

ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ: ΤΟ 2004 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΟΥ ΤΟΥΝΕΛ

(το δεύτερο σειράς 2 άρθρων).

από τον Χαρίλαο Ν. Ψαραύτη¹

Αυτό είναι το δεύτερο σειράς δυο άρθρων με αντικείμενο την Ελληνική ακτοπλοία. Το προηγούμενο άρθρο εξέτασε την παρούσα κατάσταση από διάφορες πλευρές (στόλος, κίνηση, θεσμικό πλαίσιο, δυσλειτουργίες και προβλήματα). Το άρθρο αυτό αναφέρεται στις προοπτικές για το μέλλον. Η απελευθέρωση της αγοράς το 2004, σύμφωνα με τον Κανονισμό 3577/92 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το *cabotage*, δημιουργεί το ερώτημα πως θα εξελιχθεί το παρόν σύστημα στα λιγώτερο από 10 χρόνια που απομένουν, καθώς και στο απώτερο μέλλον. Στο ερώτημα αυτό, όπως και σε άλλα παρεμφερή, επιχειρεί να ρίξει φως το άρθρο αυτό. Πηγή του άρθρου, όπως και του προηγούμενου, είναι η μελέτη την οποία έφερε σε πέρας για λογαριασμό της ΕΤΒΑ το ΕΜΠ, με αντικείμενο το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής ακτοπλοίας.

1. Γενικά

Το καλοκαίρι του 1993 η Ιταλική ναυτιλιακή εταιρεία *Tirrenia Navigazione* (η οποία σημειωτέον είναι κρατική) έθεσε σε λειτουργία το υπερταχύ μονόγαστρο *GUIZZO* στη γραμμή *Civitavecchia* (ηπειρωτική Ιταλία) - *Olbia* (Σαρδηνία). Το *GUIZZO*, ναυπηγημένο στην Ιταλία, αποτελεί την τελευταία λέξη της τεχνολογίας ταχέων πλοίων, με δυνατότητα μεταφοράς 450 επιβατών και 126 αυτοκινήτων με ταχύτητα έως και 43 κόμβους. Η διαδρομή (απόστασης 124 ναυτικών μιλίων, περίπου όπως Πειραιάς- Σαντορίνη) καλύπτεται σε 3,5 ώρες, εκ των οποίων περίπου οι 3 ώρες είναι στη μέγιστη ταχύτητα. Δύο ημερήσια δρομολόγια είχαν προγραμματισθεί κατά την διάρκεια της μεγάλης καλοκαιρινής κίνησης, και ένα δρομολόγιο σε περιόδους χαμηλότερης κίνησης. Το *GUIZZO* λειτουργεί μόνο 11 εβδομάδες το έτος (Ιούλιος - Οκτώβριος), και χρεώνει για μεταφορά αυτοκινήτων μόλις 15% πάνω από το συμβατικό ναύλο. Τον Ιούνιο του 1994, το αδελφό πλοίο *SCATTO* ανέλαβε και αυτό υπηρεσία στη διαδρομή αυτή, ενώ τον Μάιο του 1995, τρίτο πανομοιότυπο πλοίο θα αναλάβει και αυτό υπηρεσία (εταιρεία *Corsica Ferries*).

15% υψηλότερο ναύλο από το συμβατικό χρεώνουν και τα εντελώς διαφορετικά από πλευράς τύπου πλοίου "*wavepiercer*" *catamaran* (τύπου *HOVER SPEED GREAT BRITAIN*) που διασχίζουν την Μάγχη. Σε όλες τις περιπτώσεις εμφανίζονται εξαιρετικά υψηλοί βαθμοί πληρότητας, λόγω προτίμησης του κοινού έναντι των συμβατικών πλοίων.

¹ Καθηγητής και Πρόεδρος, Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ.

