



Ομιλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, κατά την παρουσίαση της μελέτης του IOBE "Η συμβολή της Ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία" στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά

"Η ακτοπλοΐα είναι ένας ιδιόμορφος κλάδος, καθώς ενσωματώνει πολλά και διαφορετικά χαρακτηριστικά. Είναι «καταλύτης» για την Εθνική Οικονομία, αφού στηρίζει τις τοπικές οικονομίες των νησιών μας και έχει κοινωνικά και εθνικά χαρακτηριστικά, καθώς διασφαλίζει τη εδαφική συνοχή της χώρας. Όπως ανέδειξε και η έρευνα η Ακτοπλοΐα συμμετέχει στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, και αυτό είναι κάτι το οποίο συχνά παραγνωρίζεται. Εσείς σήμερα με τη σημερινή έρευνα αναδεικνύετε τη συμμετοχή της Ακτοπλοΐας στην αύξηση του ΑΕΠ σε ένα ποσοστό συμμετοχής, όσο περίπου και η Ποντοπόρος Ναυτιλία, δηλαδή άλλο ένα 6,5 % περίπου. Άρα, τελικά αυτό το Υπουργείο συμμετέχει στη διαμόρφωση του ΑΕΠ στο 13%, αν προσθέσουμε και τα δύο.

Για περισσότερα από τρία χρόνια το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου είχε καταργηθεί με αποτέλεσμα να ασχολούνται άλλοι Υπουργοί με διαφορετικό αντικείμενο. Η πρώτη και ουσιαστικότερη μεταρρύθμιση ήταν η επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, που η προηγούμενη κυβέρνηση εσφαλμένα είχε καταργήσει. Σε μια χώρα, που η ακτοπλοΐα αποτελεί κοινωνική ανάγκη και αναπτυξιακό εργαλείο, στερούνταν στοιχειώδους λογικής η έλλειψη αρμόδιου Υπουργείου. Ο αντίκτυπος των επιπτώσεων της κρίσης για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες ήταν μεγάλος, όταν είδαν τη μεγάλη μείωση στο μεταφορικό έργο και την επιβατική τους κίνηση, η οποία αγγίζει το 30% με 35% από το 2009 έως σήμερα. Σε συνδυασμό με την αύξηση της τιμής του ναυτιλιακού πετρελαίου μεσούσης της κρίσης 2009 – 2012, εκτόξευσε τις ζημιές τους πάνω από τα 900 εκατομμύρια ευρώ.

Όλες οι μελέτες που έχουν εκπονηθεί από τους αρμόδιους φορείς, στις περισσότερες των περιπτώσεων με τη συνεργασία του IOBE, έχουν κοινά ζητούμενα. Οι περισσότερες και οι πιο αξιόπιστες προτάσεις που έχουν δημοσιευθεί σε μελέτες τις γνωρίζω προσωπικά ο ίδιος. Όλες αυτές οι προτάσεις έχουν ως κύριο ζητούμενο την αναδιάρθρωση του ακτοπλοϊκού δικτύου και την μετάβαση σε μία νέα εποχή που θα δοκιμαστούν νέες και διαφορετικές λύσεις, συγκριτικά με το πρόσφατο παρελθόν. Ως Υπουργείο μπορούμε να πούμε ότι έχουμε πετύχει πολλά, αλλά ο δρόμος σίγουρα ακόμη είναι μακρύς μπροστά μας. Χαράξαμε με σαφήνεια τις στρατηγικές δράσεις για το μεσοπρόθεσμο μέλλον, ενώ ήδη προβήκαμε σε αλλαγές με ορίζοντα το σήμερα.

