



Μιχάλης Σακέλλης
Διευθύνων Σύμβουλος

Οι Ακτοπλοϊκές υπηρεσίες που προσφέρονται σήμερα στην Ελλάδα δεν έχουν να ζηλέψουν τίποτα από αυτές των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών. Σήμερα το 70% των επιβατών στο Αιγαίο μετακινείται με συμβατικά πλοία νέας τεχνολογίας μέσου όρου ηλικίας περίπου 10 ετών και με σύγχρονα ταχύπλοα, τύπου catamaran ή monohull. Σε σχέση με το 2000 ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι σήμερα 10 χρόνια μικρότερος.

Η ανανέωση του Ακτοπλοϊκού μας στόλου βασίστηκε αποκλειστικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία, ο δε σχεδιασμός τους έγινε έχοντας υπόψη τις ανάγκες και ιδιαιτερότητες των ελληνικών νησιών. Η δρομολόγηση νέων πλοίων και η αξιοποίηση των προσώτων τους, είχε και σαν αποτέλεσμα την αναμόρφωση και την σημαντική βελτίωση του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Τα πλοία τα οποία εξυπηρετούν σήμερα τα νησιά μας αντιπροσωπεύουν επενδύσεις που ξεπερνούν τα 2 δις Ευρώ και οι οποίες καλύφθηκαν με ίδια κεφάλαια και τραπεζικό δανεισμό χωρίς να επιβαρυνθεί ο Κρατικός προϋπολογισμός.

Παρά την κρίση και τον υπερδιπλασιασμό της τιμής των καυσίμων μετά το 2009, τα Ακτοπλοϊκά δρομολόγια την χειμερινή περίοδο 2012-2013 εκτελέστηκαν όπως είχαν προγραμματιστεί, ενώ συνεχίστηκε η επενδυτική δραστηριότητα με την ολοκλήρωση της κατασκευής και την δρομολόγηση στις Ακτοπλοϊκές μας γραμμές δύο ολοκαίνουργιων πλοίων της ATTICA GROUP, του BLUE STAR ΔΗΛΟΣ (2011) και του BLUE STAR ΠΑΤΜΟΣ (2012), τα οποία σήμερα είναι τα νεότερα και τα καλύτερα πλοία στην κατηγορία τους στην Ευρώπη.

Στις εξελίξεις αυτές το Κράτος δεν είχε συμμετοχή. Αντίθετα, επιβάλλοντας υποχρεώσεις και επιβαρύνοντας τα εισιτήρια με κρατήσεις υπέρ τρίτων και υψηλή φορολογία, διαμορφώθηκαν πανάκριβα εισιτήρια που επιβαρύνουν άδικα τους επιβάτες και επηρεάζουν αρνητικά την τουριστική κίνηση.

Η κατάργηση του ΥΕΝ το 2008 και η λειτουργία της Ακτοπλοΐας χωρίς υπεύθυνο Υπουργείο για τρία και πλέον χρόνια, είχε σαν αποτέλεσμα την αδυναμία εκσυγχρονισμού του θεσμικού μας πλαισίου και την συσσώρευση προβλημάτων που επιζητούν άμεσες λύσεις.

Εν αντιθέσει με την Ελλάδα, σε όλες τις Ευρωπαϊκές Χώρες οι Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες επιδοτούνται, ενώ εφαρμόζονται χαμηλοί έως μηδενικοί συντελεστές ΦΠΑ. Εκτός όμως από την άριστη μεταχείριση της Ακτοπλοΐας σε διεθνές επίπεδο, και στην ίδια την Ελλάδα διαπιστώνουμε άριστη μεταχείριση, αφού οι κερσαίες μεταφορές επιδοτούνται ενώ οι Ακτοπλοϊκές επιβαρύνονται. Μάλιστα έχει υπολογιστεί ότι εάν το Ελληνικό Κράτος διέθετε για την Ακτοπλοΐα όσα για τον ΟΣΕ, τότε όλοι οι επιβάτες και τα οχήματα θα ταξίδευαν δωρεάν.

Η άδικη αυτή αντιμετώπιση μας κάνει να πιστεύουμε ότι δεν έχει γίνει κατανοητή η σημασία των Ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών για την ανάπτυξη της χώρας μας και την προστασία των Εθνικών μας συμφερόντων, όπως δεν έχει γίνει κατανοητός ο ιδιωτικός χαρακτήρας των υπηρεσιών. Αντίθετα επικρατεί μεγάλη σύγχυση, με αποτέλεσμα οι Ακτοπλοϊκές Εταιρείες να αντιμετωπίζονται ως Δημόσιες όταν πρόκειται να επιβληθούν υποχρεώσεις και ως ιδιωτικές όταν πρέπει να επιλυθούν προβλήματα, για την επίλυση των οποίων υποχρεώνεται ο ιδιωτικός τομέας να βρει τις λύσεις μόνος, χωρίς να λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα από την Πολιτεία.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η Ακτοπλοΐα είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για την επιβίωση και την ασφάλεια των νησιών μας αλλά και την οικονομική ανάκαμψη της χώρας μας, λαμβανομένου υπόψη ότι οι 7.000.000 (και ίσως περισσότεροι) τουρίστες που επισκέπτονται τα νησιά μας δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν χωρίς καλές Ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Είναι ανάγκη λοιπόν επιτέλους, να δημιουργηθούν οι συνθήκες εκείνες που θα επιτρέψουν την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών χωρίς παρεμβάσεις και θα εξασφαλίσουν την ίση μεταχείριση των Ακτοπλοϊκών μας υπηρεσιών με τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές αλλά και με τις κερσαίες μεταφορές στην Ελλάδα.