θα δούμε παρόμοια πλοία στο Ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα πριν από το 2004; Η ερώτηση εάν δούμε τέτοια πλοία από το 2004 και μετά είναι λιγότερο ενδιαφέρουσα, διότι σε ένα απελευθερωμένο σύστημα η εισαγωγή τέτοιων πλοίων θα είναι πολύ πιο εύκολη. Η απάντηση όμως στο πρώτο ερώτημα είναι πιο ενδιαφέρουσα, καθόσον η σημερινή κατάσταση στην Ελλάδα δεν είναι καθόλου ρόδινη για τα πλοία νέας τεχνολογίας. Ετσι, ταχεία επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) δεν έχουν ακόμα εισαχθεί, και η παρουσία των άλλων (απλών) Ε/Γ νέας τεχνολογίας (που δεν μεταφέρουν οχήματα), είναι ιδιαίτερα ισχνή και προβληματική στην Ελλάδα.

Εξαίρεση στον κανόνα αυτό είναι τα υδροπτερύγα, παρόλον ότι (η ίσως και επειδή) τα πλοία αυτά δεν μπορούν να θεωρηθούν τόσο εξελιγμένα τεχνολογικά όπως το **GUIZZO** η το **HOVER SPEED GREAT BRITAIN** (πχ. δέν μπορούν να μεταφέρουν οχήματα, και πηγαίνουν περίπου 10 κόμβους πιο σιγά, και αυτό εάν ο καιρός το επιτρέπει). Όπως αναφέρθηκε και προηγούμενο άρθρο, τα υδροπτερύγα έδειξαν μεγάλο βαθμό διείσδυσης στην ακτοπλοΐα τα τελευταία 20 χρόνια, στην αρχή στην αγορά του Αργοσαρωνικού και μετέπειτα σε άλλες αγορές, όπως των Βορείων Σποράδων, της Δωδεκανήσου και, τελευταία, των Κυκλάδων. Η διείσδυση αυτή έγινε κυρίως σε βάρος των συμβατικών επιβατηγών μικρού μεγέθους, τα οποία και ουσιαστικά εξετόπισαν.

Η αδυναμία των υδροπτερύγων να μεταφέρουν αυτοκίνητα και να λειτουργήσουν κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες (δηλαδή σε ανοικτές θάλασσες όπως το Αιγαίο και το Κρητικό Πέλαγος) θέτει ένα ουσιαστικό φραγμό στην απειλή που τα σκάφη αυτά αποτελούν για τα μεγάλα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ. Υποθέτοντας ότι η βασική τεχνολογία στην οποία βασίζονται τα σκάφη αυτά δεν θα εξελιχθεί εντυπωσιακά στην επόμενη δεκαετία, θεωρείται μάλλον απίθανη η εισαγωγή παραλλαγών τους οι οποίες μπορούν να μεταφέρουν και αυτοκίνητα. Εάν αυτή η πρόβλεψη αποδειχθεί αληθής, τότε εκτίμησή μας είναι ότι η κατηγορία αυτή γρήγορα θα φθάσει το σημείο κορεσμού της στο εσωτερικό του δικτύου. Βέβαια, περαιτέρω περιθώρια ανάπτυξης του τομέα αυτού υπάρχουν, με την διάδοση του τύπου αυτού σε άλλες επί μέρους τοπικές γραμμές. Όμως, σε καμία περίπτωση δεν προβλέπεται ο τύπος αυτός να απειλήσει τα μεγάλα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ.

Αντίθετα με τα υδροπτερύγα, ανταγωνισμός προβλέπεται ότι θα υπάρξει με τους υπόλοιπους τύπους σκαφών νέας τεχνολογίας (ιδίως με τα ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ), στο βαθμό που τα τελευταία διεισδύσουν σοβαρά στο εσωτερικό του ακτοπλοϊκού συστήματος. Γιατί όμως οι υπόλοιποι τύποι πλοίων νέας τεχνολογίας, παρά την επιτυχία που γνωρίζουν σε άλλες χώρες, δεν έχουν μέχρι στιγμής διεισδύσει σοβαρά στο Ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα;

Οι λόγοι της προβληματικότητας αυτής έχουν λίγη μόνο σχέση με τεχνικά

προβλήματα η με το καλοθάλασσο η όχι τέτοιων πλοίων. Πράγματι, πολλά από τα σκάφη αυτά είναι Αυστραλιανής προέλευσης και έκαναν το μακρύ ταξίδι στην Ευρώπη με δική τους πρόωση. Ένα δε από αυτά κατέχει το ρεκόρ ταχύτητας (**blue riband**) του Ατλαντικού. Στην Ελλάδα, το μόνο σοβαρό τεχνικό πρόβλημα που έχει μέχρι στιγμής παρουσιασθεί συνέβη όταν ένα **catamaran** τέθηκε εκτός λειτουργίας το καλοκαίρι του 1993 λόγω σύγκρουσης.

