

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΝΟΧΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΟΧΗΣ¹

των Αλκη Κορρέ² και Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη³

Το τέλος της σαιζόν το 2004 συνοδεύτηκε από μια άνευ προηγουμένου κινητικότητα στο μεγάλο θέμα της ακτοπλοΐας. Διαμαρτυρίες προς τις εταιρείες και το Υπουργείο, απεργιακές κινητοποιήσεις στα νησιά, πλήθος άρθρων στις τοπικές εφημερίδες, και γενικά μια εικόνα που πολλές φορές θύμιζε δεκαετία του 1970. Δεν υπάρχει κανείς στο χώρο της ακτοπλοΐας που να μην αισθάνθηκε αυτή την νευρική κατάσταση που αποτελούσε ξεκάθαρη ένδειξη μη ικανοποίησης, αν όχι ανησυχίας.

Τα στενά περιθώρια κέρδους των ακτοπλοϊκών εταιριών - που έγιναν ακόμα στενότερα από την μεγάλη αύξηση στην τιμή του πετρελαίου - οδήγησαν σε προβληματισμούς και αποσύρσεις πλοίων. Άλλα πουλήθηκαν, και άλλα οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια. Οι κάτοικοι των νησιών απευθύνονται στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας ζητώντας καλύτερες συγκοινωνίες. Οι πλοιοκτήτες απευθύνονται επίσης στον Υπουργό, ζητώντας πραγματική απελευθέρωση των ναύλων και εφαρμογή του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/1992. Και εδώ είναι που το πρόβλημα περιπλέκεται.

‘Πραγματική απελευθέρωση’ υποτίθεται ότι είναι το καθεστώς που υποσχόταν απλόχερα η Νέα Δημοκρατία όταν ήταν στην αντιπολίτευση, μη χάνοντας ευκαιρία να καταγγέλλει επί μονίμου βάσεως το Νόμο 2932/2001 (πλέον γνωστό ως νόμο ‘Παπουτσή’) ότι δεν επέφερε καμμία τέτοια απελευθέρωση στην αγορά. Κάποιος λογικός άνθρωπος θα υπέθετε ότι η τότε αντιπολίτευση θα είχε επεξεργασθεί ένα εμπειριστατωμένο σχέδιο για ποιες αλλαγές θα έκανε στον κλάδο αυτό εάν η όταν γινόταν Κυβέρνηση, και ότι οι αλλαγές αυτές θα ετίθεντο σε εφαρμογή άμεσα.

Και όμως. Σήμερα, δέκα (10) μήνες από τότε που κέρδισε τις εκλογές, και με επί θύραις την παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον Κανονισμό 3577, η Κυβέρνηση δεν έχει ακόμη ξεκαθαρίσει τι ακριβώς θα κάνει στον τομέα της ακτοπλοΐας, ειμή μόνο ότι είναι ανάγκη να βρεθεί μία χρυσή τομή σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε να αποφύγει η Ελλάδα την παραπομπή. Μόλις το Δεκέμβριο ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συγκάλεσε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής και ανακοίνωσε τη σύσταση ομάδων εργασίας και την έναρξη διαλόγου από τους εμπλεκόμενους φορείς, ζητώντας την υποβολή προτάσεων μέχρι τον Ιανουάριο. Για πολλούς η ενέργεια αυτή είναι ένα πολύ θετικό βήμα, ενώ για άλλους είναι άλλη μια ένδειξη ότι η Κυβέρνηση ακόμη ψάχνεται σχετικά με την ακτοπλοΐα.

Το προφανές ερώτημα που τίθεται είναι, πότε θα τελειώσει ο διάλογος και τι συγκεκριμένα μέτρα θα ληφθούν. Εν τω μεταξύ, ούτε ο Ν2932 ούτε ο τρόπος εφαρμογής του έχουν αλλάξει. Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αν και δεν φαίνεται να συμφωνεί με τα όρια ηλικίας, εν τούτοις δεν τα κατήργησε. Οι τακτικές γραμμές εξακολουθούν να έχουν πλαφόν στην οικονομική θέση και υποχρεωτική ετήσια λειτουργία. Οι υποχρεωτικές εκπτώσεις ναύλων και δωρεάν μετακινήσεις που

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιαν. 2005.

