

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

# ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ  
ΕΧΘΡΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

ΑΓΚΑΝΙΑΝ ΜΑΡΙΑ



2016



***ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ  
ΕΧΘΡΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ***

*ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ*

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:**

*Κ.ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ ΙΑΚΩΒΟΣ*

**ΘΕΜΑ:**

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ Ο ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΕΧΘΡΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ  
ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΑΓΚΑΝΙΑΝ ΜΑΡΙΑ

Α.Γ.Μ: 2957

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 25/04/2015

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 21/06/2016

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	Κ.ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤ Η ΣΠΟΥΔΩΝ		
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:Κ. ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΕΛΙΔΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	6
1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	7
1.2 ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ.....	7
1.3 ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ.....	7
1.4 Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΩΝΤΩΝ	
2.2 ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ.....	9
2.3 ΑΥΞΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....	9
2.4 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	9
2.5 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	10
2.6 ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ.....	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΘΕΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΡΧΗ ΚΡΙΣΗΣ	
3.1 ΑΛΛΑΓΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ.....	12
3.2 ΠΩΣ ΞΕΚΙΝΗΣΕ Η ΚΡΙΣΗ.....	13
3.3 ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΗΛΙΑ.....	14-15
3.4 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΛΕΕΙ ΣΤΑ ΤΑΡΑΓΜΕΝΑ ΝΕΡΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	16-17
3.5 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ.....	18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

## ΔΙΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΙΑ ΝΑΥΤΗΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	18
4.2 ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ.....	19-20
4.3 ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	20-21
4.4 Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	21

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΟΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

5.1 ΟΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ.....	22-23
5.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	24-27

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΛΑΔΟ

6.1 ΑΠΩΛΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ ΓΙΑ ΕΦΟΠΛΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ.....	28-29
6.2 Η ΒΙΩΣΗΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΕΞΑΡΤΑΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ.....	30-33
6.3 Η ΡΕΛΑΝΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΟΙΙΑΣ.....	34-36
6.4 ΜΕΙΩΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	37-38
6.5 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ.....	39-40
6.6 ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ.....	41
6.7 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	42-43
6.8 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΜΑΣ.....	44
6.9 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	45

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες είναι σημαντικός παράγοντας για την προστασία των εθνικών μας συμφερόντων, την ανάπτυξη των νησιών μας, τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών διαβίωσης και αύξησης του πληθυσμού και τέλος για την τουριστική μας ανάπτυξη και την οικονομία της χώρας μας.

Το μεταφορικό έργο στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα υψηλό και ξεπερνάει τους 35 εκ. επιβάτες αν λάβουμε υπόψη μας και τις πορθμειακές γραμμές.

Στην Ευρώπη η Ελλάδα και η Ιταλία με ποσοστά 17% και 18% κατατάσσονται πρώτες, με τη διαφορά να οφείλεται στους περισσότερους επιβάτες κρουαζιέρας που επισκέπτονται την Ιταλία. Επίσης είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι στην Ιταλία εξυπηρετούνται κυρίως δύο νησιά ενώ στην Ελλάδα 120, γεγονός που καθιστά το έργο της εξυπηρέτησης εξαιρετικά δύσκολο και πολύπλοκο.

Η ελληνική ακτοπλοΐα παίζει ένα σαφώς μεγαλύτερο ρόλο και είναι πιο σημαντική σε σχέση από οποιοδήποτε άλλο κράτος της ΕΕ.

Ο συνολικός πληθυσμός των νησιών ανέρχεται σε 1,3 εκ. και αποτελεί το 12,3% του πληθυσμού της χώρας. Δημιουργούν το 11,5% του συνολικού 2ΑΕΠ (24 δις) και 540.000 θέσεις εργασίας ή το 12,1% του συνόλου της Ελλάδας.

Το εμπόριο, ο τουρισμός και οι κατασκευές εξαρτώνται άμεσα και σε μερικές περιπτώσεις αποκλειστικά από τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, οι οποίες βέβαια συμμετέχουν και στην ανάπτυξη της γεωργίας και βέβαια επηρεάζουν και τις υπηρεσίες.

Το σύνολο δηλαδή της οικονομικής ζωής των νησιών μας και της απασχόλησης έχουν μεγάλο βαθμό εξάρτησης από τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Το 65% των επιβατών, δηλαδή περίπου 8.7 εκ. επιβάτες Έλληνες και αλλοδαποί ταξίδεψαν το 2014 για τουρισμό. Από αυτούς τα 5,2 εκ. είναι Έλληνες και τα 3,4 εκ. αλλοδαποί. Είναι επίσης σημαντικό να τονίσουμε την έλλειψη αεροδρομίων στα 94 από τα 120 νησιά, δηλαδή το 78% των νησιών εξυπηρετούνται μόνο από τη θάλασσα.

Εκτός από τη μεταφορά τουριστών από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα νησιά, οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες είναι το μοναδικό μέσο σύνδεσης των νησιών μεταξύ τους και προσφέρει τη δυνατότητα στους τουρίστες για μετακινήσεις από νησί σε νησί (island hopping), δυνατότητα που έχει σαν αποτέλεσμα την προσέλκυση τουριστών δίνοντάς μας ένα μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλους τουριστικούς προορισμούς.

Τέλος, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα ακτοπλοϊκά πλοία μεταφέρουν περίπου 8 εκ. τόνους εμπορευμάτων, υλικών και ειδών διατροφής, τα οποία πλην των άλλων καλύπτουν όλες τις ανάγκες για τη φιλοξενία των τουριστών, είτε αυτοί φτάνουν στα νησιά με αεροπλάνο, είτε με πλοίο. Τα θερινά δρομολόγια εκτελούνται την περίοδο Μαρτίου-Οκτωβρίου, συνεπώς είναι εύκολα δυνατή η κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών σε περίπτωση αύξησης της τουριστικής περιόδου, ακόμα και εάν αυτή αφορά στη χειμερινή περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας τα

δρομολόγια των συμβατικών πλοίων παραμένουν σχεδόν τα ίδια με αυτά της θερινής περιόδου.

Συνδυάζοντας την επίδραση από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές με τις καταλυτικές επιδράσεις η συνολική προσφορά της ακτοπλοΐας εκτιμάται σε όρους ΑΕΠ σε 11,8 δις. € ή το 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε 260 χιλ. θέσεις εργασίας δηλαδή περίπου το 50% της απασχόλησης των νησιών ή το 7,2% της συνολικής απασχόλησης.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗ

**ΟΡΙΣΜΟΣ:** Οικονομική κρίση είναι το φαινόμενο κατά το οποίο μια οικονομία χαρακτηρίζεται από μια διαρκή και αισθητή μείωση της οικονομικής της δραστηριότητας. Όταν λέμε οικονομική δραστηριότητα αναφερόμαστε σε όλα τα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας, όπως η απασχόληση, το εθνικό προϊόν, οι τιμές, οι επενδύσεις κ.λπ.

## ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Ο όρος **Ακτοπλοΐα** χρησιμοποιείται υπό δύο κύριες έννοιες, εκείνης της ακτοπλοϊκής ναυτιλίας (coastal navigation) και εκείνης της παράκτιας συγκοινωνίας, περισσότερο γνωστής ως ακτοπλοϊκή συγκοινωνία, που αφορά κυρίως συγκοινωνία μεταξύ λιμένων της ίδιας Χώρας. Γενικά η ακτοπλοΐα λέγεται σε αντιδιαστολή της ποντοπλοΐας ή θαλασσοπλοΐας ή ωκεανοπλοΐας.

## ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Οι ακτοπλοϊκές μας γραμμές πλην των πορθμειακών εξυπηρετούνται με 57 επιβατηγά πλοία. Το κόστος ναυπήγησης ή αγοράς των 4 πλοίων ανέρχεται σε 2.5 δις. Το 2014 τα ακτοπλοϊκά πλοία εκτέλεσαν περισσότερα από 39.000 δρομολόγια ή 100.000 προσεγγίσεις στα νησιά μας με ελάχιστα προβλήματα και μετέφεραν περισσότερους από 13 εκ. επιβάτες, 1.8 εκ. Ι.Χ και 650 χιλ. φορτηγά.

Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος είναι ο πιο σύγχρονος στην Ευρώπη. Το 75% των επιβατών στο Αιγαίο διακινείται με πλοία 2-15 ετών.



## Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΜΑΣ ΣΤΟΛΟΥ

Ο αριθμός των ακτοπλοϊκών μας πλοίων είναι μειωμένος κατά 40% σε σχέση με τα πλοία που ήταν δρομολογημένα στο τέλος της δεκαετίας του 90.

Η μείωση του στόλου δεν είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των προσφερομένων υπηρεσιών, αντίθετα οι χωρητικότητες των πλοίων και τα δρομολόγια ανά πλοίο αυξήθηκαν ως αποτέλεσμα του εκσυγχρονισμού του στόλου και της δρομολόγησης ταχυπλόων σκαφών.

Οι χωρητικότητες των πλοίων δε αξιοποιούνται σήμερα πλήρως και υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες μεταφοράς περισσότερων επιβατών και οχημάτων με τα ίδια δρομολόγια όχι μόνο την χειμερινή αλλά και την θερινή περίοδο, ενώ υπάρχουν και δυνατότητες αύξησης των δρομολογίων.

Ο Ακτοπλοϊκός μας στόλος έχει την δυνατότητα να εξυπηρετήσει την τρέχουσα 5αλλά και την προβλεπόμενη αύξηση της κίνησης τα επόμενα χρόνια.



## **ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ(2009-2013 )**

Η απώλεια του μεταφορικού έργου την περίοδο 2009-2013 έφτασε τους 11.8 εκ. επιβάτες. Η κίνηση σταθεροποιήθηκε το 2013 και παρουσίασε μικρή αύξηση το 2014 περίπου 5%, η οποία οφείλεται κυρίως στην αύξηση της κίνησης στις Κυκλάδες.

Αρνητικά αποτελέσματα είχαμε και στις γραμμές της Αδριατικής όπου την περίοδο 2009-2014 χάθηκε μεταφορικό έργο 2.2 εκ. επιβατών 450 χιλ. Ι.Χ και 41 χιλ. φορτηγών.

## **ΑΥΞΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ(2009-2013)**

Εκτός από τη μείωση της κίνησης σημαντικό ρόλο στα προβλήματα των ακτοπλοϊκών εταιρειών έπαιξε και η αύξηση των τιμών των καυσίμων, οι οποίες διπλασιάστηκαν την περίοδο 2009-2012 χωρίς να εξομαλυνθούν σημαντικά τα επόμενα χρόνια.

Ενδιαφέρον είναι να παρατηρήσουμε ότι τη περίοδο μετά το 2009 οι ναύλοι δεν ήταν δυνατόν να προσαρμοστούν στις τιμές των καυσίμων και τούτο φαίνεται φανερά από το διάγραμμα όπου παρατηρείται αύξηση των ναύλων επιβατών το 2014 σε σχέση με το 2009, 8% στους επιβάτες, 6μείωση 6% στα οχήματα Ι.Χ και αύξηση 5% στα φορτηγά έναντι αύξησης των τιμών των καυσίμων κατά 64%.

## **ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

Τα ζημιογόνα αποτελέσματα των ακτοπλοϊκών εταιρειών στα οποία ενσωματώνονται και τα αποτελέσματα των δρομολογίων της Αδριατικής, την περίοδο 2009-2014 ξεπέρασαν το 1 δις. Οι ζημιές αυτές και η έλλειψη ρευστότητας είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση του δανεισμού τραπεζικού ή μη και την αδυναμία εξυπηρέτησης των δανείων και άλλων υποχρεώσεων από την συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις εκκρεμοτήτων και προς τα πληρώματα των πλοίων. Η καλή τουριστική κίνηση το 2015 και οι σχετικά μειωμένες τιμές των καυσίμων θα επιδράσουν θετικά στην κάλυψη εκκρεμών υποχρεώσεων.

## ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ(2015)

- Νέα πλοία στην ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟ και ΚΡΗΤΗ
- Αύξηση των δρομολογίων και των χωρητικότητων.
- Νέες συνδέσεις της ΠΑΤΜΟΥ και της ΣΑΜΟΥ με την Β. ΕΛΛΑΔΑ.
- Νέα δρομολόγια στα ΨΑΡΑ και την ΑΝΑΦΗ.

Τα δρομολόγια εκτελούνται το 2015 όπως έχουν προγραμματιστεί με σαφώς βελτιωμένες υπηρεσίες με δρομολόγηση νέων πλοίων, με νέες γραμμές και συνδέσεις.

