**ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ Μ. ΣΑΚΕΛΛΗ**

**THE POSIDONIA SEA TOURISM FORUM**

**27/5/2015**

**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 ΑΕΠ (24 δις) και 540.000 θέσεις εργασίας ή το 12,1% του συνόλου της Ελλάδας.

**Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

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 (ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΕ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΙΟΒΕ ΤΟ 2014) 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.**

**ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ**

Οι ακτοπλοϊκές μας γραμμές πλην των πορθμειακών εξυπηρετούνται με 57 επιβατηγά πλοία. Το κόστος ναυπήγησης ή αγοράς των 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 περισσοτέρων 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 αλλά και την προβλεπόμενη αύξηση της κίνησης τα επόμενα χρόνια.**

**2009-2013 ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ**

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.

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΠΙΝΑΚΑΣ 1

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.

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΠΙΝΑΚΑΣ 2

**2009-2013 ΑΥΞΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ**

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, μείωση 6% στα οχήματα Ι.Χ και αύξηση 5% στα φορτηγά έναντι αύξησης των τιμών των καυσίμων κατά 64%.

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΠΙΝΑΚΑΣ 3

**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.

**2015 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

* Νέα πλοία στην ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟ και ΚΡΗΤΗ
* Αύξηση των δρομολογίων και των χωρητικοτήτων.
* 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 χωρητικοτήτων 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.**

**Aυτό 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 ελεύθερες δρομολογήσεις.**

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 τoν 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.

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΠΙΝΑΚΑΣ 4

**ΝΟΜΟΣ 2932/2001 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ**

* Πρέπει να στηρίζεται στην εταιρεία και όχι στο πλοίο.
* Αναβάθμιση του ρόλου του ΣΑΣ.
* Περιορισμός των γραφειοκρατικών διαδικασιών
* Παροχή περισσότερης ευελιξίας.
* Κατάργηση ποινικών και άλλων κυρώσεων σύμφωνα με τα ισχύοντα και στα άλλα μέσα μεταφοράς.

Άλλα θέματα που πρέπει να εξεταστούν είναι η αλλαγή της φιλοσοφίας του Ν 2932 ώστε να στηρίζεται στην εταιρεία και όχι στο πλοίο. Η υποχρέωση εκτέλεσης των δρομολογίων πρέπει να αφορά στην εταιρεία και όχι στο πλοίο.

Ο ρόλος του ΣΑΣ πρέπει να αναβαθμιστεί και να λειτουργήσει ως συμβουλευτικό όργανο για τα σοβαρά θεσμικά θέματα της ακτοπλοΐας, την οργάνωση των δρομολογίων Δημόσιας Υπηρεσίας, τις νέες δρομολογήσεις κτλ.

Τα συνήθη θέματα που απασχολούν σήμερα το συμβούλιο, όπως τα ωράρια αναχωρήσεων, οι αλλαγές των δρομολογίων κτλ. πρέπει να επιλύονται βάσει αρχών, οι οποίες θα είναι προσυμφωνημένες και αποδεκτές από τους ενδιαφερόμενους.

Τέλος οι όποιες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλονται στην ακτοπλοΐα θα πρέπει να είναι ίδιες με αυτές των άλλων μέσων μεταφοράς με κατάργηση ποινικών και άλλων ευθυνών που αυτή τη στιγμή κατά περίεργο τρόπο ισχύουν μόνο στην ακτοπλοΐα.

**ΓΡΑΜΜΕΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ**

* Οι γραμμές δημοσίου συμφέροντος δεν επιδοτούνται αλλά αποζημιώνονται.
* Προκήρυξη διαγωνισμών με πολυετείς συμβάσεις και ποιοτικά κριτήρια.
* Εξυπηρέτηση νησιών και με προγραμματισμένες ανταποκρίσεις όπου χρειάζονται.
* Αύξηση των κρατικών επιχορηγήσεων και επανεξέταση Ακτοπλοϊκού δικτύου με βάση τις συγκοινωνιακές ανάγκες και όχι τα διαθέσιμα κεφάλαια

Σχετικά με τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να κατανοήσουμε ότι αυτά δεν επιδοτούνται αλλά αποζημιώνονται για τα επιπλέον έξοδα που προϋποθέτει η εκτέλεσή τους.

Επίσης είναι σημαντικό να υπενθυμίσουμε ότι τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στην εξυπηρέτηση κάποιων νησιών και κυρίως στο Β. Αιγαίο οφείλονται αποκλειστικά στη λανθασμένη εκ των υστέρων νομοθετική αλλαγή των σωστών διαδικασιών, που αρχικά είχαν θεσμοθετηθεί για την παροχή κινήτρων για τη δρομολόγηση σύγχρονων, νέας τεχνολογίας και μικρής ηλικίας πλοίων με πολυετείς συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Η προς το χείρον αλλαγή της νομοθεσίας είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση των υπηρεσιών με δρομολογήσεις πλοίων 40 ετών και αποκλεισμό νέων και σύγχρονων πλοίων.