Αντίθετα, η προβληματικότητα έχει άμεση σχέση με τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο άρθρο, ένα από τα **catamaran** (που δεν μεταφέρει οχήματα) πήρε άδεια σκοπιμότητας υπό την προϋπόθεση να εξυπηρετεί γραμμή 10 προσεγγίσεων (συν 10 στην επιστροφή). Η προϋπόθεση αυτή ουσιαστικά εξανεμίζει οποιοδήποτε πλεονέκτημα ταχύτητας έχει το πλοίο αυτό σε σχέση με τα συμβατικά πλοία.

Εάν η ίδια αρνητική αντιμετώπιση συνεχισθεί από το ΥΕΝ (συνεπικουρούμενη από την πίεση που εξασκούν προς αυτό ορισμένοι από τους πλοιοκτήτες συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ και υδροπτερύγων), είναι σαφές ότι η προοπτική εμφάνισης πλοίων όπως το **GUIZZO** στις Ελληνικές θάλασσες πριν το 2004 θα εξακολουθήσει να είναι αρνητική. Εάν οι πλοιοκτήτες των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ φοβούνται τον ανταγωνισμό ακόμη και από πλοία που δεν μεταφέρουν αυτοκίνητα, είναι σαφές ότι θα εκδηλώσουν ακόμη μεγαλύτερες αντιδράσεις όταν ή εάν ένα ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ επιζητήσει την είσοδό του στην αγορά.

Η μελέτη του ΕΜΠ εξέτασε τις προοπτικές που παρουσιάζονται στο συγκεκριμένο θέμα αυτό, μαζί με μια γενικότερη ανάλυση της πιθανής εξέλιξης του ακτοπλοϊκού συστήματος. Κατωτέρω παραθέτουμε μερικά από τα κυριότερα σημεία αυτής της ανάλυσης.

2. Εξέλιξη της κίνησης.

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο άρθρο, ο συνολικός αριθμός επιβατών που διακινήθηκαν κατ'έτος μέσω του ακτοπλοϊκού δικτύου κατά την περίοδο 1964-1990, για την οποία δημοσιεύονται ανελλιπώς στατιστικά στοιχεία, σχεδόν τετραπλασιάστηκε, αυξανόμενος από 3 εκατ. περίπου το 1964 σε 11,8 εκατ. το 1990. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης υπολογίζεται σε 5,4% περίπου. Η εφαρμογή της μεθόδου χρονοσειρών καταλήγει στην εξίσωση:

$$E = e^{(1,2971 + 0,0414 * (Y-1963))}$$

όπου E είναι η εκτίμηση της κίνησης στο έτος Y. Η εξίσωση αυτή προκύπτει με λογαριθμική παλινδρόμηση, και σύμφωνα με αυτή ο συνολικός αριθμός των επιβατών που αναμένεται να διακινήθούν ακτοπλοϊκώς κατά το έτος

2000 θα είναι περίπου 16,5 εκατ., το έτος 2004 (έτος απελευθέρωσης της αγοράς) περίπου 19,4 εκατ., και το 2010 θα ανέλθει σε περίπου 25,5 εκατ. μετακινήσεις.