Μεγάλη συζήτηση έχει γίνει, για παράδειγμα, για το Προεδρικό Διάταγμα 1973/74, που όσοι το έχουν διαβάσει βλέπουν ακόμη επάνω να υπάρχει το πουλί της Δικτατορίας. Είναι ένα διάταγμα 40 ετών και σίγουρα δεν ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες και ούτε

στη σημερινή εξειδίκευση. Και γι' αυτό είμαστε διατεθειμένοι να αλλάξουμε πολλά πράγματα σε αυτό, ιδιαίτερα μετά την αναθεώρηση του Προεδρικού Διατάγματος που αφορά τα προσόντα των ναυτικών, έτσι όπως εκδόθηκε μετά από δική μας πρωτοβουλία πριν από μερικές μέρες. Ένα διάταγμα που ουσιαστικά εκσυγχρονίζει τα προσόντα των Ναυτικών και σε αυτή τη βάση είμαστε διατεθειμένοι τηρώντας τις Διεθνείς Συνθήκες για την ελάχιστη επάνδρωση των πληρωμάτων να συζητήσουμε.

Προχωρήσαμε, παράλληλα, σε νομοθετική ρύθμιση για την αναδιάρθρωση των πολυετών συμβάσεων και των «άγονων γραμμών» του Αιγαίου. Με τη μορφή που υπάρχουν σήμερα οι συμβάσεις από το παρελθόν και διαμόρφωναν τις προϋποθέσεις για την αντικατάσταση του πλοίου την ίδια μέρα με την λήξη της σύμβασης, ουσιαστικά το καινούργιο πλοίο δεν θα το δουν ποτέ οι νησιώτες. Αντίστοιχα υπάρχουν προορισμοί στους οποίους ο επιβάτης επιδοτείται για να φθάσει περίπου με 200 ευρώ ανά δρομολόγιο! Πολύ πιο εύκολα και φθηνότερα θα πήγαιναν με αεροπλάνο και εμείς από την άλλη δεν μπορούμε να λύσουμε αυτές τις μακροχρόνιες συμβάσεις. Ούτε η Βουλή, ούτε τα κόμματα της συγκυβέρνησης, ούτε της αντιπολίτευσης το αντιλήφθηκαν όταν ζήτησα στη Βουλή, γιατί ζήτησα μια αυξημένη πλειοψηφία από την Βουλή να στηρίξουν αυτή την αλλαγή.

Παρόλα αυτά, κάναμε άλλες αλλαγές που δώσαμε το δικαίωμα σε έκτακτες περιπτώσεις, όπως αυτές στο Βόρειο Αιγαίο με την έκπτωση συγκεκριμένης εταιρείας από τις γραμμές, να μπορούμε να αντικαθιστούμε και να μην είμαστε δέσμοι κάποιας εταιρείας, καθώς το πλαίσιο ήταν πολύ ασφυκτικό, για να μπορέσουμε να δούμε πως θα αντιμετωπίσουμε ζωντανές ανάγκες. Δεν μπορεί ένα Υπουργείο και μια υπηρεσία να γίνεται δέκτης παραπόνων για τη μη εξυπηρέτηση συγκεκριμένων γραμμών, να μαζεύονται φάκελοι από φαξ, τηλεγραφήματα, επιστολές διαμαρτυρίας και να μένουμε άπραγοι στη μη εξυπηρέτηση, όταν πληρώνουμε ένα μεγάλο και τσουχτερό τίμημα. Αντίστοιχα και πάλι με νομοθετική ρύθμιση διασφαλίσαμε την ελάχιστη επικοινωνία μεταξύ των νησιών, όταν υπάρχουν έκτακτες ανάγκες, με την θέσπιση του λεγόμενου «πλοίου ασφαλείας». Ένα διαχρονικό αίτημα των νησιωτών που έβλεπαν τα νησιά τους αποκλεισμένα μετά από έκτακτα φαινόμενα.

Προχωρήσαμε, παράλληλα, στην κατάργηση της «Διεύθυνσης Θαλασσιών Συγκοινωνιών» της Γ.Γ. Αιγαίου και την καθιέρωση μίας και μόνο Διεύθυνσης στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, αρμόδιας για την επιδότηση και την εποπτεία όλων των συνδέσεων στο Αιγαίο. Συγχρόνως, προσθέσαμε το Λιμάνι του Λαυρίου στις γραμμές του Βορείου Αιγαίου με στόχο τη μείωση της διαδρομής κατά μιάμιση ώρα, αν και οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, κακώς κατά την άποψη μου και δεν θα σταματήσω να το λέω, δεν ακολούθησαν ιδιαίτερα την αλλαγή αυτή.

