

---

## Τα φορτηγά συνεχίζουν να “κρατούν ζωντανή” την ακτοπλοία. Μόλις 5% - 10% η πτώση σε σχέση με το 2019

---

2022/02/23 09:05 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

---

Ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες της τακτικής γενικής συνέλευσης του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, καθώς και οι αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου για την προσεχή τριετία.

Κατ’ αλφαβητική σειρά, εκλέχθηκαν οι ακόλουθοι:

Αγγελιδάκης Σταύρος,

Απέργης Ευστράτιος,

Βερνίκος Ευγενίδης Ιωάννης,

Γελασάκης Αντώνιος,

Θεοδωράτος Διονύσιος,

Μάμμης Βασίλειος,

Μιχαήλ Μιχαήλ,

Παναγιωτάκης Θεολόγος,

Πασχάλης Σπυρίδων,

Πρωτοπαπαδάκης Σπυρίδων,

Σακέλλης Μιχαήλ.

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο **θα συνέλθει προκειμένου να συγκροτηθεί σε Σώμα**, σήμερα, Τετάρτη 23 Φεβρουαρίου.

Κατά τη Γενική Συνέλευση, ο απερχόμενος Πρόεδρος Μιχάλης Σακέλλης παρουσίασε τον απολογισμό των εργασιών του Συνδέσμου για το 2021.

Το ακτοπλοϊκό μεταφορικό έργο επιβατών το 2021 ήταν αυξημένο, σε σχέση με το 2020, αλλά μειωμένο κατά 40% περίπου σε σχέση με το 2019.

Σε ότι αφορά τα οχήματα, η μείωση κυμάνθηκε 15% έως 20%, ενώ η **διακίνηση φορτηγών οχημάτων παρουσιάζει μία σχετική σταθερότητα και είναι μειωμένη κατά 5% - 10%**, σε σχέση με το 2019.

## **Η ομιλία του Μιχάλη Σακέλλη για την ακτοπλοΐα**

Το 2021 υπήρξε μία ιδιαίτερα δύσκολη χρονιά για όλο τον κόσμο με δύο σοβαρά προβλήματα να μας απασχολούν και να πρέπει να αντιμετωπιστούν, την ΠΑΝΔΗΜΙΑ και την ΕΝΕΡΓΕΙΑ.

Σε ότι αφορά την πανδημία η Χώρα μας έχει πληγεί ιδιαίτερα λόγω της μείωσης του τουρισμού με αρνητικά αποτελέσματα και στο μεταφορικό μας έργο, το οποίο πέραν από τον τουρισμό επηρεάστηκε και από τις απαγορεύσεις των μετακινήσεων αλλά και από τα μέτρα τα οποία εφαρμόστηκαν.

**Το Ακτοπλοϊκό μεταφορικό έργο επιβατών το 2021 ήταν αυξημένο σε σχέση με το 2020 αλλά μειωμένο κατά 40% περίπου σε σχέση με το 2019.**

Σε ότι αφορά τα οχήματα η μείωση κυμάνθηκε -15% έως -20%, ενώ η διακίνηση φορτηγών οχημάτων παρουσιάζει μία σχετική σταθερότητα και είναι μειωμένη κατά 5%-10%, σε σχέση πάντα με το 2019.

Δυστυχώς δεν είναι ακόμα διαθέσιμα τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ αλλά δεν προβλέπουμε να υπάρχουν σοβαρές διαφοροποιήσεις με τις εκτιμήσεις μας.

Στις γραμμές Αδριατικής επίσης υπήρξε σημαντική βελτίωση σε σχέση με το 2020 αλλά το μεταφορικό έργο παρέμεινε χαμηλό σε σχέση με το 2019 και συγκεκριμένα -35% σε επιβάτες, -28% σε οχήματα ΙΧ, ενώ παρουσιάζεται αύξηση στη διακίνηση φορτηγών οχημάτων κατά 10%.

