ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ο Μοχλός Ανάπτυξης των Νησιών μας

Ημερίδα Γ.Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και Περιφέρειας Ν. Αιγαίου με θέμα «Ακτοπλοϊκό δίκτυο στις Κυκλάδες-Προβλήματα και προοπτικές ανάπτυξης» – Νάξος 5/4/2012

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

- Η ακτοπλοΐα συνδέει τα νησιά μας μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα εξυπηρετώντας μεταφορικές ανάγκες
- Εξασφαλίζει την διακίνηση επιβατών, πρώτων υλών, τροφίμων και υπηρεσιών των νησιών
- Προωθεί το νησιωτικό τουρισμό, που αντιπροσωπεύει το 61.5% των τουριστικών διανυκτερεύσεων, και έτσι την ανάπτυξη των νησιών

Άρα, η ακτοπλοΐα αντιπροσωπεύει βασική υποδομή που προσφέρει ουσιαστικό μεταφορικό, αναπτυξιακό και κοινωνικό έργο για τους Έλληνες νησιώτες.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

- Μικρή εναλλαξιμότητα – μόνο λίγα νησιά έχουν αεροπορική σύνδεση
- Εποχικότητα με μεγάλες διακυμάνσεις – η ροή μεταφορικού έργου στην ηπειρωτική χώρα είναι πιο ομαλή
- Καιρικές συνθήκες – έχουν μεγάλη επίδραση στην ακτοπλοΐα

Οι κάτοικοι της ηπειρωτικής Ελλάδας μπορούν να εξυπηρετηθούν με Ι.Χ., λεωφορεία, τραίνα και αεροπλάνα περίπου ανεξαρτήτως καιρού. Όχι όμως οι νησιώτες.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Μεταφορικό έργο

- ΟΣΕ: 1.7 δις Επ-Χμ και φορτίο που αντιστοιχεί σε 140.000 φορτηγά Δ.Χ. που να ταξιδεύουν την ίδια απόσταση με τον μέσο όρο των αποστάσεων της ακτοπλοΐας. Επιχορηγήσεις €794.6 εκ. ή €72.2 ανά Έλληνα (2008).

- Ακτοπλοΐα: 2.9 δις Επ-Χμ (1.7 Χ ΟΣΕ), 570.000 φορτηγά Δ.Χ. (4 Χ ΟΣΕ) και 1.600.000 Ι.Χ. Κρατική επιχορήγηση €38 εκ. ή €3.45 ανά Έλληνα για άγονες γραμμές (2008). Αυτό συμπληρώνεται με €27 εκ. από επίναυλο 3% που επιβάλλεται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια!! Σύνολο €65 εκ. (2008).

- ΚΤΕΛ: 24 δις Επ-Χμ (8.3 Χ ακτοπλοΐα ή 14 Χ ΟΣΕ). Επιχορηγήσεις €52 εκ. ή €4.72 ανά Έλληνα (2008).

- ΟΑΣΑ: Επιχορηγήσεις €470 εκ. ή €42.9 ανά Έλληνα (2010).

- Το οδικό δίκτυο της χώρας είναι 117.000 χμ με άγνωστο το κόστος ανακατασκευών και συντήρησης. Το δίκτυο των νησιών είναι πολύ μικρό. Όλοι όμως οι Έλληνες επιβαρύνονται.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΥΓΚΡΙΣΕΩΣ

Όλα τα προηγούμενα επιβαρύνουν τους Έλληνες, λίγα όμως είναι συγκρίσιμα.

Κάθε Έλληνας, άρα και οι νησιώτες που δεν τα χρησιμοποιούν, επιβαρύνεται για επιχορηγήσεις σε ΟΣΕ και ΟΑΣΑ με € 115.10 ετησίως ενώ για την ακτοπλοΐα επιβαρύνεται μόνο με € 3.45. Μόνο ο επιβάτης της ακτοπλοΐας επιβαρύνεται και με 3% για να χρηματοδοτηθούν οι άγονες γραμμές.

