



Σύρος 31 Οκτωβρίου 2007

Εισηγήση Προέδρου Επιμελητηρίου Κυκλάδων, κ. Γιάννη Ρούσσου, με θέμα «Μεταφορές – λιμάνια».

Συνέδριο Νησιωτικών Επιμελητηρίων (Insuleur) – Γκόζο Μάλτας, 2 Νοεμβρίου 2007.

Κύριε Πρωθυπουργέ,
Κύριοι Υπουργοί,

Κύριε Πρόεδρε του Δικτύου Νησιωτικών Επιμελητηρίων,
Κύριε Πρόεδρε του Εμπορικού Επιμελητηρίου του Γκόζο,

Αγαπητοί συνάδελφοι, εκπρόσωποι των Νησιωτικών Επιμελητηρίων,

Κύριοι Σύνηδροι,

Ευχαριστώ για την ευκαιρία που μου δίνεται, να παρουσιάσω και να αναπτύξω το πολύ σοβαρό θέμα των μεταφορών και των λιμένων, που φαντάζομαι ότι απασχολεί και καλεί προς επίλυση όχι μόνο την Ευρωπαϊκή Ένωση ή την Ελλάδα, αλλά κάθε χώρα που βρέχεται από θάλασσα.



Είναι δύσκολο να αποτυπωθεί σε μια ομιλία το τεράστιο θέμα των μεταφορών και των λιμένων και να συμπεριληφθούν τα χαρακτηριστικά και οι ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών όλης της Ευρώπης. Πολύ περισσότερο, να προταθούν μέτρα και λύσεις που να αφορούν στον ίδιο βαθμό όλες τις νησιωτικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Επικράτειας.

Πιστεύω όμως, ότι στην Ελλάδα, έχουμε μια ιδιαίτερη εμπειρία στο θέμα αυτό, αφού το 14% του πληθυσμού κατοικεί σε 124 **(από τα 450 κατοικημένα νησιά της Ευρώπης)**, και από τα **3500** συνολικά νησιά ενός εκτεταμένου Αρχιπελάγους που περιβάλλει τη χώρα μας. Τριανταμία (31) κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές εξυπηρετούν σήμερα τις ανάγκες μεταφοράς κατοίκων, επισκεπτών και εμπορευμάτων, συνδέοντας τα 96 λιμάνια των νησιών με τα 42 της ηπειρωτικής χώρας.

Θεωρούμε αυτονόητη τη ζωτική σημασία που έχει για τα νησιά μας η ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο μεταξύ τους όσο και με τα μεγάλα λιμάνια των χωρών μας.



Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και οι σχετικές υποδομές συνδέονται άμεσα με την οικονομική ανάπτυξη, τη **συννοχή του κοινωνικού ιστού** και τελικά με την ίδια την επιβίωση των κατοίκων των νησιών.

Όπως έχει επισημανθεί και σε προηγούμενο Συνέδριο, ενώ η διάσταση των ακρότατων απομακρυσμένων περιοχών είναι παρούσα στην Πράσινη Βίβλο, αντίθετα οι Νησιωτικές Περιφέρειες έχουν περιληφθεί απλώς στο περιεχόμενο των τουριστικών δραστηριοτήτων. Αν κάποιες περιοχές έχουν ιδιαίτερη σχέση με τη θάλασσα και πρέπει να αντιμετωπισθούν με ιδιαιτερότητα, μέσα από την κοινή «Θαλάσσια Πολιτική» αυτές είναι κυρίως τα Νησιά, είτε είναι απομακρυσμένα, είτε όχι.

Η Πράσινη Βίβλος για την Θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έλαβε υπόψη της στον επιθυμητό βαθμό τις Νησιωτικές Περιφέρειες και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις τους που κατά κανόνα χαρακτηρίζουν την τοπική επιχειρηματικότητα.

