

## **Πρόσθετη αποζημίωση για τον Covid θα ζητήσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Με ζημιές 130 εκατ. ξεκίνησε το 2021**

2021/03/04 08:42 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στον απολογισμό για το 2020 και τους στόχους του 2021 αναφέρθηκε, κατά την ετήσια Γενική Συνέλευση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, ο πρόεδρος κ. Μιχάλης Σακέλλης.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα ζητήσουν πρόσθετη αποζημίωση για το 2020, υποστηρίζοντας ότι έλαβαν ως κρατική στήριξη μόλις 31 εκατ. ευρώ.

Επίσης, σημειώνουν ότι για να καλυφθούν οι οικονομικές απώλειες από τον Covid - 19, θα πρέπει να αυξηθούν κατά 75% τα τρέχοντα μισθώματα από τις συμβάσεις.

Για το τρέχον έτος, οι ζημιές ανέρχονται ήδη στα 130 εκατ. ευρώ, με τον κ. Σακέλλη να προαναγγέλλει μια “προβληματική” χρονιά.

### **Η τοποθέτηση του Μιχάλη Σακέλλη στη γενική συνέλευση του ΣΕΕΝ**

Δυστυχώς τα 100 χρόνια του Συνδέσμου μας συμπίπτουν με μία πρωτόγνωρη παγκόσμια κρίση την οποία ούτε μπορούσαμε να προβλέψουμε ούτε να φανταστούμε.

Η Υγειονομική κρίση έπληξε την παγκόσμια οικονομία και άλλαξε τον τρόπο ζωής μας και ελπίδα όλων μας είναι να ξεπεραστεί σύντομα αλλά και να αφήσει και θετικά σημάδια στη μετέπειτα πορεία μας, όπως η αλλαγή νοοτροπίας στις διακρατικές μας σχέσεις για περισσότερη κατανόηση και αλληλεγγύη και τον καθορισμό πολιτικών βασισμένων σε αρχές.

Από την αρχή της κρίσης αναδείχθηκε η μεγάλη σημασία του Συνδέσμου σε ότι αφορά στον καταρτισμό προτάσεων για τη λήψη μέτρων ενίσχυσης του Κλάδου και την εφαρμογή τους.

Στις διεκδικήσεις αυτές είχε σημαντικό ρόλο η ομαδικότητα, η συμμετοχή όλων των μελών μας στη λήψη αποφάσεων και η καλοπιστία τουλάχιστον για τη συντριπτική πλειοψηφία των μελών μας.

Από την αρχή της κρίσης και με ενέργειες του Συνδέσμου μας εξασφαλίσαμε την συμπερίληψή μας στους πληγέντες κλάδους και επωφεληθήκαμε των οριζόντιων μέτρων που αποφασίστηκαν. Σας υπενθυμίζω ότι σε μέτρα, όπως η αναστολή των συμβάσεων εργασίας, ένα ιδιαίτερα σημαντικό θέμα, δεν συμπεριλαμβάνονταν οι ναυτικοί και χρειάστηκαν οι παρεμβάσεις του Συνδέσμου μας για να συμπεριληφθούν, ενώ το ίδιο συνέβη και με τις επιδοτήσεις των εργοδοτικών εισφορών.

Ένα σημαντικό μέτρο το οποίο προτείναμε είναι οι Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας COVID, το ύψος των μισθωμάτων των οποίων δεν μας ικανοποιεί, αλλά απετέλεσαν μία σημαντική βοήθεια για τις εταιρείες μας.

Το μέτρο των έκτακτων αυτών συμβάσεων εφαρμόζεται και σήμερα και γίνονται σημαντικές προσπάθειες για την συνεχή και χωρίς διακοπές εφαρμογή τους, επίσης την προσαρμογή των μισθωμάτων στα πραγματικά έξοδα των πλοίων.

Αυτό που πρέπει να τονίσουμε είναι ότι τα μέλη μας, δηλαδή τα πλοία που εξυπηρετούν όλα τα νησιά μας δεν έλαβαν το 2020 βοήθεια 55 εκ., αλλά 31 μετά την αφαίρεση του ΦΠΑ και λαμβανομένου υπόψη ότι το 25% αφορούσε τα πορθμεία. Δεν αμφισβητούμε τα 55 εκ., αλλά εμείς λάβαμε 31.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας τα ζημιογόνα αποτελέσματα των εταιρειών μας την τρέχουσα περίοδο ξεπερνούν τα 25 εκ. το μήνα και για να καλυφθούν πρέπει να αυξηθούν 75% τα τρέχοντα μισθώματα συμβάσεων covid-19.