Επιπρόσθετα, και για τη μείωση του λειτουργικού κόστους των ακτοπλοϊκών εταιρειών, ιδίως όταν τα οικονομικά δεδομένα είναι ασφυκτικά, διορθώσαμε μία χρόνια παθογένεια: Αυτήν, της άναρχης επιβολής καθεστώτος εκπτώσεων σε ναύλους, καθώς καταργήσαμε μία σειρά περιττών εκπτώσεων, μεταξύ άλλων αιρετών, που υπήρχαν σε ομάδες χωρίς κοινωνικά κριτήρια. Διατηρήσαμε τις εκπτώσεις μόνο σε κοινωνικά ευπαθείς ομάδες!

Στην ίδια κατεύθυνση δόθηκε η δυνατότητα στους ακτοπλόους, να μειώσουν τα λειτουργικά κόστη τους κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, όπου υπάρχει περιορισμένη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Μειώθηκαν, για παράδειγμα, οι προϋποθέσεις δρομολόγησης των πλοίων, το όριο ηλικίας για όλες τις κατηγορίες πλοίων, δόθηκε στον πλοιοκτήτη η δυνατότητα να αντικαθιστά τα πλοία του ανάλογα με την επιχειρηματική του πρωτοβουλία.

Στην κατεύθυνση της τόνωσης της εμπορικότητας του ακτοπλοϊκού προϊόντος, αλλά και της μείωσης γραφειοκρατικών διαδικασιών, πρόκειται να καθιερώσουμε το ηλεκτρονικό εισιτήριο. Το λεγόμενο «e-ticket» είναι μία υπηρεσία που θα διευκολύνει τον επιβάτη στις συναλλαγές του και θα απλοποιήσει το σύστημα κρατήσεων και τις μετακινήσεις του με πλοίο. Η έκδοση του σχετικού προεδρικού διατάγματος βρίσκεται στο τελικό στάδιο, για την έκδοσή του.

Αναφορικά με τη μείωση του ΦΠΑ, που ακούστηκε ως πρόταση, οι επιχειρήσεις έχουν δείξει σε οποιοσδήποτε τέτοιου είδους ελαφρύνσεις και απελευθερώσεις, ότι δεν έχουν ανταποκριθεί αποτελεσματικά για την προσδοκώμενη μείωση των τιμών. Θέλετε να πούμε χαρακτηριστικά παραδείγματα; Το γάλα. Συγκρουστήκαμε με όλο τον κόσμο, εξυπηρετήσαμε τις ανάγκες της βιομηχανίας και το γάλα ακρίβυνε. Γιατί είναι τέτοια η χρηματοοικονομική ανάγκη και η πίεση των μετόχων που όντως θα ελαφρύνει πολύ το κόστος, αλλά δεν θα ωφελήσει πολύ τον επιβάτη. Τι θα ωφελήσει τον επιβάτη; Η συνδυασμένη μεταφορά . Εκεί θα μειωθεί το κόστος. Όταν έλθει πιο κοντά ο επιβάτης, όταν το λιμάνι βρίσκεται πιο κοντά στον προορισμό μας. Όταν υπάρχει καλύτερη διάρθρωση του ακτοπλοϊκού δικτύου. Και θα σας πω ορισμένα παραδείγματα για να δείτε την τρέλα και τον παραλογισμό και ότι το ελληνικό κράτος λειτουργεί πολλές φορές χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό. Η γραμμή που θα εξυπηρετούσε το Βόρειο Αιγαίο, θα ήταν αυτή που θα εξυπηρετούσε τα δυτικά λιμάνια των νησιών. Έγιναν υπερεπενδύσεις από το ελληνικό κράτος. Το λιμάνι των Μεστών στην Χίο και το λιμάνι του Σιγρίου στην Μυτιλήνη θα μείωναν την διάρκεια του ταξιδιού, το κόστος για τον επιβάτη και το κόστος για την ακτοπλοϊκή εταιρεία. Κανένα από τα δύο, δεν λειτούργησαν αποτελεσματικά και παρότι κόστισαν, περίπου 40 εκατομμύρια το καθένα , κανένα από τα δύο δεν έχουνε σήμερα πλοίο.