² Διδάσκει ναυτιλιακή πολιτική στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

³ Καθηγητής ΕΜΠ, πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ Α.Ε.

αποφάσισε ο κ. Αναμερίτης τον Οκτώβριο του 2002 ακόμη δεν έχουν καταργηθεί, παρ' όλων ότι δεν εφαρμόζονται από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες εδώ και καιρό. Σε πνεύμα πρωτοφανούς ασυδοσίας, οι ακτοπλοιοί αποφάσισαν σε κάποια φάση μέχρι και να καταργήσουν μονομερώς το πλαφόν στην οικονομική θέση, αλλά τελικά δεν το έπραξαν. Γενικά, όλο το 2004 υπήρχε μια έντονη αβεβαιότητα αν όχι εικόνα χάους στον κλάδο.

Τίθενται επίσης και ορισμένα άλλα ερωτήματα. Ένα είναι αν το ζήτημα αυτό είναι αποκλειστικά θέμα του ΥΕΝ. Ένα άλλο είναι αν η κατάσταση σηκώνει άλλη αναβολή. Ας πιάσουμε το πρώτο.

Η εφαρμογή η όχι του Κανονισμού 3577, δηλαδή κατά κύριο λόγο η απελευθέρωση στο ναύλο της οικονομικής θέσης, ξεκάθαρα δεν είναι θέμα αποκλειστικής αρμοδιότητας του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, διότι τυχόν αυξήσεις στο συνολικό λογαριασμό ναύλων έχουν γενικότερες επιπτώσεις στο χώρο της Ελληνικής οικονομίας για τον οποίο την ευθύνη φέρει ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών. Δεδομένου δε ότι η τάξη του δεύτερου Υπουργού είναι ανώτερη αυτής του πρώτου, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ο κ. Κεφαλογιάννης δεν οδηγεί στο συγκεκριμένο θέμα, αλλά είναι υποχρεωμένος να ακολουθεί.

Το άλλο θέμα για το οποίο ο κ. Κεφαλογιάννης δεν είναι αρμόδιος είναι το πότε και αν θα αγοραστούν - η θα πωληθούν - πλοία. Αυτό είναι δουλειά των διοικητικών συμβουλίων των ακτοπλοϊκών εταιριών, τα μέλη των οποίων έχουν εκλεγεί από τις γενικές τους συνελεύσεις με υποχρέωση να υπηρετήσουν για το διάστημα της θητείας τους το συμφέρον των μετόχων τους. Αν η προσδοκώμενη κερδοφορία δεν φαίνεται σ' αυτά τα διοικητικά συμβούλια επαρκής, αυτά είναι υποχρεωμένα να λάβουν διορθωτικά μέτρα εις τρόπον ώστε να μην υπάρξουν ζημιές, και αν αυτές είναι αναπόφευκτες, να ελαχιστοποιηθούν. Ο συνηθέστερος τρόπος είναι ο περιορισμός στις αμφιβόλου κερδοφορίας δραστηριότητες, ενώ αναζητούνται νέες που θα προσφέρουν καλύτερες προοπτικές. Αυτό το πλαίσιο πορευεσθαι δεν είναι διαπραγματεύσιμο, αντίθετα συνιστά μονόδρομο.