Άλλα θέματα τα οποία ο Σύνδεσμός μας πρότεινε και υλοποιήθηκαν είναι :

-Να συμπεριληφθούν οι θαλάσσιες μεταφορές στους μειωμένους συντελεστές ΦΠΑ 13%. Για το θέμα αυτό διεκδικούμε και συζητούμε χωρίς να έχουμε πάρει τελικές απαντήσεις στην εφαρμογή των μειωμένων συντελεστών και στα αυτοκίνητα αλλά και στις συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας.

-Την παράταση της χειμερινής περιόδου τους μήνες Απρίλιο και Μάιο 2020

-Την επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών από 1/7-30/9.

-Τη μείωση των λιμενικών εξόδων 20% σε όλα τα λιμάνια με εξαίρεση τους Οργανισμούς Λιμένων, για τους μήνες Μάρτιο, Απρίλιο, Μάιο, Νοέμβριο, Δεκέμβριο 2020 και τον Ιανουάριο 2021.

-Την εφαρμογή μειωμένων τιμολογίων στις επισκευαστικές θέσεις του ΟΛΠ.

-Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονίσουμε και να επιβεβαιώσουμε τη συμμετοχή του κλάδου των θαλάσσιων συγκοινωνιών στα προβλεπόμενα στο άρθρο 29 του Ν.4772/21 για την κάλυψη των πάγιων δαπανών των εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της κρίσης.

-Εκπονήθηκε μελέτη για την ανάγκη εφαρμογής μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ στην Ακτοπλοία η οποία εν όψει των εξελίξεων θα επικαιροποιηθεί για να συμπεριλάβει τις τελευταίες εξελίξεις

-Εκπονήθηκε μελέτη από το IOBE για τη σημασία των Ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών με έμφαση στην περιφερειακή ανάπτυξη. Η μελέτη αυτή παρουσιάστηκε την 12-1-2021 και πέραν της δημοσιότητας της οποία έλαβε, έχει διανεμηθεί σε Υπουργεία, τράπεζες και οργανισμούς και ήδη έχει θετικά αποτελέσματα στην αντιμετώπιση αιτημάτων και προβλημάτων του κλάδου.

-Παράλληλα έγινε μελέτη από την Εταιρεία Grant Thornton με σκοπό την επιλογή συγκεκριμένων δράσεων για την ενίσχυσή του Κλάδου μας από το Ταμείο Ανάκαμψης & Ανθεκτικότητας και ΕΣΠΑ 21/27. Οι προτάσεις της μελέτης αυτής ήδη χρησιμοποιούνται από το ΥΝΑΝΠ για την στήριξη των προτεινόμενων μέτρων κυρίως σε ότι αφορά στην επιλεξιμότητα του κλάδου.

-Επίσης ζητήθηκε η μελέτη και η γνωμοδότηση από πανεπιστημιακό καθηγητή για θέματα που αφορούν την ελεύθερη παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κυρίως των αποβλήτων. Οι γνωμοδοτήσεις αυτές έχουν κατατεθεί στη ΡΑΛ και στη ΓΓ Λιμένων ελπίζοντας να συμβάλλουν στην επίλυση του προβλήματος της μονοπωλιακής παροχής των υπηρεσιών σε όλα τα λιμάνια της χώρας, συμπεριλαμβανομένου και του Ηρακλείου.

-Η αύξηση των μισθωμάτων των αγόνων γραμμών αποτελεί πάγιο αίτημά μας. Η απόφαση της Κυβέρνησης και του Υπουργού Ναυτιλίας για την αύξηση των μισθωμάτων των αγόνων γραμμών ήταν σημαντική για την αντιμετώπιση των υποχρεώσεών μας αλλά και για την αύξηση των Δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας και την καλύτερη εξυπηρέτηση των μικρών νησιών.

-Έχει ήδη αποφασιστεί και θα υλοποιηθεί η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων Δημόσιας Υπηρεσίας μέχρι 12 χρόνια. Αυτό είναι μία σημαντική απόφαση που θα συμβάλει θετικά στο μεγάλο θέμα της ανανέωσης του Ακτοπλοϊκού μας στόλου.