Το 2015 παρατηρείται μεγάλη αύξηση των δρομολογίων και των χωρητικότητων στις Κυκλάδες, εγκαινιάζονται νέες συνδέσεις της Πάτμου και της Σάμου με την Β. Ελλάδα, νέα δρομολόγια στα Ψαρά και την Ανάφη, αλλά και δρομολογήσεις νέων πλοίων στην Ικαρία, την Σάμο, στις Κυκλάδες και την Κρήτη.

Για τα λίγα προβλήματα που παρατηρούνται στην εξυπηρέτηση των γραμμών Β. Αιγαίου ήδη έχουν δρομολογηθεί λύσεις με την απόφαση του ΣΑΣ την 22/5 και πιστεύουμε ότι σύντομα θα αναβαθμιστούν οι υπηρεσίες και στην περιοχή αυτή.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την απρόσκοπτη λειτουργία των εταιρειών και την κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών είναι η αποφυγή επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Οι συσσωρευμένες ζημιές όλων των εταιρειών μετά από μία μακρόχρονη κρίση και τα πολύ σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν δεν επιτρέπουν την παραμικρή επιβάρυνση χωρίς σοβαρότατες συνέπειες στη λειτουργία τους και κατ' επέκταση στο επίπεδο των υπηρεσιών. Και βέβαια το επίπεδο των υπηρεσιών μπορεί να μην είναι το επιθυμητό, μπορεί να υπάρχουν και άλλα τα οποία πρέπει να γίνουν, δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι η κρίση που περνάει η χώρα μας δεν μπορεί να αφήσει ανέπαφη την ακτοπλοΐα μας, η οποία επηρεάζεται και από εξωτερικούς παράγοντες όπως πχ. το κόστος των καυσίμων, των ναυπηγήσεων, των ανταλλακτικών κτλ.

Παρόλα αυτά, θεωρούμε τις υπηρεσίες που προσφέρονται πολύ καλές και καλύτερες από αυτές άλλων ευρωπαϊκών χωρών.



## ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ Η ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Το λεγόμενο ακτοπλοϊκό πρόβλημα δεν υπάρχει. Στην πραγματικότητα οι ακτοπλοϊκές μας υπηρεσίες είναι εξαιρετικές.

Αυτό που πρέπει να μας απασχολεί σήμερα είναι κυρίως η διατήρηση των καλών υπηρεσιών που προσφέρονται και ο προγραμματισμός για την περαιτέρω βελτίωσή τους. Για τον σκοπό αυτό, στην προσπάθεια που κάνει σήμερα το Υπουργείο Ναυτιλίας, ήδη προσφέρουμε και θα προσφέρουμε κάθε δυνατή συνεργασία και βοήθεια.

Για τη διατήρηση του επιπέδου των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών και τις αναγκαίες περαιτέρω εξελίξεις χρειαζόμαστε υγιείς ακτοπλοϊκές εταιρείες, συνεπείς στις υποχρεώσεις τους και ικανές να επενδύουν αναβαθμίζοντας τις υπηρεσίες.

## ΑΛΛΑΓΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Οι παρεμβάσεις της πολιτείας πρέπει να περιοριστούν σε θεσμικά θέματα, στην χάραξη στόχων, στο συντονισμό των υπηρεσιών και στη στήριξη των πολλών μικρών νησιών, η πολύ μικρή κίνηση των οποίων δεν μπορεί να στηρίξει ελεύθερεςδρομολογήσεις.

Η αλλαγή και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού μας πλαισίου είναι απαραίτητος για τις μελλοντικές εξελίξεις αρκεί να είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Και όταν ομιλούμε για θεσμικό πλαίσιο βέβαια δεν εννοούμε μόνο τον 2932/01 αλλά και τον ΚΔΝΔ και άλλους αναχρονιστικούς νόμους, όπως το ΠΔ 177/74 περί υποχρεωτικών συνθέσεων κτλ.

Οι προτάσεις για αλλαγές δεν πρέπει να βασιστούν στις πράγματι ελάχιστες εξαιρέσεις που είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων και οι οποίες αποτελούν ένα απειροελάχιστο ποσοστό δρομολογίων ίσως μικρότερο του 1%.

Σε μία τέτοια περίπτωση θα επιβαρύνουμε με υποχρεώσεις και γραφειοκρατικές διαδικασίες και μάλιστα χωρίς κανένα λόγο, το σύνολο της ακτοπλοΐας, το οποίο λειτουργεί εξαιρετικά.

## ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

- Να κατανοήσουμε τον ιδιωτικό χαρακτήρα των ναυτιλιακών εταιρειών.
- Να αποκαταστήσουμε την άνιση μεταχείριση των θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς και κυρίως τις αερομεταφορές.
- Να απαλλάξουμε τις θαλάσσιες μεταφορές από υποχρεώσεις Δημόσιας υπηρεσίας και από παρεμβάσεις στην εμπορική πολιτική των ναυτιλιακών εταιρειών.

Στη δίνη της οικονομικής κρίσης και του προσφυγικού βρίσκεται η ελληνική ακτοπλοΐα, που αποτελεί την ζωτική γραμμή σύνδεσης της πολυνησιακής χώρας με την ηπειρωτική.



### Πως ξεκίνησε η κρίση

Οι τριγμοί στην παγκόσμια οικονομία εμφανίζονται από το δεύτερο μισό του 2008 και σχετίζονται με τη σημαντική πτώση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων των τραπεζών και των χρηματοπιστωτικών οργανισμών. Η πτώση αυτή οφείλεται στην κατάρρευση της στεγαστικής αγοράς των Η.Π.Α έπειτα από την αλόγιστη πιστωτική πολιτική των τραπεζών. Αιτία οι επισφαλής τοποθετήσεις στις αγορές στεγαστικών δανείων.

Το πρώτο βήμα για την καταβύθιση της παγκόσμιας οικονομίας είχε συντελεστές. Μοιραία επήλθε και η κρίση εμπιστοσύνης σε ότι αφορά τις διατραπεζικές συναλλαγές. Η φερεγγυότητα ως έννοια άρχισε να εκλείπει από το <<λεξιλόγιο>> των τραπεζών. Ο συνδυασμός της έλλειψης ρευστότητας και εμπιστοσύνης προς την αγορά από πλευράς τραπεζών καθώς και η μαζική απόσυρση των καταθέσεων εξαιτίας της ανησυχίας για την ασφάλεια τους, οδήγησε στην δραματική μείωση των χρηματοδοτήσεων που μέχρι τότε παρείχαν.

Αυτή ακριβώς η μείωση των χρηματοδοτήσεων προκάλεσε ραγδαία συρρίκνωση της ρευστότητας στην αγορά, οπότε και άρχισε να γίνεται αντιληπτή η κρίση στην πραγματική οικονομία. Πως μετουσιώνεται αυτή; Τα νοικοκυριά αδυνατούν να καλύψουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις, απόρροια της προαναφερθείσας αλόγιστης πιστωτικής πολιτικής των τραπεζών. Τα επίπεδα της ανεργίας αυξάνονται καθότι οι επιχειρήσεις προβαίνουν σε απολύσεις, η οικοδομική δραστηριότητα είναι σε καθίζηση και ο ρυθμός των επενδύσεων είναι σε πτωτική πορεία. Ο συνδυασμός αυτών των παραμέτρων έχει ως επακόλουθο τη μείωση της ζήτησης καταναλωτικών αγαθών και άρα της παραγωγής τους. Ως μια πρώτη προσέγγιση για την επίδραση της διεθνούς οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία πλήττεται με δύο τρόπους. Από τη μία επηρεάζεται αρνητικά λόγω της σφικτής πιστωτικής πολιτικής των τραπεζών. Από την άλλη η δυσχερής κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας με τη μείωση της ζήτησης και της παραγωγής, οδηγούν σε πτώση της ζήτησης για μεταφορές.

## Πως επηρεάζεται η ναυτιλία

Για να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο η παγκόσμια κρίση επιδρά στην οικονομία και στην ναυτιλία η οποία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του διεθνούς εμπορίου, πρέπει να εξετάσουμε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της αγοράς αυτής. Η ναυτιλία έχει ως αφετηρία την ύπαρξη αναγκών για μεταφορές ανθρώπων και αγαθών.

Τέτοια αγαθά είναι:

- Ξηρά, υγρά και υγραέρια
- Κατεργασμένα και ακατέργαστα
- Χύδην και συσκευασμένα
- Ομοειδή και γενικά
- Συνήθη και ειδικής μεταχείρισης
- Ελαφριά και βαριά

Η ζήτηση για τα αγαθά αυτά είτε προορίζεται για τον τομέα της μεταποίησης, είτε για τελική κατανάλωση, δημιουργούν την ανάγκη για τη μεταφορά τους και έτσι προκύπτει η ζήτηση και για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές γενικεύεται σε ζήτηση για ξηρά φορτία, υγρά φορτία και εμπορευματοκιβώτια.

Οι <<πελάτες>> των θαλάσσιων μεταφορών είναι οι κυβερνήσεις, οι ιδιωτικές εμπορικές μονάδες κατά κύριο λόγο, οι βιομηχανικές μονάδες και διάφοροι άλλοι μεταφορές. Οι φορείς αυτοί προβαίνουν σε ναυλώσεις πλοίων προκειμένου να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους, καταβάλλοντας τον ανάλογο ναύλο. Οι ναυλώσεις αυτές μπορεί να έχουν την μορφή ναύλωσης πλοίου για ένα ή περισσότερα ταξίδια (voyagecharter), μίσθωσης χρόνου (timecharter), μίσθωσης γυμνού πλοίου (bareboatcharter), συμβολαίου εργολαβικής μεταφοράς φορτίων (contractofafreightment).

Οι διακυμάνσεις στα επίπεδα της ζήτησης και κατά συνέπεια της παραγωγής των αγαθών επηρεάζουν άμεσα τη ζήτηση για μεταφορές και διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στη διαμόρφωση των ναυτιλιακών κύκλων.

Μπορεί να ειπωθεί ότι οι τιμές των αγαθών καθορίζουν τη ζήτησή τους, η οποία με τη σειρά της καθορίζει τη ζήτηση για χωρητικότητα και στη διαμόρφωση των ναύλων και άρα της κερδοφορίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Για να κατανοηθεί καλύτερα πως η κρίση εισάγεται στην πραγματική οικονομία και στην ναυτιλία, ακολουθούν 2 φάσεις του ναυτιλιακού κύκλου.

## **Κορύφωση των ναύλων**

- ❖ Αναστολή οποιασδήποτε μη αναγκαίας επισκευαστικής εργασίας
  - ❖ Αύξηση του όγκου παραγγελιών νεότευκτων πλοίων
  - ❖ Επίπεδο ναύλων ικανοποιητικό για νέες παραγγελίες
  - ❖ Μετασκευές υπέρ της κατηγορίας χωρητικότητας που παρουσιάζει έντονα κέρδη
  - ❖ Έντονος ανταγωνισμός για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων
  - ❖ Μείωση του ποσοστού διάλυσης της παγκόσμιας χωρητικότητας
  - ❖ Αύξηση των εισοδημάτων των πλοιοκτητών
  - ❖ Επαναλειτουργία παροπλισμένων πλοίων
  - ❖ Αύξηση ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών
  - ❖ Μείωση ποσοστού πλοίων προς παροπλισμό
  - ❖ Μείωση ποσοστού αργούσα χωρητικότητας
  - ❖ Αύξηση του επιπέδου των ναύλων
  - ❖ Αύξηση ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών
- 
- ❖ Αύξηση θαλάσσιου εμπορίου
  - ❖ Αύξηση βιομηχανικής παραγωγής
  - ❖ Υπερκάλυψη αναγκών ζήτησης θαλάσσιου εμπορίου
  - ❖ Αρχική μείωση τιμών ναύλων
  - ❖ Μείωση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών
  - ❖ Νέα μείωση των ναύλων
  - ❖ Η αυξημένη ναυπηγική παραγωγή προσανατολίζεται σε μετασκευές
  - ❖ Αποπεράτωση νέων και μετασκευασμένων πλοίων
  - ❖ Η κρίση μεταφέρεται και σε άλλες κατηγορίες χωρητικότητας
  - ❖ Αύξηση αργούσα χωρητικότητας
  - ❖ Εκτέλεση ναυπηγοεπισκευών άμεσου ανάγκης
  - ❖ Αμφιβολία στην αγορά
  - ❖ Χαμηλότατο επίπεδο ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών
  - ❖ Χαμηλότατο επίπεδο ναυπηγήσεων
  - ❖ Αύξηση ποσοστού διάλυσης
  - ❖ Πραγματοποίηση αναγκαίων μετασκευών που χρονίζουν
  - ❖ Αύξηση ποσοστού παροπλισμού

Είναι εύκολα αντιληπτό ότι αν αντί στο σημείο της φάσης 1, που αναφέρεται σε αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής υπήρχε μείωση, με δεδομένη τη σταθερότητα των άλλων παραγόντων, τότε αυτομάτως οδηγούμαστε σε σημείο υπερκάλυψης των αναγκών ζήτησης θαλάσσιου εμπορίου και στην συνέχεια στην αλληλουχία των γεγονότων της φάσης 2.