Τα διοικητικά συμβούλια των ακτοπλοϊκών εταιριών, στα πλαίσια της υποχρέωσης που έχουν, προβαίνουν σε περικοπές όπου μπορούν, με αποτέλεσμα την μείωση των προσφερομένων πλόων, αυτό δηλαδή για το οποίο διαμαρτύρονται οι κάτοικοι των νησιών. Οι κάτοικοι θέλουν συχνή και ποιοτική συγκοινωνία, όπως εξ άλλου και το υπουργείο, αλλά υπό τις κρατούσες συνθήκες οι ακτοπλοιοί κωλύονται να τις παράσχουν. Τις πταίει;

Η απάντηση είναι εύκολη. Το σύστημα που διέπει την παροχή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές από το Νοέμβριο του 2002 και επί του παρόντος δεν λειτουργεί καλά. Μέχρι στιγμής το Υπουργείο έχει επιλέξει να κρατήσει τα κλειδιά της εξυπηρέτησης των νησιών με όρους ασύμφορους για τους ακτοπλοούς. Θα μπορούσε οριακά και για κάποιο περιορισμένο διάστημα να παρατείνει αυτή την κατάσταση, αν δεν υπήρχε ο 3577. Όμως υπάρχει, και η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική.

Ο Κανονισμός 3577 προβλέπει προαιρετική προσφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με ελεύθερη δρομολόγηση και ελεύθερη τιμολόγηση αυτών. Το καθεστώς που περιγράφει δεν πρέπει να αποτελεί έκπληξη διότι είναι ευθυγραμμισμένο με την

οικονομική φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία λειτουργεί από το 1957 με βάση την ελεύθερη και όχι την κατευθυνόμενη οικονομία. Όμως, πουθενά στο Ν2932 δεν ορίζεται η έννοια της ‘ελεύθερης γραμμής’, και υπάρχουν ‘σημειολογικές’ μόνο διαφορές μεταξύ των ‘τακτικών γραμμών’ και των ‘γραμμών δημόσιας υπηρεσίας’. Και στις δυο κατηγορίες το YEN διατηρεί ακέραιο το δικαίωμα της παρέμβασης και επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, στις δε τακτικές γραμμές επιμένει στον καθορισμό ορισμένων πραγμάτων, όπως πλαφόν στο ναύλο της οικονομικής θέσης, για λόγους προστασίας του καταναλωτή. Ποιον όμως καταναλωτή προστατεύει και κατά ποιον τρόπο;

Με τη διατήρηση πλαφόν στο ναύλο της οικονομικής θέσης και στο ναύλο αυτοκινήτων, το Υπουργείο εμποδίζει την λειτουργία της ελεύθερης αγοράς, ως μη ωφειλε. Οι ακτοπλοίοι δεν προσφέρουν πλέον πλοία σε κάποιες γραμμές διότι αυτές είναι ασύμφορες υπό το υπάρχον καθεστώς. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει εκδήλωση ενδιαφέροντος. Τι γίνεται τότε; Απλούστατα, η γραμμή επιδοτείται ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια του Ελλαδικού χώρου. Αυτό συμβαίνει από τότε που δημοσιεύτηκε ο Ν2932 με αυξανόμενο ρυθμό. Ποιος πληρώνει; Το Δημόσιο, δηλαδή ο ίδιος ο καταναλωτής.

Χειρότερα δεν γίνεται. Αυτή διαπίστωση απαντάει και στο δεύτερό μας ερώτημα, δηλαδή αν υπάρχουν περιθώρια για άλλη αναβολή. Η απάντηση είναι όχι.

Η παροχή επαρκών, από πάσης πλευράς, ακτοπλοϊκών υπηρεσιών έχει άμεση σχέση με τον τουρισμό, ο τουρισμός έχει άμεση σχέση με το εισόδημα και την ανάπτυξη στα μέρη αυτά. Όποιος δεν καταλαβαίνει – η κάνει ότι δεν καταλαβαίνει – την βαρύτητα του παράγοντος «εισόδημα» παίζει με τη φωτιά. Οι οικονομίες πολλών νησιών, όχι όμως όλων, χωρίς τουρισμό θα κινδυνεύσουν να καταστραφούν και η παράταση της σημερινής κατάστασης οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια εκεί. Η καμπάνα ήδη κτυπά, και όταν κτυπά, κτυπά για όλους.

