
Στο 7,4% του ΑΕΠ (13,6 δισ.) η συνολική συνεισφορά της ακτοπλοΐας. Η μελέτη του IOBE

2021/01/12 16:20 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την μελέτη [«Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές»](#) παρουσίασε σήμερα το IOBE.

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης, όπως αναφέρει το IOBE, είναι η παρουσίαση των πιο πρόσφατων εξελίξεων στα βασικά μεγέθη του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας και των προκλήσεων που αντιμετωπίζει, καθώς και η ανάδειξη της σημασίας του για την ελληνική οικονομία σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Η επίδραση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία εξετάζεται από την πλευρά του μεταφορικού έργου (ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εσωτερικού και Αδριατική θάλασσα), αλλά και μέσα από τις ευρύτερες επιδράσεις που δημιουργούνται σε άλλους τομείς (όπως τουρισμός, μεταποίηση, αγροτικός τομέας και εξωτερικό εμπόριο) με τη μετακίνηση αγαθών και επισκεπτών μέσα από τις ακτοπλοϊκές διασυνδέσεις.

Η συνολική συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας, σε όρους ΑΕΠ, εκτιμάται σε 13,6 δισεκ. ή 7,4% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2019.

Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά του κλάδου ανέρχεται σε 332 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 8,5% της συνολικής απασχόλησης).

Επιπλέον, η συνεισφορά στα δημόσια έσοδα εκτιμάται σε περίπου 3 δισεκ., ενώ σε περίπου 1,8 δισεκ. υπολογίζονται τα εισοδήματα από μισθούς των εργαζομένων λόγω της ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας στη χώρα.

Η ομιλία του προέδρου του ΣΕΕΝ Μ. Σακέλλη στην παρουσίαση της μελέτης

Από το 1992 όταν ψηφίσθηκε ο Ευρωπαϊκός κανονισμός 3577 που αφορά στην απελευθέρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, διαπιστώνουμε ότι στις σχέσεις μας με την Ε.Ε δεν έχει υποστηριχθεί αρκετά η μοναδικότητα της νησιωτικής διάρθρωσης της Χώρας μας, δηλαδή αυτό που λέμε νησιωτικότητα, με αποτέλεσμα να μην έχουμε καταφέρει να αντλήσουμε σημαντικούς Ευρωπαϊκούς πόρους για τις Θαλάσσιες

συγκοινωνίες μας.

Αυτό που συμβαίνει στην πραγματικότητα είναι ότι όλες οι Ευρωπαϊκές Χώρες επιδοτούν με Ευρωπαϊκούς πόρους τις μεταφορές τους, κατά κύριο λόγο τις χερσαίες, σε αντίθεση με την Ελλάδα που ένα μεγάλο τμήμα των μεταφορών της, που λαμβάνουν χώρα δια θαλάσσης, μένουν εκτός των Ευρωπαϊκών σχεδίων και προγραμμάτων.

Το ίδιο συμβαίνει και στο σχέδιο Ανάκαμψης το οποίο συζητούμε αυτή τη στιγμή, αλλά και στο νέο ΕΣΠΑ όπου η έννοια των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και οχημάτων απουσιάζει. Για το θέμα αυτό έχουν γίνει συζητήσεις με το Υπουργείο Ναυτιλίας το οποίο έχει ήδη αναλάβει πρωτοβουλίες.

Τόσο σε ότι αφορά στην εξυπηρέτηση των νησιών μας, αλλά και στην γραμμή Ελλάδα-Ιταλίας, πολλές φορές κάνουμε το μεγάλο λάθος να θεωρούμε τις υπηρεσίες που προσφέρονται ως δεδομένες με αποτέλεσμα να μην κάνουμε τίποτα για να τις στηρίξουμε.

Οι Ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες είναι ο κυριότερος παράγοντας σε ότι αφορά στην προστασία των Εθνικών συμφερόντων και στην ασφάλεια των νησιών, ειδικά στη σημερινή εποχή, αλλά και ο παράγοντας πάνω στον οποίο αποκλειστικά βασίζεται η ανάπτυξη των νησιών, αλλά και ο τουρισμός της Χώρας.