Δεδομένου ότι κεντρικό θέμα της ανάλυσης είναι η διερεύνηση των προοπτικών που διαφαίνονται για τα διάφορα είδη πλοίων που θα υπάρχουν στο δίκτυο, (μεταξύ των οποίων και πλοία νέας τεχνολογίας), είναι απαραίτητη η κατανομή της ως άνω προβλεπόμενης ακτοπλοϊκής κίνησης μεταξύ των διαφόρων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Τα κριτήρια βάσει των οποίων θα γίνει η κατανομή αυτή δεν μπορεί να είναι άλλα από το κόστος και το χρόνο που συνεπάγεται στον επιβάτη η μετακίνηση με κάθε διαθέσιμο εναλλακτικό μέσο μεταφοράς. Αλλά οι τύποι των μέσων μεταφοράς που διατίθενται για κάθε δυνατή διαδρομή του δικτύου δεν είναι και δεν μπορεί να είναι οι ίδιοι. Επί πλέον, το κάθε μέσο μεταφοράς απευθύνεται σε διαφορετικό τύπο κίνησης (επιβάτες, οχήματα, κλπ) ή κάποιο συνδυασμό τύπων κίνησης. Συνάγεται από τα παραπάνω ότι απαιτείται ο εντοπισμός όλων των δυνατών συνδυασμών λιμανιών προέλευσης και προορισμού στο Ελληνικό ακτοπλοϊκό δίκτυο, η πρόβλεψη του όγκου της κίνησης (όλων των τύπων) για κάθε τέτοιο συνδυασμό, ο εντοπισμός των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς για κάθε συνδυασμό και η κατανομή της προβλεπόμενης κίνησης μεταξύ των μέσων αυτών. Τέλος, στα πιθανά μέσα μεταφοράς ακτοπλοϊας θα πρέπει να προστεθεί και το αεροπλάνο, καθόσον επιβάτες που ταξιδεύουν με το πλοίο μπορεί να προτιμήσουν το αεροπλάνο υπό κατάλληλες συνθήκες (και αντιστρόφως).

Στα πλαίσια της μελέτης του ΕΜΠ, η ανάλυση αυτή δεν ήταν δυνατό να γίνει εφ'όλου του δικτύου (138 λιμάνια και 34 αεροδρομία). Από αυτά επελέγη ένας μικρός αριθμός λιμανιών και αεροδρομίων ώστε να πληρούνται οι εξής συνθήκες: (α) να υπάρχει αντιστοιχία μεταξύ λιμανιών και αεροδρομίων, ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση μεταξύ θαλάσσιας και αεροπορικής μεταφοράς, (β) οι αποστάσεις μεταξύ των επιλεγέντων λιμανιών να καλύπτουν μεγάλο εύρος και (γ) ο αριθμός των επιλεγέντων λιμανιών και αεροδρομίων να είναι τέτοιος, ώστε η μεταξύ τους κίνηση να αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της συνολικής κίνησης του ακτοπλοϊκού και αεροπορικού δικτύου της χώρας.

Στα πλαίσια αυτά, απεφασίσθη η εξέταση ενός δικτύου 9 λιμανιών και 6 αεροδρομίων, τα οποία κατανέμονται σε 6 γεωγραφικές ζώνες ως εξής:

<u>Περιοχή</u>	<u>Λιμάνια</u>	<u>Αεροδρομία</u>
Αττική	Πειραιάς-Ραφήνα	Ελληνικό
Μύκονος	Μύκονος	Μυκόνου
Θήρα	Σαντορίνη	Θήρας
Δυτ. Κρήτη	Σούδα-Ρέθυμνο	Χανίων
Ηράκλειο	Ηράκλειο	Ηρακλείου
Λασηθι	Αγ. Νικόλαος-Σητεία	Σητείας

Από τις υπάρχουσες θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ των λιμανιών αυτών, εκείνη με την μικρότερη απόσταση είναι μεταξύ Σαντορίνης και Ηρακλείου (68 ναυτ. μίλια), ενώ εκείνη με την μεγαλύτερη είναι η σύνδεση Πειραιώς-Σητείας (206 ν.μ). Επί πλέον, το επιλεγέν δίκτυο καλύπτει ποσοστό 19,2% της συνολικής ακτοπλοϊκής κίνησης (1990), ενώ κατά το ίδιο έτος η μεταξύ των 6 επιλεγέντων αεροδρομίων επιβατική κίνηση αποτελούσε ποσοστό 27,3% της συνολικής αεροπορικής κίνησης εσωτερικού.