Τα αποτελέσματα για την επιβατική κίνηση το 2021 οπωσδήποτε δεν ήταν τα αναμενόμενα. Υπήρξε μακρά περίοδος με απαγόρευση των θαλάσσιων μετακινήσεων αλλά και μετέπειτα με επιβολή περιοριστικών μέτρων στις μετακινήσεις.

Οι προϋποθέσεις της υπό όρους απελευθέρωσης των μετακινήσεων ανακοινώθηκαν αργά, μόλις τον Μάιο, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση της έναρξης της τουριστικής περιόδου, ενώ η εφαρμογή των μέτρων υπήρξε επιλεκτική και σε βάρος των θαλάσσιων μεταφορών.

Τα μειωμένα πρωτόκολλα στις θαλάσσιες μεταφορές ήταν άδικο μέτρο αφού στις

αερομεταφορές δεν ισχύει και αποτελεί ανεπίτρεπτη παρέμβαση στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Πρωταρχικό καθήκον της νέας διοίκησης του Συνδέσμου μας είναι η κατάργηση των περιορισμών αυτών και της άνισης μεταχείρισης σε βάρος του Κλάδου μας.

Εκτός από τα παραπάνω οι υγειονομικές εξελίξεις δεν ήταν οι αναμενόμενες, οι εμβολιασμοί δεν ήταν όσο αποτελεσματικοί περιμέναμε και θέλαμε να πιστεύουμε, ενώ οι μεταλλάξεις είχαν ως αποτέλεσμα να αυξηθούν τα κρούσματα σημαντικά, ευτυχώς με ελαφρότερα συμπτώματα.

Το ενθαρρυντικό είναι ότι οι καλοκαιρινοί μήνες του 2021 απέδειξαν ότι ο τουρισμός μας έχει μεγάλη δυναμική και δεν είναι υπερβολή να πούμε ότι τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο θα είχαμε πλησιάσει το μεταφορικό έργο του 2019 εάν δεν ίσχυαν τα μειωμένα πρωτόκολλα.

Για το 2022 οι προοπτικές είναι θετικές και οι κρατήσεις, συμπεριλαμβανομένων και αυτών των ξενοδοχείων, σημαντικά αυξημένες συνεπώς περιμένουμε μία καλή χρονιά για τον τουρισμό κοντά στα επίπεδα του 2019 για τους θερινούς μήνες, ενώ είναι βέβαιο ότι θα υπάρξει βελτίωση και στο ετήσιο μεταφορικό έργο.

Στόχος μας παραμένει το μεταφορικό έργο του 2019 αλλά σε ετήσια βάση, το οποίο δεν θα συμβεί το 2022.

Πρέπει λοιπόν να είμαστε επιφυλακτικοί και προσεκτικοί στα επόμενα βήματά μας.

Οι γραμμές που είναι δρομολογημένα τα πλοία μας πρέπει να εξυπηρετούνται 12 μήνες τον χρόνο ενώ ακόμα και όταν τα πλοία ακινητούν τα έξοδα παραμένουν υψηλά στο 40-45% των συνολικών εξόδων.

Η ενεργειακή κρίση που μαστίζει όλο τον κόσμο επηρεάζει τις Επιβατηγό Ναυτιλία περισσότερο απ' οποιονδήποτε άλλο Κλάδο της οικονομίας.

Υπολογίζουμε ότι για την κάλυψη του κόστους των καυσίμων δαπανώνται σήμερα περίπου το 40% των καθαρών ναύλων που εισπράττουμε, ενώ μόνο για το 2021 υπολογίζουμε ότι οι εταιρείες μας επιβαρύνθηκαν με € 130 εκ. λόγω της αύξησης του κόστους των καυσίμων κατά 45%.

