

# Η ακτοπλοΐα μας

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΗΣ\*

# 16 χρόνια πριν και σήμερα

Πόσο έχουν αλλιάξει τα πράγματα στην ακτοπλοΐα μέσα σε δεκαέξι χρόνια; Συγκρίνοντας ένα άρθρο που είχε γραφτεί το 1996 και ένα που γράφτηκε σήμερα από τον ίδιο συντάκτη, δυστυχώς διαπιστώνουμε ότι το ακτοπλοϊκό γίγνεσθαι δεν έχει υποστεί καμία απολύτως αλλαγή

Στο BLUE STAR DELOS, 18:21 της 13ης  
Δεκεμβρίου, με φόντο τη Νάξο





Ο κ. Μιχάλης Σακέλλης

Τον Νοέμβριο του 1996 ο ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ φιλοξένησε ένα άρθρο μου με τίτλο «Η Παράξενη Ακτοπλοΐα μας». Η σύγκριση της ακτοπλοΐας μας, 16 χρόνια πριν και σήμερα, έχει πραγματικά ενδιαφέρον. Γράφαμε, λοιπόν, τότε:

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ:

«Εάν οι εταιρείες δεν αποκτήσουν το δικαίωμα επέκτασης των δραστηριοτήτων τους σε όλες τις γραμμές, τότε κινδυνεύουμε, όταν αρθεί το cabotage, να υπάρχουν 2 ή 3 ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες. (...) Στον τόσο σημαντικό τομέα της ακτοπλοΐας, εμείς επιμένουμε να εφαρμόζουμε νόμους καταστολής κάθε ανάπτυξης και αποθάρρυνσης κάθε προσπάθειας». ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ-Νοέμβριος 1996.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝΤΑΙ:

«Ποιος θα είναι άραγε ο επιχειρηματίας που θα διακινδυνεύσει να επενδύσει εμπλεκόμενος σε όλες αυτές τις διαδι-

κασίες;». ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ-Νοέμβριος 1996.

ΓΙΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΜΑΣ:

«Η ακαταλληλότητα των λιμανιών μας είναι ένα μεγάλο πρόβλημα που δεν επιδέχεται άμεσης λύσης. Κάποτε όμως το θέμα πρέπει να τεθεί σε σωστές βάσεις και οι βάσεις αυτές θα καθορίσουν την εξέλιξη και τη μορφή της ακτοπλοΐας στο μέλλον». ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ-Νοέμβριος 1996.

Και ενώ αυτά λέγαμε 16 χρόνια πριν, φτάνουμε στο 2012 για να διαπιστώσουμε ότι τίποτα δεν έχει αλλάξει. Το θεσμικό πλαίσιο παραμένει απαρχαιωμένο, η πρόβλεψή μας για τη δραστηριοποίηση μικρού αριθμού εταιρειών επαληθεύτηκε, όσοι τόλμησαν να επενδύσουν γεύτηκαν την αναξιοπιστία του ελληνικού κράτους και, τέλος, τα λιμάνια των νησιών μας παρέμειναν ως είχαν. Επιπλέον διαπιστώνουμε κάθε μέρα ότι οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες αντιμετωπίζονται με έναν περιεργό τρόπο και με αδιαφορία, με τους πολιτικούς μας να μην μπορούν να κατανοήσουν βασικούς κανόνες και προϋπο-



Διαπιστώνουμε κάθε μέρα ότι οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες αντιμετωπίζονται με έναν περιεργό τρόπο και με αδιαφορία, με τους πολιτικούς μας να μην μπορούν να κατανοήσουν βασικούς κανόνες και προϋποθέσεις λειτουργίας του κλάδου

θέσεις λειτουργίας του κλάδου. Τέλος, δεν έχουν συνειδητοποιήσει τη σημασία και τη συμβολή της ακτοπλοΐας στην τουριστική μας ανάπτυξη και στην προάσπιση των εθνικών μας συμφερόντων.

Για να κατανοήσουμε τα αίτια των ακτοπλοϊκών προβλημάτων, πρέπει να ξεκινήσουμε αρκετά νωρίτερα. Το 1992 καταφέραμε να αναστείλουμε την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577, που αφορούσε στην απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Δεν γνωρίζω γιγαν στην αναστολή της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, γνωρίζω όμως ότι αντί να πάρουμε μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, δεν κάναμε απολύτως τίποτα εκτός από το να διατηρήσουμε ισορροπίες και «κεκτημένα δικαιώματα». Οι υπηρεσίες δεν απελευθερώθηκαν και οι χορηγήσεις αδειών δρομολόγησης (σκοπιμότητες) ήταν αδύνατες χωρίς πολιτικές παρεμβάσεις, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ενδιαφέρον από κα-

νάνα σοβαρό επενδυτή και να καθίσταται αδύνατη κάθε δυνατή εξέλιξη. Ακόμα και οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα με σημαντικά μερίδια αγοράς, δεν τολμούσαν να προχωρήσουν σε νέες επενδύσεις.

Παρ' όλα αυτά, αλλά με οκτώ χρόνια καθυστέρηση και εν όψει της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Κανονισμού το 2004, οι εταιρείες προγραμματίστηκαν ναυπήγηση και την αγορά πλοίων, τα οποία δρομολογήθηκαν την περίοδο 2010-2011. Οι επενδύσεις των εταιρειών στην ακτοπλοΐα ξεπέρασαν τα δύο δισεκατομμύρια ευρώ, χωρίς την παραμικρή επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Η ανένωση του ακτοπλοϊκού μας στόλου ουσιαστικά ολοκληρώνεται με τη δρομολόγηση του BLUE STAR PATMOS, το οποίο ναυπηγείται σήμερα στα ναυπηγεία Daewoo της Ν. Κορέας και αναμένεται να δρομολογηθεί την προσεχή άνοιξη. Από τα 34 πλοία που εκτελούν δρομολόγια στις γραμμές Πειραιά-Νησιών Αιγαίου και Κρήτης, τα 21 είναι πλοία νέας τεχνολογίας, ▶

Το άρθρο του κ. Σακέλλη στον «Ε» Νοεμβρίου 1996



ταχύπλοα συμβατικά ηλικίας μικρότερης των 11 ετών και πλοία highspeed τύπου catamaran ή monohull.