Σήμερα εξακολουθούμε να υποστηρίζουμε τις πολυετείς συμβάσεις με ποιοτικά κριτήρια, οι οποίες δίνουν λύσεις διαρκείας στην εξυπηρέτηση των μικρών νησιών μας, όπως εξάλλου αποδεικνύεται από τα αποτελέσματα και την εξαιρετική εξυπηρέτηση των μικρών νησιών μας στις Κυκλάδες, δηλαδή σε γραμμές που δρομολογήθηκαν πλοία με τις παραπάνω προϋποθέσεις.

Για την αναδιοργάνωση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να γίνουν πολύ σοβαρές μελέτες γραμμή προς γραμμή και να προχωρήσουμε σε τακτικές συνδέσεις των μικρών νησιών και με ανταποκρίσεις όπου είναι δυνατόν και όπου χρειάζονται.

Λόγω παντελούς έλλειψης λιμενικών χερσαίων υποδομών, οι ανταποκρίσεις πρέπει να είναι άμεσες ή μικρής διάρκειας και τα πλοία ιδίων προσόντων σε ότι αφορά στις καιρικές συνθήκες, ώστε να μη δημιουργούνται εμπόδια σε περιπτώσεις απαγόρευσης απόπλου.

Άποψη μας είναι ότι πρέπει να εφαρμοστεί ανά περίπτωση διαφορετικός τρόπος σύνδεσης γιατί άλλες φορές είναι απαραίτητες οι ανταποκρίσεις και άλλες οι απευθείας συνδέσεις.

Μια τέτοια μελέτη και οργάνωση των δρομολογίων προς τα μικρά νησιά μας θα αναβαθμίσει σημαντικά τις υπηρεσίες και θα αυξήσει τη συχνότητα των δρομολογίων. Είναι όμως μεγάλο λάθος να πιστεύουμε ότι θα μειώσει τη κρατική δαπάνη, η οποία αντίθετα είναι βέβαιο ότι θα αυξηθεί.

**Η εξυπηρέτηση των μικρών νησιών βάσει του «οικονομικότερου τρόπου» που εφαρμόζεται σήμερα, και ο οποίος βασίζεται στα συνεχώς μειούμενα και ανεπαρκή κεφάλαια που διατίθενται από το κράτος, είναι λανθασμένος.**

**Το επίπεδο των υπηρεσιών δεν καθορίζεται από τις συγκοινωνιακές ανάγκες αλλά από τα διαθέσιμα κεφάλαια και αυτός βέβαια είναι ο λόγος πολλών προβλημάτων και παραπόνων των νησιωτών μας.**

**ΝΑΥΛΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

**Οι ναύλοι διαμορφώνονται από το άθροισμα:**

* των εξόδων
* του κόστους των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας
* των κρατήσεων υπέρ τρίτων
* των επιβαρύνσεων δημόσιας υπηρεσίας
* των φόρων

**Αναγκαία η απαλλαγή των εταιρειών από υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας**

Σχετικά με τους ναύλους της Ακτοπλοΐας, πρέπει επιτέλους να κατανοήσουμε ότι ο ναύλος αποτελείται από το άθροισμα των εξόδων εκμετάλλευσης, των φόρων, των κρατήσεων υπέρ τρίτων αλλά και των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Οι υποχρεώσεις εκτέλεσης δρομολογίων για λόγους που αφορούν στην απασχόληση των πληρωμάτων, οι υποχρεωτικές συνθέσεις, οι επιβαλλόμενες εκπτώσεις και τόσα άλλα είναι οι παράγοντες που διαμορφώνουν τους υψηλούς ναύλους.

**Οι επιβαλλόμενες υποχρεώσεις σε 57 ακτοπλοϊκά πλοία εννοείται ότι δεν είναι δυνατόν να λύσουν το πρόβλημα της ανεργίας των ναυτικών, το οποίο παρατηρείται κυρίως στις ειδικότητες των γενικών υπηρεσιών.**

**ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΦΠΑ**

Η πρόσφατη (2014) μελέτη του ΙΟΒΕ για την ακτοπλοΐα αποδεικνύει ότι η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ μας οδηγεί σε αύξηση της κίνησης, αύξηση του τουρισμού και της κατανάλωσης στα νησιά και βέβαια σε σημαντική αύξηση των φορολογικών εσόδων, η οποία μπορεί να φθάσει τα 145 εκ. € σε περίπτωση που οι συντελεστές καθοριστούν στο 6.5%.

Οι συνέπειες μιας πιθανής αύξησης των συντελεστών ΦΠΑ θα έχει ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα δηλαδή τη σημαντική μείωση των φορολογικών εσόδων.

Εάν τα σενάρια που ακούμε επαληθευτούν, η ακτοπλοΐα θα πληγεί πολλαπλά και άμεσα με την αύξηση των συντελεστών ΦΠΑ των εισιτηρίων αλλά και την αύξηση των συντελεστών των νησιών και των τουριστικών υπηρεσιών.

**Για να επανέλθουμε στην ανάπτυξη πρέπει να καταπολεμήσουμε τις αιτίες που δημιούργησαν την κρίση και μας οδήγησαν σε υπερδανεισμό. Αυτές οι αιτίες δεν ήταν ποτέ οι συντελεστές ΦΠΑ, οι οποίοι στην χώρα μας πάντα ήταν υψηλοί.**

**ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΜΑΣ**

ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΠΙΝΑΚΑΣ 5

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 κου 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 ταξιδίου.

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.