3. Κατανομή της κίνησης ανάμεσα σε διαφορετικά μεταφορικά μέσα.

Το 1990, "έτος βάσης" για την ανάλυση, μόνο δύο μεταφορικά μέσα παρείχαν υπηρεσίες στο ως άνω δίκτυο: (α) συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ και (β) το αεροπλάνο. Επιβάτες που ταξίδευαν με κάποιο όχημα (το ΙΧ τους, λεωφορείο, μοτοσυκλέτα, φορτηγό) δεν είχαν άλλη επιλογή από την (α), ενώ αυτοί που ταξίδευαν χωρίς κάποιο όχημα μπορούσαν να διαλέξουν μεταξύ των (α) και (β) ως άνω. Βέβαια, ούτε το (α) ούτε το (β) συνέδεαν όλα ανεξαίρετως τα (36) ζευγάρια περιοχών μεταξύ τους (πχ. σύνδεση Μυκόνου- Ηρακλείου υπήρχε μόνο αεροπορικώς). Το 1990, απο τους (2.471.646) επιβάτες που ταξίδεψαν χωρίς κάποιο όχημα στο δίκτυο αυτό, το 43% χρησιμοποίησαν το αεροπλάνο και οι υπόλοιποι (57%) πήραν το πλοίο, ενώ προφανώς όλοι οι (865.790) επιβάτες που πήγαν με κάποιο όχημα πήραν (αναγκαστικά) το πλοίο. Συνολικά, 68% των επιβατών πήρε το πλοίο, ενώ 42% πήγε αεροπορικώς.

Εξετάζοντας πιθανά σενάρια στο δίκτυο αυτό για το 2004 (έτος της απελευθέρωσης της αγοράς), υποθέτουμε ότι, εκτός απο τα (α) και (β) μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες στο ως άνω δίκτυο και τα εξής μεταφορικά μέσα: (γ) υδροπτέρυγα, (δ) άλλα ταχύπλοα που δεν μεταφέρουν επιβάτες (πχ. catamaran) και (ε) ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ. Όπως το 1990, το 2004 το κάθε ένα απο τα διαθέσιμα μέσα συνδέει συγκεκριμένα μόνο ζευγάρια τών λιμανιών και αεροδρομίων του δικτύου. Ενα λοιπόν ερώτημα είναι πως θα κατανεμηθεί η κίνηση μεταξύ των 5 αυτών μεταφορικών μέσων το 2004.

Για να απαντήσουμε στο ερώτημα αυτό θα πρέπει πρώτα να γίνει πρόβλεψη της κίνησης στο δίκτυο για το 2004. Μετά απο διεξοδική ανάλυση, η πρόβλεψη για το 2004 είναι ότι 1.437.731 επιβάτες με κάποιο όχημα και 4.504.999 επιβάτες χωρίς όχημα θα διακινηθούν στο δίκτυο (προβλέψεις έγιναν και ανά κλάδο του δικτύου).

Είναι προφανές ότι η πρώτη κατηγορία επιβατών (με όχημα) ενώ το 1990 ήταν δέσμια των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ, το 2004 μπορεί να διαλέξει μεταξύ των επιλογών (α) και (ε) (συμβατικά η ταχυπλοα Ε/Γ-Ο/Γ), αλλά μόνο μεταξύ αυτών, ενώ η δεύτερη κατηγορία μπορεί να διαλέξει μεταξύ και των 5 επιλογών το 2004 (έχοντας μόνο δυο επιλογές το 1990).

Αναγκαίο για να προβλέψει κανείς πόσοι επιβάτες θα προτιμήσουν τι

μεταφορικό μέσο το 2004 είναι να ξέρει το πόσο αποτιμά το χρόνο του ο μέσος επιβάτης. Πράγματι, εάν η αξία που προσδίδει κάποιος στο χρόνο του είναι αρκετά μεγάλη, τότε αυτός θα είναι περισσότερο διατεθειμένος να πληρώσει αυξημένο ναύλο για να φτάσει στον προορισμό του πιο γρήγορα. Ποιά όμως είναι η αξία του χρόνου του μέσου επιβάτη της Ελληνικής ακτοπλοίας;