Παράμετροι όπως οι συνθήκες επιχειρηματικότητας, η νησιωτική ιδιαιτερότητα, η εποχικότητα και η απομόνωση των τοπικών αγορών σε



συνδυασμό με την δυσκολία μετακίνησης, τον αυξημένο απαιτούμενο χρόνο και το υψηλό κόστος των μεταφορών, επηρεάζουν άμεσα και καταλυτικά την δραστηριότητα και τα οικονομικά αποτελέσματα των μικρομεσαίων νησιωτικών επιχειρήσεων.

Τα Νησιωτικά Επιμελητήρια ως εκπρόσωποι των επιχειρήσεων αυτών, καλούνται να προτείνουν και να διεκδικήσουν άμεσες και αποτελεσματικές λύσεις.

Σε ένα τόσο εύθραυστο και ευμετάβλητο επιχειρηματικό περιβάλλον, αποτελεί ανάγκη η διαμόρφωση ενός κλίματος σταθερότητας, υποστηριζόμενο από αποτελεσματικά και λειτουργικά έργα υποδομής και μεταφορικά μέσα.

Εκτιμώντας ότι η παραπάνω περιγραφή δεν αφορά μόνο τις Ελληνικές Νησιωτικές Περιφέρειες, πιστεύω πως η συνεργασία και η διαμόρφωση κοινών θέσεων μεταξύ των Νησιωτικών Επιμελητηρίων, θα συμβάλει στη διαμόρφωση τέτοιου κλίματος.

Οι χώρες με εκτεταμένα νησιωτικά συμπλέγματα έχουν να αντιμετωπίσουν στον τομέα των μεταφορών, το φαινόμενο των νησιών τριών «ταχυτήτων», σύμφωνα με το οποίο :



- Τα μεγάλα, πιο «εμπορικά» και τουριστικά νησιά βρίσκονται στην πρώτη κατηγορία εξυπηρέτησης με προβλήματα ικανοποίησης της ζήτησης κατά τις περιόδους αιχμής και χαμηλής συχνότητας κατά τις υπόλοιπες περιόδους του έτους.
- Ο πολύ μεγάλος αριθμός μεσαίων αλλά και μεγάλων πλην απομακρυσμένων νησιών τα οποία μονίμως αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.
- Τα μικρά νησιά της άγονης γραμμής, που παραμένουν σε συνθήκες απομόνωσης ανεξαρτήτως εποχής. Στην περίπτωση αυτή, φαινόμενα εγκατάλειψης και ερημοποίησης προδίδουν την πλήρη απουσία κρατικής μέριμνας και παρέμβασης.

Το φαινόμενο αυτό επιβαρύνει ακόμα περισσότερο τα προβλήματα που ήδη αντιμετωπίζουν οι περιοχές μας και στο σημείο αυτό καλούμαστε οι εκπρόσωποι των Νησιωτικών Επιμελητηρίων να αντιδράσουμε προς κάθε κατεύθυνση, αλλά και να προτείνουμε, με την ευκαιρία διαμόρφωσης της Μπλε Βίβλου για τη Θαλάσσια Πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση.



Οι ελλείψεις προγραμματισμού και υποδομών αλλά και η αδυναμία των εμπλεκόμενων φορέων να συνεργασθούν, δημιουργούν και τροφοδοτούν φαινόμενα όπως ο φυσικός αποκλεισμός των νησιών, η συρρίκνωση των τοπικών αγορών και οι ολιγοπωλιακές καταστάσεις.

Θεμελιώδης κανόνας και βασική παράμετρος στην εξέταση του θέματος των μεταφορών και των λιμενικών υποδομών» μέσα από τον καθορισμό της «Θαλάσσιας Πολιτικής» θα πρέπει να είναι **η αρχή της ισότητας των πολιτών.**

Η πρόσβαση των πολιτών στις υπηρεσίες μεταφορών **αποτελεί δημόσιο αγαθό και δικαίωμα** που δεν μπορεί να εξαρτάται και να καθορίζεται από την σύγκριση μεγεθών κόστους και ωφέλειας.

