

## **ΕΒΕΠ: Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων μας σήμερα ανέρχεται στα 27,32 έτη και 29,9 για τα συμβατικά**

2021/05/17 08:16 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς (ΕΒΕΠ) επισημαίνει ότι, **χάρη στην ελληνική ακτοπλοία διατηρείται η “συνοχή” της χώρας** και υποστηρίζονται οι οικονομικές και τουριστικές δραστηριότητες στην νησιωτική Ελλάδα.

Σύμφωνα με το Επιμελητήριο, «τρανή απόδειξη είναι η πληρότητα των επιβατηγών πλοίων στο 85% αμέσως μετά την άρση των περιορισμών. Αλλά, για να διατηρηθούν αυτά που θεωρούνται σήμερα δεδομένα, πρέπει **να διατηρηθεί σε “μάχιμη κατάσταση”** ο ακτοπλοϊκός μας στόλος».

Κατά συνέπεια, τονίζεται σε σχετική ανακοίνωση, «θα πρέπει να δούμε, τόσο από την επιχειρηματική οπτική γωνία, όσο και από την πλευρά της πολιτείας **τις προκλήσεις που έχουν να αντιμετωπίσουν στο εγγύς μέλλον οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της ακτοπλοΐας**, οι οποίες διατηρούν εν ενεργεία και σε υψηλό αξιόπλοο επίπεδο έναν σημαντικό αριθμό πλοίων ταχύπλων, συμβατικών και μη.

Ουσιαστικά, μιλάμε για μια βασική πρόκληση με δύο σκέλη, που θα πρέπει να «απαντηθούν» εγκαίρως το προσεχές διάστημα, για να μην διακινδυνεύσουμε μελλοντικά το εθνικό πλεονέκτημα της ελληνικής διαχείρισης και πλοιοκτησίας.

**Η περιβαλλοντική πρόκληση και εκείνη της ανανέωσης του στόλου** καθιστούν «ομιχλώδη τον ορίζοντα» για το ελληνικό ακτοπλοϊκό επιχειρείν και, μάλιστα, σε μία χρονική συγκυρία που η πανδημία έφερε τα πάνω κάτω στις οικονομικές δραστηριότητες, επηρεάζοντας ιδιαίτερα μεταφορές και τουρισμό, από την κινητικότητα των οποίων η ακτοπλοΐα αντλεί δυνάμεις.

Κατά συνέπεια, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε αναδιατάξεις δυνάμεων, ενώ πρέπει να απαντηθεί και το κρίσιμο ερώτημα ποιος θα επενδύσει και θα χρηματοδοτήσει τη συγκεκριμένη αγορά, ώστε να απαντήσει σε περιβαλλοντικές προκλήσεις και την ανανέωση του στόλου.

Η υποχρέωση για την προσαρμογή των πλοίων στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς για τη βελτίωση του ενεργειακού αποτυπώματος των πλοίων, σε συνδυασμό με την μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα το 2030 κατά 55%, είναι μπροστά μας. Όπως και η διάθεση της ΕΕ να εντάξει τη ναυτιλία στο Σύστημα Εμπορίας Ρύπων.

Και εδώ, το ακτοπλοϊκό επιχειρείν έχει να λύσει μία δύσκολη εξίσωση. Το κόστος των καυσίμων, εναλλακτικών και μη, τις μετασκευές που θα πρέπει να γίνουν, αν αυτές μπορούν να γίνουν, και φυσικά το κόστος για την κατασκευή ακτοπλοϊκών πλοίων προσαρμοσμένων στις ανάγκες και ιδιαιτερότητες της **νησιωτικής μας “πραγματικότητας”**.

Η μεγάλη συγκέντρωση επενδυτικών κεφαλαίων από λίγους επενδυτές με υψηλά μερίδια στις μετοχικές συνθέσεις των εταιρειών, αλλά και η έλλειψη χρηματοδότησης και επιδότησης από ευρωπαϊκά κονδύλια είναι οι παράμετροι που θα προσδιορίσουν προσεχώς αν θα εισέλθουν νέοι επενδυτές, με κίνητρο **να ρίξουν “φρέσκο χρήμα” στην ακτοπλοΐα**.

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιάννης Πλακιωτάκης, εγκαίρως απηύθυνε επιστολή στην ΕΕ, εκφράζοντας τους ενδοιασμούς της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας αναφορικά με τις προθέσεις για την ένταξη της ναυτιλίας στο πλαίσιο της επικείμενης έναρξης αναθεώρησης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών (EU ETS) τον προσεχή Ιούλιο.

Επιπλέον, προτείνει τη σύσταση ευρωπαϊκού Ταμείου με στόχευση την εξασφάλιση σταθερότητας ετησίως της τιμής του άνθρακα, τη μείωση της επιχειρηματικής αβεβαιότητας και τον περιορισμό της μεγάλης επιβάρυνσης για τις ανάγκες επίτευξης των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της Συμφωνίας των Παρισίων.

Αν ακτινοσκοπήσουμε τον χώρο της ακτοπλοΐας θα διαπιστώσουμε πως 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.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, στη διεθνή αγορά, δεν υπάρχουν πλοία μικρής ηλικίας **που να πληρούν τα αυστηρά περιβαλλοντικά κριτήρια, αλλά και κατάλληλα για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνιακές ιδιαιτερότητες** της χώρας μας.

Προκύπτει, λοιπόν, θέμα χρηματοδότησης και η μόνη πρόταση η οποία υπάρχει και πρέπει άμεσα να εξελιχθεί και να διαμορφωθεί κατάλληλα για τη χρηματοδότηση και εγγυοδοσία νέων κατασκευών απορρέει από τη σοβαρή μελέτη του Ναυτικού

Επιμελητηρίου Ελλάδος».

Ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου, Βασίλης Κορκίδης, εκτιμά πως εκ των πραγμάτων καθίσταται προφανές ότι ο επιχειρηματικός και επιχειρησιακός χάρτης της ελληνικής ακτοπλοΐας για νέες συμφωνίες και συνέργειες παραμένει “ανοικτός”, καθώς τα σχήματα που δραστηριοποιούνται σήμερα **θα πρέπει να βρουν επενδυτικά κεφάλαια**, ώστε να εκμεταλλευτούν τη συγκυρία της ναυπηγικής αγοράς για την απόκτηση νεότευκτων πλοίων.

Βέβαια, ευχής έργο και διακαής πόθος του ΕΒΕΠ είναι **να ναυπηγηθούν και να εξοπλιστούν σε ελληνικά ναυπηγεία**.