Τις ζημιές των άλλων μέσων μεταφοράς τις απορροφά το κράτος.

Τις ζημιές της ακτοπλοΐας τις χρεώνονται οι εταιρείες, άρα αναγκαστικά ο επιβάτης στο εισιτήριό του, για να συνεχίζουν να υπάρχουν πλοία για να εξυπηρετούν τα νησιά.

Αυτό το σύστημα δεν μοιάζει ούτε αναπτυξιακό ούτε κοινωνικά δίκαιο. Ο νησιωτικός τουρισμός αντιπροσωπεύει το 61.5% των διανυκτερεύσεων άρα και των τουριστικών εσόδων της Ελλάδας. Αντί να τον προωθούμε τον αποθαρρύνουμε.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

- Το μεταφορικό έργο ανά διανυόμενο μίλι της Ακτοπλοΐας είναι από τα ακριβότερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό ακριβαίνει αδικαιολόγητα το κόστος σε πρώτες ύλες, τρόφιμα και υπηρεσίες ανεβάζοντας το κόστος της ζωής στα νησιά. Αυτό έχει αρνητικές συνέπειες στην τουριστική τους ανάπτυξη. Ως έχει σήμερα χρεώνεται ΦΠΑ στο εισιτήριο και ΦΠΑ στο τιμολόγιο του μεταφορέα. Δηλαδή χρεώνεται διπλό ΦΠΑ στο θαλάσσιο σκέλος της μεταφοράς.

- Τα ακριβά εισιτήρια αποτρέπουν την διακίνηση επιβατών και τροχοφόρων. Παρά τα ακριβά εισιτήρια η Ακτοπλοΐα δεν είναι κερδοφόρος. Καταγράφει για τρίτη χρονιά σημαντικές ζημιές, πράγμα που απειλεί την βιωσιμότητά της. **Είναι πλέον ορατή η μείωση πλοίων και δρομολογίων.**

Τα δύο μαζί δημιουργούν ένα φαύλο κύκλο που επιτείνει το πρόβλημα. Η τάση αυτή πρέπει να αναστραφεί άμεσα.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- Το λειτουργικό σύστημα (νομοθεσία, διαδικασίες) είναι το θερμοκήπιο μέσα στο οποίο αναπτύσσεται κάθε πρωτοβουλία. Αν είναι κατάλληλο τα αποτελέσματα είναι καλά, αλλιώς είναι στρεβλά.

- Όποιος νόμος ή διαδικασία δεν δουλεύει σε όφελος της ανάπτυξης πρέπει να αλλάζει.

- Όποιος προστατεύει θέσεις εργασίας στην οικονομία, έμπρακτα παραδέχεται ότι οι θέσεις αυτές δεν είναι ανταγωνιστικές!

- Οι προστατευμένες θέσεις εργασίας και τα κλειστά επαγγέλματα ανεβάζουν το κόστος ολόκληρης της εθνικής οικονομίας, την καθιστούν ακριβή, μη ανταγωνιστική και τελικά την καταστρέφουν.

- Η ανάπτυξη εξαρτάται από βασικές επιλογές με γνώμονα κόστος/ωφέλεια. Η πίττα είναι δεδομένη. Πρέπει να ενθαρρύνουμε ότι προσφέρει την μεγαλύτερη ανάπτυξη στην χώρα για να μεγαλώσει η πίττα, δηλαδή:

την Ναυτιλία, τα Νησιά και τον Τουρισμό

Ανάλυση κόστους εισιτηρίων συμβατικών πλοίων (2012)

ΦΠΑ και λοιπά τέλη	21.98%	- Μπορεί να μειωθεί από το κράτος
Καύσιμα	37.03%	- Διεθνής τιμή – μειώνεται μειώνοντας την ταχύτητα
Κόστος στελέχωσης	13.83%	- Μειώνεται με εφαρμογή SOLAS/STCW 3577/92 κλπ.
Χρηματοοικονομικά	13.54%	- Δεν γίνεται να μειωθούν
Διάφορα	11.77%	- Δύσκολο να μειωθούν
Έξοδα λιμένων	1.84%	- Εξαρτώνται από το κράτος

	100.00%	

Από εισιτήριο €100 η εταιρεία εισπράττει μόνο €78, ο μεγαλύτερος παράγοντας κόστους των εισιτηρίων πλην καυσίμων είναι το κράτος.

