

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002- ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ 2003¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης

Πλούσιο ήταν το 2002 σε εξελίξεις στον τομέα της ακτοπλοΐας. Η κυριότερη από αυτές ήταν σίγουρα η θέση σε εφαρμογή των διατάξεων του Νόμου 2932/2001 για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Ο Νόμος αυτός θεσπίστηκε τον Ιούνιο του 2001 για τη λειτουργία της Ελληνικής ακτοπλοϊκής αγοράς σύμφωνα με τις επιταγές του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage).

Αν και δεν είναι σκοπός αυτού του άρθρου να υποκαταστήσει το ναυτιλιακό συντάκτη (εκτύπωση από το web site γνωστής οικονομικής εφημερίδας των άρθρων για την ακτοπλοΐα το 2002 αριθμεί πάνω από 500 σελίδες), ας δούμε πρώτα τις κυριότερες εξελίξεις στο έτος που πέρασε και μετά ας κάνουμε ορισμένα σχόλια.

Ιανουάριος: Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αποκλείει το ενδεχόμενο να δοθεί παράταση στην προθεσμία υποβολής δηλώσεων δρομολόγησης από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες (31 Ιανουαρίου), αλλά δηλώνει διατεθειμένος να συζητήσει με τους ακτοπλόους για την επίλυση τυχόν προβλημάτων του κλάδου εν όψει της απελευθέρωσης που έχει προγραμματιστεί για την 1^η Νοεμβρίου. Πάγιο αίτημα των ακτοπλόων είναι η πλήρης απελευθέρωση των δρομολογίων, όπως συμβαίνει στην Αδριατική, ενώ έχουν ήδη προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ΣτΕ για συγκεκριμένα σημεία του Ν2932/2001.

Φεβρουάριος: Οι ακτοπλόοι ζητούν αυξήσεις των ναύλων κατά μέσο όρο από 20% έως 30% για την θερινή περίοδο, επικαλούμενοι τη δεινή οικονομική κατάσταση του κλάδου, ενώ ο Υπουργός δηλώνει ότι η αύξηση θα είναι μόλις 5% και ότι κανένα νησί δεν θα μείνει χωρίς θαλάσσια συγκοινωνία. Το YEN αφήνει στους ακτοπλόους περιθώριο μέχρι τέλος του μηνός να τροποποιήσουν η να συμπληρώσουν τα δρομολόγια τους για τη θερινή περίοδο. Συνεχίζεται η κινητικότητα των ακτοπλόων με προτάσεις για το πώς θα πρέπει να εφαρμοσθεί ο Ν2932/2001. Οι γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν αύξηση κερδών το 2001 σε σχέση με το 2000, ενώ αντίθετα οι Επιχειρήσεις Αττικής ανακοινώνουν μείωση κερδών και οι Μινωικές γραμμές ανακοινώνουν ζημίες για πρώτη φορά στην ιστορία τους.

Μάρτιος: Μετά από άκαρπες διαπραγματεύσεις με τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα, η Hellas Flying Dolphins εγκαταλείπει τη μαρίνα Ζέας και έρχεται στο ήδη υπερκορεσμένο λιμάνι του Πειραιά. Οι εταιρίες ANEK και Στρίντζη αποφασίζουν να εξετάσουν πρόταση για ενδεχόμενη συγχώνευσή τους. Η ΔΑΝΕ και η ΝΕΛ ανακοινώνουν μειωμένες ζημίες το 2001 σε σχέση με το 2000, ενώ η ANEK ανακοινώνει ζημίες για το 2001 έναντι κερδών το 2000. Η ΝΕΛ αρχίζει διαπραγματεύσεις με την HFD για ενδεχόμενη συγχώνευσή τους. Επιβάλλεται πρόστιμο 6,3 εκ. € στις HFD και Μινωικές γραμμές από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, πόσο που χαρακτηρίζεται εξοντωτικό από τις εταιρίες, οι οποίες εκφράζουν την απορία τους καθ'όσον όλες οι ενέργειες τους τελούσαν υπό την έγκριση του Κράτους. Αντιδρά η ΠΝΟ για το συνταξιοδοτικό των ναυτικών.