Η κατάσταση είναι αντιμετώπισιμη, αλλά **δεν είναι μία εύκολη υπόθεση και κυρίως δεν μπορεί να μην έχει συνέπειες.**

Η Κυβέρνηση πρέπει να σταθμίσει την κατάσταση σοβαρά και να προβληματιστεί για τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει η ενεργειακή κρίση για τα νησιά μας, τους κατοίκους τους και τον τουρισμό τους, ο οποίος φιλοξενεί το 70% του τουρισμού στην Ελλάδα.

Ένα θέμα που μας απασχολεί ιδιαίτερα και θα αποτελέσει το κυριότερο θέμα για τα επόμενα χρόνια είναι το περιβαλλοντικό και τα μέτρα τα οποία συζητούνται και έχουν ήδη αποφασιστεί για τη μείωση των ρύπων και του ενεργειακού μας αποτυπώματος και τα οποία θα εφαρμόζονται σταδιακά από το 2023, με αποκορύφωμα το 2030 όταν οι εκπομπές CO2 πρέπει να μειωθούν κατά 55% σε σχέση με το 1990 ή το 2050 με μηδενικούς ρύπους.

Σήμερα βρίσκονται σε εξέλιξη δύο μελέτες οι οποίες εκπονούνται για λογαριασμό του ΣΕΕΝ.

Η πρώτη μελέτη ανατέθηκε στο IOBE και αφορά τις επιπτώσεις των μέτρων τα οποία συζητούνται στα πλαίσια του «Fit for 55». Σκοπός της μελέτης, στην οποία θα συμπεριλαμβάνονται και προτάσεις πολιτικής, είναι η ενημέρωση της Ελληνικής Κυβέρνησης αλλά και της ΕΕ.

Εκτός από την Κυβέρνηση πρέπει οπωσδήποτε να ενημερωθεί και η τοπική αυτοδιοίκηση και προτείνω με πρωτοβουλία του Συνδέσμου μας να οργανωθούν παρουσιάσεις των αποτελεσμάτων της μελέτης.

Η δεύτερη μελέτη έχει ανατεθεί στο Πολυτεχνείο και αφορά την ηλεκτροδότηση των πλοίων. Η μελέτη αναφέρεται σε τεχνικά θέματα αλλά και σε προτάσεις για το θεσμικό πλαίσιο που θα ισχύει.

Κατά τη διάρκεια της υγειονομικής κρίσης ο Σύνδεσμός μας διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο και διαχειριστήκαμε θέματα τα οποία ανακούφισαν τις εταιρείες μας.

Δυστυχώς οι προτάσεις μας δεν έγιναν δεκτές στο σύνολό τους ή παρέμειναν ανολοκλήρωτες, παρά το γεγονός ότι ήταν απολύτως τεκμηριωμένες και δικαιολογημένες λόγω της Δημόσιας Υπηρεσίας, η οποία ουσιαστικά επιβάλλεται στα πλοία μας τα οποία εκτέλεσαν σχεδόν το σύνολο των προγραμματισμένων δρομολογίων τους, παρά την απαγόρευση των μετακινήσεων για αρκετούς μήνες.

Ιδιαίτερα θέλω να σταθώ στη λειτουργία του ΣΑΣ και το τέλος των πολύωρων και γεμάτων διαπληκτισμούς συνεδριάσεων.

Οι συνεδριάσεις του ΣΑΣ χωρίς ακροαματική διαδικασία και ή έστω ανεπίσημη πιστή εφαρμογή κάποιων αρχών έχει ως αποτέλεσμα να ολοκληρώνονται σε ελάχιστο χρόνο, που συνήθως δεν ξεπερνά τη μισή ώρα, σε ένα αξιοπρεπές περιβάλλον χωρίς

αντιπαραθέσεις και τελικά χωρίς να διατυπώνονται παράπονα, ενώ ταυτόχρονα δίνεται χρόνος συζήτησης και ανταλλαγής απόψεων για τα τρέχοντα θέματα γενικού ενδιαφέροντος τα οποία μας απασχολούν.

