

Με ζημιές 100 εκατ. «αποχαιρετά» τις ακτοπλοϊκές εταιρείες το 2020. «Τα ταμειακά διαθέσιμα εξαντλούνται», σχολίασε ο ΣΕΕΝ

2020/11/17 08:52 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Διαδικτυακή συνέντευξη Τύπου παρέθεσε χθες ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), στην οποία ο πρόεδρος της, Μιχάλης Σακέλλης παρουσίασε τα αποτελέσματα του 2020 στον κλάδο από την επίδραση του Covid - 19.

Ο ΣΕΕΝ υποστηρίζει ότι οι οικονομικές απώλειες, δηλαδή **η μείωση εσόδων σε Αιγαίο και Αδριατική θα φθάσει τα 300 εκατ. ευρώ**, με αποτέλεσμα την παραγωγή ζημιολόγων οικονομικών αποτελεσμάτων 100 εκατ. ευρώ στις εταιρείες.

Παράλληλα, ο Σύνδεσμος ζητά την υιοθέτηση συγκεκριμένων μέτρων για το 2021, ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του κλάδου, όπως ο καθορισμός των απαραίτητων δρομολογίων μέχρι 31/5/2021, με βάση τα δρομολόγια του 2020 και την υπογραφή Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας για την εκτέλεσή τους.

«Σε ότι αφορά τα έσοδα, δυστυχώς επαληθεύονται οι προβλέψεις μας για μείωση των εσόδων από ναύλους, η οποία εκτιμάται ότι θα φθάσει ή και θα ξεπεράσει τα 300 εκατ. και με ζημιολόγα αποτελέσματα του 2020 που θα ξεπεράσουν τα 100 εκατ., χωρίς να υπολογίζεται **η κρατική βοήθεια, που όμως δεν ξεπέρασε τα 22 εκατ.**

Σε αντίθεση με το 2019, σε λίγες μέρες ξεκινάμε μία νέα χρονιά το 2021 με προίκα πολύ μεγάλες ζημιές, με τα ταμειακά αποθέματα να έχουν εξαντληθεί και τον δανεισμό προς τράπεζες και δημόσιο να έχει αυξηθεί και να αυξάνεται συνεχώς», ανέφερε ο κ. Σακέλλης, ο οποίος άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο πώλησης πλοίων σε περίπτωση μη ικανοποιητικής κρατικής στήριξης του κλάδου.

Τα βασικά σημεία της τοποθέτησης του προέδρου του ΣΕΕΝ

Πριν μπούμε στα προβλήματα της τρέχουσας περιόδου που λίγο πολύ είναι γνωστά, θα ήθελα να αναφερθώ στον Ακτοπλοϊκό μας στόλο και τα προβλήματα που έχουμε μπροστά μας την επόμενη δεκαετία.

Σήμερα διαθέτουμε 105 ακτοπλοϊκά πλοία που εξυπηρετούν τις ανάγκες των νησιών και τα οποία αποτελούν έναν αξιόλογο στόλο συμβατικών πλοίων και ταχυπλόων, τα οποία προσφέρουν εξαιρετικές υπηρεσίες στα νησιά μας χειμώνα καλοκαίρι.

Από τα πλοία αυτά στο τέλος της 10ετίας, δηλαδή το 2030 τα 44, δηλαδή το 42%, θα είναι άνω των 40 ετών, ενώ 16 πλοία θα είναι άνω των 50. Σήμερα κανένα πλοίο δεν είναι άνω των 50 ετών.

Εκτός αυτού μπαίνουμε σε μία περίοδο εφαρμογής νέων περιβαλλοντολογικών κανονισμών που προβλέπουν 0% ρίπους CO2 μέχρι το 2050, αλλά και δραστική μείωσή τους μέχρι το 2030.

Η μείωση επιβατών στο Αιγαίο εκτιμάται στο 55% και στην Αδριατική στο 70%

Υπολογίζεται ότι μέχρι το 2023 θα εφαρμόζεται στη Ναυτιλία το ETS (Emission Trading System), που προβλέπει μείωση CO2 43% σε σχέση με το 2005, ενώ ήδη συζητείται ο χαρακτηρισμός της Μεσογείου ως προστατευόμενη θάλασσα ECA (Emission Control Area), που περιμένουμε να υλοποιηθεί μέχρι το 2025 με υποχρέωση κατανάλωσης καυσίμων περιεκτικότητας σε θείο 0,1%.