Συνεπώς, κάθε χώρα έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει συνδέσεις με επαρκή συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και προσιτό οικονομικό αντίτιμο σε όλους τους πολίτες της χώρας, επομένως και στους κατοίκους των νησιών.



Στα πλαίσια της αρχής της ισότητας των πολιτών, οι προσφερόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συγκλίνουν με τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών όσον αφορά στην οικονομική επιβάρυνση του χρήστη, στη χρονική διάρκεια του ταξιδιού και στην προσφερόμενη ποιότητα, όπου η χρέωση για την μεταφορά ανάμεσα σε ίσες αποστάσεις πρέπει να είναι δίκαιη.

Πολύ περισσότερο, αυτή η αρχή πρέπει να ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό και εφαρμογή των προγραμμάτων ενισχύσεων, τόσο Ευρωπαϊκών, όσο και εθνικών.

Πράγματι έχει προκαλέσει εντύπωση η διαφορετική μεταχείριση στην ενίσχυση των μέσων μεταφοράς, μεταξύ χερσαίων και θαλασσίων.

Η ανάγκη για τόνωση των νησιωτικών οικονομιών, για κοινωνική συνοχή και δημιουργία επιχειρηματικού περιβάλλοντος που θα εξασφαλίζει σταθερότητα του εισοδήματος των νησιωτών πολιτών, επιβάλλουν την θέσπιση σειράς μέτρων όπως η επιδότηση των δρομολογίων, η ανάπτυξη λιμενικών υποδομών με δημιουργία περιφερειακών κομβικών λιμένων και την παροχή κινήτρων σε ναυτιλιακές εταιρείες.



Πιστεύουμε πως η σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα θα αποτελέσει λύση στη διαχείριση λιμένων και μεταφορών, κάτι που άλλωστε προβλέφθηκε και στο πρόγραμμα Marco Polo, που αφορά βέβαια τις εμπορευματικές μεταφορές.

Ο τρόπος διαχείρισης των μεταφορών και των λιμένων ποικίλει μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό αφενός επιβεβαιώνει την ύπαρξη και την ανάγκη διατήρησης των εθνικών δράσεων, συνεπικουρούμενων και όχι οριζόμενων από το Ευρωπαϊκό πλαίσιο λειτουργίας.

Αφετέρου, αναδεικνύει το πόσο διαφορετικά, με ευαισθησία ή χωρίς, αντιμετωπίζει κάθε Ευρωπαϊκή χώρα το ζήτημα της νησιωτικότητας και του δικαιώματος των πολιτών της στις υπηρεσίες μεταφορών.

Έτσι, υπάρχουν χώρες που έχουν μηδενικό Φόρο Προστιθέμενης Αξίας στις θαλάσσιες μεταφορές για νησιωτικούς προορισμούς. Υπάρχουν περιπτώσεις μειωμένου αντιτίμου για τους κατοίκους των νησιών, ή και 100% επιδότησης του αντιτίμου.

Αντίθετα, υπάρχουν χώρες με πολύ ισχυρούς μηχανισμούς ενισχύσεων των νησιωτικών γραμμών.



Πράγματι, διαπιστώνουμε πολύ εύκολα μεγάλες διακυμάνσεις κοινωνικής ευαισθησίας, με ότι αυτό συνεπάγεται.

Είναι πολύ σημαντικό να αναφέρουμε ότι στην Ελλάδα όλα τα εισιτήρια επιβαρύνονται με μη ανταποδοτικούς φόρους υπέρ τρίτων, οι οποίοι ανέρχονται στο 33% περίπου, συμπεριλαμβανομένου του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας. Στο ποσοστό αυτό, περιλαμβάνονται τέλη που δεν επιβαρύνουν τα εισιτήρια των χερσαίων μεταφορικών μέσων της χώρας.