Το δίλημμα μεταξύ του κάπως ακριβότερου εισιτηρίου στην οικονομική θέση και στα αυτοκίνητα που ενδέχεται να προκύψει μετά από την απελευθέρωση, και καλύτερων από τις σημερινές ακτοπλοϊκών συνδέσεων, στην πραγματικότητα δεν υφίσταται. Η μια δράση είναι σημαντικότερη της άλλης και προτεραιότητα έχει η διασφάλιση της συνέχειας σύνδεσης. Για να υπάρξει καλή εξυπηρέτηση στα νησιά δεν πρέπει μόνο να καλύπτεται το κόστος παροχής των υπηρεσιών συνολικά., αλλά και να υπάρχει κέρδος ώστε να μπορεί να διανεμηθεί μέρισμα στους μετόχους. Κατά συνέπεια, εάν η Κυβέρνηση έχει το πολιτικό θάρρος να λύσει το πρόβλημα της ακτοπλοΐας, θα πρέπει κατά τη γνώμη μας να κινηθεί ως εξής.

ΒΗΜΑ ΠΡΩΤΟ: ΠΛΗΡΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Τι σημαίνει πλήρης απελευθέρωση: Σημαίνει ότι ο πλοιοκτήτης μπορεί να δρομολογεί όποιο πλοίο θέλει, σε όποια γραμμή θέλει, για όσο χρονικό διάστημα θέλει, με ο,τι ναύλους θέλει, και ο,τι υπηρεσίες επί του πλοίου θέλει (καμπίνες, θέσεις, εστιατόρια, κλπ). Θα μπορεί αν θέλει να αλλάζει το πλοίο, το δρομολόγιο, τους ναύλους, τη συχνότητα, και τις επί πλοίου υπηρεσίες όποτε θέλει, αλλά με δική του ευθύνη και με ο,τι αυτό συνεπάγεται για την εικόνα και τη φήμη της εταιρείας του. Στη διαδικασία αυτή, δεν θα χρειάζεται να πάρει καμμία έγκριση από το YEN, εκτός από ο,τι αφορά τις προδιαγραφές ασφάλειας του πλοίου.

Πως θα ρυθμιστεί η απελευθέρωση: Με αναμόρφωση του Ν2932, τώρα που δεν θα θιγούν πρώην Υπουργοί μια και άλλαξε Κυβέρνηση, και όπως ακριβώς έχει ήδη ρυθμισθεί το θέμα στο διάδρομο της Αδριατικής, βλέπε και ΝΔ 288/1969, άρθρο 2: Δήλωση στο YEN περί δρομολόγησης, ένα μήνα πριν την έναρξη. Δεν χρειάζεται να ξαναφεύρουμε τον τροχό!

Προϋποθέσεις απελευθέρωσης: Η εταιρία να είναι συνεπής φορολογικά, να μη είναι υπό πτώχευση η εκκαθάριση, και τα πλοία της να πληρούν τις προδιαγραφές ασφάλειας που ορίζει η σχετική διεθνής νομοθεσία, με την οποία θα πρέπει να εναρμονισθούμε αν δεν έχουμε ήδη (STCW, SOLAS, ISM Code, High Speed Craft Code, ISPS Code, κλπ) και οι χώροι ενδιαίτησης του πλοίου να πληρούν προδιαγραφές καθαριότητας και υγιεινής. Επίσης να έχει πλήρες ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων, τόσο στον Πειραιά όσο και στα νησιά.

Διαδικασία έγκρισης: Όλες οι γραμμές που ακτοπλοϊκές εταιρίες θέλουν να ξεκινήσουν σε παρόμοια βάση ελεύθερης δρομολόγησης θα πρέπει να εγκρίνονται αυτόματα, υπό την προϋπόθεση τήρησης των ως άνω όρων. Γραμμές για τις οποίες θα διαπιστωθεί ότι δεν παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον εμπίπτουν στην κατηγορία γραμμών δημοσίων υπηρεσιών (βλ. πιο κάτω).