Μετά απο ανάλυση στοιχείων του 1990 και χρήση της μεθόδου της "αποκαλυφθείσας προτίμησης" (προτίμησης που υπονοείται απο το ποσοστό των επιβατών χωρίς αυτοκίνητο που επέλεξαν το αεροπλάνο έναντι του συμβατικού Ε/Γ-Ο/Γ), η εκτίμηση της αξίας του χρόνου για το 1990 είναι 415 δρχ/ώρα (που σημαίνει ότι ο μέσος επιβάτης το 1990 ήταν διατεθειμένος να πληρώσει 415 δρχ (1990) για να φτάσει στον προορισμό του μια ώρα νωρίτερα). Υποθέτοντας ότι η αξία του χρόνου αυξάνει με τον ίδιο ρυθμό όπως το ΑΕΠ, καταλήγουμε στην τιμή των 511 δρχ/ώρα για το 2004 (δραχμές 1990). Με βάση την τιμή αυτή, και υποθέτοντας ότι τα ταχύπλοα χρεώνουν ναύλο 15% ανώτερο απο τον συμβατικό, οι δε ναύλοι συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ και αεροπλάνου παραμένουν αμετάβλητοι σε σταθερές τιμές 1990, τα ποσοστά που παίρνει το κάθε μεταφορικό μέσο στο δίκτυο αυτό το 2004 είναι τα εξής:

Απο τους επιβάτες που θα ταξιδέψουν χωρίς κάποιο όχημα, το 32% θα πάει αεροπορικώς, το 40% θα πάρει το συμβατικό Ε/Γ-Ο/Γ, 3,3% θα πάρουν το υδροπτερυγό, 3,7% θα πάνε με *catamaran*, ενώ 21% θα προτιμήσουν το ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ. Απο αυτούς που θα ταξιδέψουν με κάποιο όχημα, το 60% θα προτιμήσει το συμβατικό Ε/Γ-Ο/Γ και το 40% θα προτιμήσει το ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ.

Οι ακριβείς αριθμητικές τιμές των αποτελεσμάτων αυτών δεν έχουν τόση σημασία. Η γενική παρατήρηση απο το ενδεικτικό σενάριο αυτό είναι ότι το ποσοστό κίνησης που μπορούν να προσελκύσουν τα πλοία νέας τεχνολογίας (ιδίως τα ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ) το 2004 (η όποτε τους επιτραπεί να παράσχουν υπηρεσίες στο δίκτυο) μπορεί να καταστεί εντυπωσιακό. Εάν οι ναύλοι που χρεώνουν πιο πάνω από τους συμβατικούς είναι πιο πάνω απο 15% (πχ. 30%, η 50%), τότε τμήμα της κίνησης που αποσπούν πηγαίνει στο αεροπλάνο για τους επιβάτες χωρίς οχήματα και επιστρέφει στα συμβατικά πλοία για τους επιβάτες με οχήματα. Εάν επίσης η αξία του χρόνου του μέσου επιβάτη αυξηθεί σημαντικά, ο μεγάλος χαμένος θα είναι τα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ, και οι μεγάλοι κερδισμένοι θα είναι τα ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ (για τους επιβάτες με οχήματα) αλλά και το αεροπλάνο (γι αυτούς χωρίς οχήματα).

4. Βιωσιμότητα πλοίων νέας τεχνολογίας.

Προμηνύεται επομένως το μέλλον ελπιδοφόρο και ανθόσπαρτο για τα πλοία νέας τεχνολογίας στο ακτοπλοϊκό σύστημα της Ελλάδος; Οχι ακριβώς, και

