

Από σαράντα κύματα και σκοπέλους η απόφαση για το «Θάντερ»

Αναμένοντας την έγκριση του ΥΕΝ για έκτακτη δρομολόγηση εν μέσω επιχειρηματικών εντάσεων

Του Λάμπρου Καραγεώργου
lkar@naftemporiki.gr

Ανεβαίνει το θερμόμετρο των επιχειρηματικών συγκρούσεων στην ακτοπλοΐα, με τον υπουργό Ναυτιλίας, Γιάννη Πλακιωτάκη, να βρίσκεται εν όψει κρίσιμων αποφάσεων.

Το αίτημα της Fast Ferries για τη δρομολόγηση του νεοαποκτηθέντος ταχύπλοου «Θάντερ» το καλοκαίρι του 2020 (εισάγεται ως έκτακτη δρομολόγηση για τη σεζόν 2019-2020), αλλά και οι τροποποιήσεις ορισμένων δρομολογίων ταχυπλόων και συμβατικών πλοίων της Golden Star Ferries έχουν προκαλέσει την αντίδραση της SeaJets, η οποία επικαλούμενη τη νομοθεσία θεωρεί ότι δεν πρέπει να δοθεί άδεια έκτακτης δρομολόγησης στο «Θάντερ». Η κατάσταση έχει γίνει περίπλοκη, καθώς το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) έπειτα από αναβολές έδωσε τελικά την ομόφωνη θετική γνωμοδότησή του για τη δρομολόγηση του «Θάντερ» αλλά και για τα τροποποιημένα της Golden Star Ferries. Όμως τις τελικές αποφάσεις θα λάβει ως η νομοθεσία ορίζει ο υπουργός Ναυτιλίας.

Εντατικές διαβουλεύσεις

Σήμερα και αύριο αναμένονται στο υπουργείο εντατικές διαβουλεύσεις των εκπροσώπων των εταιρειών με τον υπουργό Γιάννη Πλακιωτάκη και τις αρμόδιες υπηρεσίες, προκειμένου στη συνέχεια να ληφθούν οι οριστικές αποφάσεις. Ο κ. Πλακιωτάκης δεν έχει αποφασίσει ακόμη, καθώς τις τελευταίες ημέρες ενημερώνεται συνεχώς για τα επιχειρήματα της κάθε πλευράς και αναζητά, όπως αναφέρει στους συνεργάτες του, μία λύση δίκαιη και σύμφωνη πάντα με τη νομοθεσία και την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών.

Η ιστορία

Πώς έχει όμως το όλο θέμα αναφορικά με την έκτακτη δρομολόγηση του «Θάντερ». Η εταιρεία Fast Ferries αγόρασε τον περασμένο Αύγουστο ένα ταχύπλοο επιβατηγό-οχηματαγωγό πλοίο, στο πλαίσιο διεύρυνσης της επιχειρηματικής της δραστηριότητας. Ας σημειωθεί ότι είναι το πρώτο πλοίο που έρχεται στην ελληνική ακτοπλοΐα μετά τις εκλογές του 2019, γεγονός που έχει τη σημασία του, σύμφωνα με τους ανθρώπους της Fast Ferries, που θεωρούν ότι οι εκλογές σηματοδότησαν μια αλλαγή επί το θετικότερο στο επιχειρηματικό και επενδυτικό περιβάλλον.

Ενα πλοίο για να δρομολογηθεί έχει σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο δύο επιλογές. Πρώτον, να δηλωθεί στο πλαίσιο τακτικής εμπρόθεσμης δρομολόγησης, γεγονός που σημαίνει ότι το «Θάντερ» θα δηλώνεται τον Ιανουάριο του 2020 για να κάνει δρομολόγια το καλοκαίρι του 2021, δηλαδή έπειτα από δύο χρόνια σχεδόν. Η δεύτερη επιλογή είναι να δρομολογηθεί ως έκτακτη δρομολόγηση, με βάση όμως τους «κανόνες του ΣΑΣ», που σημαίνει δρομολόγηση σε ώρες που δεν θα ανταγωνίζονταν ευθέως υφιστάμενα στη γραμμή πλοία.