Σε ετήσια βάση, οι κρατήσεις αυτές αναλογούν στην αξία δύο νεότευκτων πλοίων μήκους 120 μέτρων, μεταφορικής ικανότητας 1.500 επιβατών και 500 οχημάτων.

Θεωρούμε ότι ιδιαίτερης σημασίας για την επίλυση του χρονίζοντος προβλήματος της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών μας και της άρσης της απομόνωσης που καθημερινά βιώνουν οι κάτοικοι του, είναι η πίεση προς όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές και τα κέντρα λήψης αποφάσεων με την μορφή συγκεκριμένων προτάσεων.

Στην περίοδο που διανύουμε, με τις συνθήκες της απελευθερωμένης αγοράς στην ακτοπλοΐα, τα κράτη μέλη οφείλουν να διαδραματίσουν το



ρόλο τους παρεμβαίνοντας όπου είναι απαραίτητο, για να δοθεί η δυνατότητα στους πολίτες των νησιωτικών περιοχών να έχουν τις αναγκαίες συγκοινωνίες καθ'όλη τη διάρκεια του έτους και προς κάθε κατεύθυνση.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Άμεση παρέμβαση στην Ευρωπαϊκή Ένωση και κατάθεση συγκεκριμένου τεκμηριωμένου σχεδίου από κάθε κράτος μέλος για την τροποποίηση της κοινοτικής νομοθεσίας που αφορά στο νέο, πλήρως απελευθερωμένο καθεστώς στην ακτοπλοΐα, έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μοναδικές ιδιαιτερότητες των νησιών. Πιο συγκεκριμένα, μέσω αυτών των σχεδίων, θα πρέπει να προβλέπεται η αλλαγή του τρόπου και του μεγέθους επιδότησης της ακτοπλοΐας και οι μέθοδοι παρέμβασης για την επίλυση των ιδιαίτερων προβλημάτων των νησιών.
- Είναι απαραίτητη η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός ξεκάθਾਰου Νομοθετικού Πλαισίου, σαν βασικό κίνητρο για επενδύσεις, σε πλήρη εναρμόνιση με τον **Ευρωπαϊκό Κανονισμό 3577/92**.
Καθιέρωση σταθερών πολιτικών για την ισότιμη αντιμετώπιση των επιχειρήσεων της ακτοπλοΐας και δημιουργία ενός ξεκάθਾਰου



επιχειρηματικού περιβάλλοντος στο χώρο αυτό, το οποίο να παρέχει κίνητρα για βιώσιμες επενδυτικές πρωτοβουλίες καθώς και δημιουργία σχέσεων συνεργασίας και αμοιβαίας κατανόησης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων πλευρών και ειδικά πολιτείας και εταιρειών.

Αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι και οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν να αντιμετωπίσουν ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Είναι λοιπόν ευθύνη του κάθε κράτους μέλους να δημιουργήσει το υγιές και σταθερό πλαίσιο για την βιώσιμη δραστηριοποίησή τους. Για παράδειγμα η επιδότηση ή εναλλακτικά η ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των εταιρειών που δρομολογούν **νεότευκτα πλοία** σε δρομολόγια προς απομακρυσμένες νησιωτικές περιοχές, ως μέτρα ενίσχυσης, θα συμβάλουν όχι μόνο στη διαμόρφωση του κατάλληλου επιχειρηματικού κλίματος, αλλά και στον περιβαλλοντικό προσανατολισμό της **Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Πολιτικής**.

- Αύξηση των κονδυλίων από τον κρατικό προϋπολογισμό για δίκαια και ορθά κατανομημένες επιδοτήσεις των ακτοπλοϊκών γραμμών, ώστε να μην δαπανώνται χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα κρατικοί πόροι.