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2003.

Απρίλιος: Συζητήσεις λαμβάνουν χώρα μεταξύ YEN, ΥΠΕΘΟ και ακτοπλόων για τις αυξήσεις στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας, κατόπιν ογκώδους μελέτης της Επιτροπής Ναυτολογίου του YEN. Τελικά το νέο ναυτολόγιο ανακοινώνεται και προβλέπει σταδιακή αύξηση των ναύλων από 15 Μάιου σε ποσοστά από 24% έως 47% στην οικονομική θέση, επι πλέον προσαύξηση αν το πλοίο είναι κάτω των 10 ετών, συν τον επίναυλο 3% από 1^{ης} Νοεμβρίου. Το νέο ναυτολόγιο είναι δαιδαλώδες και κανένας δεν είναι σίγουρος πόσο πραγματικά μεγάλες θα είναι οι αυξήσεις. Οι ακτοπλόοι χαρακτηρίζουν τις αυξήσεις πενιχρές και δηλώνουν έντονα δυσαρεστημένοι και αποφασισμένοι να σκληρύνουν τη στάση τους.

Μάιος: Η πρώτη επίσημη τοποθέτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα παράπονα των ακτοπλόων για το Ν2932/2001 αποδέχεται κατ' αρχήν τις ενστάσεις τους σχετικά με την υποχρεωτική δήλωση και κατάθεση εγγυητικών επιστολών στις ελεύθερες γραμμές, αλλά επισημαίνει ότι οποιαδήποτε διαδικασία εναντίον της Ελλάδας λόγω μη συμμόρφωσης της στον Κανονισμό 3577/1992 δεν είναι δυνατό να ξεκινήσει νωρίτερα από το 2004. Η επιστολή ξεσηκώνει θύελλα δηλώσεων από τους ακτοπλόους και την αξιωματική αντιπολίτευση κατά του Ν2932/2001, αλλά ο Υπουργός δηλώνει ότι υπάρχουν πάντα περιθώρια για βελτιώσεις. Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις ANEK-Στρίντζη και NEA- HFD για συγχώνευση. Η ΠΝΟ αναγγέλλει 48ωρες επαναλαμβανόμενες απεργίες για τον Ιούνιο λόγω του συνταξιοδοτικού.

Ιούνιος: Το Υπουργείο Αιγαίου ανακοινώνει την πρόθεση του να καλύψει τις άγονες γραμμές με οκτώ πλοία τύπου swath, που θα ταξιδεύουν με 8 μποφόρ και θα έχουν ταχύτητα 25 κόμβων. Εν τω μεταξύ, ναυαγούν οι διαπραγματεύσεις της ANEK με τις γραμμές Στρίντζη για ενδεχόμενη συγχώνευση, ενώ την ίδια εποχή αλλάζει και η διοίκηση της ANEK εν μέσω κατηγοριών για τα οικονομικά της εταιρίας. Ναυαγούν επίσης οι διαπραγματεύσεις της Κυβέρνησης με την ΠΝΟ για το συνταξιοδοτικό και η Κυβέρνηση προχωρεί στην επιστράτευση των ναυτεργατών, ξεσηκώνοντας θύελλα διαμαρτυριών από την ΠΝΟ και την αντιπολίτευση, αλλά όχι από τον κόσμο. Στα πρόθυρα της απελευθέρωσης, η επιστράτευση διαρκεί χρόνο ρεκόρ, 3 μήνες.

Ιούλιος: Πόλεμος ξεσπάει μεταξύ των γραμμών Στρίντζη και της G.A. Ferries για τη μεταδρομολόγηση του Blue Star 1 από την Αδριατική στη γραμμή Δωδεκανήσου, με προσφυγή της πρώτης στη ΓΕΑΣ. Σε μια από τις τελευταίες πράξεις της προτού καταργηθεί λόγω απελευθέρωσης, η ΓΕΑΣ εγκρίνει τη σχετική αίτηση, αλλά με αλλαγή της ώρας αναχώρησης. Εν τω μεταξύ, η HFD ανακοινώνει πρόβλεψη λειτουργικής κερδοφορίας για το 2002 έναντι ζημιών το 2001, και φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα μέχρι το 2006. Η ANEK ετοιμάζεται για το μέλλον με νέα διοίκηση, ενώ οι ακτοπλόοι ετοιμάζονται να προσφύγουν στη ΡΑΘΕ για το ναυτολόγιο.