Το αίτημα της Fast Ferries Στο πλαίσιο αυτών των δυνατοτήτων η Fast Ferries κατέθεσε ένα αίτημα για έκτακτη δρομολόγηση του πλοίου από 01-06-2020 μέχρι και 30-09-2020 και εκτέλεση δρομολογίων στη γραμμή Θήρα-Νάξος-Μύκονος-Πειραιάς και επιστροφή. Το πλοίο θα φεύγει από τον Πειραιά το απόγευμα και από τη Σαντορίνη το επόμενο πρωί. Στη συγκεκριμένη γραμμή την εν λόγω ώρα δεν υπήρχε άλλο πλοίο από Πειραιά, ενώ από Σαντορίνη το πρωί αναχωρεί περίπου την ίδια ώρα ένα συμβατικό της Blue Star Ferries, το οποίο όμως εξυπηρετεί και άλλα νησιά. Τον περασμένο Οκτώβριο η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Ναυτιλίας και ενώ δεν υπήρχε κάποια αντίρρηση από άλλη εταιρεία ανέβαλε τη συζήτηση στο ΣΑΣ για τη δρομολόγηση του «Θάντερ», με το σκεπτικό ότι θα πρέπει να είχαν πρώτα εκδοθεί οι ανακοινώσεις όλων των πλοίων που προσεγγίζουν Σαντορίνη. Και ενώ το αίτημα του «Θάντερ» δεν συζητήθηκε στο ΣΑΣ του Οκτωβρίου, στη συνέχεια η SeaJets με υπόμνημά της (21/11) ζήτησε να μην γίνει δεκτή η αίτηση της Fast Ferries, επικαλούμενη την παρουσία πολλών πλοίων που εξυπηρετούν τα συγκεκριμένα νησιά, άρα δεν εκπληρώνεται η προϋπόθεση της ύπαρξης «συγκοινωνιακών αναγκών» που προβλέπει η νομοθεσία για να γίνει δεκτή η εκπρόθεσμη δρομολόγηση.

Αντιδράσεις και για τις αλλαγές

Αντιδράσεις υπάρχουν και για την τροποποίηση του δρομολογίου του «Superrunner» της Golden Star Ferries, το οποίο θα θέλει να εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Ηράκλειο-Θήρα-Νάξος-Μύκονο, αντί των γραμμών που ξεκινούν από Ραφήνα για Πάρο, Νάξο, Μύκονο, Σαντορίνη, Ίο. Δηλαδή το πλοίο μεταδρομολογείται από τη Ραφήνα στο Ηράκλειο, αντικαθιστώντας ένα συμβατικό που είχε στη συγκεκριμένη γραμμή η Golden Star Ferries. Και αυτή η τροποποίηση δρομολογίου εγκρίθηκε ομόφωνα από το ΣΑΣ. Σήμερα Δευτέρα και αύριο Τρίτη, όπως αναφέρουν πληροφορίες της «Ν», ο κ. Πλακιωτάκης θα έχει διαβουλεύσεις με όλους τους εμπλεκόμενους, προκειμένου να εξευρεθεί μια λύση και να επανέλθει η προεξέταση στον ακτοπλοϊκό κλάδο.

Το αίτημα της Fast Ferries

Το αίτημα της Fast Ferries Στο πλαίσιο αυτών των δυνατοτήτων η Fast Ferries κατέθεσε ένα αίτημα για έκτακτη δρομολόγηση του πλοίου από 01-06-2020 μέχρι και 30-09-2020 και εκτέλεση δρομολογίων στη γραμμή Θήρα-Νάξος-Μύκονος-Πειραιάς και επιστροφή. Το πλοίο θα φεύγει από τον Πειραιά το απόγευμα και από τη Σαντορίνη το επόμενο πρωί. Στη συγκεκριμένη γραμμή την εν λόγω ώρα δεν υπήρχε άλλο πλοίο από Πειραιά, ενώ από Σαντορίνη το πρωί αναχωρεί περίπου την ίδια ώρα ένα συμβατικό της Blue Star Ferries, το οποίο όμως εξυπηρετεί και άλλα νησιά. Τον περασμένο Οκτώβριο η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Ναυτιλίας και ενώ δεν υπήρχε κάποια αντίρρηση από άλλη εταιρεία ανέβαλε τη συζήτηση στο ΣΑΣ για τη δρομολόγηση του «Θάντερ», με το σκεπτικό ότι θα πρέπει να είχαν πρώτα εκδοθεί οι ανακοινώσεις όλων των πλοίων που προσεγγίζουν Σαντορίνη. Και ενώ το αίτημα του «Θάντερ» δεν συζητήθηκε στο ΣΑΣ του Οκτωβρίου, στη συνέχεια η SeaJets με υπόμνημά της (21/11) ζήτησε να μην γίνει δεκτή η αίτηση της Fast Ferries, επικαλούμενη την παρουσία πολλών πλοίων που εξυπηρετούν τα συγκεκριμένα νησιά, άρα δεν εκπληρώνεται η προϋπόθεση της ύπαρξης «συγκοινωνιακών αναγκών» που προβλέπει η νομοθεσία για να γίνει δεκτή η εκπρόθεσμη δρομολόγηση.

Το «Naxos Jet»

Παράλληλα κατέθεσε και τροποποίηση δρομολογίου πλοίου της, του «Naxos Jet», το οποίο το «έφερε» πάνω σχεδόν στα δρομολόγια που είχε ζητήσει το «Θάντερ», όπως υποστηρίζει η Fast Ferries.