Είναι κάτι που τα κράτη το οφείλουν στους νησιώτες πολίτες. Οι νησιώτες με τη συμμετοχή τους στα έσοδα του κράτους, πληρώνουν πολιτικές και έργα που εξυπηρετούν σχεδόν αποκλειστικά τους κατοίκους της



ηπειρωτικής χώρας (Εθνικές οδοί, Σιδηροδρομικό δίκτυο, Μετρό, αθλητικές εγκαταστάσεις και υποδομές). Από αυτές τις υποδομές που δημιουργούνται, ελάχιστα έως καθόλου επωφελούνται οι ίδιοι. Έτσι, γίνεται όλο και βαθύτερο το αίσθημα της απομόνωσης, της εγκατάλειψης και του κοινωνικού και οικονομικού αποκλεισμού.

- Ο Φόρος Προστιθέμενης Αξίας θα έπρεπε να είναι μηδενικός στις μετακινήσεις των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών.
- Συμπλήρωση των υπηρεσιών, όπου δεν καλύπτονται από την απελευθερωμένη αγορά, με παρέμβαση των κρατών μελών, υπό το πρίσμα της **παροχής δημόσιας υπηρεσίας**.

Ειδικότερα για τα Ελληνικά δεδομένα :

- Δημιουργία σχεδίων δράσης δηλαδή business plan, για την εφαρμογή μιας πλατφόρμας άμεσων και μακροπρόθεσμων ενεργειών, με επανασχεδιασμό των δρομολογίων, όπου αυτό χρειάζεται, στην βάση της εξυπηρέτησης των πραγματικών αναγκών των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών.



Για παράδειγμα στις Ελληνικές Νησιωτικές Περιφέρειες, η δημιουργία γραμμών κορμών με καθημερινές συνδέσεις όλο το χρόνο με τα κεντρικά λιμάνια είναι μια πρόταση προς την σωστή κατεύθυνση.

- Δημιουργία ισχυρών οργάνων που θα διαχειρίζονται τα ακτοπλοϊκά θέματα, λαμβάνοντας υπόψη τους όλες τις παραμέτρους και τις απόψεις των εμπλεκόμενων πλευρών και θα αποφασίζουν με βάση ένα συνολικό σχεδιασμό με μακροχρόνιο ορίζοντα, ώστε να σταματήσουν οι πελατειακές σχέσεις κράτους και εταιρειών που λειτουργούν εις βάρος της αποτελεσματικότητας του συστήματος.
- Δημιουργία επαρκών και ασφαλών λιμενικών υποδομών όπου δεν υπάρχουν, με αυστηρά φιλικό προς το περιβάλλον και τα ειδικά νησιωτικά χαρακτηριστικά προσανατολισμό.
- Ένα άμεσο μέτρο ενίσχυσης των μεταφορών, θα ήταν η κατάργηση των μη ανταποδοτικών τελών, χρημάτων δηλαδή που καταβάλλονται για υπηρεσίες που δεν παρέχονται, ή εναλλακτικά, η μετατροπή τους σε ανταποδοτικά κεφάλαια. Κεφάλαια δηλαδή που θα συσσωρεύονται προκειμένου να επιστρέψουν ως ενισχύσεις σε λιμενικές υποδομές και μεταφορικά μέσα για τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών.



Το Επιμελητήριο Κυκλάδων, έχει ασχοληθεί και θέλουμε να πιστεύουμε πως έχει συμβάλει στη βελτίωση του κλίματος σε τοπικό επίπεδο, μέσα από μια σειρά επαφών και προτάσεων που έχει ήδη υποβάλει στους αρμόδιους φορείς.

Το μεγάλο θέμα της ενίσχυσης των νησιωτικών οικονομιών μέσα από τις μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές, είναι και πολιτικό και όχι αυστηρά οικονομικό.

Αυτό που προβληματίζει είναι βέβαια η ύπαρξη ή όχι των απαραίτητων πόρων, ο τρόπος διάθεσής τους, ή κατεύθυνση των επιχορηγήσεων, η συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων, αλλά πολύ περισσότερο ή **ύπαρξη ξεκάθαρης πολιτικής βούλησης.**