Το θέμα του LNG το οποίο πολύ συζητείται τα τελευταία χρόνια δεν δίνει τις ενδεδειγμένες λύσεις σε ότι αφορά το CO2, ενώ δεν υπάρχουν οι τεχνολογικές εξελίξεις οι οποίες θα καταστήσουν εφικτή σήμερα την κατανάλωση άλλων τύπων καυσίμων.

Η μείωση ταχυτήτων η οποία επίσης συζητείται δεν αποτελεί λύση για την Ακτοπλοΐα γιατί θα μειωθεί η συχνότητα των δρομολογίων άρα θα χρειαστούν περισσότερα πλοία για το ίδιο μεταφορικό έργο.

Ξεκινάει λοιπόν μία δεκαετία μεγάλων εξελίξεων και πολλών προβλημάτων:

* με την ανάγκη να ανανεωθεί ο Ακτοπλοϊκός μας στόλος, ο οποίος ηλικιακά μεγαλώνει,

* με αναγκαστική απομάκρυνση πλοίων τα οποία δεν θα μπορέσουν να προσαρμοστούν ή να λειτουργήσουν στα νέα περιβαλλοντολογικά δεδομένα τα οποία διαμορφώνονται,

* με νέες επιβαρύνσεις λόγω του χαρακτηρισμού της Μεσογείου ως ECA,

* με παντελή έλλειψη από την Διεθνή αγορά μεταχειρισμένων πλοίων φιλικών στο περιβάλλον και κατάλληλων για τις Ακτοπλοϊκές μας γραμμές.

Υπάρχει δηλαδή μεγάλος κίνδυνος υποβάθμισης των Ακτοπλοϊκών μας υπηρεσιών και ποιοτικά αλλά και σε ότι αφορά τις χωρητικότητες.

Μοναδική λύση είναι η ναυπήγηση νέων πλοίων, μία διαδικασία η οποία έπρεπε ήδη να έχει ξεκινήσει.

Προς αυτή τη κατεύθυνση υπάρχουν Εταιρείες οι οποίες έχουν προχωρήσει σε σχεδιασμό ναυπήγησης αλλά οι σκέψεις αυτές έχουν απομακρυνθεί, λαμβανομένης υπόψη της κρίσης που διατρέχουμε.

Είναι σημαντικό ότι με πρωτοβουλία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και του προέδρου κ. Γ. Πατέρα, σε συνεργασία με τον ΣΕΕΝ, τον Ιούνιο του 2019 εκπονήθηκε μελέτη σχετικά με την ανάγκη ανανέωσης του Ακτοπλοϊκού μας στόλου για την ενημέρωση των αρμόδιων διευθύνσεων της ΕΕ.

Η απευθείας ενίσχυση του κλάδου ανέρχεται στα 22 εκατ. ευρώ, υποστηρίζει ο ΣΕΕΝ

Η μελέτη αποσκοπεί στη δημιουργία Ταμείου για τη χρηματοδότηση της ναυπήγησης πλοίων για την ανανέωση του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού στόλου, έχει θετική ανταπόκριση και από την ΕΕ αλλά και από την Κυβέρνηση και αναμένουμε εξελίξεις με την ολοκλήρωση του τρίτου σταδίου της μελέτης.

Στην παρούσα κρίση του κορωνοϊού ο ΣΕΕΝ έχει σημαντικό ρόλο με συνεχή συμμετοχή και προτάσεις σε όλες τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί για τη στήριξη του κλάδου, οι οποίες μπορεί να μη μας ικανοποιούν, αλλά δεν παύει να είναι σημαντικές.

Πρέπει να τονίσουμε ιδιαίτερα ότι με τις προσπάθειες του Συνδέσμου μας αναδείξαμε τη σημασία των υπηρεσιών που προσφέραμε και έχουμε αναγνωριστεί ως ο σημαντικότερος παράγοντας ανάπτυξης των νησιών μας και ένας σημαντικός παράγοντας του τουρισμού όλης της Χώρας.

