

[Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην Ελλάδα:

Παρούσα κατάσταση και προοπτικές Μέγα το κοινωνικό έργο της ακτοπλοΐας

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Είναι γνωστό σε όλους μας ότι το νησιωτικό σύμπλεγμα της Ελλάδας είναι μοναδικό στην Ευρώπη ή δεύτερο στον κόσμο μαζί με την Ιαπωνία. Στην Ελλάδα διαθέτουμε στόλο 250 επιβατηγών πλοίων, δρομολογημένων σε ακτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα νησιά αλλά και μεταξύ των νησιών είναι άριστες, για τα

παρόντα οικονομικά δεδομένα. Η Ελλάδα διαθέτει τον καλύτερο στόλο της Ευρώπης με ταχύτατα και ασφαλέστατα πλοία. Η ανανέωση που έγινε τα τελευταία 15 χρόνια έκανε τον επιβατηγό στόλο μας ένα από τους νεότερους στόλους της Ευρώπης. Οι ταξιδιώτες του Αιγαίου γνωρίζουν τι επικαλούμαι, γιατί μπορώ να επιβεβαιώσω τα ανωτέρω λεχθέντα εάν αναφερθώ στα FLYING CATs, τα HIGHSPEEDs, τα ΑΙΟΛΟΣ κ.λπ., αλλά και σε συμβατικά πλοία όπως των Μινωικών, τα

BLUE STAR, ΑΡΙΑΔΝΗ, ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ και άλλα. Αυτά τα νέα πλοία που αποτελούν το 60% του επιβατηγού στόλου μας είναι τα καμάρια μας και κάθε καλοκαίρι γίνονται οι πρέσβεις της Ελλάδας σε όλο τον κόσμο μέσω των ταξιδιωτών. Θα μου πείτε βέβαια τι γίνεται με κάποια πλοία 30 και πλέον ετών, ασφαλή μεν αλλά με ταχύτητα 13-16 κόμβων. Σας υπενθυμίζω ότι τα πλοία αυτά, που είναι ασφαλέστατα, αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ακτοπλοΐας μας.

Γιατί; Όλοι, δήμαρχοι, νομάρχες, ενώσεις και συνεταιρισμοί ζητούν ταχύτατα πλοία για να δρομολογηθούν σε οποιοδήποτε μικρό νησάκι του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους. Αυτή είναι η θέληση, η ευχή. Ας πάμε όμως να αναζητήσουμε το εφικτό. Παρατηρείται οι μη κερδοφόρες γραμμές, όπου η καθημερινή μεταφορική κλίμακα αρχίζει και τελειώνει σε 2-30 το πολύ επιβάτες, τέσσερα Ι.Χ. και πέντε τελάρα ψάρια, να εξυπηρετούνται από πλοία 25-37 ετών, ταχύτητας 13 έως 18 κόμβων, με

πλήρωμα 60 ναυτικούς. Το αποτέλεσμα της οικονομικής διαχείρισης των πλοίων αυτών είναι μόνιμα αρνητικό. Τα πλοία αυτά λειτουργούν αποκλειστικά και μόνο με χασούρα, γιατί εάν παροπλιστούν θα απαξιωθούν πλήρως και θα πωληθούν στο Μπαγκλαντές ή στην Τουρκία ως scrap. Αναλογιστείτε εάν τα πλοία αυτά που έχουν αποσβέσει την αξία τους δεν «βγαίνουν» οικονομικά, τι οικονομικά αποτελέσματα θα είχαμε εάν τα δρομολόγια εκτελούντο από σύγχρονα ταχεία και με-

γάλα πλοία. Πλήρης καταστροφή. Χρεοκοπία. Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας σε μια ψευδεπίγραφη προσπάθειά της για αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών δημόσιας υπηρεσίας κάλεσε την πλοιοκτησία να υποβάλει προτάσεις. Οι συναντήσεις που επακολούθησαν για το θέμα έγιναν μόνο χάριν εντυπωσιασμού των ΜΜΕ και της κοινής γνώμης και υπό το πρόσχημα δήθεν συζήτησης για την τεκμηρίωση ενός άλλοθι εικονικής συναίνεσης. Με τεκμηριωμένα ►



Άρθρο του υπόναυρχου Λ.Σ. (ε.α.) κ. Νίκου Καβαλιέρου, γενικού διευθυντή της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας. Λεπτομερής καταγραφή των προβλημάτων της ακτοπλοΐας και προτάσεις για την επίλυσή τους. Από την ομιλία του στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο της Εβδομάδας για το Μέλλον των Μεταφορών που διοργανώθηκε 5-8 Μαΐου στη Θεσσαλονίκη