αυτό παρά τα ως άνω αποτελέσματα για το ποσοστό κίνησης που μπορούν να αποσπάσουν. Ανάλυση οικονομικής βιωσιμότητας τέτοιων πλοίων αποκαλύπτει ότι εάν οι ναύλοι που χρεώνουν είναι από 15% έως 50% πιο πάνω από τους συμβατικούς, τότε η οικονομική τους απόδοση θα είναι προβληματική (με πιθανή εξαίρεση τα υδροπτερυγα). Τα περισσότερο εξελιγμένα τέτοια πλοία (πχ τύπου **GUIZZO**) χρειάζονται αρκετά υψηλότερους ναύλους για να είναι κερδοφόρα. Αλλά αρκετά υψηλότεροι ναύλοι (πχ. συγκρίσιμοι με τους αεροπορικούς) θα στρέψουν τους επιβάτες προς άλλα μεταφορικά μέσα. Έτσι, οι ιδιοκτήτες αυτών των πλοίων θα έχουν να διαλέξουν μεταξύ της Σκύλλας των ζημιόγωνα χαμηλών ναύλων για να προσελκύσουν επιβάτες και της Χάρυβδης των ζημιόγωνα ολιγάριθμων επιβατών εάν οι ναύλοι είναι υψηλοί.

Οι εξής παράγοντες συμβάλλουν ιδιαίτερα στην προβληματική αυτή προοπτική. Όλοι τους είναι "Ελληνικής προέλευσης".

1) Χαμηλό επίπεδο συμβατικών ναύλων. Με τη σταδιακή τους απελευθέρωση όσο πλησιάζει το 2004 (σήμερα είναι αυστηρά ελεγχόμενοι από το YEN), τα περιθώρια για τα πλοία νέας τεχνολογίας θα γίνουν κάπως πιο άνετα.

2) Υψηλό σχετικό κόστος πλοίων νέας τεχνολογίας. "Σχετικό" σημαίνει ανά μονάδα χωρητικότητας σε επιβάτες και οχήματα, και σε σύγκριση με τα συμβατικά πλοία. Καθόσον τα τελευταία είναι τυπικά μετασκευές και όχι καινούργια, έχουν σίγουρα ένα πλεονέκτημα κόστους έναντι των πλοίων νέας τεχνολογίας.

3) Χαμηλή αξία του χρόνου στην Ελλάδα. Αυτή είναι αρκετά χαμηλότερη από όσο έχει μετρηθεί σε άλλες χώρες, και αυτό παίζει μεγάλο ρόλο στο πόσο είναι διατεθειμένος κάποιος να πληρώσει για να ταξιδέψει πιο γρήγορα.

4) Πιθανή υποχρέωση λειτουργίας το χειμώνα. Εάν μια τέτοια υποχρέωση επιβληθεί από το YEN σε πλοία νέας τεχνολογίας, τότε η οικονομική τους βιωσιμότητα θα καταστεί ακόμη πιο προβληματική, η ίσως και εντελώς αδύνατη.

Στεκόμαστε λίγο στον τελευταίο παράγοντα, γιατί είναι ίσως καθοριστικός. Υπό τις σημερινές συνθήκες, ακόμη και σε περιπτώσεις παροχής άδειας σκοπιμότητας σε ένα ταχύπλοο Ε/Γ-Ο/Γ (τύπου **GUIZZO** ή **HOVER SPEED GREAT BRITAIN**), θεωρείται απίθανο να αφεθεί από το YEN ο πλοιοκτήτης του πλοίου αυτού να μπορεί να το εκμεταλλεύεται μόνο κατά την διάρκεια του καλοκαιριού και να το αποσύρει εντελώς σε περιόδους χαμηλής κίνησης (χειμώνας), όπως πχ. συμβαίνει με το **GUIZZO** στην Ιταλία. Το ερώτημα είναι κατά πόσον το YEN θα μπορεί να επιβάλλει τέτοια υποχρέωση "year-round service" στους πλοιοκτήτες ταχύπλων Ε/Γ-Ο/Γ μετά το 2003.