-Σε ότι αφορά την ανανέωση του Ακτοπλοϊκού στόλου από το 2019 μέχρι και σήμερα συμμετέχουμε ενεργά στις μελέτες και στις προσπάθειες του ΝΕΕ και του Προέδρου Κου Γ. Πατέρα για την εξασφάλιση των αναγκαίων κεφαλαίων.

Η προσπάθεια αυτή είναι σε εξέλιξη και ήδη υπάρχουν επαφές του ΝΕΕ με τους Υπουργούς Οικονομικών και αναμένουμε τις τελικές αποφάσεις για τη χρηματοδότηση του τελευταίου σταδίου της μελέτης που θα αφορά την λεπτομερή καταγραφή των αναγκών και τις τελικές προτάσεις για την συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων.

-Σε ότι αφορά τα λιμάνια μας κατατέθηκαν στη Γ.Γ Λιμένων οι παρατηρήσεις των πλοιάρχων μας για όλα τα λιμάνια τα οποία προσεγγίζουν σε μία προσπάθεια να προγραμματιστούν και να συντονιστούν οι απαραίτητες εργασίες. Ταυτόχρονα έχουμε θέσει θέμα αξιοποίησης των λιμενικών τελών. Τέλος υπενθυμίζουμε την παρουσία της Ένωσης Πλοιάρχων, δηλαδή των πλοιάρχων μας στην ΕΣΑΛ γεγονός πολύ σημαντικό για την καταλληλότητα των έργων που προγραμματίζονται.

-Πρέπει να τονίσω για μία ακόμα φορά την αποτελεσματική μας συμμετοχή το 2017-2018 στην εφαρμογή του μεταφορικού ισοδυναμού ένα μέτρο με μεγάλη σημασία για τις μελλοντικές εξελίξεις.

-Σχετικά με τις γραμμές της Αδριατικής έχει ζητηθεί η εφαρμογή μέτρων ενίσχυσης της Ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών πλοίων έναντι των Ευρωπαϊκών στα οποία εφαρμόζονται μέτρα ενίσχυσης, αλλά παράλληλα έχει ζητηθεί και η ενίσχυση των πλοίων της γραμμής γενικότερα, όπως εξάλλου συμβαίνει και σε άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες.

Για μία ακόμα φορά θέλω να τονίσω ότι οι αποφάσεις οι οποίες ελήφθησαν και η πολιτική την οποία ακολουθήσαμε οφείλονται σε ομαδική προσπάθεια όλων των μελών και ενεργό συμμετοχή τους στις διεκδικήσεις μας.

### **Η Δεκαετία 2021-2030 είναι ίσως η δυσκολότερη στην ιστορία των Θαλάσσιων Συγκοινωνιών.**

Το 2021 ξεκίνησε με ζημιές του Κλάδου που ξεπερνούν τα 130 εκ. € και έναντι των οποίων έχουμε λάβει ενίσχυση μόνο 31 εκ.

Έχουμε μπροστά μας **μία προβληματική χρονιά με δυσάρεστες εξελίξεις** με δεδομένη την καθυστέρηση των εμβολιασμών διεθνώς, το οποίο θα επηρεάσει δυσμενώς τον εισερχόμενο τουρισμό.

Είναι βέβαιο ότι το πρώτο εξάμηνο του 2021 δεν θα είναι καλύτερο από αυτό του 2020 χωρίς να αποκλείεται να είναι και χειρότερο. Η κίνηση την τρέχουσα περίοδο

είναι μειωμένη κατά 70% και οι τιμές των καυσίμων αυξημένες κατά 65%. Υπολογίζουμε ότι οι εταιρείες μας δαπανούν την τρέχουσα περίοδο €15 εκ. μηνιαίως για να καλύψουν το κόστος των καυσίμων, όταν τον Απρίλιο του 2020 δαπανούσαν €9 εκ. για τα ίδια δρομολόγια.

Παράλληλα η ενίσχυση των εταιρειών μας δεν είναι συνεχής, πχ διεκόπη την περίοδο 2/5-19/7, 8/8-25/9, 1/10-24/11 του 2020, επίσης τον Ιανουάριο του 2021, ενώ ανησυχούμε για τον Μάρτιο.

Είναι χαρακτηριστικό, χωρίς να υπολογίζουμε τα υπόλοιπα έξοδα, ότι το κόστος των καυσίμων των εταιρειών μας τους μήνες Ιανουάριο - Φεβρουάριο 2021 εκτιμάται σε 30 εκατ. ευρώ, ενώ η ενίσχυση που δόθηκε με βάση τις Συμβάσεις Covid ήταν 6.800.000 ευρώ.