Τα χρηματοοικονομικά των εταιρειών αποτελούν ένα μικρό μέρος του συνολικού κόστους.

ΛΟΓΟΙ

Το πλαίσιο της λειτουργίας της ακτοπλοΐας δημιουργεί στρεβλώσεις που εκτοξεύουν το κόστος λειτουργίας. Αυτές είναι:

- Υποχρεωτικές δρομολογήσεις πλοίων για τακτές περιόδους
- Υποχρεωτική πληρωμή πληρώματος για 10μηνο ακόμα και αν δεν δουλεύει το πλοίο
- Συνθέσεις βάσει του ΠΔ 177/74

Παραδείγματα:

1)Πλοίο που λειτουργούσε στη Βόρεια Ευρώπη με 17 άτομα όταν ήρθε στην Ελλάδα υποχρεώθηκε να έχει 31 άτομα πλήρωμα!

2)Συμβατικό πλοίο που εκτός Ελλάδας λειτουργεί με 32 άτομα, στις Κυκλάδες υποχρεούται να έχει σύνθεση 52 ατόμων!

3)Ο ίδιος υπάλληλος εταιρείας εστίασης όταν αναγκαστικά «βαπτίζεται» ναυτικός κοστίζει από €2.750 έως €3,750 τον μήνα ενώ για την ίδια δουλειά στην στεριά κοστίζει €1.000 τον μήνα

ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ

Να φθηνύνει άμεσα η πρόσβαση στα νησιά και να βελτιωθεί η αρνητική κερδοφορία στις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Όπως λειτουργούν σήμερα, δεν είναι βιώσιμες. Το ενδεχόμενο μείωσης των δρομολογίων είναι ορατό.

Ο εκσυγχρονισμός του λειτουργικού πλαισίου της Ακτοπλοΐας είναι ο βασικός τρόπος διόρθωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών, πράγμα που θα εξασφαλίσει τις μεταφορικές ανάγκες των νησιών μας στο μέλλον.

ΛΥΣΗ

Μείωση του κόστους λειτουργίας και των εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων σε όλους τους προορισμούς

Μέσον:

- Μεγάλη μείωση στο κόστος λειτουργίας του ακτοπλοϊκού πλοίου (κόστος επανδρώσεως, δικαίωμα μείωσης ταχύτητας, ευέλικτο λειτουργικό πλαίσιο)

- Μεγάλη μείωση του ΦΠΑ
  Για κάθε επιβαλλόμενο ΕΥΡΩ ΦΠΑ στο εισιτήριο, βάσει εκτιμήσεων χάνονται περίπου 10 ΕΥΡΩ από μη εισπραχθέντα ΦΠΑ από τις πωλήσεις στα νησιά, κυρίως από την μη αύξηση του τουρισμού.

Μείωση κόστους στελέχωσης

Εκσυγχρονισμός του Π.Δ. 177/74 περί οργανικών συνθέσεων στην Ακτοπλοΐα που να περιλαμβάνει τα κάτωθι:

α) Προβλεπόμενα της SOLAS/STCW, δηλαδή εξαίρεση ξενοδοχειακού προσωπικού από την σύνθεση πληρώματος

β) Πλήρης εφαρμογή Κοινοτικού Κανονισμού 3577/92

γ) Κατάργηση της Ελληνομάθειας

Με την εφαρμογή των ανωτέρω θα προκύψει μείωση του κόστους στελέχωσης κατά περίπου:

- 53% στα ταχύπλοα και
- 35% στα συμβατικά πλοία

Μαζί με ελαστικότερο λειτουργικό πλαίσιο θα αποφέρουν μέση μείωση του κόστους λειτουργίας κατά περίπου:

- 11% στα ταχύπλοα
- 18% στα συμβατικά πλοία

Αλλαγή τρόπου λειτουργίας

Το ζητούμενο είναι η τακτική, συνεπής και οικονομική εξυπηρέτηση των νησιών μας.

Όπως λειτουργεί σήμερα η ακτοπλοΐα δημιουργεί μεγάλες ζημιές τον χειμώνα που πρέπει να καλυφθούν από ακριβότερα εισιτήρια τα οποία όμως απωθούν τους ταξιδιώτες. Φαύλος κύκλος καταστροφής.

Προτάσεις

- Οι δρομολογήσεις να γίνονται ανά εταιρεία και όχι κατά πλοίο και να θεσπιστεί η έννοια του εταιρικού ναυτολογίου.
- Η εταιρία που αναλαμβάνει τη δρομολόγηση πλοίου ή πλοίων να μπορεί να εναλλάσσει τον χειμώνα το μεγαλύτερο πλοίο με μικρότερο, καλύπτοντας τις ανάγκες εξυπηρετήσεως πιο οικονομικά.
- Να μπορεί να αυξήσει δρομολόγια ναυλώνοντας άλλα πλοία για αυξημένες εποχιακές ανάγκες.
- Εταιρείες που εξυπηρετούν μια διαδρομή να συνεργάζονται κατά την περίοδο χαμηλής κινήσεως ώστε τα πλοία να λειτουργούν με πληρότητα που να εξασφαλίζει κερδοφορία. (Πρότυπο της διεθνούς αεροπορίας)

Παρόμοιο πλαίσιο θα μειώσει ακόμη περισσότερο το κόστος λειτουργίας και την ατμοσφαιρική ρύπανση

ΦΠΑ

Υψηλό ΦΠΑ μειώνει τις τουριστικές αναπτυξιακές δυνατότητες των νησιών μας και τα καταδικάζει σε υπανάπτυξη.

Ωθεί τα νησιά μας σε μεγαλύτερες συναλλαγές και εξάρτηση από γειτονικές χώρες.

- Ο διπλοπληρωμένος ΦΠΑ του θαλασσίου σκέλους για την μεταφορά αγαθών πρέπει εξ' άπαντος να απαλειφθεί.

- Ο ΦΠΑ στην ακτοπλοΐα πρέπει να είναι ελάχιστος, και το πολύ 6.5% όπως είναι στις λοιπές υπηρεσίες τουριστικού προϊόντος. Σε τέτοια περίπτωση τα έσοδα ΦΠΑ του δημοσίου από την ακτοπλοΐα θα μειώνοντο από €130 εκ. σε €53 εκ. αλλά ο μεγαλύτερος κύκλος εργασιών θα αύξανε το ΦΠΑ στα νησιά κατά €770 εκ. με αποτέλεσμα καθαρή αύξηση €693 εκ. Αυτό αντιπροσωπεύει μια αύξηση περίπου 100.000 εποχιακών θέσεων εργασίας στα νησιά.

- Ο ΦΠΑ στα κρατικού ναυλολογίου εισιτήρια παραμένει σταθερός αριθμός ασχέτως των εκπτώσεων, πράγμα ακατανόητο. Έτσι μειώνει το κίνητρο της εκπτώσεως.

Αν μειωθεί ο ΦΠΑ στην ακτοπλοΐα εκτιμάται ότι θα εισπραχθεί περίπου δεκαπλάσιος από την ανάπτυξη του τουρισμού σε νησιά.

Δικαίωμα μείωσης ταχύτητας

- Μεγάλο μέρος του κόστους λειτουργίας είναι τα καύσιμα. Σε πλοία που ταξιδεύουν με ταχύτητα 22 κόμβων (μίλια/ώρα), η μείωση 4 κόμβων εξοικονομεί κόστος καυσίμων προώσεως κατά 50% περίπου.
- Οι συνήθεις προσεγγίσεις σε ενδιάμεσο λιμάνι είναι της τάξεως των 20΄-25΄ ώρας. Ορισμένα πλοία προσεγγίζουν περίπου 4 νησιωτικούς προορισμούς στη διαδρομή. Με συνολική καθυστέρηση περίπου 1.5 ώρα σε λιμάνια.
- Σε ταξείδι 210 μιλίων (Πειραιά, Χίος, Μυτιλήνη) διάρκειας 9.9 ωρών (από πρώτο απόπλου μέχρι τελευταίου κατάπλου), μείωση ταχύτητος κατά 4 κόμβους θα αύξανε τον συνολικό χρόνο 2.3 ώρες ή 23.2%. Αν υπολογισθούν τα συνολικά καύσιμα του ταξιδίου συμπεριλαμβανομένων γεννητριών κλπ., αυτό συνεπάγεται μείωση του κόστους καυσίμων και ρύπων κατά 35% περίπου, (34% εάν σταματούσε σε 4 λιμανια).

Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες πρέπει να έχουν την δυνατότητα να αυξομειώνουν την ταχύτητα των πλοίων αναλόγως των περιστάσεων, με έγκαιρη ανακοίνωση, για την εξοικονόμηση καυσίμων και ρύπων. Σήμερα αυτό δεν επιτρέπεται.

ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ενδεικτικό παράδειγμα για μέσο συμβατικό πλοίο

Εκτιμήσεις μείωσης κόστους λειτουργίας	**Μείωση**
•Από την μείωση του κόστους στελέχωσης και την δυνατότητα ευέλικτης δρομολόγησης/ αποδρομολόγησης πλοίων (πλαίσιο λειτουργίας)	18% περίπου
•Από δυνατότητα της εταιρίας να επιλέγει την ταχύτητα της κάθε διαδρομής ανάλογα με τις ανάγκες και με την έγκαιρη ανακοίνωση	20% περίπου
Συνολική δυνατή μείωση ακτοπλοϊκού κόστους	38% περίπου

Τα εισιτήρια όμως δεν μπορούν να μειωθούν τόσο. Οι εταιρείες έχουν ζημίες και απειλείται η βιωσιμότητά τους. Ως εκ τούτου απαιτούνται επιπλέον τα κάτωθι:

Μείωση ΦΠΑ

Η μείωση του ΦΠΑ επιβάλλεται για να αναπτυχθούν τουριστικώς τα νησιά μας. Ας σημειωθεί ότι από εισιτήριο αξίας €100 η εταιρεία εισπράττει μόνο €78.

Κίνητρα

Για να προτιμάται η ακτοπλοΐα, εν όψει του περισσότερου χρόνου ταξιδίου, σε κάθε περίπτωση πρέπει το ακτοπλοϊκό εισιτήριο να είναι αισθητά φθηνότερο από το αεροπορικό. Ας σημειωθεί ότι το αεροπλάνο ρυπαίνει πολύ περισσότερο ανά επιβάτη-μίλι άρα πρέπει να υπάρξει κίνητρο για να μεταφέρονται περισσότεροι επιβάτες ακτοπλοϊκώς.

ΣΥΝΟΨΙΖΟΝΤΑΣ

- Οι νομοθετημένες στρεβλώσεις αυξάνουν το κόστος και καταδικάζουν τα νησιά σε υπανάπτυξη.
- Με νέο, ελαστικό πλαίσιο λειτουργίας της ακτοπλοΐας θα μπορούσε να μειωθεί σημαντικά το κόστος λειτουργίας της και τα εισιτήρια μειώνοντας έτσι το κόστος ζωής στα νησιά μας.
  - Έτσι εξασφαλίζεται η ανάπτυξη των νησιών
  - Έτσι εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα της ακτοπλοΐας και το περιβάλλον

Στα νησιά (πλην Εύβοιας) ζουν 1.340.000 Έλληνες ή το 11.8% του πληθυσμού. Για την ευημερία τους πρέπει να γίνουν άμεσα αυτές οι απαραίτητες αλλαγές.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