Η αναβάθμιση αυτή στη λειτουργία του ΣΑΣ αποφασίστηκε από τον Γενικό Γραμματέα κ. Ε. Κυριαζόπουλο μετά από προτάσεις και προσπάθειες του Συνδέσμου μας και εύχομαι να συνεχιστεί με την οριστικοποίηση των αρχών ΣΑΣ σύμφωνα με τον Νόμο 4676/2020.

Ένα μεγάλο θέμα που θα μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια είναι η ανανέωση του Ακτοπλοϊκού μας στόλου, η οποία συζητείται από το 2018 χωρίς όμως να έχουμε καταλήξει σε οριστικές λύσεις.

Το 2035 από τα 107 πλοία τα οποία είναι σήμερα δρομολογημένα στις Ακτοπλοϊκές μας γραμμές, τα 52 θα είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 40 ετών, εκ των οποίων μάλιστα τα 20 μεγαλύτερης των 50.

Στη διεθνή αγορά η διαθεσιμότητα πλοίων κατάλληλων για την Ακτοπλοία μας και μικρής ηλικίας σπανίζει, ενώ δεν υπάρχουν καθόλου διαθέσιμα πλοία που να πληρούν τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι η κατασκευή νέων πλοίων είναι χρονοβόρα και το ύψος των επενδύσεων εξαιρετικά υψηλό σε σχέση με το αναμενόμενο συνολικά μεταφορικό έργο το οποίο χαρακτηρίζεται από μεγάλη εποχικότητα.

Οι πολυετείς συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας που έχουν αποφασιστεί πιστεύουμε ότι μπορεί να βοηθήσουν στη ναυπήγηση πολύ μικρού αριθμού πλοίων, το οποίο βέβαια δεν λύνει το πρόβλημα. Αυτό που είναι απαραίτητο να οριστικοποιηθεί είναι η επιδότηση του οικολογικού κόστους των νέων ναυπηγήσεων αλλά και η υπό ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησή τους σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το σχέδιο του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Με όλες τις προκλήσεις και προβλήματα που προαναφέραμε μπροστά μας πρέπει να ανησυχούμε όχι μόνο εμείς αλλά και η Κυβέρνηση, η οποία κάποια στιγμή πρέπει να καταλάβει ότι η εξυπηρέτηση των νησιών μας δεν είναι θέμα των Ακτοπλοίων αλλά είναι ένα σοβαρό Εθνικό θέμα με το οποίο επιτέλους όλοι μας πρέπει να ασχοληθούμε σοβαρά.

Οι λέξεις 'Θαλάσσιες Συγκοινωνίες' για πολλά χρόνια απουσίαζαν από το λεξιλόγιο των αναπτυξιακών νόμων και προγραμμάτων και ο Κλάδος μας δεν ήταν επιλέξιμος. Επίσης πρέπει επιτέλους να αναλάβει ενεργητικότερο ρόλο η τοπική αυτοδιοίκηση, και να διεκδικήσει αυτό που δικαιούνται τα νησιά μας.

Σε ότι αφορά τη ΣΣΕ εργασίας για τους ναυτικούς μας οι διαπραγματεύσεις με την νέα ΠΝΟ ξεκίνησαν την 31 Αυγούστου με πολλές διαφωνίες και αντιπαραθέσεις, με

αποτέλεσμα τη διακοπή τους και την προκήρυξη απεργιακών κινητοποιήσεων. Οι συνομιλίες επαναλήφθηκαν τη 17η Νοέμβριου για να καταλήξουμε σε συμφωνία στις 13 Δεκεμβρίου με μηδενικές αυξήσεις για το 2020 και το 2021 και αυξήσεις 3% το 2022.

Το ποσοστό αυτό δεν δικαιολογείται από τα οικονομικά μας αποτελέσματα αλλά δικαιολογείται από την ανάγκη να υπάρχει εργασιακή ειρήνη, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα τις εξαιρετικές υπηρεσίες που προσφέρουν οι ναυτικοί μας.