Καθορισμός ναυτολογίου: Στις απελευθερωμένες γραμμές, ΟΛΟΙ οι ναύλοι (και της οικονομικής θέσης) θα είναι ελεύθεροι και δεν θα υπάρχει καμμία παρέμβαση από το YEN ή άλλο Υπουργείο. Όλες οι τυχόν εκπτώσεις στους ναύλους καθορίζονται από την εταιρία και όχι από το Δημόσιο. Η εταιρία υποχρεούται να δημοσιοποιεί τους ναύλους της στα MME, internet, κλπ. Η Επιτροπή Ανταγωνισμού (ή άλλο ειδικά θεσμοθετημένο όργανο) θα έχει το δικαίωμα παρέμβασης *μόνο* αν διαπιστώσει ότι υπάρχει περίπτωση κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης από μια εταιρία σε κάποια γραμμή, ή περίπτωση συνεννόησης (collusion) μεταξύ εταιριών.

Διάφορα: Θα πρέπει να διευκρινισθούν ορισμένα συμπληρωματικά θέματα ώστε οι πλοιοκτήτες, Έλληνες και ξένοι, να ξέρουν τους κανόνες του παιχνιδιού, οι οποίοι να είναι ίδιοι για όλους. Αυτά είναι ενδεικτικά:

- Καθεστώς σύνθεσης πληρώματος: Η Πολιτεία καλό θα ήταν να απεμπλακεί, ίσως σταδιακά, από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης. Δεν ακούγεται σοβαρό το Κράτος να αποφασίζει πόσοι μάγειροι ή σερβιτόροι θα είναι σε ένα πλοίο σαν συνάρτηση του τονάζ.
- Όρια ηλικίας: Να καταργηθούν πλήρως και η νομοθεσία να εναρμονισθεί με τη διεθνή (καθεστώς γραμμών Αδριατικής). Έτσι και αλλιώς, παλιά πλοία δεν θα τηρούν τις νέες προδιαγραφές ασφάλειας για τα Ro/Ro (συνθήκη Στοκχόλμης, κλπ) και δεν θα επιζήσουν σε μια απελευθερωμένη αγορά. Εξ άλλου, αργά ή γρήγορα θα αντιμετωπίσουμε το ζήτημα κάποιου Κοινοτικού πλοίου μεγαλύτερης ηλικίας να συνεχίζει να λειτουργεί όταν πλοία με Ελληνική σημαία έχουν υποχρεωθεί σε απόσυρση.
- Εξαγορές και συγχωνεύσεις ακτοπλοϊκών εταιριών: Να ελέγχονται από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ή άλλο σχετικό όργανο, ώστε να αποφεύγονται καταστάσεις εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσης.

Η πλήρης απελευθέρωση θα επιτρέψει να λειτουργήσουν ανταγωνιστικές τιμολογιακές πολιτικές οι οποίες, εν τέλει, θα ευνοήσουν την επικοινωνία με τα νησιά, όπως πχ με την εισαγωγή εισιτηρίου διάρκειας, με την καθιέρωση προσφορών, με εποχικές εκπτώσεις, κλπ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα σταματήσει άμεσα τις όποιες δράσεις της εναντίον της Ελλάδας. Ακόμη και πριν την απελευθέρωση των ναύλων το Υπουργείο μπορεί να εκτιμήσει ποιες διαδρομές θα είναι ασύμφορες, αλλά σίγουρα θα το ξέρει ακριβέστατα μετά. Ο αριθμός τους εκτιμάται ότι θα είναι σαφώς μικρότερος από ό,τι σήμερα, προς ικανοποίηση του Υπουργού Οικονομίας. Αυτές, και μόνο αυτές, θα πρέπει να επιδοτηθούν και ο βαθμός επιδότησης θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζει επίπεδο εισιτηρίου αντιστοίχου ύψους ανά επιβατο-μίλι με άλλες μη επιδοτούμενες διαδρομές..

ΒΗΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΑ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Σε νησιά όπου η κίνηση δεν επαρκεί για την κερδοφόρα λειτουργία του πλοίου, ο Κανονισμός προβλέπει δυνατότητα επιδότησης. Η επιδότηση αυτή αποτελεί δημόσιο συμφέρον και αυτό την κάνει συμβατή με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Πως ορίζεται το δημόσιο συμφέρον: Ένας ορισμός θα μπορούσε να ήταν ο εξής: *Η εξασφάλιση τακτικών, αξιόπιστων και προσιτών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών καθ'όλη τη διάρκεια του έτους ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα κατοικήσιμα νησιά της Ελλάδος, καθώς και σε επιλεγμένες πορθμειακές γραμμές, ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή, η κινητικότητα του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας.*

Το σημερινό σύστημα σαφώς δεν διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον. Με την έλλειψη ανταγωνισμού που δημιουργεί η κατ' ευφημισμόν μόνο απελευθέρωση, και με τις μονοπωλιακές καταστάσεις που ακόμη υπάρχουν σε πολλές γραμμές, ούτε οι ναύλοι είναι τόσο προσιτοί σε μερικές γραμμές, ούτε η ποιότητα υπηρεσιών είναι η καλύτερη δυνατή. Τα περισσότερα νέα πλοία είναι στην Αδριατική, εκεί που υπάρχει ανταγωνισμός, και υπάρχουν σαφείς ενδείξεις υποβάθμισης της ποιότητας υπηρεσιών εκεί όπου ο λίγος ανταγωνισμός που υπήρχε σταμάτησε (τυχαίο παράδειγμα: Δυτικές Κυκλάδες). Σε πολλές γραμμές, η ακτοπλοΐα πλέον χάνει από το αεροπλάνο.

Μερικοί οικονομολόγοι πιστεύουν ότι αν το Κράτος θέλει πραγματικά να στηρίξει κοινωνικές ομάδες όπως τους κατοίκους απομεμακρυσμένων νησιών, είναι πιο αποτελεσματικό να το κάνει απευθείας μέσω φοροαπαλλαγών η ακόμη και δίνοντάς τους μετρητά για την ενίσχυση του εισοδήματός τους, παρά μέσω επιδοτήσεων των ναύλων που πληρώνουν η των άγονων γραμμών που χρησιμοποιούν. Πάντως, για τη διατήρηση ενός αποδεκτού επιπέδου ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης, ο Κανονισμός 3577 παρέχει στο ΥΕΝ, μέσω του Άρθρου 4, τη δυνατότητα επιδότησης των γραμμών δημοσίων υπηρεσιών χωρίς να προδιαγράφει τον τρόπο που αυτή θα δοθεί.

Κριτήρια επιλογής γραμμών 'δημοσίων υπηρεσιών': Κατά το Άρθρο 4, αυτές ορίζονται ως εκείνες που ο πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος στενά το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα επέλεγε να εξυπηρετήσει οικειοθελώς. Από το σύνολο των λιμένων της Ελλάδας, μερικοί με εξαιρετικά μικρή κίνηση η/και σε απομεμακρυσμένες περιοχές είναι σαφές ότι ανήκουν σε γραμμές της κατηγορίας αυτής. Άλλοι λιμένες, με μεγάλη κίνηση, είναι σαφές ότι δεν ανήκουν. Υπάρχουν και μερικοί λιμένες οι

οποίοι δεν είναι εξαρχής σαφές σε ποια κατηγορία ανήκουν, η ανήκουν στη μια κατηγορία το καλοκαίρι και στην άλλη το χειμώνα.