Στην παρούσα φάση γίνεται κατανοητό ότι η ναυτιλία βρίσκεται σε ύφεση εξαιτίας της βιομηχανικής και καταναλωτικής κρίσης. Όμως πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι ανεξάρτητα της κρίσης, η δομή της ναυτιλιακής αγοράς επηρεάζεται από πολλές απρόσμενες εξελίξεις όπως για παράδειγμα πολέμους, εμπάργκο στην εισαγωγή ή εξαγωγή ορισμένων προϊόντων.

Η φράση που ακολουθεί συνοψίζει σε γενικές γραμμές αυτό που ισχύει σήμερα <<Τα προβλήματα ρευστότητας τα οποία αντιμετωπίζουν οι τράπεζες αυτή τη στιγμή σημαίνει πως δεν υπάρχει κίνηση εμπορευμάτων, επομένως δεν υπάρχει κίνηση πλοίων>>.

## **Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΛΕΕΙ ΣΤΑ ΤΑΡΑΓΜΕΝΑ ΝΕΡΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ**

Από τον Μάιο του 2008 και μετά οι ναυτιλιακές εταιρείες είδαν τους δείκτες να καταρρακτούν και να φθάνουν στα χαμηλότερα των τελευταίων ετών, με πιο ενδεικτική την περίπτωση των πλοίων ξηρού φορτίου. Ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) από τις 11.793 μονάδες που βρέθηκε στις 20 Μαΐου του 2008 έχει καταρρακυλήσει στις 774 μονάδες (κλείσιμο 30 Δεκεμβρίου 2008). Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων κατέγραψε τον Νοέμβριο του 2008 τη μεγαλύτερη πτώση των τελευταίων 5 ετών, σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύθηκαν, προσφάτως, στο ηλεκτρονικό site της NeptuneOrientLines. Οι αποστολές μειώθηκαν στις 169.100 για τον μήνα Νοέμβριο, μειωμένες κατά 12% σε σχέση με τον περασμένο χρόνο. Ακόμη και τα δεξαμενόπλοια άρχισαν να «βιώνουν σημάδια υποχώρησης»...

Από την πλευρά τους οι τράπεζες, που δέχθηκαν πρώτες τις επιπτώσεις της κρίσης, έχουν παγώσει τις χρηματοδοτήσεις προς τη ναυτιλία. Το πρώτο εξάμηνο του 2008 η παραγωγή νέων ναυτιλιακών δανείων ήταν μειωμένη κατά 23%, σύμφωνα με τον διευθύνοντα σύμβουλο της PetrofinSa, Ted Πετρόπουλο. Στα επόμενα τέσσερα χρόνια, οι τράπεζες θα πρέπει να χρηματοδοτήσουν τη ναυτιλία με 262,4 δισ. δολ. για να καλυφθούν οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, κάτι που πλέον θεωρείται αδύνατον...

Η κρίση είχε ως αποτέλεσμα να μειωθούν δραματικά οι αποτιμήσεις των εισηγμένων ναυτιλιακών στις χρηματιστηριακές αγορές. Από τις 25 εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ και του Λονδίνου, οι περισσότερες έχουν



καταγράφει σημαντικές απώλειες στην αξία τους. Σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας XRTC, συμβούλου επί ναυτιλιακών θεμάτων, τις μεγαλύτερες απώλειες στην αξία των μετοχών τους κατέγραψαν οι εταιρείες AgiesMaritime με υποχώρηση κατά 75%, η Excel Maritime «έχασε» σχεδόν το 60% της αξίας της, ενώ η μετοχή της Navios υποχώρησε κατά 46%.

Η δραματική υποχώρηση της αξίας των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών –ελληνικών και ξένων– είχε ως αποτέλεσμα οι εταιρείες να αποφασίσουν σημαντικές περικοπές ή ακόμη και αναστολές στα προγράμματα ναυπηγήσεων.

Ναυτιλιακοί κύκλοι εκτιμούν ότι τα επόμενα έτη ενδέχεται να ακυρωθεί το 30% των παραγγελιών για νέα πλοία, ενώ για το 2009 αναμένεται να ακυρωθεί το 60% των παραγγελιών σε σχέση με τις παραγγελίες που έγιναν το 2008. Παράλληλα, αυξητική εμφανίζεται και η τάση για διαλύσεις πλοίων. Μέχρι τις αρχές Δεκεμβρίου 2008 οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια, διεθνώς, πλοία συνολικής χωρητικότητας 800.000 τόνων, όλα bulkcarrier και εκτιμάται ότι εφόσον συνεχισθεί η ίδια τάση, τότε στη διάρκεια ενός έτους θα έχουν οδηγηθεί στα διαλυτήρια πλοία συνολικής χωρητικότητας 40 εκατ. τόνων. «Αυτό σημαίνει ότι θα καταγραφεί ιστορικό ρεκόρ, το προηγούμενο είχε σημειωθεί μέσα στη δεκαετία του '80 με τη διάλυση πλοίων συνολικής χωρητικότητας 29 εκατ. τόνων».

Από τις ακυρώσεις παραγγελιών αλλά και την αύξηση των διαλύσεων παλαιών πλοίων πλήττονται μεν τα ναυπηγεία, αλλά από την άλλη πλευρά η μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας εκτιμάται ότι σταδιακά θα βοηθήσει στην ανάκαμψη των ναύλων.

Να σημειωθεί ότι τα ναυπηγεία βρίσκονται, επίσης, εκτεθειμένα στην κρίση καθώς έχουν λάβει, σε διεθνές επίπεδο, παραγγελίες ύψους 600 δισ. δολαρίων για νέα πλοία έως το 2012 με απαιτούμενες χρηματοδοτήσεις περί τα 320 δισ. δολάρια, σύμφωνα με την Celent, ερευνητική συμβουλευτική εταιρεία. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των δύο νοτιοκορεάτικων ναυπηγείων, Daehan και C & Heavy Industries, που βρέθηκαν στα όρια της χρεοκοπίας, με άγνωστο το μέλλον των παραγγελιών 35 πλοίων έξι ελληνικών εταιρειών, μεταξύ των οποίων της TargetMaritime, της Genco και της Transmed.

## ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ

Σε συνάρτηση με συγκεκριμένα προβλήματα, όπως η στενότητα στην τραπεζική χρηματοδότηση, η υπερπροσφορά τονάζ και η φθίνουσα πορεία του διακινούμενου φορτίου, ο κ.Σπ Πολέμης προτείνει την αυτοσυγκράτηση στις νέες παραγγελίες πλοίων, για να ισορροπήσει η αγορά. Μίλησε για οικονομική και πολιτική κρίση και προειδοποίησε <<...οφείλουμε να είμαστε έτοιμοι για το απροσδόκητο, να μην αναμένουμε την επαναφορά του κλάδου στα επίπεδα προ του 2008 >>.

Ο κίνδυνος για πολλές ναυτιλιακές είναι ορατός. Η ύπαρξη <<μορατόριουμ >> προκειμένου να αναχαιτισθεί η κρίση. Τα ναυπηγεία είναι φουλ από πλοία υπό ναυπήγηση, που απειλούν με επιδείνωση του κλίματος και πτώση των ναύλων.

Οι ομιλητές δεν απέκλεισαν ακυρώσεις παράδοσης πλοίων από τα ναυπηγεία και για αυτορρύθμιση της αγοράς με μεγάλο αριθμό διαλύσεως και ακυρώσεως παραγγελιών.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η ύπαρξη ζήτησης για μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης και η προσφορά διαθέσιμης χωρητικότητας από τους πλοιοκτήτες διαμορφώνουν μία αγορά για τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή επηρεάζεται από την πλευρά της ζήτησης από παράγοντες όπως η παγκόσμια οικονομία, οι διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου, η μέση διανυόμενη απόσταση θαλάσσιων διαδρομών, διάφορα πολιτικά γεγονότα, το κόστος μεταφοράς και άλλους εξωγενείς παράγοντες όπως εξωτερικά σοκ λόγω χρηματοοικονομικών κρίσεων ή πολέμων. Από την άλλη πλευρά, η προσφορά επηρεάζεται από παράγοντες όπως οι διάφορες ομάδες αποφάσεων (πλοιοκτήτες, ναυλωτές, τράπεζες, διεθνείς οργανισμοί, κυβερνήσεις κλπ), η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου, οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, οι διαλύσεις πλοίων, οι προσδοκίες που δημιουργούν η εξέλιξεις των ναύλων και η παραγωγικότητά του παγκόσμιου στόλου. Αυτό που συνδέει την προσφορά με τη ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι ναύλοι και το επίπεδο στο οποίο διαμορφώνονται. Όταν έχουμε ένα έλλειμμα προσφοράς, παρατηρείται μία αύξηση των ναύλων μέχρι το σημείο ισορροπίας, ενώ όταν έχουμε υπερβάλλουσα προσφορά παρατηρείται μία μείωση των ναύλων μέχρι το σημείο ισορροπίας.

Κύριο και προσδιοριστικό χαρακτηριστικό στη διαμόρφωση των ναύλων και στην επίτευξη ισορροπίας στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί η χρονική υστέρηση ανταπόκρισής της

προσφοράς στις ανάγκες της ζήτησης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ενώ η ζήτηση είναι ευμετάβλητη, η προσφορά προσαρμόζεται πιο αργά στις μεταβολές της πρώτης, αφού έχει υπολογισθεί ότι από τη στιγμή παραγγελίας μέχρι τη στιγμή παράδοσης ενός πλοίου απαιτούνται περίπου 3 χρόνια (αν και τα τελευταία χρόνια κινέζικα ναυπηγεία έχουν μειώσει σημαντικά αυτό το διάστημα). Ως εκ τούτου, οι πλοιοκτήτες – αλλά και άλλοι δρώντες στην ναυτιλιακή αγορά καλούνται όχι μόνο να έχουν άριστη πληροφόρηση αλλά ουσιαστικά να προβλέψουν μέχρι ενός βαθμού τις εξελίξεις τόσο από τη πλευρά της ζήτησης όσο και από την πλευρά της προσφοράς προκειμένου να λάβουν της σωστές επιχειρηματικές αποφάσεις. Σημαντική συμβολή σε αυτή τη διαδικασία έχει η πορεία της παγκόσμιας οικονομίας και η σωστή ανάγνωση της αγοράς, του Οικονομικού Κύκλου και κατ' επέκταση της εξέλιξης του Ναυτιλιακού Κύκλου.



## **ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ**

### **Γνωρίσματα της αγοράς**

Η διάλυση ενός πλοίου είναι μία πολύ σημαντική απόφαση για τον πλοιοκτήτη καθώς από την στιγμή που θα γίνει πράξη η απόφασή του δεν υπάρχει το περιθώριο για την ανάκλησή της. Οι διαλύσεις πλοίων διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην προσαρμογή της προσφοράς χωρητικότητας προς τη ζήτηση.

Η απόφαση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να οδηγήσουν κάποιο πλοίο ή πλοία τους για παλιοσίδερα (SCRAP), εξαρτάται από τις οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στην ναυτιλιακή αγορά, οι διακυμάνσεις της οποίας βρίσκονται σε σχέση εξάρτησης με τα παγκόσμια οικονομικά τεκταινόμενα. Έχει ήδη αναφερθεί ότι κατά τη διάρκεια της ύφεσης στην ναυτιλία, που επέρχεται μετά το ξέσπασμα κάποιας εξωγενούς ή ενδογενούς κρίσης, πέρα από το χαμηλό επίπεδο ναυπηγήσεων, παρουσιάζεται και αύξηση του ποσοστού διάλυσης πλοίων.