Το 65% του μεταφορικού έργου αφορά τον τουρισμό εισερχόμενο ή εσωτερικού, η μεταφορά ειδών διατροφής για την στήριξη των νησιωτών και τουριστών επιτυγχάνεται κατά κύριο λόγο με τα Ακτοπλοϊκά πλοία, ενώ η ενδοεπικοινωνία εξυπηρετείται αποκλειστικά από τη θάλασσα.

Η συμβολή της Ακτοπλοΐας στην επίλυση προβλημάτων σε σχέση με το μεταναστευτικό επίσης, ήταν και είναι μεγάλης σημασίας, όχι μόνο για την προάσπιση των Εθνικών αλλά και των Ευρωπαϊκών συμφερόντων γενικότερα.

Εδώ θέλω να τονίσω ότι ο εσωτερικός τουρισμός που στήριξε τα νησιά μας την περίοδο της κρίσης, συμμετέχει σημαντικά στην τουριστική ανάπτυξη της Χώρας και αξίζει περισσότερης προσοχής. Προς αυτή τη κατεύθυνση σημαντική ήταν η συμβολή των προγραμμάτων του ΟΑΕΔ τα οποία στηρίξαμε και συμμετέχουμε ως Κλάδος.

Στην εξαιρετικά δύσκολη περίοδο που διανύουμε οι Ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες απετέλεσαν το πλέον αξιόπιστο και μοναδικό μέσον εξυπηρέτησης για την συντριπτική πλειονότητα των νησιών μας.

Παράλληλα οι γραμμές της Αδριατικής έχουν να επιδείξουν ένα μεγάλο μεταφορικό έργο τουριστών με δυνατότητα μεταφοράς και αυτοκινήτων, και αποτελούν την

πλέον αξιόπιστη και οικονομική λύση για τις εμπορευματικές μας μεταφορές προς και από την Ευρώπη.

Εδώ καλό θα ήταν να θυμηθούμε ότι στη διάρκεια της 10ετίας του '90, όταν τα σύνορά μας ήταν κλειστά οι γραμμές της Αδριατικής εξυπηρέτησαν χωρίς κανένα πρόβλημα το σύνολο του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της Χώρας.

Είναι λοιπόν σημαντικό να κατανοήσουμε τη σημασία και να στηρίξουμε τις Θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και οχημάτων της Χώρας μας, οι οποίες είναι αναγκαίες όσο και οι υπηρεσίες κοινής ωφελείας, αποτελούν μέρος της καθημερινής μας ζωής και δεν μπορούμε να ζήσουμε χωρίς αυτές.

Ας μη ξεχνάμε ότι κατά την διάρκεια της κρίσης ο Κλάδος μας είναι ίσως ο μοναδικός κλάδος ο οποίος ήταν και είναι αντικειμενικά αδύνατον να αναστείλει τις δραστηριότητές του με υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων ακόμα και με μηδενική επιβατική κίνηση.

Οφείλουμε να στηρίξουμε τις θαλάσσιες συγκοινωνίες μας όχι μόνο για να μην υποβαθμιστούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες, αλλά και για να εξασφαλίσουμε την περαιτέρω βελτίωσή τους η οποία είναι αναγκαία.

Αυτό που ζητάμε είναι εφικτό και αυτονόητο και αφορά στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού μας πλαισίου, την δίκαιη και σωστή αποζημίωση των πλοίων όταν επιβάλλονται δρομολόγια ή δεν είναι δυνατόν αυτά να διακοπούν και τέλος στην ισότιμη μεταχείριση ή διαφορετικά την επιλεξιμότητα του κλάδου των Θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και οχημάτων σε ότι αφορά στην συμμετοχή μας στα αναπτυξιακά προγράμματα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά.

Τα τελευταία 10 χρόνια έχουμε κάνει μεγάλες προσπάθειες να αναδείξουμε τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών Επιβατών και Οχημάτων και έχουν γίνει θετικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή. Η προσπάθειά μας βασίστηκε κυρίως στις μελέτες του IOBE, όπως και η σημερινή την οποία θα παρουσιάσει ο Καθηγητής Κος Νίκος Βέττας με τους συνεργάτες του.