Ο υπουργός Ναυτιλίας, Γιάννης Πλακιωτάκης, καλείται να αποφασίσει αν θα εγκρίνει την έκτακτη δρομολόγηση του «Θάντερ» μετά το ομόφωνο «ναι» του ΣΑΣ.



Επίσης η εταιρεία επικαλείται παλαιότερες αποφάσεις του ΣΑΣ που ενέκρινε έκτακτες δρομολογήσεις νεοφερμένων πλοίων στην ελληνική ακτοπλοΐα, όπως των Tera Jet, Speed Runner IV, Golden Express, κ.ά.

Η πρακτική του ΣΑΣ

Συνήθως πρακτική πάντως στο ΣΑΣ είναι στην περίπτωση νεοφερμένου πλοίου που θα δρομολογηθεί σε γραμμή που εξυπηρετείται ήδη ως έναν βαθμό από άλλα πλοία, το νέο πλοίο να δρομολογείται σε ώρες που δεν ανταγωνίζεται ευθέως τα υφιστάμενα πλοία, που έχουν δρομολογηθεί εμπρόθεσμα. Και τούτο γιατί σε διαφορετική περίπτωση για να δρομολογηθεί ένα νεοαποκτηθέν πλοίο στην ελληνική ακτοπλοΐα θα πρέπει να περιμένει τουλάχιστον έναν χρόνο για να πάρει σειρά με βάση τη διαδικασία της εμπρόθεσμης τακτικής δρομολόγησης. Ποιος πλοιοκτήτης θα μπορεί να προχωρά σε αγορά πλοίου και να υπολογίζει ότι θα το αξιοποιήσει τουλάχιστον έναν χρόνο μετά.

Ετσι, στο τελευταίο ΣΑΣ της 13ης Δεκεμβρίου εγκρίθηκαν ομόφωνα τόσο το αίτημα της Fast Ferries για την εκπρόθεσμη δρομολόγηση του «Θάντερ» στη γραμμή Θήρα-Νάξος-Μύκονος-Πειραιάς και επιστροφή, όσο και του «Naxos Jet» της SeaJets, το οποίο από τον Πειραιά θα αναχωρεί πρώτο (15.30), ενώ το «Θάντερ» θα ακολουθεί (αναχώρηση 15.50), στο πλαίσιο των «κανόνων του ΣΑΣ».

[SID:13288674]

Ποια πλοία απέκτησαν οι Έλληνες εφοπλιστές

Πρωταγωνιστούν στις πρώτες αγορές του νέου έτους

Πρωταγωνιστούν στις πρώτες αγορές πλοίων του νέου έτους οι Έλληνες εφοπλιστές.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Lion Shipbrokers, η Capital Ship Management, συμφερόντων του Βαγγέλη Μαρινάκη, αγόρασε το δεξαμενόπλοιο «JIN-EI», μεταφορικής ικανότητας 299.998 dwt, το οποίο ναυπηγήθηκε το 2005 στα γαπωνέζικα ναυπηγεία Universal. Η τιμή αγοράς άγγιξε τα 34,5 εκατ. δολ.

Να σημειωθεί ότι η Capital Maritime παρέλαβε πρόσφατα και το νεότευκτο δεξαμενόπλοιο «Aitolos», μεταφορικής ικανότητας 115.000 τόνων, το οποίο ναυπηγήθηκε στα Daehan Shipbuilding Co Ltd της Νοτίου Κορέας.

Επίσης η Minerva Marine αγόρασε en bloc τα δεξαμενόπλοια «Aquafreedom» και «Aquabliss», μεταφορικής ικανότητας 112.930 dwt το κάθε ένα, τα οποία ναυπηγήθηκαν το 2019 στα ναυπηγεία Samsung της Κορέας. Η τιμή αγοράς ανήλθε στα 55 εκατ. δολ. για το κάθε πλοίο. Τα δεξαμενόπλοια φέρουν και scrubbers.

Σε αγορά δεξαμενόπλοιου προχώρησε και η New Shipping. Η ελληνική συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία απέκτησε αντί 19,1 εκατ. δολ. το δεξαμενόπλοιο «Narmada Spirit», μεταφορικής ικανότητας 159.199 dwt, το οποίο ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία της Hyundai της Νοτίου Κορέας.

Στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία απέκτησε το «Calm Bay», μεταφορικής ικανότητας 37.534 dwt, το οποίο ναυπηγήθηκε το 2006 στα ναυπηγεία Saiki της Ιαπωνίας. Η τιμή αγοράς ανήλθε στα 7,8 εκατ. δολ.

Το αρνητικό κλίμα των πρώτων ημερών στη ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου δεν πόσησε του αγοραστές, οι οποίοι επέδειξαν έντονη δραστηριότητα, επισμαίνει ο ναυλομεσιτικός οίκος Lion Shipbrokers.

[SID:13288685]