Αύγουστος: Η ΔΑΝΕ προβλέπει ζημίες για το 2002, ενώ οι Επιχειρήσεις Αττικής και οι γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν κέρδη για το εξάμηνο. Η NEA και οι Μινωικές ανακοινώνουν αύξηση κύκλου εργασιών και μείωση ζημιών στο εξάμηνο. Ανακοινώνεται η απομάκρυνση του Διευθύνοντος Συμβούλου της HFD, εν μέσω αντεγκλήσεων με μετόχους και μέλη του ΔΣ της εταιρίας.

Σεπτέμβριος: Εγκαινιάζεται η Ακτή Βασιλειάδη στο λιμάνι του Πειραιά, νέο σημείο αναχωρήσεων για τη γραμμή Δωδεκανήσου, με επτά νέες θέσεις ελλιμενισμού. Η

ΑΝΕΚ ανακοινώνει αυξημένα έσοδα και μειωμένες ζημιές για το εξάμηνο. Σε 38 εκ. € θα ανέλθουν οι επιδοτήσεις για 72 άγονες γραμμές, με κάλυψη από τον κρατικό προϋπολογισμό και τον επίνευλο. Το ΥΕΝ αποφασίζει τη σύσταση νομοπαρασκευαστικής επιτροπής για τη βελτίωση του Ν2932/2001. Οι ακτοπλόοι καταθέτουν στο ΥΕΝ υπόμνημα για 14 'σημεία-αγκάθια' του νόμου. Οι διαφημιστικές δαπάνες των ακτοπλοϊκών εταιριών παρουσιάζουν αύξηση 7%.

Οκτώβριος: Μεγάλος αναβρασμός τον τελευταίο μήνα πριν την απελευθέρωση. Νέα σύγκρουση ΥΕΝ-ακτοπλόων για το πλαφόν στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης, με τη ΡΑΘΕ να κάνει δεκτές σχετικές προσφυγές ακτοπλοϊκών εταιριών. Η σύγκρουση επεκτείνεται και για το θέμα των πλοίων Ro-Ro, τα οποία οι ακτοπλόοι κατηγορούν για αθέμιτο ανταγωνισμό. Το ΥΕΝ προχωρεί σε 8 τροποποιήσεις του Ν2932/2001, που αφορούν κυρίως διαδικαστικά θέματα και δεν αλλάζουν τη φιλοσοφία του νόμου. Οι ναυτικοί πράκτορες ζητούν εξαίρεση από τον επίνευλο νησιών με κάτω από 3.100 κατοίκους. Το ΥΕΝ ανακοινώνει το Γενικό Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών 2003-2004 με 92 λιμάνια και 272 δρομολόγια, με τη σημείωση ότι αυτό είναι ενδεικτικό και ότι οι ακτοπλόοι μπορούν να προτείνουν και άλλα δρομολόγια. Την παραμονή της απελευθέρωσης, το ΥΕΝ ανακοινώνει πακέτο υποχρεωτικών εκπτώσεων και δωρεάν μετακινήσεων σε όλες τις γραμμές, για ειδικές ομάδες πολιτών (άποροι, ανάπηροι, πολύτεκνοι, κάτοικοι μικρών νησιών, βουλευτές, κλπ).