Διάλυση είναι η διαδικασία κατά την οποία οικονομικά απαξιωμένα πλοία απογυμνώνονται και διαλύονται, με σκοπό την εμπορική εκμετάλλευση του πεπαλαιωμένου υλικού. Η διαδικασία είναι πολύ δύσκολη γιατί πέρα από την πολυπλοκότητα της κατασκευής των πλοίων, ενσκήπτουν θέματα ασφαλείας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι μέθοδοι που ακολουθούνται είναι δύο.

Στην πρώτη περίπτωση, τα πλοία προσαράζονται σε κάποια αμμώδη παραλία την ώρα της παλίρροιας. Στην συνέχεια ξεκινά ο διαμελισμός της κύριας κατασκευής από την πλώρη προς την πρύμη. Το κόστος της μεθόδου αυτής είναι χαμηλό καθώς πέρα από τα εργατικά χέρια, ιδιαίτερος εξοπλισμός δεν χρησιμοποιείται.

Στην δεύτερη περίπτωση η εργασίες διάλυσης πραγματοποιούνται σε μία δεξαμενή, με τη χρήση μηχανολογικού εξοπλισμού. Το κόστος σε αυτήν τη περίπτωση είναι μεγαλύτερο αλλά ο χρόνος για την αποπεράτωση των εργασιών συντομότερος, ενώ οι εργασίες αυτές πραγματοποιούνται σε συνθήκες μεγαλύτερης ασφάλειας από ότι στην πρώτη περίπτωση.

## **Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ**

Όπως προαναφέρθηκε, ο ρυθμός με τον οποίον διαλύονται τα πλοία επηρεάζει τη συνολική προσφερόμενη χωρητικότητα. Διάλυση ενός πλοίου σημαίνει και το τέλος της οικονομικής του ζωής. Προκειμένου να αποφασιστεί ότι ένα πλοίο πρέπει να πάει για SCRAP, συνεκτιμούνται κάποιοι παράγοντες.

Πρώτος και κύριος λόγος είναι η κατάσταση της ναυλαγοράς. Σε περιόδους οικονομικής άνθισης της ναυλαγοράς, η διάλυση πλοίων είναι περιορισμένες. Οι πλοιοκτήτες είναι

αισιόδοξοι για την πορεία των ναύλων και απασχολούν τα πλοία τους, ακόμα και αν κάποια από αυτά είναι οικονομικά απαξιωμένα, αφού και αυτά τους αποφέρουν κέρδη.

Από την άλλη πλευρά, όταν η κατάσταση της αγοράς εμφανίζει την σημερινή εικόνα, δηλαδή υπάρχει υπερπροσφορά χωρητικότητας και ως εκ τούτου πτώση των ναύλων, πολλά πλοία παροπλίζονται και στην συνέχεια οδηγούνται για διάλυση. Η διάλυση ενός πλοίου έχει να κάνει με τις προσδοκίες του πλοιοκτήτη για την ανάκαμψη της ναυλαγοράς και την απασχόληση της αργούσα χωρητικότητας. Επίσης ο πλοιοκτήτης και οι φορείς μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, σταθμίζουν τα κέρδη και τις απώλειες εσόδων από την χρησιμοποίηση ενός οικονομικά απαξιωμένου πλοίου.

Η ναυλαγορά και η αγορά διάλυσης με τα έως τώρα δείχνουν να κινούνται σε αντίθετες τροχιές. Βέβαια υπάρχουν και οι περιπτώσεις όπου αν και η ναυλαγορά κινείται σε υψηλά επίπεδα, οι ρυθμοί διάλυσης παρουσιάζουν έντονη μεταβλητότητα ως συνέπεια παραγόντων όπως για παράδειγμα η απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος όπως ορίζεται από τις διατάξεις του IMO.

Δεύτερος παράγοντας που εκτιμάται κατά τη διαδικασία της λήψης της απόφασης για τη διάλυση ενός πλοίου, είναι η ηλικία του. Η ηλικία βέβαια του πλοίου παίζει διαφορετικό ρόλο για διαφορετικού τύπου και προδιαγραφών πλοία. Η ποιότητα κατασκευής είναι επίσης σημαντικός παράγοντας στην απόφαση για διάλυση, αφού σχετίζεται με το κόστος συντήρησης. Άλλοι παράγοντες όπως η σημαία που φέρει ένα πλοίο, η πολιτική της ναυτιλιακής επιχείρησης, το νομικό πλαίσιο λειτουργίας των μονάδων διάλυσης και η τιμή για τη διάλυση ενός πλοίου, που καθορίζεται εκτός από τις δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης και από τις διαπραγματεύσεις των δύο πλευρών είναι καθοριστικής σημασίας για την τελική διαμόρφωση της απόφασης. Οι περισσότερες διαλύσεις αφορούν πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία επλήγησαν περισσότερο από κάθε άλλη κατηγορία πλοίων, από την κρίση στην ναυτιλιακή αγορά.

Η μείωση του εσωτερικού τουρισμού συνεχίζεται αφού οι Έλληνες πλέον δεν έχουν την άνεση να ταξιδεύουν όπως στο παρελθόν.

Η παράλληλη αύξηση των αλλοδαπών επιβατών μειώνει την χασούρα αλλά δεν την εξαλείφει. Την ίδια ώρα, ο κρατικός μηχανισμός επιδοτεί τις χερσαίες μεταφορές όχι όμως αναλογικά με τις θαλάσσιες που είναι ο φτωχός συγγενής με αποτέλεσμα να είναι θέμα χρόνου η μη δυνατότητα κάλυψης των δημόσιων-επιδοτούμενων γραμμών.

Προβλήματα υπάρχουν και με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες δεν εκσυγχρονίζονται. Όσο αφορά στο προσφυγικό οι εταιρείες υπολογίζεται ότι έκαναν έως τώρα τζίρο 30 εκατομμυρίων ευρώ, όμως θεωρούν ότι είναι μία προσωρινή κατάσταση και δεν την εντάσσουν στους υπολογισμούς τους.

Το 2015 η επιβατική κίνηση δεν ήταν η αναμενόμενη. Το δημοψήφισμα και τα capital controls είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση της κίνησης, η οποία δεν αναπληρώθηκε τους επόμενους μήνες, ενώ αρνητικός παράγοντας ήταν και οι εκλογές του Σεπτεμβρίου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) «η πραγματική επιβατική κίνηση το 2015 μειώθηκε κατά 7% περίπου, ενώ το 2016 ήδη παρατηρείται μείωση του μεταφορικού έργου. Η μείωση της κίνησης οφείλεται στην πτώση του εσωτερικού τουρισμού, ενώ δεν διαπιστώθηκε ανησυχητική μείωση ή ακυρώσεις των κρατήσεων των αλλοδαπών. Επίσης παρατηρούμε μετακίνηση επιβατών προς τις αερομεταφορές, ιδιαίτερα στις μακρινές διαδρομές, με κύρια παραδείγματα την Κρήτη, τη Ρόδο και τη Σαντορίνη».



## ΟΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Οι κρατικές επιχορηγήσεις για την εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες μεταφορές ανέρχονται σε 75 εκ. ευρώ, ενώ για τις χερσαίες σε 260 εκατομμύρια. «Η δικαιότερη κατανομή των κρατικών επιχορηγήσεων σε σχέση με τις χερσαίες μεταφορές, είναι



απαραίτητη. Η αύξηση των κρατικών επιχορηγήσεων πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων αλλά και τη βελτίωση των μισθωμάτων για τη δρομολόγηση σύγχρονων πλοίων» επισημαίνει ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ, Μιχάλης Σακέλλης. Η περίοδος 2009 - 2014, ήταν ιδιαίτερα δύσκολη για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα “παροπλίζει” την ελληνική ακτοπλοΐα. Η μείωση του εσωτερικού τουρισμού λόγω περικοπής των εισοδημάτων σε συνδυασμό με ενδεχόμενη αύξηση των τιμών των καυσίμων, τη σημαντική αύξηση της προσφοράς πλοίων σε όλες σχεδόν τις ακτοπλοϊκές γραμμές αλλά και το μεταναστευτικό, “ευθύνονται” για την εικόνα που θα έχει φέτος η ελληνική ακτοπλοΐα.



Μια πρώτη “γεύση” απ’ το τι πρόκειται να επακολουθήσει τους καλοκαιρινούς μήνες θα λάβουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες τις ημέρες του Πάσχα καθώς ο καιρός ευνοεί την έξοδο από τις πόλεις. Από την άλλη πλευρά κορυφαίοι παράγοντες τις αγορές, αγωνιούν για το εάν μπορεί η αγορά να αντέξει περισσότερα πλοία; Τι θα γίνει εάν οι τιμές των καυσίμων που αποτελούν διαχρονικά περίπου το 50% του λειτουργικού κόστους ξαναπάρουν την ανιούσα; Σε αυτές τις ανησυχίες εάν προστεθούν και οι σημαντικές επιδόσεις του εξωτερικού τουρισμού αλλά και η απρόβλεπτα υψηλή ζήτηση για μεταφορές που δημιουργεί το προσφυγικό, θα οδηγήσει στο περυσινό φαινόμενο της μειωμένης κίνησης.

Η αδυναμία της ελληνικής οικονομίας να βγει από την κρίση και το συνεχώς συρρικνούμενο διαθέσιμο εισόδημα των Ελλήνων περιορίζει την εγχώρια ζήτηση, καθώς μειώνονται οι μεταφορές του Σαββατοκύριακου και ματαιώνονται διακοπές σε μακρινούς προορισμούς, σύμφωνα με τον επικεφαλής του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Μιχάλη

Σακέλλη. “Η πραγματική επιβατική κίνηση το 2015, χωρίς δηλαδή τους πρόσφυγες, εκτιμάται πως μειώθηκε κατά περίπου 7%.”



## Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ “ΠΑΡΟΠΛΙΖΕΙ” ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η μείωση του εσωτερικού τουρισμού λόγω περικοπής των εισοδημάτων σε συνδυασμό με ενδεχόμενη αύξηση των τιμών των καυσίμων, τη σημαντική αύξηση της προσφοράς πλοίων σε όλες σχεδόν τις ακτοπλοϊκές γραμμές αλλά και το μεταναστευτικό, “ευθύνονται” για την εικόνα που θα έχει φέτος η ελληνική ακτοπλοΐα. Μια πρώτη “γεύση” απ’ το τι πρόκειται να επακολουθήσει τους καλοκαιρινούς μήνες θα λάβουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες τις ημέρες του Πάσχα καθώς ο καιρός ευνοεί την έξοδο από τις πόλεις. Από την άλλη πλευρά κορυφαίοι παράγοντες τις αγορές, αγωνιούν για το εάν μπορεί η αγορά να αντέξει περισσότερα πλοία; Τι θα γίνει εάν οι τιμές των καυσίμων που αποτελούν διαχρονικά περίπου το 50% του λειτουργικού κόστους ξαναπάρουν την ανιούσα; Σε αυτές τις ανησυχίες εάν προστεθούν και οι σημαντικές επιδόσεις του εξωτερικού τουρισμού αλλά και η απρόβλεπτα υψηλή ζήτηση για μεταφορές που δημιουργεί το προσφυγικό, θα οδηγήσει στο περυσινό φαινόμενο της μειωμένης κίνησης. Η αδυναμία της ελληνικής οικονομίας να βγει από την κρίση και το συνεχώς συρρικνούμενο διαθέσιμο εισόδημα των Ελλήνων περιορίζει την εγχώρια ζήτηση, καθώς μειώνονται οι μεταφορές του Σαββατοκύριακου και ματαιώνονται διακοπές σε μακρινούς προορισμούς, σύμφωνα με τον επικεφαλής του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Μιχάλη Σακέλλη. “Η πραγματική επιβατική κίνηση το 2015, χωρίς δηλαδή τους πρόσφυγες, εκτιμάται πως μειώθηκε κατά περίπου 7%.” Η επιστροφή των μεγάλων και μικρότερων ομίλων σε καθαρή κερδοφορία κινητοποιεί το επενδυτικό ενδιαφέρον, όπως δείχνει τόσο η προσπάθεια εξαγοράς της Hellenic Seaways από τη Minoan όσο και η χρηματιστηριακή συμπεριφορά των εισηγμένων, που κινούνται όλες με θετικό πρόσημο για το 2016. Πρόκειται για ένα μεγάλο