Ιδιαίτερα σημαντικό θέμα είναι οι επιδοτήσεις των μεταφορών. Διότι έχουμε το παράδοξο η μεταφορά μαθητών να ανέρχεται στα 160εκ ετησίως, όταν σας είπα ότι η συμμετοχή του κρατικού προϋπολογισμού στην επιδότηση της ακτοπλοΐας δεν ξεπερνά τα 70, ενώ οι αεροπορικές επιδοτήσεις είναι 40 εκ. Για παράδειγμα το ετήσιο κόστος επιδότησης του δρομολογίου Αθήνα - Πάρος είναι ανάλογο με το κόστος εξυπηρέτησης της Καρπάθου λες και χρειάζεται να επιδοτείται το δρομολόγιο το αεροπορικό εισιτήριο για την Πάρο. Σίγουρα χρειάζεται ανασχεδιασμός των κρατικών επιδοτήσεων στις μεταφορές. Επίσης, κρίνεται αναγκαία η αντίστοιχη συγκέντρωση και επεξεργασία του υφιστάμενου συστήματος αεροπορικών συνδέσεων των νησιών, προκειμένου να αναζητηθούν λύσεις βελτιστοποίησης των νησιωτικών συνδέσεων με συνδυασμό Πλοίου-Αεροπλάνου.

Τέλος, οφείλουμε να προχωρήσουμε στην αξιοποίηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων για την μετατροπή πλοίων, και την εναρμόνιση με την MRV. Ιδίως των highspeed σε πλοία ικανά να λειτουργήσουν με καύσιμα φιλικά στο περιβάλλον. Το 2020 όσοι θα είναι στη θέση μου και όσοι ασχολούνται με την ακτοπλοΐα θα αντιμετωπίσουν μία πολύ μεγάλη πρόκληση δραματικής αλλοίωσης του κόστους λειτουργίας. Αν ο κλάδος δεν προχωρήσει έγκαιρα και εμείς συνεπικουρικά στην αξιοποίηση των ευρωπαϊκών χρημάτων για την εναρμόνιση με τα ευρωπαϊκά standards θα αντιμετωπίσουμε αδυναμίες.

Κυρίες και κύριοι,

Στην κατεύθυνση της στήριξης της ακτοπλοΐας, της συνοχής της χώρας, καθώς και του εισοδήματος των νησιωτικών περιοχών που αποτελούν την προμετωπίδα του τουρισμού θεωρώ τη δουλειά που κάνω χρέος και Εθνική υποχρέωση. Προσωπικά, δεν φοβάμαι τις αναγκαίες αλλαγές και τις αναλαμβάνω με προσωπικό πολιτικό κόστος, κόντρα στα συμφέροντα που επιδιώκουν να λυμαινούνται τα δημόσια κονδύλια. Είμαι διατεθειμένος να συγκρουσθώ, όμως αυτό που ζητάω είναι να υπάρχει ένα καλό επίπεδο προετοιμασίας ώστε να μην βρισκόμαστε μπροστά σε καταστάσεις που δεν είχαμε εγκαίρως διαβλέψει. Γιατί δεν πιστεύω ότι είναι σωστή και προνοητική η πολιτική που δεν έχει προβλέψει τις επιπτώσεις της κάθε απόφασης. Πιστεύω στην καλή προετοιμασία για τις αναγκαίες αλλαγές, για τη στήριξη της ακτοπλοΐας, την αύξηση της δυναμικότητας, της χωρητικότητας αλλά και της αύξησης του μεταφορικού της έργου".