Ποιοι είναι οι λιμένες αυτοί (ανά κατηγορία) μπορεί να προσδιορισθεί από το YEN μετά από ανάλυση της κίνησης (ζήτησης) στους λιμένες αυτούς και μετά από αξιολόγηση του ενδιαφέροντος (προσφοράς) των ακτοπλοϊκών εταιριών να εξυπηρετήσουν τους λιμένες αυτούς οικειοθελώς, μετά από κατάλληλη πρόσκληση ενδιαφέροντος σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Επειδή για μερικούς από τους λιμένες για τους οποίους θα εκδηλωθεί ενδιαφέρον για πραγματικά ελεύθερη δρομολόγηση είναι ενδεχόμενο είτε η συχνότητα είτε η τιμή στην οποία προσφέρεται η υπηρεσία να μην κριθούν ικανοποιητικές από την Πολιτεία, και τέτοιοι λιμένες θα μπορούν να ενταχθούν στο σύνολο των λιμένων δημοσίου συμφέροντος. Στο σύνολο αυτό θα μπορούν επίσης να ενταχθούν προσωρινά λιμένες στους οποίους η εξυπηρέτηση καθίσταται προβληματική για οποιοδήποτε λόγο (πχ πτώχευση μιας από τις εταιρίες που τους εξυπηρετεί).

Μετά από την κατηγοριοποίηση των λιμένων ως άνω, θα πρέπει η Πολιτεία να σχεδιάσει το δίκτυο γραμμών δημοσίου συμφέροντος του καλοκαιριού και το αντίστοιχο του χειμώνα, και μόνο για τους λιμένες όπου δεν υπάρχει ενδιαφέρον ελεύθερης δρομολόγησης- η υπάρχει περιορισμένο ενδιαφέρον. Θα πρέπει να καθορίσει τις ελάχιστες επιθυμητές συχνότητες εξυπηρέτησης αυτών των λιμένων, μετά από ανάλυση της κίνησης (καλοκαίρι-χειμώνα), τα ελάχιστα προσόντα πλοίων, καθώς και μέγιστα επίπεδα ναύλων. Οι λιμένες αυτοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε 'υποδίκτυα' (πχ Δυτικές Κυκλάδες, Αργοσαρωνικός, κλπ). Για κάθε ένα από αυτά, θα προκηρύσσεται δημόσιος διαγωνισμός σε Ευρωπαϊκό επίπεδο για την ανάθεση της εξυπηρέτησης των λιμένων αυτών σε ακτοπλοϊκές εταιρίες.

Δυνατότητα επιδότησης, θέσπιση άλλων κινήτρων, κλπ: Πρέπει να υπάρχει επιδότηση στον πλοιοκτήτη αν αποδεδειγμένα υπάρχει ζημιά στη λειτουργία μιας γραμμής δημόσιας υπηρεσίας. Η επιδότηση θα πρέπει να γίνεται άμεσα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και όχι έμμεσα από επίνδυση στις ελεύθερες γραμμές, διότι το τελευταίο θα δημιουργούσε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις ελεύθερες γραμμές, επιβάρυνση των κατοίκων των νησιών, κλπ. Άρα ο επίνδυση που θεσπίστηκε με το Ν2932 πρέπει κατά τη γνώμη μας να καταργηθεί. Η διατήρηση δικτύου δημοσίων υπηρεσιών εξυπηρετεί το στρατηγικό συμφέρον όλης της χώρας, και όχι των επιβατών για νησιά με μεγάλη κίνηση, η εκείνων που πάνε για διακοπές, ώστε μόνο αυτοί να πληρώνουν.

Όσο για κίνητρα στους πλοιοκτήτες που βάζουν πλοία στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, θα μπορούσαν να θεσπισθούν φοροαπαλλαγές, επιδότηση επιτοκίων για δάνεια για τα πλοία που χρησιμοποιούν για τις γραμμές αυτές, η άλλα κίνητρα. Προσοχή όμως, αυτά δεν πρέπει να στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στις ελεύθερες γραμμές!