στοίχημα, που συνδέεται όμως με την πορεία της εθνικής οικονομίας. Και ενώ σε μεγάλο βαθμό η ανάκαμψη στηρίχθηκε στον εξορθολογισμό των δρομολογίων και των στόλων, νέα πλοία εισέρχονται τώρα στο Αιγαίο, καθώς τα βελτιωμένα μεγέθη του κλάδου προσελκύουν το επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Μικρότερες, μονοβάπορες έως τώρα ακτοπλοϊκές, αποκτούν δεύτερα και τρίτα πλοία, η Seajets έχει μεγεθύνει τον στόλο της σε πάνω από 10, έχοντας εξελιχθεί στη μεγαλύτερη διαχειρίστρια ταχυπλόων στην Ανατολική Μεσόγειο, και η Hellenic Seaways μετά την εξαγορά του “Σάμος” το δρομολογεί στο Αιγαίο. Οι θετικές οικονομικές επιδόσεις των ακτοπλοϊκών ομίλων, που καταγράφηκαν στα αποτελέσματα της οικονομικής χρήσης 2015, οφείλονται κυρίως στη μείωση του κόστους καυσίμων συνεπεία της πτώσης των διεθνών τιμών πετρελαίου, στη μείωση των χρηματοοικονομικών εξόδων, στη συνεχή προσπάθεια για περιορισμό του λειτουργικού κόστους και στην αποτελεσματικότερη διαχείριση του στόλου. Όμως χρειάστηκε να εισρεύσουν σημαντικά κεφάλαια για να αντέξουν οι εταιρείες κατά την κρίση της προηγούμενης εξαετίας. Αυτά έγιναν είτε με τη μορφή αυξήσεων κεφαλαίου όπως στην περίπτωση της Minoan που ενισχύθηκε με άνω των 80 εκατ. ευρώ από τον όμιλο Grimaldi είτε με τη μορφή έκδοσης ομολόγων όπως στην περίπτωση της Attica, όπου το αμερικανικό private equity Fortress Group επένδυσε 75 εκατ. ευρώ είτε με τη μορφή της εκτεταμένης αναδιάρθρωσης του δανεισμού όπως στην περίπτωση της Hellenic Seaways. Παράλληλα, μεγάλος αριθμός πλοίων πωλήθηκε στο εξωτερικό. Η “γεωγραφία” της ελληνικής ακτοπλοΐας άλλαξε έτσι σημαντικά και συνεχίζει να αλλάζει. Μεγάλες κάποτε εταιρείες, όπως η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου και πριν από αυτήν η GA Ferries, χάθηκαν εντελώς από την αγορά. Παράλληλα, η λειτουργία της κοινοπραξίας της ANEK με την Attica στις γραμμές της Κρήτης και της Αδριατικής –στην οποία τα μερίδια της ελληνικής ακτοπλοΐας έχουν πάντως συρρικνωθεί δραστικά– απέδειξε τα οφέλη που μπορούν να εξαχθούν από τις συνέργειες και τις οικονομίες κλίμακας. Ανάλογα είναι άλλωστε τα κίνητρα του ομίλου Grimaldi που επιδιώκει να εξαγοράσει μέσω της Minoan τη Hellenic Seaways.



Όμως σε αυτό το διάστημα επιβίωσαν ή και μεγεθύνθηκαν και κάποιοι μικρότεροι παίκτες όπως η Aegean Speed Lines, η Ionian Group και ειδικά η Seajets. Η Ionian Group δημιουργήθηκε με τη συνέργεια των εταιρειών Levante Ferries, Ionissos Ferries και Zante Ferries, που με τρία πλέον πλοία δραστηριοποιείται στο Ιόνιο. Κύκλοι της Aegean Speed Lines επισημαίνουν πως μετά την πώληση του “Speedrunner 2”, η ακτοπλοϊκή ενδυναμώνει την παρουσία της στις Δυτικές Κυκλάδες με το αναβαθμισμένο “Speedrunner 4”.

Το “Speedrunner 3” ναυλώθηκε στη Levante Ferries. Οι ίδιες πηγές υπογραμμίζουν πως “μέτοχοι της Aegean Speed Lines παρακολουθούν με εξαιρετικό ενδιαφέρον τα όσα συμβαίνουν, τόσο στην ακτοπλοΐα όσο και στη χώρα γενικότερα, ώστε να τοποθετηθούν έγκαιρα στις όποιες εξελίξεις σημειωθούν στον κλάδο”.



Αξιοπρόσεκτα μεγέθη έχει αποκτήσει η Seajets, συμφερόντων Μάριου Ηλιόπουλου, που με την προσθήκη ακόμα τριών ταχυπλόων ελέγχει πλέον στόλο έντεκα πλοίων, λειτουργώντας το μεγαλύτερο δίκτυο ταχύπλοων στο Αιγαίο με επίκεντρο τις Κυκλάδες και την Κρήτη. Η έλευση νέων πλοίων στις ελληνικές θάλασσες αναμένεται να ευνοήσει τον ανταγωνισμό αυξάνοντας τις επιλογές των επιβατών και πιέζοντας ενδεχομένως σε χαμηλότερα επίπεδα τις τιμές των εισιτηρίων. Όμως όλοι ανησυχούν κατά πόσον είναι βιώσιμη περαιτέρω αύξηση των πλοίων με δεδομένο το περιβάλλον ύφεσης.

Ο διευθύνων σύμβουλος της Hellenic Seaways, Αντώνης Αγαπητός, άλλωστε, σημειώνει πως “η φετινή χρονιά μπορεί να είναι οριακά καλύτερη και από το 2015 χάρη στην πτώση της τιμής

του πετρελαίου, εφόσον διατηρηθεί, αλλά και στην προβλεπόμενη αύξηση του τουρισμού". Προειδοποιεί όμως πως το προσφυγικό θα πλήξει την επιβατική κίνηση προς πολλούς από τους νησιωτικούς προορισμούς, κυρίως στο Ανατολικό Αιγαίο. Στην ακτοπλοία έχουν προστεθεί 4 νέα μεγάλα πλοία, ενώ παρατηρείται και αύξηση των δρομολογίων λόγω επέκτασης της περιόδου λειτουργίας των ταχυπλόων. Το 2016 υπολογίζεται ότι θα εκτελεστούν 41.000 δρομολόγια με δυνατότητα αύξησής τους, εάν παραστεί ανάγκη, είτε για εκτάκτους είτε για οργανικούς λόγους. Παράλληλα, οι ενδείξεις για τον εισερχόμενο τουρισμό είναι θετικές και πιθανόν να ξεπεράσουν και αυτές του 2015. Δεν ισχύει όμως το ίδιο για τον εγχώριο τουρισμό.

Οι κρατικές επιχορηγήσεις για την εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες μεταφορές ανέρχονται σε 75 εκατ. ευρώ ενώ για τις χερσαίες σε 260 εκατ. Η ανακατανομή των επιχορηγήσεων για να ενισχυθεί η ακτοπλοία κρίνεται απαραίτητη. Ο αριθμός των διακινουμένων επιβατών σε περισσότερα από 100 νησιά είναι ο μεγαλύτερος στην Ευρώπη. Ήδη διαφαίνονται προβλήματα διαθεσιμότητας πλοίων για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών.

Σύμφωνα με το νόμο, οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να απασχολούν ναυτεργάτες με συγκροτημένα εργασιακά δικαιώματα και συλλογικές συμβάσεις και οι ναυτικοί φοβούνται ότι με την κατάργησή του θα μπουν στον κλάδο ανειδίκευτοι, χωρίς εκπαίδευση και με αμφίβολο καθεστώς εργασίας. Σύμφωνα με τον κ. Νταλακογεώργο η κατάργηση των οργανικών συνθέσεων-κάτι που ισχύει ήδη στην Αδριατική- θα επιφέρει μείωση των θέσεων εργασίας από 40% έως 60%.

Η αλλαγή στις οργανικές συνθέσεις βέβαια προβλέπεται από το μνημόνιο στο οποία αναφέρεται επί λέξει ότι: "Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, έως τον Οκτώβρη του 2015, η κυβέρνηση θα ευθυγραμμίσει τις απαιτήσεις επάνδρωσης για τις εγχώριες υπηρεσίες με εκείνες για τις διεθνείς γραμμές, τηρώντας παράλληλα τις αρχές ασφαλούς επάνδρωσης σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές και θα θεσπίσει νομοθετικές αλλαγές." Η ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας φαίνεται ότι δεν θέλει να εφαρμοστεί απόφιο το μοντέλο της Αδριατικής και ότι θα αναζητήσει μια χρυσή τομή. Στην ομιλία του κατά τη διάρκεια των προγραμματικών δηλώσεων ο κ. Δρίτσας είχε κάνει λόγο "για εγχώριους ισχυρούς υποστηρικτές των απαιτήσεων των δανειστών" εννοώντας προφανώς τους εφοπλιστές.

Οι εφοπλιστές προωθούν την αλλαγή στις οργανικές συνθέσεις λέγοντας ότι δεν θα υπάρξει μείωση των θέσεων εργασίας, αλλά καλύτερη διαχείριση των πλοίων. Συγκεκριμένα ο κ Σακκέλης λέει ότι "από το 1974 ισχύει το μέτρο των υποχρεωτικών συνθέσεων βάσει του οποίου ο αριθμός του πληρώματος θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος από τις πραγματικές ανάγκες. Χαρακτηρίζει το μέτρο αυτό αντιαναπτυξιακό και φέρνει ως παράδειγμα τις γραμμές της Αδριατικής όπου εκεί, "οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν μπόρεσαν να αντέξουν τον ανταγωνισμό με αποτέλεσμα από 25 πλοία πριν από 15 χρόνια, να έχουν μείνει μόνο πέντε."



<b>Επιβατική και μεταφορική κίνηση 1 - 15 Αυγούστου (2015, 2014)</b>					
	<b>ΑΡ. ΔΡΟΜ.</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>	<b>Ι.Χ.</b>	<b>Φ/Γ</b>	<b>Δ/Κ</b>
<b>2015</b>					
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	610	593.741	78.938	14.109	19.066
ΡΑΦΗΝΑ	353	174.627	28.757	1.492	5.091
ΛΑΥΡΙΟ	160	46.673	10.204	599	1.487
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	1.026	184.215	15.362	1.441	8.064
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.149</b>	<b>999.256</b>	<b>133.261</b>	<b>17.641</b>	<b>33.708</b>
<b>2014</b>					
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	695	656.686	93.168	15.899	23.098
ΡΑΦΗΝΑ	371	185.807	30.412	1.630	5.481
ΛΑΥΡΙΟ	168	44.989	10.656	603	1.540
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	1.052	175.001	14.906	1.110	7.340
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.286</b>	<b>1.062.483</b>	<b>149.142</b>	<b>19.242</b>	<b>37.459</b>
<b>ΔΙΑΦΟΡΑ</b>					
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	-12,23%	-9,58%	-15,22%	-11,25%	-17,45%
ΡΑΦΗΝΑ	-4,85%	-6,01%	-5,44%	-8,46%	-7,11%
ΛΑΥΡΙΟ	-4,76%	3,74%	-4,24%	-0,66%	-3,44%
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	-2,47%	5,26%	3,05%	28,98%	9,86%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>-5,93%</b>	<b>-5,95%</b>	<b>-10,64%</b>	<b>-8,32%</b>	<b>-10,01%</b>

## **ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ ΓΙΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ**

Πέρα όμως από την απεργία, η ακτοπλοία στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχει υποστεί σοβαρά πλήγματα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΠΕΝΕΝ τα τελευταία χρόνια υπάρχει μεγάλη "αιμορραγία" σε θέσεις εργασίας. "Το 2009 είχαμε γύρω στα 128 με 130 επιβατηγά πλοία κι ο αριθμός αυτός σήμερα είναι 46 με 47 πλοία. Μιλάμε για μία μείωση δηλαδή κοντά στο 65 με 70%. Αυτό στην



πράξη σημαίνει ότι πάνω από 2500 ναυτικοί έχασαν τις δουλειές τους εξαιτίας της συρρίκνωσης του ακτοπλοϊκού στόλου" λέει ο κ. Νταλακογεώργος. Αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων ωστόσο, ο κ. Σακκέλης δίνει μια διαφορετική εικόνα.