**Τ**ο 85% των επιβατών των γραμμών Πειραιά-Νησιών Αιγαίου και Κρήτης διακινείται πλέον με νέα και σύγχρονα πλοία, ενώ ο ακτοπλοϊκός μας στόλος είναι ο πλέον σύγχρονος στην Ευρώπη. Η κρατική συμμετοχή στο μεγάλο αυτό έργο όχι μόνο ήταν ανύπαρκτη, αλλά επηρέασε αρνητικά και καθυστέρησε τις εξελίξεις. Το ελληνικό κράτος υπήρξε αναξιόπιστο απέναντι στις ναυτιλιακές εται-

2010 και να καταργηθεί ξανά το 2011. Μέσα σε δύο χρόνια εκδίδονται συνεχώς νέα Προεδρικά Διατάγματα που μεταφέρουν τις αρμοδιότητες της ναυτιλίας από το ένα Υπουργείο στο άλλο, χωρίς να έχει καταλάβει κανείς γιατί, για να φτάσουμε σήμερα να συζητάμε ακόμα και για την έξωση της ναυτιλίας από το κτίριο στο οποίο σήμερα στεγάζεται και το οποίο ουσιαστικά ανήκει στη ναυτιλία και κατασκευάστηκε για αυτή. Την περίοδο, δηλαδή, που κάποια νησιά μας δεν εξυπηρετούνται επαρκώς ως αποτέλεσμα της μη διάθεσης των απαραίτητων κονδυλίων, ετοι-

**Το ελληνικό κράτος υπήρξε αναξιόπιστο απέναντι στις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες κλήθηκαν να επενδύσουν και επένδυσαν με την προοπτική της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, η οποία ποτέ δεν ολοκληρώθηκε. Και σαν μην έφταναν όλα αυτά, φτάνουμε στο 2009, οπότε και καταργείται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για να επανιδρυθεί (σχεδόν) το 2010 και να καταργηθεί ξανά το 2011**

Για μια ακόμα φορά καλούμε τους υπεύθυνους υπουργούς να λάβουν μέτρα, τα οποία συνίστανται:

- Στην άμεση λήψη μέτρων και συγκεκριμένα τη μείωση του ΦΠΑ στα επίπεδα των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και την πλήρη κατάργηση των μη ανταποδοτικών κρατήσεων.
- Στην απαλλαγή των επιχειρήσεων από υποχρεώσεις δημοσίου συμφέροντος, οι οποίες σήμερα, άμεσα η έμμεσα, επιβάλλονται και επιβαρύνουν τα εισιτήρια και το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων.
- Στην επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ως μοναδική εγγύηση για την καλή λειτουργία των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών και την εξυπηρέτηση της νησιωτικής Ελλάδας.
- Στον εκσυγχρονισμό του θεσμικού μας πλαισίου και τη δημιουργία ενός υγιούς επιχειρηματικού περιβάλλοντος, απαλλαγμένου από γραφειοκρατικές διαδικασίες, περιορισμούς, δεσμεύσεις και αδειοδοτήσεις. Η ακτοπλοΐα είναι και ναυτιλία και τουρισμός, παράγοντες στους οποίους έχει εναποθέσει τις ελπίδες της η πολιτεία για την έξοδο από την κρίση. Η ακτοπλοΐα όμως εξυπηρετεί και τα εθνικά μας συμφέροντα, εξασφαλίζοντας τη συνοχή του ελληνικού κράτους. Ένας τόσο σημαντικός παράγοντας για την πατρίδα μας δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπίζεται με τη λογική του Μνημονίου και η υλοποίηση των παραπάνω μέτρων αποτελεί το ελάχιστο για να εξασφαλιστεί η κανονική εκτέλεση των δρομολογίων και η εξυπηρέτηση των νησιών μας τη χειμερινή περίοδο του 2012. **✎**

ρείες, οι οποίες κλήθηκαν να επενδύσουν και επένδυσαν με την προοπτική της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, η οποία ποτέ δεν ολοκληρώθηκε. Και σαν μην έφταναν όλα αυτά, φτάνουμε στο 2009, οπότε και καταργείται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, για να επανιδρυθεί (σχεδόν) το

μαζόμεστε να δαπανήσουμε κάποια εκατομμύρια ευρώ για τη μετακόμιση των υπηρεσιών που αφορούν τη ναυτιλία. Εκτός όμως από τις υπηρεσίες, διώχνουμε και τα ίδια τα πλοία από το λιμάνι. Ασφαλείς και κατάλληλες θέσεις ελλειμισμού νέων και σύγχρονων ακτοπλοϊκών πλοίων, έχουν καταληφθεί από

πλοία του Λιμενικού Σώματος, ενώ τα ακτοπλοϊκά πλοία αναγκάζονται να «στριμώχνονται». Με τέτοια αντιμετώπιση είναι λογικό να προβληματίζομαστε και οι εξαιρετικές υπηρεσίες που προσφέρονται σήμερα να κινδυνεύουν να υποβαθμιστούν ή ακόμα και να διακοπούν σε μερικές περιπτώσεις.

*\* Ο κ. Μιχάλης Σακέλλης είναι διευθύνων σύμβουλος της Blue Star Ferries και έχει διατελέσει επί σειρά ετών πρόεδρος της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας.*