Επίσης έχει αναδειχθεί ο κοινωνικός και ο Εθνικός ρόλος της Ακτοπλοΐας στην προάσπιση των Εθνικών συμφερόντων, αλλά και των Ευρωπαϊκών.

Εδώ θέλω για μία ακόμα φορά να τονίσω τη μεγάλη προσφορά των πληρωμάτων μας, όχι μόνο στην καλή εκτέλεση των δρομολογίων σε εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες λόγω των ελλείψεων ή και πολλές φορές ανύπαρκτων λιμενικών υποδομών, αλλά και στην τήρηση των μέτρων υγιεινής προστασίας.

Το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και όχι μόνο, δεν είχαμε κρούσματα μεταξύ των πληρωμάτων αποδεικνύει ότι τα πλοία είναι από την άποψη της υγιεινής το ασφαλέστερο μεταφορικό μέσο, αλλά επιπλέον αποδεικνύεται ότι όταν τηρούνται τα μέτρα τα οποία έχουν εξαγγελθεί, η αντιμετώπιση της πανδημίας είναι αποτελεσματική.

Σε ότι αφορά στις Ακτοπλοϊκές Υπηρεσίες, αποδείχθηκε για μία ακόμα φορά ότι αποτελούν το πλέον αξιόπιστο και σταθερό μέσο που σε κάθε περίπτωση, ακόμα και με μηδενική επιβατική κίνηση, εγγυάται την επικοινωνία με τα νησιά μας.

Το ίδιο συνέβη και με τις γραμμές της Αδριατικής οι οποίες εξυπηρετήθηκαν υποδειγματικά και απέδειξαν για μια ακόμα φορά τον υψηλό επαγγελματισμό των εταιρειών στέλνοντας ένα μήνυμα σε όσους επιμένουν στον παρεμβατισμό και στον ρυθμιστικό ρόλο του κράτους στις θαλάσσιες μεταφορές και σε κάθε βήμα των δραστηριοτήτων μας.

Το 2020 είναι μία ιδιαίτερα δύσκολη χρονιά για την Ακτοπλοΐα μας λόγω της μεγάλης εξάρτησής της από τον τουρισμό. Σε καλές εποχές, όπως το 2019, περισσότερο από το 65% της κίνησης, δηλαδή περισσότεροι από 12 εκ. επιβάτες Έλληνες ή αλλοδαποί διακινούνται για τουρισμό.

Το 2020 ήταν μία χρονιά που ξεκίνησε καλά σε ότι αφορά την κίνηση της περιόδου 1/1-19/3 αλλά και σε ότι αφορά τις κρατήσεις, οι οποίες ήταν σημαντικά αυξημένες με θετικές ενδείξεις σε ότι αφορά την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Δυστυχώς οι καλές προοπτικές διαψεύστηκαν, η πτώση του τουρισμού εκτιμάται σε 80% και όλοι μας γνωρίζουμε και έχουμε βιώσει τις συνέπειες της πανδημίας σε όλους τους κλάδους της οικονομίας, στις οικογένειές μας και στην καθημερινότητά μας.

Όταν συζητάμε για την Ακτοπλοΐα πρέπει να γνωρίζουμε ότι προσφέρονται υπηρεσίες Δημοσίου συμφέροντος, οι οποίες είναι απαραίτητες και δεν είναι δυνατόν να διακοπούν. Όπως πρέπει να διασφαλίσουμε την παροχή ρεύματος και νερού, πρέπει να διασφαλίσουμε και τις θαλάσσιες συγκοινωνίες μας, οι οποίες δεν είναι μόνο θέμα Εθνικό αλλά και Ευρωπαϊκό.

Η Ακτοπλοΐα ανήκει στους κλάδους που δεν μπορούν να αναστείλουν τις δραστηριότητές τους σε καμία περίπτωση.

Επίσης σημαντικές είναι οι υπηρεσίες που προσφέρονται στην Αδριατική τόσο σε ότι αφορά τον τουρισμό με μεταφορικό έργο 570.000 επιβατών, κυρίως τουριστών στις καλές εποχές, αλλά και σε ότι αφορά τη στήριξη των εισαγωγών και εξαγωγών της Χώρας με μεταφορά 165.000 φορτηγών αυτοκινήτων κάθε χρόνο.