Άλλο σοβαρό θέμα είναι η συμμετοχή μας στην ΕΣΑΛ η οποία είναι ιδιαίτερα θετική και έχουμε πετύχει την προσαρμογή των προγραμματισμένων έργων στις προτάσεις των πλοιάρχων μας για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων και του επιβατικού κοινού.

Το 2021 μετά από αίτημά μας συμφωνήθηκε η συμμετοχή μας στο ΔΣ της ΕΛΙΜΕ με αντίστοιχη συμμετοχή τους στο ΔΣ του ΣΕΕΝ. Η αμοιβαία αυτή συμμετοχή στα ΔΣ ήταν κατ' αρχήν θετική και συζητήθηκαν θέματα κοινού ενδιαφέροντος, όπως η ηλεκτροδότηση των πλοίων και άλλα θέματα που αφορούσαν τις λιμενικές υπηρεσίες.

Παρόλα αυτά υπάρχουν διαφωνίες με την πρακτική η οποία ακολουθείται στο θέμα περισυλλογής στερεών αποβλήτων σύμφωνα με τις προκηρύξεις των διαγωνισμών των Ο.Λ Πάτρας, Ηγουμενίτσας και του Λ.Τ. Χανίων, το περιεχόμενο των οποίων δεν μας βρίσκει σύμφωνους.

Επίσης θέλω να υπενθυμίσω την παρέμβασή μας στο ΣτΕ για τα απόβλητα ναυπηγοεπισκευής, καθώς επίσης και τη σημαντική συνάντηση την οποία είχε οργανώσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού στις 18/11/2021 με θέμα «Κλαδική έρευνα στους κλάδους διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης», στην οποία συμμετείχαμε ως ομιλητές, όπως επίσης μεταξύ άλλων και ο Σύνδεσμος Ναυπηγικής Βιομηχανίας (ΣΕΝΑΒΙ), η ΕΕΝΜΑ και η ΕΕΚΦΝ. Στη συνάντηση αυτή υπήρξαν έντονες διαμαρτυρίες από τις παραπάνω οργανώσεις για το υφιστάμενο και το επιχειρούμενο μονοπώλιο της αποκομιδής στερεών αποβλήτων..

Η κατάργηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της ΡΑΛ και η ακύρωση των αποφάσεων της για τα οποία δεν συμφωνούμε είχε ως αποτέλεσμα την απελευθέρωση επιδιώξεων εγκαθίδρυσης μονοπωλίων στις υπηρεσίες των λιμανιών, γεγονός το οποίο μας ανησυχεί ιδιαίτερα.

Σχετικά με την κρουαζιέρα τα αποτελέσματα επίσης δεν ήταν ικανοποιητικά. Σε σχέση με το 2019 οι αφίξεις πλοίων ήταν μειωμένες κατά 50% αλλά με σχετικά μικρό αριθμό επιβατών που έφτασε το 25% του 2019. Είναι βέβαιο ότι η επανάκαμψη της Κρουαζιέρας θα καθυστερήσει σε σχέση με τον υπόλοιπο τουρισμό.

Αγαπητοί Συνάδελφοι,

Τα τελευταία 9 χρόνια με τιμήσατε ψηφίζοντάς με ως Πρόεδρο του Συνδέσμου μας και σας ευχαριστώ πολύ για την εμπιστοσύνη σας και την συνεργασία σας που χωρίς αυτά δεν θα μπορούσα να ανταπεξέλθω στις μεγάλες ευθύνες που μου αναθέσατε.

Είναι σημαντικό να τονίσω ότι η παρουσία μας στο ΔΣ ήταν πάντα σε θετικό κλίμα, εποικοδομητική και χωρίς προκαταλήψεις και αντιπαραθέσεις με εξαίρεση μία εταιρεία η οποία τελικά και αποχώρησε για λόγους που όλοι γνωρίζουμε και τους οποίους δεν θέλω να σχολιάσω περαιτέρω.