"Ο αριθμός των πλοίων μπορεί να έχει μειωθεί, αλλά οι χωρητικότητες παραμένουν ψηλά. Το γεγονός ότι φέτος τα επιβατηγά πλοία κατάφεραν να εξυπηρετήσουν μια κατάσταση την οποία δεν την περίμεναν και ήταν εκτός προγραμματισμού, όπως είναι η μεταφορά μεταναστών, το γεγονός ότι ανταποκριθήκαμε άριστα στις ανάγκες αυτές σημαίνει ότι η ακτοπλοΐα διαθέτει υπερβάλλουσα χωρητικότητα, η οποία είναι ανεκμετάλλευτη και την καλοκαιρινή περίοδο. "Τονίζει ακόμη ότι λιγότερα πλοία δεν σημαίνει και χειρότερη εξυπηρέτηση, καθώς τα τελευταία χρόνια τα πλοία έχουν αλλάξει. Είναι μεγαλύτερα, μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες και περισσότερα οχήματα, ενώ έχουν μπει στις γραμμές και γρήγορα πλοία που κάνουν περισσότερα δρομολόγια. Όμως όπως λέει ο κ. Νταλακογεώργος, "οι εταιρίες στα χρόνια της κρίσης ακολούθησαν διάφορες πολιτικές, όχι για να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό αλλά για να μειώσουν τις συνέπειες της κρίσης αναφορικά με την κερδοφορία τους. "Ένα τέτοιο χαρακτηριστικό μέτρο που εφαρμόστηκε ως πρακτική των ακτοπλόων εφοπλιστών, είναι η μείωση της ταχύτητας στην εκτέλεση των δρομολογίων που έχουν αναλάβει. Αυτή η μείωση αποσκοπούσε αποκλειστικά στο να μειώσει τη δαπάνη των καυσίμων. Είναι μία μείωση που ξεκινά από μία ώρα και φτάνει τις τρεις ώρες σύμφωνα με τις πραγματικές δυνατότητες που έχει το πλοίο ως ταχύτητα για να φτάσει στον προορισμό του."

Από το 2009 μέχρι το 2013 η ακτοπλοΐα βίωσε μια συνεχή πτώση στο ακτοπλοϊκό έργο η οποία ήταν παράλληλη σχεδόν, με την πορεία του ΑΕΠ της χώρας. Η συνολική πτώση σε συγκεκριμένη πενταετία είναι 18% σε επιβάτες και 21% σε οχήματα. Ενθαρρυντικό στοιχείο η ελαφριά αύξηση στο 2014 -λόγω της αύξησης των ξένων επιβατών- η οποία θα συνεχιστεί και στο 2015 χωρίς όμως να φτάσει τον στόχο των 16 εκατομμυρίων επιβατών που θα ήθελαν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες.





## Η ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΕΞΑΡΤΑΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η Κομισιόν, το ΥΝΑ, οι φορείς και οι επιχειρηματίες αντιλαμβάνονται την τεράστια σημασία που έχει η ακτοπλοΐα για την επιβίωση της οικονομικής ζωής και της τουριστικής ανάπτυξης των ελληνικών νησιών. Η «Τουριστική Αγορά» μίλησε με σημαντικές προσωπικότητες που παίρνουν μέρος στην εξέλιξη και στην επιλογή της νησιωτικής πολιτικής και καταθέτει τις απόψεις τους. Οι κάτοικοι των ελληνικών νησιών περιμένουν με αγωνία τις εξελίξεις που αφορούν στη σύνδεσή τους με την ηπειρωτική χώρα. Η έλλειψη σταθερών και συχνών δρομολογίων επιφυλάσσει ζοφερό μέλλον για τους μόνιμους κατοίκους των νησιών, αλλά και για το ελληνικό τουριστικό προϊόν. Η ακτοπλοΐα είναι μέρος των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος της χώρας μας και αποτελεί υποχρέωση της ευνομούμενης και δημοκρατικής Πολιτείας μας (αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως αναφέρεται στη συνθήκη της Λισαβόνας) να εξασφαλίζει την ύπαρξη συγκοινωνιακών γεφυρών μεταξύ των νησιών μας και της ηπειρωτικής Ελλάδας, όπως εξασφαλίζει ενέργεια, νερό, παιδεία και υγεία. Οι ανάγκες

των νησιωτών και των επισκεπτών αποτελούν απόλυτη προτεραιότητα. Είναι υποχρέωση της Πολιτείας να παρέχει το δικαίωμα πρόσβασης και μετακίνησης στους κατοίκους των συγκεκριμένων περιοχών 12 μήνες το χρόνο. Σε αντίθετη περίπτωση, τα νησιά δεν είναι ελκυστικά ούτε για την εγκατάσταση επιχειρήσεων ούτε για την εγκατάσταση ατόμων. Τα τελευταία χρόνια, η ελληνική ναυτιλία-ακτοπλοΐα υπήρξε θύμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008, που οδήγησε σε παγκόσμια ύφεση και γονάτισε κυριολεκτικά τη χώρα μας. Η εικόνα της ελληνικής ακτοπλοΐας σήμερα είναι αποτέλεσμα όχι μόνο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αλλά και της επιθετικής πολιτικής των εφοπλιστών με την αγορά πλοίων, που είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του δανεισμού τους. Εκτός αυτού, η δραματική αύξηση στην τιμή των καύσιμων, η οποία τα τελευταία χρόνια έχει εκτοξευθεί στα ύψη και πλέον αποτελεί έως και το 60% του λειτουργικού κόστους των εταιρειών, αλλά και η έλλειψη ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι εταιρείες εξαιτίας της μείωσης του τζίρου τους. Τέλος, η έντονη κρίση του τραπεζικού τομέα οδήγησε κάποιες από τις εταιρείες να αντιμετωπίζουν ακόμη και προβλήματα επιβίωσης. Είναι απολύτως σαφές ότι η υποβάθμιση της σύνδεσης των νησιών θα ήταν καταστροφική για τους κατοίκους της νησιωτικής Ελλάδας, αποκλείοντάς τους από πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες που δεν παράγονται τοπικά, από μεταφορά προϊόντων, ενώ θα οδηγούσε στη μείωση της τουριστικής δραστηριότητας, αποστερώντας τους την ανάπτυξη, αλλά και την ίδια την επιβίωση.



Η παρέμβαση της Γενικής Γραμματείας, της οποίας προϊσταμαι, στα θέματα ακτοπλοΐας γίνεται κυρίως μέσα από την ενίσχυση και τη διαφοροποίηση της παραγωγικής δραστηριότητας, που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της διακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων και την όσο το δυνατό καλύτερη κατανομή της στο χρόνο.

Ο στόχος για δημιουργία κοινωνιών 365 ημερών στα νησιά με ανάπτυξη δραστηριοτήτων καλύτερα κατανεμημένων στο χρόνο (μεταξύ αυτών και την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού για την αξιοποίηση του σημαντικού πολιτιστικού και οικολογικού κεφαλαίου των νησιών) απαιτεί, εκτός της καλής ποιότητας υπηρεσιών, και έγκαιρη ανακοίνωση δρομολογίων.

Δυστυχώς οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν έχουν αντιληφθεί ότι θα έπρεπε εδώ και χρόνια να δημοσιοποιούν στα κοινά (και ιδιαίτερα στους τουριστικούς πράκτορες και στους ξένους επισκέπτες) τα δρομολογία τους και ότι αυτό επηρεάζει αρνητικά την επισκεψιμότητα των νησιών, αφού δίνει την εικόνα της ανυπαρξίας δρομολογίων σε όσους προσπαθούν έγκαιρα να προγραμματίσουν. Εδώ η Πολιτεία πρέπει να παρέμβει, ώστε το σύστημα ενημέρωσης δρομολογίων και κράτησης θέσεων της ακτοπλοΐας να γίνει εφάμιλλο με εκείνο των αεροπορικών εταιρειών, ακόμη και για τις τοπικές γραμμές.

Μία τέτοια παρέμβαση μόνο οφέλη μπορεί να φέρει. Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι η υψηλή εποχικότητα αποτελεί ένα από τα προβλήματα της ακτοπλοΐας που πρέπει να αντιμετωπίζει την υψηλή κίνηση της καλοκαιρινής περιόδου και τη χαμηλή κίνηση του χειμώνα. Κατά συνέπεια θα πρέπει να βρεθούν ρυθμίσεις που να εξασφαλίζουν ικανοποιητική συχνότητα και ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες, ταυτόχρονα με τη μείωση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων και την εξασφάλιση των εργαζόμενων. Ίσως φανεί υπερβολική η σύγκριση, αλλά τις ίδιες υποχρεώσεις έχει και ένας φούρνος στα νησιά: πρέπει να λειτουργεί όλο το χρόνο και να καλύπτει τις ανάγκες τόσο της υψηλής καλοκαιρινής ζήτησης όσο και τις ανάγκες των κατοίκων των χειμώνα. Θα πρέπει λοιπόν να εξεταστούν λύσεις, π.χ., έκτακτες δρομολογήσεις στην υψηλή καλοκαιρινή περίοδο, χρήση πλοίων μικρότερου λειτουργικού κόστους εκτός τουριστικής περιόδου κ.λπ., οι οποίες να εξασφαλίζουν το διπλό στόχο που ανέφερα παραπάνω. Δυστυχώς η μέχρι σήμερα πολιτική έδινε έμφαση στο πλοίο και όχι στο νησί.

Ίσως ο σχεδιασμός νέου δικτύου βάσει των πραγματικών αναγκών των νησιών και των νησιωτών, καθώς και συνδυασμένες μεταφορές (π.χ., αεροπλάνο-πλοίο, ακτινωτά δρομολογία κ.λπ.) έπειτα από προσεκτική και ενδελεχή συλλογή και ανάλυση των πραγματικών στοιχείων κίνησης και του κόστους των επιχειρήσεων ακτοπλοΐας, να μπορεί να συμβάλει σε αυτό. Η παρέμβαση του κράτους μέσα από την επιδότηση ή με ναυπήγηση πλοίων που θα εξυπηρετούν νησιά χωρίς επαρκή εμπορική κίνηση, ή με την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου απαιτεί καλή πληροφόρηση της Πολιτείας, που σήμερα δυστυχώς δεν υπάρχει. Η αξιολόγηση του έργου όλων μας πρέπει να είναι αντικείμενο μίας ανεξάρτητης αρχής για θέματα ακτοπλοΐας, που ο υπουργός, κ. Μουσουρούλης, έχει αναγγείλει ότι θα συσταθεί σύντομα.

Άμεση συνέπεια αυτής της ιδιομορφίας είναι η ανάγκη εξασφάλισης τακτικής και απρόσκοπτης σύνδεσης του ηπειρωτικού κορμού της Ελλάδας με το νησιωτικό σύμπλεγμα, προκειμένου να επιτευχθεί η οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των νησιών. Σε αυτόν τον εξαιρετικά ευαίσθητο και σημαντικό χώρο ο ρόλος της ακτοπλοΐας είναι καθοριστικός. Το τεράστιο μεταφορικό έργο (23 εκατομμύρια περίπου διακινούμενοι επιβάτες και 3 εκατομμύρια περίπου οχήματα – κίνηση επιβατών και οχημάτων το έτος 2011) αποδεικνύει το μέγεθος του έργου που επιτελούν 210 ακτοπλοϊκά πλοία όλων των κατηγοριών σε 170 περίπου δρομολογιακές γραμμές, με χιλιάδες δρομολογία το έτος, φανερώνοντας τη δυναμική της θαλάσσιας ενδομεταφοράς στα περίπου 150 λιμάνια προσέγγισης. Θετικό στην εφαρμογή του κανονισμού είναι το ότι οι εταιρείες, στην προσπάθειά τους για απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου από την αγορά, δρομολογούν στις πιο εμπορικές γραμμές νεότερα και ταχύτερα πλοία. Σημειώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας του ακτοπλοϊκού στόλου σήμερα



κυμαίνεται περίπου στα 19 έτη και θεωρείται από τους νεότερους ακτοπλοϊκούς στόλους στην ΕΕ. Η υπάρχουσα ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση της χώρας μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητική. Δεν παραβλέπουμε βέβαια τη δυσχερή οικονομική θέση στην οποία έχουν περιέλθει ακτοπλοϊκές εταιρείες, όπως φαίνεται, από τα διατιθέμενα στο Υπουργείο στοιχεία.

