορωνίδα των προτάσεων, η κατόπιν εμπεριστατωμένης μελέτης, ανάπτυξη ενός Στρατηγικού Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων, που θα περιλαμβάνει Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους Νήσων, στο πλαίσιο ενός συστήματος που να συνδυάζει, τη συνεργασία κομβικών γραμμών και ακτινικών ή/και περιφερειακών συνδέσεων **μέσω ανταποκρίσεων «Hub and Spoke»** και τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Το Δίκτυο αυτό θα πρέπει να ενσωματώνει τις Ελάχιστες Απαιτήσεις Σύνδεσης (ΕΑΣ) και να προτείνει την καλύτερη δυνατή λύση με βάση συγκεκριμένα κριτήρια και παραμέτρους, όπως: επιβατικές και εμπορευματικές ροές, κοινωνικο-οικονομικές ανάγκες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά νησιών και τοπικών κοινωνιών, με όρους μεταφορικού έργου και πλοίων/αριθμού δρομολογίων και συγχώνευση υφιστάμενων γραμμών.

Επίσης, να περιλαμβάνει Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους (ΠΣΚ) θαλασσίων και συνδυασμένων μεταφορών, για την καλύτερη αξιοποίηση όλων των μεταφορικών μέσων.

**-Γενικότερα, ποια είναι τα, μέχρι τώρα, συμπεράσματά σας από την κρίση; Τι έχετε ή τι πρέπει να επαναπροσδιοριστεί;**

-Η εντύπωσή μου είναι πως θα απαιτηθεί εις βάθος αναθεώρηση του υφιστάμενου ακτοπλοϊκού δικτύου (ελευθέρων και χρηματοδοτούμενων γραμμών) και με στόχο την

ανάπτυξη ενός βιώσιμου συστήματος ακτοπλοϊκών νησιωτικών συνδέσεων και εμπορευματικών μεταφορών, στη βάση ενός στρατηγικά δομημένου δικτύου που θα περιλαμβάνει Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους Νήσων, στο πλαίσιο ενός συστήματος που να συνδυάζει, τη συνεργασία κομβικών γραμμών και ακτινικών ή/και περιφερειακών συνδέσεων μέσω ανταποκρίσεων «Hub and Spoke» και τον συνδυασμό μεταφορικών μέσων.

Η εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος θα πρέπει να προβλέπει την σταδιακή ανάπτυξή του, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα (0 – 5 χρόνια, 5 – 10 χρόνια, και 11 + χρόνια αντίστοιχα) και να αξιοποιεί τα διδάγματα από την παρούσα κρίση, περιλαμβάνοντας και πρόταση ενός ελάχιστου, κοστολογημένου δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και εμπορευματικών μεταφορών στα νησιά σε περιόδους κρίσης.

Το σύστημα αυτό θα πρέπει να είναι ρεαλιστικό και εξορθολογισμένο, προκειμένου να εξασφαλιστεί:

- Η καλύτερη εξυπηρέτηση νησιωτικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών (και με συνδυασμό μεταφορικών μέσων και αξιοποίηση ασυνόδευτων μονάδων μεταφοράς)
- Βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου θωρακίζοντας τη βιωσιμότητά του (με μείωση συνολικού κόστους, ελαχιστοποίηση δαπάνης παροχής δημοσίων υπηρεσιών – άγονες γραμμές)
- Ενσωμάτωση της εποχικότητας ζήτησης υπηρεσιών (με 2 ή τρεις περιόδους δικτύωσης: θερινή, μέση και χειμερινή περίοδο) και
- Ένα ελάχιστο κοστολογημένο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και εμπορευματικών μεταφορών στα νησιά σε περιόδους κρίσης (χρησιμοποιώντας εμπειρίες από την παρούσα κρίση).

Ήδη με πρωτοβουλία του Ε.Ε.ΣΥ.Μ και σε συνεργασία με τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν), έχει συσταθεί μία Ομάδα Εργασίας ειδικών για την ακτοπλοΐα, η οποία, πολύ πριν από την παρούσα κρίση, έχει επεξεργαστεί πρόταση Μεθοδολογίας, Στόχων, Προϋποθέσεων και Προδιαγραφές εκπόνησης μιας τέτοιας εργασίας, με τίτλο «**Ολοκληρωμένη Πρόταση ανάπτυξης ενός Στρατηγικού Δικτύου Νησιωτικών Συνδέσεων (ΣΔΝΣ)**, βασισμένων σε μία ιεραρχική δομή Περιφερειακών Συγκοινωνιακών Κόμβων (ΠΣΚ) και συνεργασία κομβικών γραμμών και περιφερειακών/ακτινικών συνδέσεων (Hub and Spoke), στα Νησιά του Αιγαίου Πελάγους και την Κρήτη και το συνδυασμό μεταφορικών μέσων», την οποία έχει θέσει υπόψη του κ. υπουργού Ναυτιλίας, ζητώντας στήριξη για την υλοποίησή της και αναμένει απάντηση.