Το πιο βασικό που πρέπει να καταλάβει η Κυβέρνηση είναι ότι η εξέλιξη στον ένα τομέα της ακτοπλοΐας είναι αλληλένδετη με την εξέλιξη στον άλλο. Για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, είναι δεδομένο ότι η Πολιτεία θέλει να εφαρμόσει κοινωνική πολιτική, δηλαδή ότι θέλει ένα επαρκές σύστημα ακτοπλοϊκών γραμμών σε όλη τη χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ας αποφασίσει πρώτα ποιο επίπεδο

εξυπηρέτησης θέλει, κατόπιν διαλόγου με τους εμπλεκόμενους φορείς, και κυρίως τις τοπικές νησιωτικές κοινωνίες. Κατόπιν ας χρηματοδοτήσει απευθείας το κομμάτι στο οποίο το επίπεδο αυτό δεν καλύπτεται από την ελεύθερη αγορά. Όμως, η κάλυψη από την ελεύθερη αγορά θα εξαρτηθεί από το πόσο δυναμικά θα αφηθεί να αναπτυχθεί αυτός ο τομέας. Επιβάλλοντας ευρείας έκτασης υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα αυτό, το Κράτος διατρέχει τον κίνδυνο να τον καθηλώσει σε χαμηλούς ή αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης προτού καν αυτός ξεκινήσει.

Είναι γνωστό ότι η όλη διατύπωση της ακτοπλοϊκής πολιτικής στο προ του Ν2932 θεσμικό καθεστώς βασίστηκε κυρίως στις ανάγκες του τομέα ‘δημοσίων υπηρεσιών’, δηλαδή στην ανάγκη να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλα τα νησιά καθ’ όλη την διάρκεια του έτους. Παρ’ όλη τη μεγάλη οικονομική του σημασία, ο τομέας ‘ελεύθερων γραμμών’ στην ακτοπλοΐα, δηλαδή των γραμμών μεγάλης ζήτησης (τουριστικής ή άλλης) που θα ήθελαν να προσφέρουν οικειοθελώς οι πλοιοκτήτες, αντιμετωπίστηκε τα τελευταία 50 χρόνια από την Πολιτεία σαν πολίτης δεύτερης κατηγορίας. Μ’ αυτόν τον τρόπο, η ‘κοινωνική πολιτική’ έφτασε να παρεμποδίζει την καλύτερη εξυπηρέτηση του τομέα των ελεύθερων γραμμών, αποτυγχάνοντας να δει ότι όσο πιο επικερδής θα ήταν αυτός ο τομέας, τόσο περισσότερο οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα. Η παρεμπόδιση αυτή γινόταν μέσω του ισοπεδωτικού ελέγχου των ναύλων και μέσω ενός Βυζαντινού συστήματος χορήγησης αδειών σκοπιμότητας, κάτι που ήταν ασύμβατο με τον Κανονισμό 3577. Δυστυχώς, μια παρόμοια νοοτροπία και πρακτική έχει συνεχισθεί με τη μέχρι σήμερα εφαρμογή του Ν2932.

Εκτός από την παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, το πρόβλημα που διαγράφεται είναι το εξής. Η μη εύρωστη ανάπτυξη του τομέα των ελεύθερων γραμμών θα προκαλέσει αργά η γρήγορα την αδυναμία και του άλλου τομέα της ακτοπλοΐας, εκείνου των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, να προσφέρει σωστές υπηρεσίες. Πλέον σημαντικό, θα προκαλέσει και την αδυναμία του Κράτους να τις χρηματοδοτήσει. Όποτε φτάσουμε εκεί, και δυστυχώς προς τα εκεί πορευόμεθα με μεγάλη ταχύτητα, η όποια εξέλιξη θα είναι επώδυνη για όλους, ιδιαίτερα σ’ μια χρονική συγκυρία κατά την οποία θα επιχειρηθεί η μείωση των ελλειμμάτων.

Ανεξάρτητα από την έκβαση του διαλόγου που ξεκίνησε το Δεκέμβριο, ενα είναι το σίγουρο. Χρειάζεται πολιτικό θάρρος να ληφθούν τα μέτρα εκείνα που θα αναστρέψουν την ακτοπλοΐα από την πραγματικά επικίνδυνη τροχιά στην οποία βρίσκεται σήμερα. Τροχιά η οποία θα επιδεινωθεί δραματικά και μαθηματικά θα οδηγήσει σε εκρηκτικές καταστάσεις όσο η εφαρμογή άμεσων διορθωτικών μέτρων καθυστερεί.