Νοέμβριος: Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας υποδέχεται με συγκρατημένη αισιοδοξία τη νέα εποχή, ενώ η αξιωματική αντιπολίτευση καταγγέλλει τη διαιώνιση του κρατικού παρεμβατισμού. Θύελλα διαμαρτυριών, σκληρές δηλώσεις και εξώδικα των ακτοπλόων για τις εκπτώσεις. Η ΑΝΕΚ ανακοινώνει δικό της πακέτο εκπτώσεων, που περιλαμβάνει και όσους θέλουν να μαζέψουν ελιές στην Κρήτη. Η ΡΑΘΕ δίνει το πράσινο φως στην ελεύθερη δρομολόγηση Ro-Ro. Νέα αύξηση τζίρου και μείωση ζημιών ανακοινώνουν οι Μινωικές γραμμές, ενώ οι Επιχειρήσεις Αττικής και οι γραμμές Στρίντζη ανακοινώνουν αύξηση τζίρου και κερδών για το εννεαμήνο. Η ΔΑΝΕ ανακοινώνει μείωση ζημιών, ενώ η ΑΝΕΚ και η ΝΕΛ αύξηση κερδών

Δεκέμβριος: Έντονη αντιπαράθεση μεταξύ ΑΝΕΚ και γραμμών Στρίντζη, δυο εταιριών που λίγους μήνες πριν συζητούσαν το ενδεχόμενο συγχώνευσης, με προσφυγή της πρώτης στη ΡΑΘΕ για τη δρομολόγηση της δεύτερης στη γραμμή της Κρήτης. Ως φαίνεται, η απελευθέρωση δεν προμηνύεται ιδιαίτερα ευχάριστη για τις εταιρίες που μέχρι τώρα είχαν την αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής της Κρήτης.

Θα είναι εξ ίσου θερμό το 2003 με το 2002; Η απάντηση θα φανεί στην πορεία, αλλά διακινδυνεύω την πρόβλεψη ότι όσοι ενδιαφέρονται για τα ακτοπλοϊκά δρώμενα δεν θα πλήξουν ούτε και αυτή τη χρονιά. Το 2003 θα είναι στην ουσία το πρώτο έτος ουσιαστικής εφαρμογής του Ν2932/2001. Θα έχουμε λοιπόν την ευκαιρία να παρατηρήσουμε κατά πόσο ο νέος νόμος θα συμβάλει η όχι στον περιορισμό των μονοπωλιακών καταστάσεων που ακόμη υπάρχουν, στην προσφορά ανταγωνιστικών ναύλων στον ταξιδιώτη, στην ανανέωση του στόλου, στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, στην βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των ναυτιλιακών εταιριών, και στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας. Οι παρατηρήσεις αυτές θα δώσουν την ευκαιρία να διατυπωθούν τυχόν διορθωτικές παρεμβάσεις στο όλο πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος. Στόχος θα πρέπει να είναι το νέο σύστημα να παρέχει ουσιαστική απελευθέρωση της αγοράς, και όχι να μοιάζει με το παλιό.

Ένα θέμα το οποίο ως φαίνεται δεν θα κριθεί το 2003, είναι η ενδεχόμενη παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε περίπτωση καταγγελίας ότι το νέο θεσμικό μας πλαίσιο δεν είναι συμβατό με τον Κανονισμό 3577/1992. Κατά τα λεγόμενα της Κομισιόν, αν υπάρξει μια τέτοια παρέμβαση, αυτή θα λάβει χώρα από το 2004 και μετά. Βέβαια, τέτοιες διαδικασίες παίρνουν χρόνο. Όμως, αξίζει να τονισθεί ότι το 2004 θα είναι η χρονιά της Ολυμπιάδας, όπου, μεταξύ άλλων, ακριβώς την περίοδο μεγάλης αιχμής της τουριστικής κίνησης, δηλαδή τις τρεις τελευταίες βδομάδες του Αυγούστου, το μισό λιμάνι του Πειραιά θα είναι κλεισμένο για της ανάγκες της Ολυμπιακής φιλοξενίας (πλωτά ξενοδοχεία). Η συγκυρία αυτή θα εξασκήσει σίγουρα μεγάλη επιπλέον πίεση στο ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας, ιδίως από πλευράς συντονισμού δρομολογίων και διαχείρισης της πεπερασμένης χωρητικότητας των λιμανιών, και σίγουρα θα κάνει πιο δύσκολη μια ενδεχόμενη αντιπαράθεση μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών αν κάτι δεν πάει καλά.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες κατά καιρούς οδύρονται για τη δεινή οικονομική τους κατάσταση και ζητούν να τεθεί τέρμα στις έμμεσες επιδοτήσεις διαφόρων κοινωνικών ομάδων που τους επιβάλλει το Κράτος μέσω εκπτώσεων, δωρεάν μετακινήσεων και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις ελεύθερες γραμμές. Αν και στα θέματα αυτά και σε πολλά άλλα θέματα κρατικού παρεμβατισμού οι απόψεις των ακτοπλοίων είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, τα δημοσιευμένα οικονομικά αποτελέσματα δείχνουν κέρδη σε αρκετές από τις εταιρίες του κλάδου, κέρδη τα οποία μάλιστα προβάλλονται δεόντως από αυτές! Όλα αυτά υποδηλώνουν ότι η οικονομική κατάσταση της ακτοπλοΐας μάλλον δεν είναι τόσο άσχημη όσο επιλεκτικά οι εταιρίες θέλουν να εμφανίζουν για να πείσουν ότι πρέπει να σταματήσουν οι έμμεσες επιδοτήσεις σε βάρος τους ή για άλλους λόγους.