Σε ότι αφορά τη θερινή περίοδο οι προβλέψεις είναι ότι ο εισερχόμενος τουρισμός θα κυμανθεί στο 50% του 2019, χωρίς όμως αυτό να επιβεβαιώνεται λόγω των αρνητικών εξελίξεων της της πανδημίας.

Είναι βέβαιο λοιπόν ότι έχουμε μπροστά μας μία κακή χρονιά με αμφισβητούμενα αποτελέσματα σε ότι αφορά την κίνηση και με βέβαια ζημιογόνα οικονομικά αποτελέσματα με μειωμένη ρευστότητα και αυξημένο δανεισμό.

Εκτός από αυτά που αναφέραμε έχουμε μπροστά μας και τις υποχρεώσεις μας για την προσαρμογή των πλοίων σε νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και την υποχρέωσή μας για βελτίωση του Ενεργειακού αποτυπώματος των πλοίων και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα το 2030 κατά 55%.

Είναι βέβαιο ότι θα αυξηθούν τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων με την εφαρμογή του ETS, δηλαδή την αγορά ρίπων σε κόστος που δεν μπορούμε να υπολογίσουμε και με την επιβάρυνση των τιμών των καυσίμων με φόρους.

Επίσης θα παραστεί ανάγκη επενδύσεων στα υπάρχοντα πλοία και βέβαια θα επιβαρυνθεί σημαντικά το κόστος κατασκευής νέων πλοίων. Η χρήση εναλλακτικών καυσίμων είναι άγνωστο εάν και πότε θα είναι δυνατή για τα πλοία που εξυπηρετούν τα νησιά μας.

Οι μελέτες τις οποίες έχουμε κάνει σαφώς αναδεικνύουν τα προβλήματα αυτά και είναι γνωστά. Οι Ευρωπαίοι εταίροι μας έχουν κατανοήσει την σημασία των μεταφορών και την ανάγκη για την ελεύθερη κινητικότητα ως την απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των Κρατών της ΕΕ, αλλά πρέπει να κατανοήσουν και τις ιδιαιτερότητες της Χώρας μας λόγω της νησιωτικής της υποδομής.

Πρέπει λοιπόν να τους πείσουμε ότι λόγω της νησιωτικής της υποδομής, η Χώρα μας πρέπει να αντιμετωπιστεί διαφορετικά σε σχέση με άλλες χώρες οι οποίες είτε δεν

έχουν ή έχουν περιορισμένες θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Η αναστολή εφαρμογής των μέτρων στις εσωτερικές συγκοινωνίες της Ευρώπης για μία τουλάχιστον δεκαετία μετά το 2030 φαίνεται απαραίτητη και πρέπει να συζητηθεί. Ενώ πρέπει να προβληματιστούμε και για την εφαρμογή παρόμοιων μέτρων και για τις Διεθνείς Ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές.

Εναλλακτικά και για την αποφυγή της αύξησης των λειτουργικών εξόδων που θα επηρεάσει και το μεταφορικό κόστος, θεωρώ βέβαιο ότι τα επόμενα χρόνια πρέπει πολύ σοβαρά να συζητήσουμε το θέμα της επιδότησης του κόστους των καυσίμων αλλά και της επέκτασης του μέτρου του μεταφορικού ισοδυνάμου στο σύνολο των επιβατών και οχημάτων που μεταφέρονται στις Ακτοπλοϊκές μας γραμμές.

Εδώ θέλω να τονίσω τη μεγάλη σημασία της εφαρμογής του μεταφορικού ισοδυνάμου που αποτελεί πρότυπο και που μελλοντικά είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσει το κύριο εργαλείο για την ενίσχυση του Κλάδου και την ανταγωνιστικότητα των υπηρεσιών μας.

Άλλο μεγάλο θέμα της τρέχουσας δεκαετίας είναι η ανανέωση του Ακτοπλοϊκού μας στόλου. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων μας σήμερα είναι 27,32 ετών και για τα συμβατικά 29,9. Το 2030 ο μέσος όρος θα είναι 37,32 και για τα συμβατικά 39,9, περισσότερα από 42 πλοία θα είναι πάνω από 40 ετών, ενώ 18 μεγαλύτερα των 50 ετών, το οποίο δεν έχει συμβεί ποτέ στην Ακτοπλοία μας τουλάχιστον τα τελευταία 40 χρόνια.