Κατά τη διάρκεια της θητείας μου τόσο εγώ όσο και όλοι όσοι από τους συναδέλφους εκπροσωπήσαμε τον ΣΕΕΝ υπήρξαμε ιδιαίτερα προσεκτικοί και αντικειμενικοί με αποτέλεσμα να αυξήσουμε την αξιοπιστία του Συνδέσμου μας και να γίνουμε απαραίτητοι και χρήσιμοι συνομιλητές της Κυβέρνησης και άλλων Δημόσιων Οργανισμών.

Όλοι όσοι συμμετέχουν στον ΣΕΕΝ πρέπει να γνωρίζουμε ότι ο Σύνδεσμος δεν μπορεί να αποτελεί όχημα στήριξης μεμονωμένων συμφερόντων. Αντίθετα πρέπει παραγνωρίζοντας τα πρόσκαιρα συμφέροντά μας να προωθούμε τις σωστές λύσεις οι οποίες πάντα είναι προς όφελος όλων μας.

Για μια ακόμα φορά θα σας υπενθυμίσω ότι με τις κοινές προσπάθειές μας καταφέραμε στο παρελθόν εκτός από τα οφέλη τα οποία ήδη προανέφερα, την υλοποίηση σημαντικών αιτημάτων του κλάδου καθώς και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού μας πλαισίου.

Συνοψίζοντας θέλω να αναφερθώ:

- Στην ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του Στόλου μας που βασίστηκε στην απελευθέρωση των υπηρεσιών, την οποία όλοι στηρίξαμε και στηρίζουμε.
- Στην κατάργηση διαφόρων χαρατσιών όπως του ΚΑΕΟ, της Διαφυγούσας εργασίας, των αχθοφορικών δικαιωμάτων και του επίναυλου που επετεύχθη με μεγάλες προσπάθειες του Συνδέσμου μας καθώς επιβάρυναν τα εισιτήρια με 10% περίπου.
- Στο Κοινό Ακτοπλοϊκό εισιτήριο και το ΗΚΣΘΕΕΑ το οποίο ήταν ιδιαίτερα σημαντικό όταν εφαρμόστηκε, υλοποιήθηκαν με τη δική μας συμμετοχή και δικές προτάσεις.
- Στις πολύτιμες θεσμικές αλλαγές του ν.4150 που έγιναν μετά από πολύωρες συζητήσεις και διαπραγματεύσεις με τους εκπροσώπους μας και τη νομική μας σύμβουλο.
- Στη μείωση των κατηγοριών των υποχρεωτικών εκπτώσεων 23 σε 9.
- Στην απελευθέρωση των υπηρεσιών Κρουαζιέρας που αποτέλεσε αντικείμενο και

στόχο του Συνδέσμου μας για πολλά χρόνια και υλοποιήθηκε το 2010.

- Στη συμμετοχή μας το 2018 σε όλα τα στάδια της μελέτης του Μεταφορικού Ισοδυνάμου που εφαρμόζεται χωρίς να επιβαρυνθούμε ή να το χρηματοδοτούμε. Το μέτρο αυτό πιστεύω ότι στο μέλλον θα επεκταθεί και στα οχήματα ΙΧ αλλά και σε άλλες κατηγορίες επιβατών.
- Στην αύξηση το 2020 των μισθωμάτων των γραμμών ΔΥ και τη δυνατότητα σύναψης πολυετών συμβάσεων.

Όπως σας έχω ήδη ενημερώσει θέτω υποψηφιότητα ως απλό μέλος του ΔΣ με την πεποίθηση ότι υπάρχουν συνάδελφοι με προσόντα και ικανότητες να διαχειριστούν τα δύσκολα θέματα που έχουμε μπροστά μας με τον καλύτερο τρόπο. Προσωπικά θα συμμετάσχω στις εργασίες του Συνδέσμου μας σε οτιδήποτε είναι χρήσιμο κι απαραίτητο.