Οι γραμμές της Αδριατικής επλήγησαν ιδιαίτερα με απαγόρευση στη διακίνηση επιβατών μέχρι τον Ιούνιο και σημαντική μείωση τους υπόλοιπους μήνες. Παρόλα αυτά τα δρομολόγια εκτελέστηκαν όπως είχαν προγραμματιστεί.

Έχοντας τα στοιχεία κίνησης μέχρι την 31/10 μπορούμε εκ του ασφαλούς να προβλέψουμε **την κίνηση του 2020:**

ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ 2019 /2020

	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	55%	70%
ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΧ	35%	60%
ΦΟΡΤΗΓΑ	20%	8%

ΑΠΩΛΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ 2019/2020

	ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	10.300.000	400.000
ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΧ	670.000	100.000
ΦΟΡΤΗΓΑ	99.000	13.000

Έσοδα/Ζημιογόνα Αποτελέσματα

Σε ότι αφορά τα έσοδα δυστυχώς επαληθεύονται οι προβλέψεις μας για μείωση των εσόδων από ναύλους η οποία εκτιμάται ότι θα φθάσει ή και θα ξεπεράσει τα € 300.000.000 και με ζημιογόνα αποτελέσματα του 2020 που θα ξεπεράσουν τα €100.000.000, χωρίς να υπολογίζεται η Κρατική βοήθεια, που όμως δεν ξεπέρασε τα € 22.000.000.

Σε αντίθεση με το 2019, σε λίγες μέρες ξεκινάμε μία νέα χρονιά το 2021 με προΐκα πολύ μεγάλες ζημιές, με τα ταμειακά αποθέματα να έχουν εξαντληθεί και τον δανεισμό προς Τράπεζες και Δημόσιο να έχει αυξηθεί και να αυξάνεται συνεχώς.

Μέτρα ενίσχυσης του κλάδου το 2020

Παρά το γεγονός ότι υπήρξε επιβολή Δημόσιας Υπηρεσίας και αναγκαστική εκτέλεση δρομολογίων, οι αποζημιώσεις που προβλέφθηκαν δεν ήταν επαρκείς.

Έναντι ζημιών από ναύλους που είναι βέβαιο ότι θα ξεπεράσουν τα 100 εκατ. η ενίσχυση των εταιρειών περιορίστηκε σε:

Από συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας €17.000.000 (αφαιρείται ο ΦΠΑ)

Από επιδοτήσεις Εργοδοτικών εισφορών € 5.000.000

Σύνολο €22.000.000

Τα υπόλοιπα μέτρα αφορούσαν κυρίως:

* Ταμιακές διευκολύνσεις, όπως η αναστολή πληρωμών φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων και δόσεων δανείων, η επιστρεπτέα προκαταβολή κτλ