Με γνώμονα τα ανωτέρω και την ανάγκη εξεύρεσης άμεσων απαντήσεων που θα διασφαλίσουν την στήριξη των ακτοπλοϊκών εταιρειών, την ομαλή και συνεχή επικοινωνία όλων των νησιωτικών περιοχών της χώρας μεταξύ τους και με την ηπειρωτική Ελλάδα, καθώς και τις ειρηνικές εργασιακές σχέσεις, ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου αποφάσισε τη σύσταση ομάδας εργασίας προκειμένου να καθοριστούν άμεσα διαδικασίες για την αντιμετώπιση και την επίλυση των θεμάτων που αντιμετωπίζει η ακτοπλοΐα. Η αξιολόγηση των προτάσεων της επιτροπής σε συνδυασμό με τις σύγχρονες ανάγκες και τα δεδομένα που διαμορφώνει η τρέχουσα δημοσιοοικονομική συγκυρία θα αποτελέσουν οδηγό για την εκδήλωση πολιτικών και τη λήψη μέτρων. Στο συνέδριο «Θάλασσα» που πραγματοποιήθηκε τον περασμένο Σεπτέμβριο στη Σαντορίνη, η Μαρία Δαμανάκη στην ομιλία της έθιξε σημαντικά ζητήματα που αφορούσαν στην ακτοπλοΐα και την πολιτική της ΕΕ. Χαρακτηριστικά επισήμανε ότι η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, που αποτελεί μέρος του χαρτοφυλακίου της και πυλώνα της πολιτικής, εστιάζει στην άμεση συμμετοχή των τοπικών Αρχών και κοινοτήτων στη διαμόρφωση πολιτικής στα θέματα που αφορούν την θάλασσα. Ποιος είναι ο σκοπός; Είναι ο αποτελεσματικός συντονισμός ανάμεσα στους διάφορους τομείς που συνδιαμορφώνουν το σύνολο των πολιτικών για τη θάλασσα.

Οι θαλάσσιες δραστηριότητες είναι πολλαπλές και αλληλένδετες μεταξύ τους. Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική τις εξετάζει στο πλαίσιο μίας συνολικής προσέγγισης, εκτιμά τον αντίκτυπό τους στο περιβάλλον, τους εξασφαλίζει στοιχεία και επιστημονικά δεδομένα απαραίτητα για τη λήψη αποφάσεων και γενικότερα δημιουργεί συνέργειες για την επίτευξη βέλτιστου αποτελέσματος ως προς την θαλάσσια και παράκτια οικονομία. Δεν υπάρχει αμφιβολία, σημείωσε η κα Δαμανάκη, ότι η ύπαρξη ενός αξιόπιστου δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων αποτελεί προϋπόθεση για την ανάπτυξη του τουρισμού στις νησιωτικές περιοχές. Το ζήτημα της διασυνδεσιμότητας βρίσκεται στις προτεραιότητες της Κομισιόν. Στην πρόταση για τον επόμενο πολυετή προϋπολογισμό της ΕΕ για την περίοδο 2014-2020, ένα ποσό που φτάνει τα 80 δισ. ευρώ προορίζεται για έργα διασύνδεσης και δικτύων στον τομέα των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών – η λεγόμενη Connecting Europe Facility. Η Κομισιόν ελπίζει ότι τα κράτη-μέλη, που θα πρέπει να ψηφίσουν ομόφωνα τον προϋπολογισμό, θα αναλογιστούν τα αναπτυξιακά οφέλη που μπορούν να επιφέρουν οι επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα. Σημείωσε ότι ελπίζει πως η ελληνική κυβέρνηση και οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών στη Μεσόγειο θα αξιοποιήσουν το σχετικό εργαλείο. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η αναφορά της πως σε ό,τι αφορά τον τουρισμό, στις αρχές του νέου έτους η Κομισιόν θα εκδώσει Ανακοίνωση για τον Παράκτιο και Θαλάσσιο Τουρισμό για να βοηθήσει τις επενδύσεις, τη βελτίωση των δεξιοτήτων και των επαγγελματικών προσόντων, την ανάπτυξη θεματικού ή κλαδικού τουρισμού, καθώς και την αντιμετώπιση της εποχικότητας.



## Η ΡΕΛΑΝΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Η κατάσταση της ακτοπλοΐας φαίνεται να είναι πολύ δύσκολη.

Σε ερώτηση της ΤΑ για την αιτία των προβλημάτων, ο κ. Σακέλλης απάντησε ότι το μεγάλο πρόβλημα φαίνεται να είναι ότι η Ελλάδα διαχρονικά δεν έκανε τίποτε για να ληφθούν υπόψη από την ΕΕ οι ιδιαιτερότητες που έχει ως νησιωτική χώρα. Η ολοκληρωτική αυτή καθυστέρηση έχει φέρει ως αποτέλεσμα το μόνο που προσφέρει σήμερα η ΕΕ στην Ελλάδα, είναι το να επιτρέπει στο κράτος να επιδοτεί ορισμένες γραμμές. Σήμερα, βέβαια, με τα γενικότερα οικονομικά προβλήματα, το κράτος ενδιαφέρεται μόνο να μην καταβάλει χρήματα.

Εδώ ο κ. Σακέλλης σημειώνει ότι είναι βέβαιο ότι ο κύριος λόγος που έχουν παραμείνει τα πλοία και δραστηριοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα, είναι ότι υπάρχουν οικονομικά προβλήματα και σε άλλες περιοχές. Είναι βέβαιο ότι σε άλλη περίπτωση θα είχαν φύγει. Τα πλοία αφορούν σε μία επένδυση που μπορεί να μετακινείται ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς και μπορεί να αλλάζει τόπο δραστηριότητας χωρίς μεγάλο πρόβλημα. Όσον αφορά στην πρότασή του, ο ίδιος δεν βλέπει το μέλλον με ενθουσιασμό. Πιστεύει ότι πρέπει να γίνουν συζητήσεις με όλους τους αρμόδιους με καλή πίστη για να μπορέσει να βρεθεί και να υιοθετηθεί η καλύτερη λύση.

Το μεγάλο και ανυπέρβλητο, απ' ό,τι φαίνεται, πρόβλημα είναι οι ακριβές τιμές των καυσίμων.

Λύσεις με αλλαγές σε χρήση διαφορετικού τύπου ενέργεια κίνησης δεν φαίνεται εφικτή. Δεν υπάρχουν τέτοιες προτάσεις, αλλά σε κάθε περίπτωση μία τέτοια προοπτική θα απαιτούσε μεγάλες αλλαγές στα πλοία, που θα ήταν απαγορευτικές από άποψη κόστους. Η Attica Group, όπως μας ενημέρωσε ο κ. Σακέλλης, είναι η μόνη εταιρεία που έχει κάνει επενδύσεις τον τελευταίο καιρό. Για τη φετινή χρονιά, όπως σημειώνει ο ίδιος, έχει πραγματοποιήσει καλό μεταφορικό έργο και κρατά τα μερίδια αγοράς που είχε. Παρουσιάζει μάλιστα μικρότερη μείωση από τις άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Έχει καινούργια, σύγχρονα πλοία και έβαλε σε κίνηση δύο νέα πλοία, ένα φέτος και ένα την περασμένη χρονιά.

Κλείνοντας, αυτή η χρονιά θα είναι σίγουρα ζημιογόνος και αυτό πρακτικά θα συμβεί για τέταρτη συνεχή χρονιά. Άλλωστε, όπως μας ενημέρωσε, μόνο από τις εισηγμένες στο ΧΑ εταιρείες είχαν συσσωρευτεί ζημιές 530 εκατομμυρίων και φέτος φαίνεται ότι θα ξεπεράσουν τα 700 εκατ. Αν μάλιστα προστεθούν οι μικρότερες εταιρείες, είναι βέβαιο ότι η ζημιά θα ξεπερνά τα 800 εκατ., το κόστος δηλαδή των ίδιων των πλοίων. Αυτό φαίνεται να οφείλεται στα ακριβά καύσιμα. Όπως άλλωστε αναφέρει και ο ίδιος, μόνο οι νεαροί τελικά μπορούν να ταξιδεύουν σήμερα χωρίς προβλήματα. Χωρίς αυτοκίνητα, χωρίς καμπίνες, το κόστος για τα νησιά είναι μικρό και φαίνεται ότι αυτοί μόνο θα μπορούν να μετακινούνται και να χαίρονται τα νησιά με αυτές τις τιμές καυσίμων.



Η κατάσταση της ακτοπλοΐας φαίνεται να είναι πολύ δύσκολη. Σε ερώτηση της ΤΑ για την αιτία των προβλημάτων, ο κ. Σακέλλης απάντησε ότι το μεγάλο πρόβλημα φαίνεται να είναι ότι η Ελλάδα διαχρονικά δεν έκανε τίποτε για να ληφθούν υπόψη από την ΕΕ οι ιδιαιτερότητες που έχει ως νησιωτική χώρα. Η ολοκληρωτική αυτή καθυστέρηση έχει φέρει ως αποτέλεσμα το μόνο που προσφέρει σήμερα η ΕΕ στην Ελλάδα, είναι το να επιτρέπει στο κράτος να επιδοτεί ορισμένες γραμμές. Σήμερα, βέβαια, με τα γενικότερα οικονομικά προβλήματα, το κράτος ενδιαφέρεται μόνο να μην καταβάλει χρήματα.

Εδώ ότι είναι βέβαιο ότι ο κύριος λόγος που έχουν παραμείνει τα πλοία και δραστηριοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα, είναι ότι υπάρχουν οικονομικά προβλήματα και σε άλλες περιοχές. Είναι βέβαιο ότι σε άλλη περίπτωση θα είχαν φύγει. Τα πλοία αφορούν σε μία

επένδυση που μπορεί να μετακινείται ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς και μπορεί να αλλάζει τόπο δραστηριότητας χωρίς μεγάλο πρόβλημα. Όσον αφορά στην πρότασή του, ο ίδιος δεν βλέπει το μέλλον με ενθουσιασμό. Πιστεύει ότι πρέπει να γίνουν συζητήσεις με όλους τους αρμόδιους με καλή πίστη για να μπορέσει να βρεθεί και να υιοθετηθεί η καλύτερη λύση.

Το μεγάλο και ανυπέρβλητο, απ' ό,τι φαίνεται, πρόβλημα είναι οι ακριβές τιμές των καυσίμων.

Λύσεις με αλλαγές σε χρήση διαφορετικού τύπου ενέργεια κίνησης δεν φαίνεται εφικτή. Δεν υπάρχουν τέτοιες προτάσεις, αλλά σε κάθε περίπτωση μία τέτοια προοπτική θα απαιτούσε μεγάλες αλλαγές στα πλοία, που θα ήταν απαγορευτικές από άποψη κόστους.

Η Attica Group, όπως μας ενημέρωσε ο κ. Σακέλλης, είναι η μόνη εταιρεία που έχει κάνει επενδύσεις τον τελευταίο καιρό. Για τη φετινή χρονιά, όπως σημειώνει ο ίδιος, έχει πραγματοποιήσει καλό μεταφορικό έργο και κρατά τα μερίδια αγοράς που είχε. Παρουσιάζει μάλιστα μικρότερη μείωση από τις άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Έχει καινούργια, σύγχρονα πλοία και έβαλε σε κίνηση δύο νέα πλοία, ένα φέτος και ένα την περασμένη χρονιά.

Κλείνοντας, αυτή η χρονιά θα είναι σίγουρα ζημιογόνος και αυτό πρακτικά θα συμβεί για τέταρτη συνεχή χρονιά. Άλλωστε, όπως μας ενημέρωσε, μόνο από τις εισηγμένες στο ΧΑ εταιρείες είχαν συσσωρευτεί ζημιές 530 εκατομμυρίων και φέτος φαίνεται ότι θα ξεπεράσουν τα 700 εκατ. Αν μάλιστα προστεθούν οι μικρότερες εταιρείες, είναι βέβαιο ότι η ζημιά θα ξεπερνά τα 800 εκατ., το κόστος δηλαδή των ίδιων των πλοίων. Αυτό φαίνεται να οφείλεται στα ακριβά καύσιμα. Όπως άλλωστε αναφέρει και ο ίδιος, μόνο οι νεαροί τελικά μπορούν να ταξιδεύουν σήμερα χωρίς προβλήματα. Χωρίς αυτοκίνητα, χωρίς καμπίνες, το κόστος για τα νησιά είναι μικρό και φαίνεται ότι αυτοί μόνο θα μπορούν να μετακινούνται και να χαίρονται τα νησιά με αυτές τις τιμές καυσίμων.





## ΜΕΙΟΥΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η ακτοπλοΐα είναι συνυφασμένη με την καθημερινότητα των νησιωτών. Αποτελεί τη βασική υποδομή λειτουργίας των νησιών και απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε οικονομική δραστηριότητα σε 100 κατοικημένα Ελληνικά νησιά.

Σήμερα το 97% του μεταφορικού έργου εκτελείται μέσα από ελεύθερες δρομολογήσεις και μόνο το 3% από δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας.

Παρόλα αυτά μια σειρά από παράγοντες οδηγούν στη δυσάρεστη εξέλιξη να μειώνεται συνεχώς ο αριθμός των δρομολογούμενων πλοίων.