Όμως, αν οι ακτοπλοίοι δεν θέλουν έμμεσες επιδοτήσεις σαν κι αυτές, θα πρέπει να δεχθούν να σταματήσει και η έμμεση επιδότηση που απολαμβάνουν οι ίδιοι μέσω εξαιρετικά χαμηλών λιμενικών τελών. Τα τέλη ελλιμενισμού των πλοίων ακτοπλοΐας είναι αρκετά χαμηλότερα από τα αντίστοιχα τέλη για τα πλοία εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια, φορτηγά) και πολύ χαμηλότερα από όσο χρεώνουν ξένα λιμάνια. Το 'Φαιστός Παλάς', χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 ΙΧ, πληρώνει περί τις 54.000 δρχ (158 €) για μια μέρα parking στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, παρ' όλον ότι στο τελευταίο έχουν επενδυθεί δισεκατομμύρια για υποδομές. Η τιμή αυτή, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις ναύλων ακτοπλοΐας τα τελευταία χρόνια, είναι καθηλωμένη στο ίδιο επίπεδο από το 1998 και είναι εξευτελιστικά χαμηλή από όποια οπτική την δει κανείς (εισιτήριο οικονομικής θέσης χωρίς κλίνη για δυο άτομα με ΙΧ από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με επιστροφή κοστίζει 252 €).

Μια τέτοια αντιμετώπιση μπορεί σαφώς να θεωρηθεί ως έμμεση επιδότηση των ακτοπλοϊκών εταιριών από το Ελληνικό Δημόσιο, παρ' όλον ότι αυτές είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις με σκοπό το κέρδος. Μάλιστα, ένα σημαντικό μέρος της επιδότησης αυτής γίνεται μέσω κρατικών εταιριών εισηγμένων ή υπό εισαγωγή στο ΧΑΑ (ΟΛΘ και ΟΛΠ αντίστοιχα), προς ιδιωτικές εταιρίες ήδη εισηγμένες στο ΧΑΑ (ΑΝΕΚ, ΔΑΝΕ, ΝΕΛ, Μινωικές, γραμμές Στρίντζη και Επιχειρήσεις Αττικής). Υποσημείωση: Η διαφοροποίηση λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό (χαμηλότερα για πλοία εσωτερικού, υψηλότερα για πλοία εξωτερικού) δεν είναι συμβατή με την Κοινοτική νομοθεσία.

Το μαχαίρι της απελευθέρωσης είναι δίκοπο. Σε μια απελευθερωμένη ακτοπλοϊκή αγορά που θέλει να λειτουργεί με Ευρωπαϊκές προδιαγραφές, οι έμμεσες επιδοτήσεις και στρεβλώσεις προς πάσα κατεύθυνση θα πρέπει σιγά σιγά να εκλείψουν.