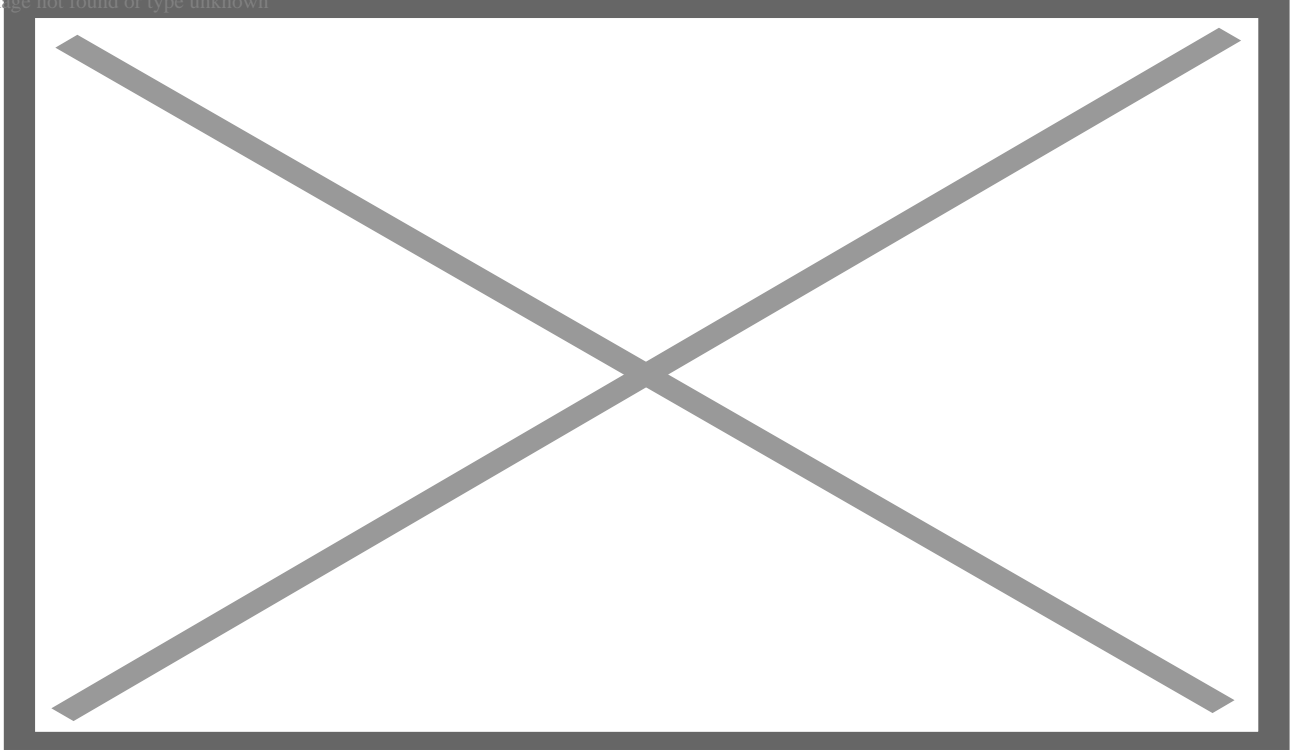
* μέτρα ενίσχυσης της εργασίας, όπως η αναστολή συμβάσεων κτλ.

Προβλέψεις για το 2021

Τα τελευταία μέτρα περιορισμού των μεταφορών είναι βέβαιο ότι θα συνεχιστούν και τους επόμενους μήνες. Λαμβανομένου υπόψη όπως προαναφέραμε ότι το μεταφορικό έργο της περιόδου 1/1-19/3 του 2020 ήταν θετικό, είναι βέβαιο το πρώτο πεντάμηνο του 2021 το μεταφορικό έργο θα είναι μειωμένο σε σχέση με το 2020.

Επιπλέον οι επόμενοι μήνες δεν είναι δυνατόν να μην επηρεαστούν από τον μεγάλο αριθμό των κρουσμάτων τα οποία έχουμε σήμερα.

Υπενθυμίζουμε ότι πριν από την έναρξη της τουριστικής περιόδου του 2020 και συγκεκριμένα την τελευταία εβδομάδα του Μαΐου είχαμε 46 κρούσματα και 4 θανάτους ενώ την εβδομάδα που πέρασε δηλαδή από 9-15 Νοεμβρίου είχαμε 16.018 κρούσματα και 281 θανάτους.



Παρά τα αισιόδοξα μηνύματα σχετικά για το εμβόλιο, το οποίο πλην των άλλων θα βελτιώσει και την ψυχολογία μας που είναι σημαντικός παράγοντας για τον τουρισμό, αν όλα πάνε καλά ο τουρισμός το 2021 προβλέπεται μειωμένος κατά 50% σε σχέση με το 2019, δηλαδή είναι βέβαιο ότι το 2021 θα είναι μία κακή και προβληματική χρονιά για τον τουρισμό μας.

Ο Σύνδεσμός μας επιφυλασσόμενος εν αναμονή των εξελίξεων για την περίοδο μετά την 1/6 του 2021 έχει προτείνει στην Κυβέρνηση την λήψη μέτρων για το πρώτο πεντάμηνο του 2021 κατά τη διάρκεια του οποίου, τα αποτελέσματα είναι απολύτως προβλέψιμα.

Τα μέτρα αυτά αποσκοπούν στην ενίσχυση του Κλάδου για την εκπλήρωση των δρομολογιακών υποχρεώσεων των πλοίων μας για την απαραίτητη εξυπηρέτηση των νησιών μας. Τα μέτρα είναι αναγκαία διότι διαφορετικά θα οδηγηθούμε στην αποδυνάμωση του Ακτοπλοϊκού μας στόλου, ο οποίος σήμερα προσφέρει ποιοτικές και αξιόπιστες υπηρεσίες στα νησιά μας.