Στην διεθνή αγορά δεν υπάρχουν πλοία μικρής ηλικίας που να πληρούν τα αυστηρά περιβαλλοντικά κριτήρια αλλά και κατάλληλα για τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, πρέπει λοιπόν να κατασκευαστούν νέα πλοία. Η μελέτη του NEE είναι η μόνη πρόταση η οποία υπάρχει όμως πρέπει άμεσα να εξελιχθεί και να διαμορφωθεί κατάλληλα για τη χρηματοδότηση νέων κατασκευών. Εδώ επαναλαμβάνουμε ότι οι 12ετείς συμβάσεις ΔΥ αναμένεται να έχουν σημαντικό ρόλο.

Σε ότι αφορά τα θεσμικά θέματα που αντιμετωπίσαμε θέλω πρώτα απ' όλα να υπενθυμίσω ότι ο Σύνδεσμός μας κατέθεσε στο ΥΝΑΝΠ την 7.12.2016 έναν κώδικα δεοντολογίας και συμπεριφοράς μετά την από 15.11.2016 ομόφωνη απόφαση του ΔΣ, ο οποίος κατά περίεργο τρόπο ποτέ δεν ελήφθη υπόψη, παρά το γεγονός ότι θα διευκόλυνε αφάνταστα τις υπηρεσίες του Υπουργείου, το ΣΑΣ και τους Υπουργούς στη λήψη αποφάσεων.

Το 2020 καταθέσαμε πρόταση για τις αρχές ΣΑΣ, οι οποίες ουσιαστικά αποτελούν μέρος του Ν 2932 και οι οποίες συζητήθηκαν, συμφωνήθηκαν και υποστηρίζονται από τη συντριπτική πλειοψηφία των μελών μας.

Οι αρχές αυτές βασίστηκαν στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και την

ενθάρρυνση των επενδύσεων και βάζουν όρια τα οποία διευκολύνουν την λήψη αποφάσεων χωρίς να χρειάζεται κάθε φορά να ερμηνεύουμε τον νόμο. Προς μεγάλη μας έκπληξη οι αρχές αυτές δεν έχουν εφαρμοστεί με αποτέλεσμα να υπάρχει κενό νόμου αφού ο 2932 παραπέμπει στις αρχές αυτές οι οποίες δεν υπάρχουν.

Γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο εξετάζει τις προτάσεις μας τις οποίες βέβαια είμαστε πρόθυμοι να συζητήσουμε χωρίς όμως να παραβιάσουμε τις αρχές τις οποίες προαναφέραμε.

Σύμφωνα με τον **N4770/21 περιορίστηκαν οι αρμοδιότητες της ΡΑΛ**. Ένας από τους λόγους ήταν και η καθυστέρηση και η μη εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 352/2017 που αφορά στην ελεύθερη παροχή των λιμενικών υπηρεσιών. Με πολύ ενδιαφέρον περιμένουμε τις εξελίξεις για να λήξει επιτέλους αυτό το θέμα, το οποίο μας απασχολεί 20 χρόνια.

Σε ότι αφορά τη ΣΣΕ με τους ναυτικούς μας για μία ακόμα φορά επαναλαμβάνουμε την πρότασή μας για συλλογικές διαπραγματεύσεις οι οποίες όμως δεν μπορεί να γίνουν λόγω των γνωστών προβλημάτων της ΠΝΟ. Οι ΣΣΕ δεν είναι δυνατόν να υπογραφούν με κάθε σωματείο ή ομάδα σωματείων ξεχωριστά, πράγμα το οποίο αντιλαμβανόμαστε δεν είναι επιθυμητό και από τα σωματεία των εργαζομένων γιατί θα σήμαινε το οριστικό τέλος της ΠΝΟ, συνεπώς δεν έχουμε την παραμικρή ευθύνη για τη μη υπογραφή των ΣΣΕ, οι οποίες παρά το γεγονός ότι δεν έχουν ανανεωθεί, τηρούνται.

Τα κύρια αιτήματα των απεργιακών κινητοποιήσεων που αποφασίστηκαν δεν αφορούν τον κλάδο μας αλλά τα επιβατικά πλοία είναι αυτά που θα υποστούν τις συνέπειες και για τον λόγο αυτόν καλούμε τα συνδικαλιστικά σωματεία να επανεξετάσουν την απόφασή τους για να μη δημιουργηθούν σοβαρά θέματα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες".