

Ακτοπλοϊκό Κόστος και Δημόσιο Όφελος



ΝΑΥΤΙΚΟ
ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΕΛΛΑΔΟΣ

12/1/2011

Δρ Αλκης Κορρές

Δρ Γιώργος Γράτσος

Τμήμα Ναυτιλίας

Πανεπιστημίου Αιγαίου



ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING

Ακτοπλοϊκό Κόστος και Δημόσιο Όφελος
Μελέτη Κόστους/Ωφέλειας για αλλαγές στην Ακτοπλοΐα

ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

Περίληψη διαπιστώσεων.....	3
Εισαγωγή.....	4
Μείωση του κόστους σε εισιτήρια επιβατών και οχημάτων.....	6
Μείωση στο κόστος λειτουργίας του ακτοπλοϊκού πλοίου.....	11
Συμπεράσματα.....	15

Περίληψη Διαπιστώσεων

Τα ΠΔ και οι νόμοι οι οποίοι διέπουν την λειτουργία της ακτοπλοΐας την κάνουν να λειτουργεί σαν «κλειστό επάγγελμα» με αποτέλεσμα να προσφέρει από τα ακριβότερα μεταφορικά έργα στη ΕΕ.

Τα ακριβά εισιτήρια για επιβάτες και αυτοκίνητα όλων των τύπων έχουν καθοριστική σημασία για τις οικονομίες των νησιών διότι επιβαρύνουν άμεσα το κόστος παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών το οποίο με τη σειρά του δρα αποτρεπτικά στην προσέλευση τουριστών και επισκεπτών απο την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Ιδωμένο το πρόβλημα απο την πλευρά του κράτους παρουσιάζει το εξής ενδιαφέρον χαρακτηριστικό. Για κάθε επιβαλλόμενο ευρώ ΦΠΑ στο εισιτήριο, χάνονται περίπου δέκα ευρώ απο μη εισπραχθέντα ΦΠΑ απο τις πωλήσεις στα νησιά κυριως απο την αύξηση του τουρισμού. Αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα οτι η βέλτιστη λύση απο πλευράς κρατικών εσόδων θα ήταν η πλήρης κατάργηση του ΦΠΑ στις ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Η κατάργηση του ΠΔ περι συνθέσεων στα ακτοπλοϊκά και η αντικατάσταση του με τα προβλεπόμενα στην STCW , δηλαδή εξαίρεση του ξενοδοχειακού προσωπικού από τη σύνθεση πληρώματος, και η πλήρης εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 με την κατάργηση της ελληνομάθειας η οποία θα επιτρέψει τη ναυτολόγηση κοινοτικών ναυτικών οπως στην Ιταλία και στην Πορτογαλία. Με αυτο τον τρόπο το κόστος επάνδρωσης μπορεί να μειωθεί από 33-55%.

Μειώσεις στο κόστος μικρότερης τάξης είναι δυνατές και σε άλλους τομείς που άπτονται της Ακτοπλοΐας όπως των επισκευών αν βελτιωθεί και γίνει ανταγωνιστική η λειτουργία της επισκευαστικής βάσης του Περάματος.

Με το συνδυασμό αυτών των μέτρων όχι μόνο θα αποκατασταθεί η ισορροπία στην ακτοπλοΐα, αλλά θα υπάρξουν σημαντικά οφέλη στις τοπικές κοινωνίες των νησιών και στα κρατικά έσοδα.

Οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες εισήλθαν στη μνημονιακή περίοδο της οικονομίας πραγματοποιώντας ζημιές επί τριετία. 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 εις το μέλλον. Ειδαλλως, με τις ζημιές που καταγράφει η Ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια διακυβεύεται η απρόσκοπτη λειτουργία της.

Κατα την ανάλυση έχει χρησιμοποιηθει ενας αριθμός αριθμητικών παραδειγματων ωστε να καταδειχθουν οι συνέπειες των διάφορων επιλογών. Η ποσοτικοποιήσεις αυτές δεν

αφήνουν μεν αμφιβολίες περι του ποιές είναι οι καλλίτερες επιλογές, όμως οι εμφανιζόμενες τιμές δεν πρέπει να θεωρηθούν παρα προσεγγιστικές.

Εισαγωγή

Το κόστος ακτοπλοϊκών εισιτηρίων και εμπορευματικών μεταφορών είναι πλέον τόσο υψηλό ώστε να έχει άμεσες επιπτώσεις στις οικονομίες των Ελληνικών νησιών. Ένα κομμάτι του αυξημένου κόστους σχετίζεται με το ΦΠΑ, ένα άλλο με το ακριβότερο κόστος λειτουργίας λόγω της νομοθετημένης επάνδρωσης και των υψηλότερων εξόδων επισκευών και συντήρησης στην Ελλάδα και ένα τρίτο λόγω του κόστους των καυσίμων.

Ανάπτυξη στην Ελλάδα δεν μπορεί να υπάρξει με τις νησιωτικές οικονομίες σε χειρότερη ύφεση από την υπόλοιπη χώρα. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες για τρίτη χρονιά πραγματοποιούν ζημιές και μειώνουν τη συχνότητα εξυπηρέτησης, ή ακόμα και κάποιους προορισμούς. Αυτό θα επιδεινωθεί αν δεν ληφθούν άμεσα διορθωτικά μέτρα.

Το ΑΕΠ βρίσκεται σε συνεχή πτώση λόγω μνημονίου από το 4^ο τρίμηνο του 2008 με πτωτική προοπτική λόγω της οικονομικής πολιτικής που έχει υιοθετηθεί εν μέσω γενικευμένης ύφεσης στην ευρωζώνη.

Ζητούμενο:

Να φθηνώνει άμεσα η πρόσβαση στα νησιά και να βελτιωθεί η αρνητική κερδοφορία στις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Η διατήρηση υψηλού λειτουργικού κόστους στην ακτοπλοία, λόγω του ότι τα περισσότερα νησιά εισάγουν σχεδόν τα πάντα, ανεβάζει αδικαιολόγητα το κόστος σε πρώτες ύλες, τρόφιμα και υπηρεσίες με συνέπεια όλα μας τα νησιωτικά τουριστικά προϊόντα να καθίστανται λιγότερο ανταγωνιστικά, μειώνοντας κατ' αυτό τον τρόπο την προσέλευση τουριστών.

Μια μείωση στο κόστος μετάβασης στα νησιά θα είχε άμεσες ευεργετικές συνέπειες στην κίνηση από και προς αυτά, στο κόστος παραμονής και διαβίωσης κατοίκων και τουριστών και σημαντικό όφελος για το δημόσιο από την είσπραξη ΦΠΑ και φόρων επί των κερδών από αυτές τις περιοχές

Το Ελληνικό κράτος επιβάλλεται να παρέμβει διορθωτικά ταυτόχρονα σε δύο άξονες :

- Μείωση του κόστους σε εισιτήρια επιβατών και οχημάτων σε όλους τους προορισμούς.

- Μεγάλη μείωση στο κόστος λειτουργίας του ακτοπλοϊκού πλοίου ώστε να υπάρξει συνέχεια και σταθερότητα στην εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών των νησιών.

1. Μείωση του κόστους σε εισιτήρια επιβατών και οχημάτων

Στη διεθνή βιβλιογραφία η παροχή ακτοπλοϊκής σύνδεσης με τα νησιά αναγνωρίζεται ως παροχή δημόσιας υπηρεσίας αντίστοιχης με εκείνες της ηλεκτροδότησης, παροχής αερίου, της ύδρευσης και αποχέτευσης, της ταχυδρομικής υπηρεσίας κ.ο.κ. Το ζήτημα αυτό αναγνωρίζει σε πολλαπλά επίπεδα και η ΕΕ¹ έχει εισαγάγει ειδικές ρυθμίσεις για την παροχή αυτών των υπηρεσιών οσάκις οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν να υποστηρίξουν το κόστος παροχής τους στον Κανονισμό 3577/92.

Στο Αιγαίο ειδικότερα η εξασφάλιση ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, όχι απλά σύνδεσης αλλά εξυπηρέτησης, έχει αυξημένη σημασία λόγω της εγγύτητας πολλών νησιών στην Τουρκική ακτή και στην δυνατότητα κατευθείαν συναλλαγών με τη γείτονα, της οποίας η Ευρωπαϊκή προσέγγιση θα καταστήσει στο μέλλον μείζον πρόβλημα για την Ελλάδα. Η απόσταση των νησιών αυτών από τα Τουρκικά παράλια είναι το ένα δέκατο της απόστασης από τον Πειραιά και οι τιμές στη χώρα αυτή χαμηλότερες.

Συνήθως ζητήματα ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης προκύπτουν στα πλαίσια των άγονων γραμμών, όμως δεν είναι σπάνιο εμπορικές γραμμές να καθίστανται οιονεί άγονες σε περιπτώσεις όπου υπάρχει μείωση της κίνησης, αύξηση των συντελεστών κόστους, ή συνδυασμός των δύο. Για την Ελληνική περίπτωση, αν εξαιρέσουμε τα πορθμεία, δύναται κανείς να διακρίνει τρεις κατηγορίες γραμμών: Τις ισχυρές εμπορικές γραμμές, πχ Χανιά, Ηράκλειο, Ρόδος, τις οριακά εμπορικές γραμμές, πχ Δυτικών Κυκλάδων, Βορείου Αιγαίου, και τις άγονες γραμμές στις οποίες ανευ κρατικής επιδότησης δεν θα υπήρχε εξυπηρέτηση.

Οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες βασίζουν την οικονομική τους ισορροπία κυρίως στην κίνηση προς τα νησιά κατά τη διάρκεια της τουριστικής σεζόν η οποία στην Ελλάδα είναι γενικά περιορισμένης διάρκειας, με την εξαίρεση δυο, η τριών προορισμών. Όλες οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες που εξυπηρετούν εμπορικές γραμμές στην Ελλάδα εξυπηρετούν ταυτόχρονα οριακές και άγονες γραμμές.

Η διατήρηση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα αποτελεί συνταγματική υποχρέωση, αν και η συχνότητα παροχής της δεν είναι συγκεκριμένη.

Ο Ελληνικός τουρισμός είναι ένας από τους δυο βασικούς πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας και η σημασία του εν καιρώ κρίσης και μνημονίου θεωρείται ακόμα πιο σημαντική. Στην Ελλάδα έρχονται ετησίως περίπου 13 εκατομμύρια τουρίστες κάθε χρόνο (2010) εκ των οποίων ποσοστό άνω του 60% κατευθύνεται προς τα νησιά. Το γεγονός

¹ Βλέπε: Ειδικό καθεστώς προμήθειας πετρελαίου με μειωμένα επίπεδα φορολόγησης για Νησιά της Μεγάλης Βρετανίας και Ιρλανδίας, Απόφαση Συμβουλίου Υπουργών, Βρυξέλλες 6.9.2011 COM(2011) 532 Τελικό.

αυτό καθιστά τα νησιά τον πρώτο σε σημασία παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη στο χώρο του τουρισμού.²

Η συνεισφορά του τουρισμού στο Α.Ε.Π. εκτιμήθηκε στο 16,2% του ΑΕΠ για το 2009 το οποίο αντιστοιχούσε σε €35δισ περίπου.

Όμως, η κατάσταση στον Ελληνικό τουρισμό δεν εξελίσσεται προς τη σωστή κατεύθυνση όπως παρατηρούν οι Τσάρτας (και άλλοι) στη μελέτη τους για λογαριασμό του ΣΕΤΕ (2010):

«Αξιολογώντας όλα τα παραπάνω, προκύπτει το συμπέρασμα ότι υπάρχει σταδιακή μείωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, αυξανόμενη εξάρτηση από τον μαζικό τουρισμό, απώλεια υψηλού τουριστικού εισοδήματος, έλλειψη δυνατότητας χρονικής κατανομής της ζήτησης, εύκολη υποκατάσταση από άλλες μεσογειακές χώρες, άνιση ανάπτυξη της περιφέρειας, ισχυρές πιέσεις για χαμηλές τιμές, αδυναμία διαπραγμάτευσης με τους ισχυρούς tour-operators, έλλειψη κινήτρων αναβάθμισης, παράνομη λειτουργία καταλυμάτων, προβλήματα βιωσιμότητας και δυσκολία προσαρμογής στα νέα τεχνολογικά δεδομένα.»

Από τα ανωτέρω σχόλια εστιάζουμε στην άμεση ανάγκη για στήριξη της ανταγωνιστικότητας που προκύπτει από τα εξής σημεία:

- Εύκολη υποκατάσταση από άλλες Μεσογειακές χώρες (προφανώς λόγω κόστους)
- Αδυναμία διαπραγμάτευσης με tour operators (πάλι λόγω αυξημένου κόστους), και κατά συνέπεια,
- Προβλήματα βιωσιμότητας

Η πορεία του Ελληνικού ΑΕΠ σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ ήταν ως εξής:

- 2009: 235 δις ευρώ
- 2010: 224 « «
- 2011: 210* « « (Πρόβλεψη)

Η συνολική συμβολή του τουρισμού φέτος αποτιμάται σε 34 δις ευρώ περίπου. Αν υποθεθεί, ελλείψει αξιόπιστων στοιχείων, ότι η συμβολή των νησιών στα εκ του τουρισμού έσοδα είναι 60-65% επί των συνολικών εσόδων, αυτό μεταφράζεται σε **21.2 δις ευρώ** τα οποία πρέπει με κάθε θυσία να διασφαλιστεί ότι συνεχίζουν να έρχονται.

Κλάδοι οι οποίοι ωφελούνται από τον τουρισμό

- Οικοδομή Γεωργία Μεταφορές

² Σύμφωνα με το ΣΕΤΕ, στο διάστημα Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 2010 είχαν καταγραφεί 10,4 εκατ. αφίξεις, ενώ φέτος υπολογίζεται ότι έχουν φτάσει τα 11,3 εκατ. Στο νούμερο αυτό δεν έχουν υπολογιστεί οι ταξιδεύοντες τράνζιτ με κρουαζιερόπλοια, οι οποίοι όμως πραγματοποιούν εξόδους στα νησιά.

- Δομικά Υλικά Κτηνοτροφία Λιανικό Εμπόριο(τοπικά)
- Έπιπλο Αλιεία Χονδρικό Εμπόριο
- Ηλεκτρικά Είδη Τρόφιμα Βιοτεχνικά
- Μηχανολογικός Ποτά-Αναψυκτικά Δερμάτινα Είδη
- Τηλεπικοινωνίες Κοσμήματα- Αργυροχρυσοχοϊα
- Ένδυση – Υπόδυση

Πηγή : ΚΕΠΕ 1984, Κασιμάτη κ.α. 1995, Παυλόπουλος & Κουζέλης 1998, Μυλωνάς 2004, Τσάρτας 2010

Η μείωση στο κόστος του εισιτηρίου για επιβάτες και οχήματα θα οδηγήσει άμεσα σε χαμηλότερο κόστος πακέτων διακοπών και έμμεσα στην πτώση των τιμών στις νησιωτικές οικονομίες γενικότερα. Έτσι θα είναι αναμενόμενη μια αύξηση στην προσέλευση τουριστών από το εξωτερικό, όπως και μια συγκράτηση στην μείωση τουριστών από το εσωτερικό λόγω ύφεσης και μνημονιακού συνδρόμου.

Τουριστικός Πολλαπλασιαστής Εισοδηματος σε διάφορα Κράτη και Νησιά

Ελλάδα	2,18
Τουρκία	1,96
Ηνωμένο Βασίλειο	1,73
Ιρλανδία	1,72
Αίγυπτος	1,23
Τζαμάικα	1,23
Άγιος Δομίνικος	1,20
Κύπρος	1,14
Βόρεια Ιρλανδία	1,10
Βερμούδες	1,09
Χονγκ Κονγκ	1,02
Mauritius	0,96
Antigua	0,88
Μπαχάμες	0,79
Νησιά Φίτζι	0,72
Νησιά Κέϊμαν	0,65
Ισλανδία	0,64
British Virgin Islands	0,58
Νησιά του Σολομώντα	0,52
Republic of Palau	0,50
Δυτική Σαμόα	0,39

Πηγή: Ανδριώτης 2005, Τσάρτας 2010 πιν.6, κεφ. Β' μέρους

«Ο πολλαπλασιαστής τουρισμού υπολογίστηκε πρόσφατα σε 2,184 και δείχνει τη δυναμική του τουριστικού πολλαπλασιαστή στη χώρα μας σε σχέση με άλλες τουριστικές χώρες (Ανδριώτης 2005, Τσάρτας 2010 πιν.6, κεφ. Β' μέρους) (πολλές από αυτές νησιωτικές) η οποία αποτελεί και ένδειξη των σημαντικών διασυνδέσεων με άλλους κλάδους της οικονομίας (υπολογίζεται ότι η τουριστική κατανάλωση επηρεάζει το 60% των κλάδων της ελληνικής οικονομίας (Ανδριώτης 2005, Τσάρτας 2010 πιν.6, κεφ. Β' μέρους)»

Ως γνωστό το ακτοπλοϊκό εισιτήριο για επιβάτες και οχήματα έχει επιβαρύνσει τις οποίες υφίστανται αφενός οι κάτοικοι και αφετέρου οι ταξιδεύοντες προς εκεί τουρίστες με ακτοπλοϊκό πλοίο. Αυτό είναι μια ιστορική επιλογή από το παρελθόν που χρήζει άμεσης διόρθωσης διότι θίγει τον κατ' εξοχήν τομέα οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Δεν είναι

ορθό να επιβαρύνονται μονομερώς αυτές οι κατηγορίες όταν τα οφέλη από τον τουρισμό τα απολαμβάνουν όλοι οι Έλληνες.

Η πολιτεία θα πρέπει να εξετάσει πολύ προσεκτικά τι ακριβώς συμβαίνει όταν το κόστος μετάβασης στα νησιά καταλήγει να είναι ο αρνητικός ρυθμιστικός παράγοντας με δεδομένο ότι η εισπραξη υψηλού ποσοστού ΦΠΑ επί του εισιτηρίου καταλήγει στη μη εισπραξη πολύ μεγαλύτερων ποσών φόρου από τη μη προσέλευση τουριστών.

Έστω για παράδειγμα η επιλογή μιας τετραμελούς οικογένειας για διακοπές δέκα ημερών στη Σίφνο με ΙΧ με ταχύπλοο. Κόστος εισιτηρίου επιβάτη με όλες τις επιβαρύνσεις και ΦΠΑ 50 ευρώ, και αυτοκινήτου 60 ευρώ, συνολικό κόστος πηγαινέλα 520 ευρώ. Το κόστος μεταφοράς για διακοπές στη Σίφνο ισοδυναμεί με το ενοίκιο δυο δωματίων προς 40 ευρώ ημερησίως για έξι ημέρες συν πηγαινέλα με το ΙΧ στο Ξυλόκαστρο. Η διαφορά κόστους μεταξύ Σίφνου και Ξυλόκαστρου θα υπάρχει πάντοτε μεν, αλλά δεν θα ήταν τόσο μεγάλη αν δεν υπήρχαν επιβαρύνσεις της τάξης του 35% απο ΦΠΑ και μη ανταποδοτικές χρεώσεις.

Το κόστος μετάβασης και επιστροφής παίζει πρωταρχικό ρόλο στην απόφαση να προτιμηθεί ένας στεριανός προορισμός. Έτσι το διαφυγόν εισόδημα από τη νησιωτική οικονομία είναι δυσανάλογα υψηλό αν αναλογιστεί κανείς ότι το τυπικό κόστος ανά άτομο στις Κυκλάδες είναι 30 ευρώ/ημέρα, δηλαδή 1,200 ευρώ για το δεκάημερο μιας τετραμελούς οικογένειας, επιπλέον των 800 ευρώ για τα δωμάτια. Συγκρίνοντας βλέπουμε το λόγο:

Διακοπές στη Σίφνο

Εισιτήρια μετ' επιστροφής 520 ευρώ, συν δωμάτια 800 ευρώ, σύνολο 1,320 ευρώ.

Διακοπες στο Ξυλόκαστρο

Μεταφορικά 40 ευρώ, συν δωμάτια 800 ευρώ, σύνολο 840 ευρώ.

Με άλλα λόγια οι διακοπές στη Σίφνο είναι κατά 57% ακριβότερες. Αυτό δεν προωθεί τον τουρισμό στα νησιά μας.

Η κυβέρνηση θα εισπράξει μεν φόρους και στους δύο προορισμούς από την Ελληνική οικογένεια, οπότε το κέρδος της θα προκύπτει από τη διαφορά ανά προορισμό αλλά θα αποκλείσει πολλούς από το να πάνε στα νησιά, πράγμα που είναι εις βάρος της οικονομίας τους. Δεν θα εισπραξει όμως ούτε από ξένους τουρίστες οι οποίοι εάν θεωρήσουν τον προορισμό ασύμφορο πιθανότατα θα επιλέξουν ένα άλλο εκτός Ελλάδος.

Έχει ιδιαίτερη σημασία να γίνει κατανοητή αυτή η ασυμμετρία των συνεπειών στις δύο περιπτώσεις. Και στις δυο περιπτώσεις το σημερινό σύστημα λειτουργεί εις βάρος της νησιωτικής οικονομίας.

Πρόταση

Άμεση μείωση του ΦΠΑ στις ακτοπλοϊκές μεταφορές οχημάτων κατά είκοσι ποσοστιαίες μονάδες και κατάργηση του ΦΠΑ στο εισιτήριο επιβατών, όπως και απαλλαγή του εισιτηρίου από κάθε είδους μη ανταποδοτικά τέλη για μείωση του κοστολογικού μειονεκτήματος των νησιών.

- Η κατάργηση του ΦΠΑ στα εισιτήρια επιβατών δίνει ένα περιθώριο μείωσης του εισιτηρίου κατά 13% ενώ η κατάργηση των μη ανταποδοτικών τελών δύναται να δώσει άλλο ένα 7%.
- Εάν θεωρήσουμε ως αντιπροσωπευτικό ένα μέσο κόστος εισιτηρίου επιβάτη τα 25 ευρώ, τα συνολικά έσοδα ακτοπλοΐας εκ των 12,000,000 διακινούμενων επιβατών από το λιμάνι του Πειραιά μόνο (2010)- εξαιρουμένων των οκτώ εκατομμυρίων επιβατών με προορισμό τη Σαλαμίνα- ήσαν 300 εκατομμύρια ευρώ. Η κατά 20% μείωση στα εισιτήρια σημαίνει κατά 60 εκατομμύρια ευρώ φθηνότερη πρόσβαση στα νησιά με το μέσο εισιτήριο στα 20 ευρώ.
- Αντίστοιχες εξοικονομήσεις θα πραγματοποιηθούν και στον τομέα της μεταφοράς αυτοκινήτων κάθε είδους με τη μείωση του ΦΠΑ οι οποίες θα οδηγήσουν σε μειώσεις τιμών στα πωλούμενα είδη και υπηρεσίες στα νησιά οι οποίες για να προσδιοριστούν χρειάζονται ειδικές μελέτες.
- Αν δεχθούμε ότι η μέση αναλογία εσόδων από επιβάτες/εμπορεύματα είναι 50% , οι νησιωτικές οικονομίες θα ελαφρυνθούν για άλλα 30 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, φέρνοντας το σύνολο της ωφέλειας κοντά στα 100 εκατομμύρια ετησίως που με τον πολλαπλασιαστή εισοδήματος Ελληνικών νήσων στο 2.18 αντιστοιχεί σε 218 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο.
- Η ανωτέρω συνολική μείωση στο κόστος πρόσβασης/διαμονής θα οδηγήσει σε αύξηση της προσέλευσης ³πράγμα που θεωρείται βέβαιο διότι οι περισσότεροι ταξιδεύοντες βγάζουν εισιτήρια μετ' επιστροφής και η έκπτωση να μετρά διπλά, οι ταξιδεύοντες προς τα νησιά το 2012 μπορεί να αυξάνουν ως εξής:

Αν αύξηση προσέλευσης 4%.....	480,000	επιβάτες	επιπλέον/έτος
Αν αύξηση προσέλευσης 5%.....	600,000	«	«
Αν αύξηση προσέλευσης 7%.....	840,000	«	«

³ Υποτίθεται ότι η καμπύλη ζήτησης για παροχή υπηρεσιών διακοπών στα νησιά ακολουθεί το κλασικό σχήμα με συνέπεια οι μειώσεις στο κόστος αγαθών και υπηρεσιών που συνεπάγεται η μείωση στο κόστος μετάβασης για επιβάτες και εμπορεύματα να αντιστοιχούν σε ανάλογες αυξήσεις προσέλευσης. Ο πίνακας αποτυπώνει θεωρητικές εναλλακτικές τιμές προσέλευσης στην κατά 20% μείωση του εισιτηρίου για επιβάτες και αυτοκίνητα κάθε τύπου.

Αν αύξηση προσέλευσης 8%.....960,000 « « «

Ακολουθώντας τη λογική του προηγούμενου παραδείγματος σύμφωνα με την οποία το ημερήσιο κόστος παραμονής ενός οικονομικού τουρίστα είναι 50 ευρώ ημερησίως (1/2 δίκλινο δωμάτιο των 40 ευρώ συν 30 ευρώ ημερησίως για τα λοιπά έξοδα) τα προσδοκώμενα έσοδα από τη νησιωτική Ελλάδα θα είναι- με βάση μια μέση διαμονή δέκα ημερών - 240 εκατομμύρια, ήτοι 48 εκατομμύρια σε ΦΠΑ (με μέσο ποσοστό 20%).

Το ποσό αυτό συγκρίνεται με την απώλεια εσόδων για το κράτος από την κατάργηση ΦΠΑ στο εισιτήριο και στα μη ανταποδοτικά τέλη ύψους 5 ευρώ*480,000 = 2,400,000*2 (εισιτήρια, μετάβασης και επιστροφής) = 4,800,000 ευρώ, δηλαδή 43.2 εκατομμύρια επιπλέον.

Αν, από την άλλη πλευρά, δεχθεί κανείς ότι η προσέλευση αυξάνει κατά 8%, τα έσοδα από την παραμονή γίνονται $960,000 * 50 * 10 = 480$ εκατομμύρια, ήτοι 96 εκατομμύρια δημόσια έσοδα από πωλήσεις στα νησιά σε ΦΠΑ, μείον $960,000 * 5 * 2 = 9.6$ εκατομμύρια χαμένο ΦΠΑ στα εισιτήρια, σχεδόν 86 εκατομμύρια καθαρή διαφορά.

Το πιθανότερο σενάριο θα ήταν μια ενδιάμεση αύξηση στην προσέλευση με 65 εκατομμύρια επιπλέον από ΦΠΑ.

Συνεπώς, για κάθε ευρώ που κόβεται από το ΦΠΑ ακτοπλοϊκού εισιτηρίου το κράτος κερδίζει κατά προσέγγιση 10 ευρώ από ΦΠΑ στις δαπάνες των τουριστών.

2. Μείωση στο κόστος λειτουργίας του ακτοπλοϊκού πλοίου

Οι κύριες συνιστώσες κόστους στο ακτοπλοϊκό πλοίο είναι οι εξής:

- Καύσιμα
- Επάνδρωση
- Φόροι και επιβαρύνσεις στο εισιτήριο.
- Επισκευές / συντήρηση
- Οικονομικά έξοδα
- Ασφάλιση

Εξ αυτών η πολιτεία έχει άμεσο χειρισμό λόγω νομοθετικής ικανότητας στην επάνδρωση και στους φόρους. Ενδέχεται επίσης να επιρρεάζει και άλλους τομείς .

Ας σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο κόστος λειτουργίας έχει ως αποτέλεσμα το ακριβότερο καθαρό εισιτήριο να επιβαρύνεται με ακόμα μεγαλύτερο ονομαστικό ΦΠΑ πράγμα που επιδεινώνει το πρόβλημα.

Επάνδρωση: Τα ακτοπλοϊκά πλοία σήμερα απασχολούν περί τους 8,000 Έλληνες ναυτικούς όλων των ειδικοτήτων των οποίων οι αμοιβές, περιλαμβανομένων και των ασφαλιστικών εισφορών, ξεκινούν από τις 3,000 ευρώ για το κατώτατο πλήρωμα και φθάνουν τις 7,000 για αξιωματικούς Α τάξεως.

Η σύνθεση στα ακτοπλοϊκά πλοία καθορίζεται με βάση το ΠΔ το οποίο συμπεριλαμβάνει στη σύνθεση πληρώματος και το ξενοδοχειακό προσωπικό. Η συγκεκριμένη ρύθμιση είναι σε διάσταση με την διεθνή σύμβαση STCW την οποία έχει κυρώσει η Ελλάδα και η οποία προβλέπει ασφαλή σύνθεση πληρώματος μόνο για ναυτικούς με αντικείμενο εργασίας τους, στη γέφυρα και το μηχανοστάσιο.

Με την ανωτέρω λογική στη σύνθεση πληρώματος ενός σύγχρονου RoPax διαστάσεων κατάλληλων για Κυκλάδες (140 μέτρων μήκους) η σύνθεση πληρώματος περιλαμβάνει 72 μέλη, ενώ μόνο το 40% εξ αυτών ασχολούνται με το πλοίο ως μέσο μεταφοράς. Οι υπόλοιποι αποτελούν μέλη του ξενοδοχειακού προσωπικού για την εξυπηρέτηση των επιβατών του πλοίου υπό συνθήκες πληρότητας 100%.

Το αυτό συμβαίνει και για τα ταχύπλοα στα οποία υπάρχουν δύο ιδιαιτερότητες. Από τη μια πλευρά ο αριθμός του ξενοδοχειακού προσωπικού είναι αναλογικά περιορισμένος, οπότε η μείωση στο κόστος επάνδρωσης από την εφαρμογή STCW/3577 δεν ξεπερνά το 5% σε σύγκριση με πενταπλάσια εξοικονόμηση στα κλασσικού τύπου RoPax. Από την άλλη πλευρά όμως ενδεχόμενη κατάργηση της δεκάμηνης υποχρέωσης ναυτολόγησης θα είχε ως συνέπεια μείωση του κόστους επάνδρωσης σ' αυτά κατά 35% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στα κλασσικά δεν ξεπερνά το 3,6%. Σημειωτέον επίσης, ότι ειδικά στα ταχύπλοα πλοία υπάρχει η τάση να διογκώνεται η σύνθεση πληρώματος με την ύψωση της Ελληνικής σημαίας. Πλοίο που υπό ξένη σημαία είχε σύνθεση 17 ατόμων, απέκτησε Ελληνική σύνθεση εκ 31 ατόμων, με ότι αυτό συνεπάγεται για το κόστος μετάβασης στα νησιά.

Το ΠΔ δεν αναγνωρίζει το γεγονός ότι υπάρχουν χρονικές περίοδοι κατά τις οποίες ο αριθμός των επιβαινόντων δεν ξεπερνά το 10% του πρωτοκόλλου επιθεώρησης. Αυτό έχει ως συνέπεια την αδυναμία προσαρμογής του αριθμού των μελών ξενοδοχειακού προσωπικού (σερβιτόρων, καμαρότων, μαγείρων, βοηθών κτλ) προς τον αριθμό των επιβατών με αποτέλεσμα την διόγκωση του λειτουργικού κόστους.

Αν επιχειρήσουμε να προσδιορίσουμε το κόστος επάνδρωσης του ανωτέρω πλοίου- παραδείγματος έχουμε τα εξής:

• Αξιωματικοί Α Τάξεως.....	2*7,000 = 14,000
• « Β «	2*5,000 = 10,000
• « Γ «	4*4,000 = 16,000
• Κατώτερο πλήρωμα γέφυρας.....	12*3,000 = 36,000
• « « μηχανής.....	8*3,000 = 24,000
<u>Σύνολο</u>	<u>28</u>
<u>Ανώτερο Ξενοδοχειακό Προσωπικό</u>	<u>12*4,000 = 48,000</u>
<u>Κατώτερο « «</u>	<u>32*3,000 = 96,000</u>

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι ο μέσος μισθός ναυτιλιακού προσωπικού είναι προσεγγιστικά της τάξης των 3,572 ευρώ, ενώ του ξενοδοχειακού προσωπικού 3,272 ευρώ μηνιαία, άρα ο μέσος μισθός εργαζόμενου στην ακτοπλοΐα είναι 3,388 ευρώ. Συνεπώς, η συνολική επιβάρυνση του κόστους λόγω μισθοδοσίας για τους 8,000 απασχολούμενους στην ακτοπλοΐα είναι 27,100,000 το μήνα, δηλαδή 271,000,000 για τη δεκάμηνη σαιζόν.

Το κόστος επάνδρωσης μπορεί να μειωθεί με τα εξής δυο μέτρα που θα πρέπει να εφαρμοστούν ταυτόχρονα:

- Με την κατάργηση του ΠΔ για τις συνθέσεις ακτοπλοϊκών, την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης STCW και την εναρμόνιση με την οδηγία 3577/92 της ΕΕ.
- Με την κατάργηση της Ελληνομάθειας η οποία δρα αποτρεπτικά στη ναυτολόγηση αξιωματικών και πληρωμάτων από άλλες χώρες της ΕΕ.

Η εισαγωγή των ανωτέρω μέτρων είναι δυνατόν να εξοικονομηθούν από 33-55% της μηνιαίας μισθολογικής επιβάρυνσης του ακτοπλοϊκού πλοίου – ανάλογα με τον τύπο πλοίου - για δαπάνες επάνδρωσης, δηλαδή ένα μέσο ποσό της τάξης των 100,000 ευρώ μηνιαίως για το πλοίο του παραδείγματος, δηλαδή 41% λιγότερο από το ποσό των 244,000 το μήνα.

Αμφότερες οι ανωτέρω αλλαγές συνεπάγονται την απώλεια κάποιων θέσεων εργασίας για τους Έλληνες που εργάζονται στην ακτοπλοΐα, προσωρινή ή μόνιμη, όμως από πλευράς εθνικών μεγεθών τα ωφέλη θα είναι πολλαπλάσια με δεδομένο ότι ο πολλαπλασιαστής εισοδήματος από το χώρο του τουρισμού στα νησιά (2.18) είναι πολύ μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο της κατανάλωσης λιανικού εμπορίου (1.50).

Παράδειγμα:

Έστω ότι οι αλλαγές δημιουργούν απώλεια 1,500 θέσεων Ελλήνων ναυτικών στην ακτοπλοΐα . Με βάση το μέσο μισθό:

$$3,388 * 1500 = 5,082,000 \text{ ευρώ μηνιαίως}$$

$$5,082,000 * 1.5 \text{ (πολλαπλασιαστής λιανικής)} = 7,623,000 \text{ ευρώ χαμηλότερη μηνιαία κατανάλωση,}$$

μείον

$$400 * 1,500 = 600,000 \text{ (μηνιαίο επίδομα ανεργίας από ΟΑΕΕ μέχρι να βρουν αλλού δουλειά)} * 1.5 \text{ (πολλαπλασιαστής λιανικής)} = 900,000$$

Επιπτώση στην καταναλωση: $6.723,000 * 20\%$ μεσο ΦΠΑ* = $1.344,000 * 10$ μηνη
ναυτολογηση = **13,440,000 λιγότερες εισπραξεις ΦΠΑ/ετος**

Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στα νησιά λόγω αυξημένης προσέλευσης δύναται να λάβει την εξής μορφή εφαρμόζοντας τον εμπειρικό κανόνα ότι η δυνατότητα εξυπηρέτησης τουριστών από τον εγχώριο πληθυσμό έχει σχέση 7:1 (δηλαδή νησιωτικός πληθυσμός 2,000 μπορεί να εξυπηρετήσει 14,000 τουρίστες):

- Αυξημένη κατά 4% προσέλευση επισκεπτών / τουριστών στα νησιά = 480,000 / έτος
- $480,000 / 7 = 68,571$ επιπλέον θέσεις εργασίας
- $68,571 / 2$ λόγω εποχιακής (εξάμηνης) εργασίας στον τουρισμό = $34,285 * 2,000$ μέση αμοιβή στο χώρο του τουρισμού = 68,570,000 ευρώ

Συν

- $34,258 * 400$ επίδομα ΟΑΕΕ το έτερο εξάμηνο = 13,703,000, σύνολο: 82,273,000
- $82,273,000 * 2.18$ (πολλαπλασιαστής νησιων) = 179,355,000 ευρώ * 20% μέσος όρος ΦΠΑ = **35,871,000 περισσότερες εισπράξεις ΦΠΑ/ετος.**

Συμπέρασμα, η διατήρηση της σημερινής κατάστασης κοστίζει στο δημόσιο **22.4** εκατομμύρια ευρώ μόνο από ΦΠΑ επί της κατανάλωσης των εργαζομένων άσχετα από τη δυνατότητα πραγματοποίησης των λοιπών σημαντικών ωφελειών που περιγράφονται στη σελίδα 10 (που αθροιζόμενες φθάνουν τις επιπλέον εισπράξεις από ΦΠΑ **συνολικά στα 87.4 εκατομμύρια** ευρώ ετησίως).

Επισκευές & συντήρηση: Όλα τα ακτοπλοϊκά πλοία συντηρούνται στο Πέραμα και το κόστος επισκευών τους είναι ιδιαίτερα υψηλό. Η οικονομική κρίση προσφέρει μια ευκαιρία για την αναγέννηση του Περάματος ώστε να γίνει ανταγωνιστικό. Πέραν των άλλων απαραίτητων ρυθμίσεων για τον τρόπο λειτουργίας και τις ώρες εργασίας, αυτό επιπροσθέτως μπορεί να βοηθηθεί μέσω της απορρόφησης του Ταμείου Εργατών Μετάλλου από το ΙΚΑ και της εκλογίκευσης στις χρεώσεις ασφαλιστικών εισφορών οι οποίες, μαζί με την αβεβαιότητα ως προς την περάτωση των εργασιών λόγω συνδικαλιστικών δράσεων, αποτελούν τα μεγαλύτερα αντικίνητρα. Μια δραστική ελάφρυνση στο κόστος εργασίας μπορεί να μειώσει το κόστος επισκευών των ακτοπλοϊκών πλοίων μέχρι 30% και να οδηγήσει το Πέραμα σε νέα άνθηση.

Συμπεράσματα

1. Η εφαρμογή πολιτικής μεταρρυθμίσεων και λιτότητας εν μέσω οικονομικής κρίσης βρίσκει την ακτοπλοΐα να λειτουργεί ως κλειστό επάγγελμα με ακριβό εισιτήριο για επιβάτες και αυτοκίνητα και ακτοπλοϊκές εταιρείες που πραγματοποιούν ζημιές αντί κερδών. Αυτό σημαίνει στην καλλίτερη περίπτωση αδυναμία αντικατάστασης των πλοίων και στη χειρότερη άμεσο κίνδυνο διακοπής της λειτουργίας τους.
2. Το υψηλό κόστος μετάβασης στα νησιά δρα ανασταλτικά στην ακτοπλοϊκή κίνηση τόσο ως προς τους τακτικά ταξιδεύοντες (κάτοικοι, ιδιοκτήτες εξοχικών, εμπορευόμενοι) όσο και ως προς τους ξένους τουρίστες. Αυτό έχει καταστρεπτικές συνέπειες στην οικονομία του κάθε νησιού.

3. Τα ακριβά εισιτήρια στα επαγγελματικά αυτοκίνητα επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος αγαθών και υπηρεσιών που παρέχονται σε τουρίστες και ντόπιους. Η σημαντική μείωση στο ΦΠΑ σε όλες τις κατηγορίες εν συνδυασμό με κατάργηση όλων των μη ανταποδοτικών εισφορών στο εισιτήριο δύνανται να το μειώσουν κατά 20%.
4. Οι μειώσεις ΦΠΑ στο εισιτήριο θα οδηγήσουν σε αυξήσεις στην προσέλευση επισκεπτών κάθε είδους και πολύ σημαντικές αυξήσεις στα έσοδα απο ΦΠΑ μέσω πωλήσεων στα νησιά. Αυτό θα βοηθήσει σημαντικά τις τοπικές οικονομίες.
5. Η εφαρμογή της STCW και του κανονισμού 3577/92 όπως και η κατάργηση της Ελληνομάθειας θα έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του κόστους της επάνδρωσης κατά 33-55%. Έτσι θα μειωθεί η τιμή των εισιτηρίων από περίπου 11% στα ταχύπλοα έως 18% στα συμβατικά πλοία με αποτέλεσμα την αύξηση της επιβατικής/τουριστικής κίνησης.
6. Ο βασικός τρόπος διόρθωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι οι δύο παρεμβάσεις στους κανόνες επάνδρωσης. Η κατάργηση του ΠΔ και η αντικατάσταση του με τα προβλεπόμενα στην STCW και η πλήρης εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 με την κατάργηση της ελληνομάθειας.
7. Μικρότερες ποσοστιαίες μειώσεις είναι δυνατές από παρεμβάσεις σε καύσιμα, ασφάλιση και επισκευές / συντήρηση των πλοίων.