Νομίζω πρέπει να λέμε την αλήθεια για να καταλάβουμε το μέγεθος του προβλήματος. Σε κάθε περίπτωση τα πλοία μας θα προσφέρουν τις απαραίτητες υπηρεσίες. Αν όμως για να γίνει αυτό εξαντληθούν οι εταιρείες μας και υποχρεωθούμε σε απομάκρυνση πλοίων από τις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Γραμμές, τότε πρέπει να γνωρίζουμε ότι η ζημιά είναι ανεπανόρθωτη.

Αν απομακρυνθούν πλοία από τις γραμμές μας αυτά θα είναι πρώτα απ' όλα τα ποιοτικότερα. Αυτά τα πλοία δεν μπορούν να αντικατασταθούν, γιατί δεν υπάρχουν

όπως είπαμε στη διεθνή αγορά διαθέσιμα και κατάλληλα, ακόμα και μεγάλης ηλικίας, για τις Ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες. Κάθε πλοίο που θα αποχωρήσει θα αφήσει ένα κενό το οποίο άμεσα δεν θα καλυφθεί, δηλαδή πάμε πολλά χρόνια πίσω.

Εν αναμονή λοιπόν των εξελίξεων έχουμε προτείνει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και στα συναρμόδια Υπουργεία τη λήψη των παρακάτω μέτρων για το πρώτο πεντάμηνο του 2021:

Απαραίτητα μέτρα ενίσχυσης των εταιρειών το 2021

-Καθορισμός των απαραίτητων δρομολογίων μέχρι 31/5/2021 με βάση τα δρομολόγια του 2020 και υπογραφή Συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας για την εκτέλεσή τους.

-Καθορισμός μισθωμάτων σύμφωνα με τα πραγματικά έξοδα των πλοίων τα οποία ήδη σας έχουν κοινοποιηθεί και γνωρίζετε.

-Παράταση της επιδότησης των εργοδοτικών εισφορών προσωπικού θάλασσας και ξηράς, μέχρι 31/5/2021.

-Μείωση 50% των λιμενικών εξόδων Λιμενικών Ταμείων και Οργανισμών Λιμένων.

-Εφαρμογή των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ και στα εισιτήρια των οχημάτων ΙΧ.

-Παράταση ισχύος της δυνατότητας αναστολή συμβάσεων εργασίας των ναυτικών μέχρι 31/5/2021.

-Επέκταση του μέτρο πληρωμής των φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων σε 24 μήνες.

-Ανάλογα με τις εξελίξεις θα κατατεθούν προτάσεις και για την περίοδο από 1/6/2021.

Γραμμές Αδριατικής

Ανάλογα μέτρα πρέπει να εφαρμοστούν και για τα πλοία, τα οποία είναι δρομολογημένα στις γραμμές Αδριατικής και συγκεκριμένα:

-Να μελετηθεί η δυνατότητα επιδότησης των δρομολογίων για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας των (μείον τα έσοδα), σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία για τα οποία σας έχουμε ήδη ενημερώσει.

-Παράταση ισχύος της δυνατότητας αναστολής συμβάσεων εργασίας των ναυτικών μέχρι 31/5/2021.

-Παράταση της επιδότησης των εργοδοτικών εισφορών προσωπικού θάλασσας και ξηράς, μέχρι 31/5/2021 και ενίσχυση των Εταιρειών με τον παρακρατούμενο φόρο των ναυτικών, ή εναλλακτικά

-Δημιουργία ειδικού προσωρινού πλαισίου στήριξης (με έγκριση της ΕΕ) δεκαετούς διάρκειας για την επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών προσωπικού θάλασσας (ναυτικών) που εργάζονται στα πλοία αυτά και επίσης την ταμειακή ενίσχυση των εταιρειών στα πρότυπα που εφαρμόζουν άλλες Χώρες στην Ευρώπη.

-Μείωση 50% των πάσης φύσεως λιμενικών εξόδων που χρεώνουν οι Οργανισμοί Λιμένος Πατρών, Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας, μέχρι 31/5/2021.