Οι κύριες αιτίες είναι:

- Μείωση του μεταφορικού έργου λόγω της οικονομικής κρίσης
- Οι συσσωρευμένες ζημιές μιας δύσκολης τριετίας σε εισηγμένες και μη εταιρίες
- Η απαξίωση της χρηματιστηριακής αξίας των εισηγμένων
- Οι δελεαστικές τιμές μεταπώλησης πλοίων σε εταιρίες εκτός Ελλάδας
- Η επί σειρά ετών διατήρηση των υγρών καυσίμων σε απαγορευτικό ύψος
- Οι ευκαιρίες δραστηριοποίησης πλοίων εκτός Ελλάδας χωρίς αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος

Το σημαντικό είναι ότι η ακτοπλοΐα πρέπει να εξυπηρετήσει το απαιτούμενο μεταφορικό έργο με λιγότερα πλοία.

Πρόταση:

Η εκπόνηση ενός μεσομακροπρόθεσμου σχεδίου μεταφοράς του κυρίως λιμανιού της ακτοπλοΐας από τον Πειραιά στο Λαύριο και την Ραφήνα. Προφανώς κάτι τέτοιο απαιτεί προγραμματισμό, συνεργασία με τις εταιρίες και σταδιακή εφαρμογή εξασφαλίζοντας ίση και δίκαια αντιμετώπιση των εμπλεκομένων.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνονται:

- Τα νησιά έρχονται πιο κοντά στην Αττική. Με τα ίδια πλοία θα είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται περισσότερα δρομολόγια. Ταυτόχρονα μειώνεται η δαπάνη για καύσιμα ανά δρομολόγιο και καθίσταται δυνατή η μείωση των εισιτηρίων. Η μείωση του κόστους μεταφοράς σε συνδυασμό με την μείωση του χρόνου πρόσβασης στα νησιά θα αποτελέσει πλεονέκτημα για την τουριστική και γενικά οικονομική ανάπτυξη των νησιών.
- Απελευθερώνεται μεγάλο μέρος του λιμανιού του Πειραιά και διευκολύνεται η κρουαζιέρα.

Αν λάβουμε υπόψη ότι σύμφωνα με τις προβλέψεις σε 15 χρόνια το 50% των κρουαζιερόπλοιων θα είναι μεγέθους άνω των 300 μ., καταλαβαίνουμε ότι ούτως ή άλλως θα χρειασθεί πολύ σύντομα να αντιμετωπισθεί το θέμα ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων.

Εξάλλου από την εποχή της κυβέρνησης Σαμαρά είχε τεθεί τέτοιο θέμα με την πιθανότητα δημιουργίας νέου λιμανιού κρουαζιέρας στο Ν.Φάληρο.

- Η μεταφορά της ακτοπλοΐας θα συμβάλλει στην αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού φόρτου σε Αθήνα και Πειραιά, δεδομένου ότι με έναν καλό προγραμματισμό θα μεταφερθούν προς τις ανατολικές περιοχές της Αττικής οι μεταφορικές εταιρίες.

Ταυτόχρονα θα υπάρξει περιβαντολλογικό πλεονέκτημα τουλάχιστον σε ότι αφορά τις πιο επιβαρυνόμενες περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά.

Προϋποθέσεις:

- Ολοκλήρωση και βελτίωση των υποδομών των δύο λιμανιών και εξέταση μορφών χρηματοδότησης μεταξύ εναλλακτικών όπως Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, Ευρωπαϊκή Ένωση, ΣΔΙΤ ή παραχώρηση σε ιδιώτες.
- Σύνδεση των δύο λιμανιών με μέσα σταθερής τροχιάς (προαστιακός, μετρό) που ούτως ή άλλως φθάνουν πολύ κοντά.
- Μικρές βελτιώσεις οδικού δικτύου

Στην προτεινόμενη λύση θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι σύμφωνα με κοινοτική δέσμευση τα πλοία της ακτοπλοΐας θα πρέπει να αλλάξουν το είδος του καυσίμου (πετρελαίου) ώστε να μειωθούν οι ρύποι. Το νέο καύσιμο υπολογίζεται ότι θα επιβαρύνει το κόστος καυσίμων κατά 50%!!!



## ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Σήμερα το κόστος μεταφοράς (εισιτήριο) επιβαρύνεται με εισφορές και τέλη υπέρ τρίτων με αποτέλεσμα να αυξάνονται υπέρμετρα οι ναύλοι.

Εκτός του ότι η σημερινή πραγματικότητα λειτουργεί αποτρεπτικά στην ελκυστικότητα των νησιών, αυξάνει ουσιαστικά και το κόστος της καθημερινότητας των νησιωτών αλλά και την ανταγωνιστικότητα των νησιωτικών τουριστικών προορισμών. Σε συνδυασμό με την προηγούμενη πρόταση η οποία θα οδηγήσει σε μείωση των ναύλων, η μείωση των επιβαρύνσεων των εισιτηρίων θα οδηγήσει και σε περαιτέρω μείωση του κόστους προϊόντων, με άμεσα θετικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να αναθεωρηθεί και ο ΦΠΑ επί των ναύλων.



Επίσης θα πρέπει να επανεξετασθεί το θέμα των επιχορηγήσεων.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ούτως ή άλλως υπάρχει και μια ανισορροπία στις κρατικές επιχορηγήσεις. Ενώ για τις χερσαίες μεταφορές οι κρατικές επιχορηγήσεις είναι 260 εκατ. ευρώ ετησίως, για τις θαλάσσιες μεταφορές διατίθενται μόνο 75 εκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα. Επίσης θα πρέπει να επανεξετασθεί το καθεστώς επιδότησης δημόσιας υπηρεσίας. Σε ορισμένες γραμμές είναι προτιμότερο να επιδοτείται ο ναύλος παρά το δρομολόγιο.

Σε τέτοιες περιπτώσεις θα είναι δυνατόν αξιόλογα πλοία να επεκτείνουν τα δρομολόγιά τους σε κάποια νησιά των άγονων γραμμών και οι νησιώτες να απολαμβάνουν πολύ καλύτερες υπηρεσίες. Με το σημερινό καθεστώς σε πολλές γραμμές υπάρχει εξασφαλισμένη κερδοφορία για την ανάδοχο εταιρία, χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών και κατάργηση κάθε πιθανότητας ανταγωνισμού.

Προφανώς ο στόχος μείωσης του μεταφορικού κόστους θα εξυπηρετηθεί καλύτερα με την πρόταση μεταφοράς της ακτοπλοΐας από το λιμάνι του Πειραιά.



## ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Για να εξυπηρετηθεί καλύτερα η αγορά και να δουλέψει καλύτερα ο τουρισμός θα πρέπει να γίνει υποχρεωτική η ανακοίνωση των δρομολογήσεων από την αρχή του κάθε έτους και για το σύνολο αυτού.

Θα πρέπει επίσης να μελετηθεί σε συνεργασία με τον ΣΕΕΝ η δημιουργία γραμμών «κορμού» με τις οποίες θα συνδυάζονται προγραμματισμένες ανταποκρίσεις σε μικρότερους προορισμούς.

Τα δρομολόγια των ανταποκρίσεων θα πρέπει να αφορούν ελεύθερα αλλά και επιδοτούμενα ακτοπλοϊκά δρομολόγια αλλά και εναλλακτικά μεταφορικά μέσα όπως π.χ. τα υδροπλάνα.

Επίσης θα πρέπει να μεταβληθεί το καθεστώς και η ευθύνη εκτέλεσης δρομολογίων να ανατίθεται σε εταιρία και όχι συγκεκριμένο πλοίο.

Συμβουλευτικό ενδεχομένως και εποπτικό όργανο στην καλή εκτέλεση των υποχρεώσεων της κάθε εταιρίας μπορεί να είναι το ΣΑΣ το οποίο επιβάλλεται να αναβαθμισθεί.

Το ΣΑΣ θα πρέπει να έχει και την ευθύνη γνωμοδότησης για καθυστερημένες, έκτακτες ή εποχιακές δρομολογήσεις.

Τέλος θα πρέπει να επανεξετασθεί το αναχρονιστικό καθεστώς «του απογορευτικού» με γνώμονα το καθεστώς της Αδριατικής.



## ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η συντριπτική πλειοψηφία των λιμανιών της νησιωτικής χώρας είναι προβληματική.

Αδιάψευστος κριτής είναι η ένωση πλοιάρχων. Τα προβληματικά λιμάνια δεν είναι μόνο επικίνδυνα. Αποτελούν και παράγοντα υστέρησης της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών και αιτίες ταλαιπωρίας νησιωτών και τουριστών. Ταυτόχρονα τροχοπέδη αποτελούν τα πολλά δημοτικά λιμενικά ταμεία.

Είναι γνωστό ότι το Ελληνικό κράτος θα έχει μεγάλη δυσκολία να χρηματοδοτήσει τις απαραίτητες λιμενικές υποδομές σε δεκάδες νησιά, ενώ εκλείπει σχεδόν άμεσα η δυνατότητα χρηματοδότησης μέσω ΕΣΠΑ.

- Η οργανωτική συνένωση λιμανιών όπου είναι δυνατόν σε ενιαία δομή με την μορφή Α.Ε. (π.χ. Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα).
- Η παραχώρηση σε εταιρίες κρουαζιέρας ή ακτοπλοΐας χερσαίων χωρών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ώστε να χρηματοδοτήσουν υποδομές. Κάτι τέτοιο έγινε στην Βενετία με χρηματοδότηση από Ελληνικές εταιρίες!!!
- Η συνεννόηση λιμενικών ταμείων για τη δημιουργία ισχυρότερων σχημάτων και η μετατροπή τους σε ανώνυμες εταιρίες με στόχο την ιδιωτικοποίησή τους.
- Η απευθείας ιδιωτικοποίηση ορισμένων λιμανιών που χρήζουν μεγάλων επενδύσεων και παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.
- Η απλούστευση του νομικού πλαισίου οικοδομικής δραστηριότητας στις χερσαίες ζώνες των λιμανιών ώστε να αξιοποιηθεί η υπάρχουσα ακίνητη περιουσία αλλά και να γίνει εφικτή η ανάθεση υποδομών εξυπηρέτησης σε ιδιώτες.



## ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΜΑΣ

Τέλος πρέπει να επισημάνουμε τα σοβαρά προβλήματα των λιμανιών των νησιών μας, τα οποία είναι η κύρια αιτία πολλών ζημιών και προβλημάτων που αντιμετωπίζουμε στην καλή εκτέλεση των δρομολογίων μας. Σύμφωνα με μελέτη του Εργαστηρίου Λιμενικών Υποδομών και του Διευθυντού του κ. Κ. Μουτζούρη, το 86% των λιμανιών μας αντιμετωπίζουν προβλήματα κυματισμού, το 92% έχουν προβληματικές ράμπες, το 50% προβλήματα βάθους και βέβαια είναι ανύπαρκτες οι χερσαίες διευκολύνσεις κτλ.

Εάν σήμερα εξυπηρετούνται τα νησιά το οφείλουμε στις ικανότητες των ναυτικών μας.

Η ανάγκη εκτέλεσης έργων είναι άμεση. Τα έργα αυτά είναι εξαιρετικά χρονοβόρα και ο προγραμματισμός τους πρέπει να αρχίσει άμεσα. Εάν δεν υπάρξουν βελτιώσεις, τα λιμάνια μας θα είναι ο καθοριστικός παράγοντας αρνητικών εξελίξεων στην εξυπηρέτηση των νησιών μας και αρνητικός παράγοντας στη διαμόρφωση του κόστους ταξιδιού.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τους διοργανωτές της ημερίδας για την ευκαιρία που μας δώσατε για μια ακόμα φορά να τοποθετηθούμε και να εκφράσουμε τις απόψεις μας για τα σοβαρά θέματα της επιβατηγού ναυτιλίας.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ**

### **ΒΙΒΛΙΑ**

- Βιβλίο Γεωργαντόπουλος Ελ. – Γ.Π Βλάχος
- Ναυτιλιακή οικονομική
- Βιβλίο Γ.Π Βλάχος, Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική και Στρατηγική Ναυπηγικών και Επισκευαστικών Μονάδων
- Βιβλίο Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

### **INTERNET – SITES**

- <http://www.nee.gr>
- [www.newscode.gr](http://www.newscode.gr)
- [www.koinoniaaxion.gr](http://www.koinoniaaxion.gr)
- [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr)
- [www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr)

### **ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ – ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ**

- Σημερινή
- Καθημερινή
- Βήμα
- DEAL NEWS
- Το ματσακόνι