Ο Κανονισμός 3577/92 της ΕΕ για το *cabotage* δεν είναι άμεσα σαφής στο κατά πόσον το ΥΕΝ θα έχει από την 1/1/2004 και μετά την δυνατότητα πλήρους επιβολής υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών σε ετήσια βάση. Αναμένεται ότι θα την έχει οπωσδήποτε για τις λεγόμενες γραμμές "δημοσίων υπηρεσιών", δηλαδή για τις γραμμές εκείνες που το ίδιο θεωρεί απαραίτητες για την διατήρηση ενός ελαχίστου επιπέδου συνοχής σε όλο το δίκτυο, και ιδίως σε απομεμακρυσμένες περιοχές. Ομως, ο Κανονισμός δεν ορίζει ποιές θα είναι οι γραμμές δημοσίων υπηρεσιών από το 2004 και μετά, ούτε πως ακριβώς θα παρέχονται άδειες σκοπιμότητας σ' αυτές. Ετσι, εάν ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ δεν θελήσουν να ενταχθούν σε γραμμές δημοσίων υπηρεσιών, προτιμώντας για λόγους οικονομικής βιωσιμότητας άλλες, κερδοφόρες γραμμές, θα έχει το δικαίωμα το ΥΕΝ να τα υποχρεώσει να αναλάβουν και γραμμές δημοσίων υπηρεσιών;

Για το θέμα αυτό είναι απαραίτητο να κάνουμε μια πιο λεπτομερή ανάλυση του Κανονισμού και των πιθανών επιπτώσεών του.

5. Το σύστημα Ε/Γ-Ο/Γ από την οπτική γωνία του Κανονισμού

Το ακτοπλοϊκό σύστημα σήμερα εξαρτάται κατά πολύ από την μεταφορά ανθρώπων και οχημάτων στις περιόδους διακοπών, περιόδους με μεγάλη κίνηση. Ομως η όλη διατύπωση της πολιτικής του βασίζεται ακόμη στις ανάγκες του τομέα "δημοσίων υπηρεσιών", δηλαδή στην ανάγκη να παρέχεται κάποιο ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών σε όλες τις περιοχές του συστήματος καθ'όλη την διάρκεια του έτους. Παρόλη την οικονομική του σημασία, ο τομέας διακοπών αντιμετωπίζεται ακόμη από την Πολιτεία σαν πολίτης δεύτερης κατηγορίας, του οποίου οι ανάγκες υπολογίζονται μόνο ως προς το σε ποίο βαθμό μπορούν να εξυπηρετηθούν τις ανάγκες του τομέα δημοσίων υπηρεσιών. Ετσι, από παλιά όλες οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές υπηρεσίες αντιμετωπίζονται παρόμοια, με ρητή υποχρέωση παροχής "δημόσιας υπηρεσίας" από όλες.

Προς το παρόν, το σύστημα επιβάλλει (μέσω των αγόνων γραμμών) τέτοιες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ταυτόχρονα με υποχρεώσεις, τις οποίες ο πλοιοκτήτης, σε επιδίωξη του δικού του εμπορικού συμφέροντος, πρόθυμα θα ανελάμβανε. Παρόλα αυτά, δεν του επιτρέπεται να το κάνει αυτό παρά μόνον αν αναλάβει ταυτόχρονα και υποχρεώσεις που δεν θέλει. Μια πολιτική η οποία να εξασφαλίζει την εκπλήρωση των κοινωνικών αναγκών είναι υποχρεωτική. Σε προγενέστερες εποχές, στις οποίες η τουριστική κίνηση το καλοκαίρι ήταν ακόμη μικρή, και στο βαθμό που τα πλοία που ετίθεντο σε λειτουργία προσαρμόζονταν στις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας και αντιμετώπιζαν κάπως και τις ανάγκες διακοπών, η πολιτική αυτή ήταν κατάλληλη. Ωστόσο, από τη στιγμή που οι πλοιοκτήτες άρχισαν να αγοράζουν και να μετασκευάζουν Ε/Γ-Ο/Γ "νέου τύπου" έχοντας υπόψη τους κύρια τις ανάγκες διακοπών (γεγονός το οποίο κατα μερικούς χρονολογείται από το 1987), το σκηνικό άλλαξε. Ομως, και παρόλη την

αλλαγή του σκηνικού, το YEN ουσιαστικά δεν άλλαξε την πολιτική του.

Μ'αυτόν τον τρόπο η πολιτική που σχεδιάστηκε για να εξασφαλίζει την σωστή συνέχιση της εξυπηρέτησης των κοινωνικών αναγκών του συστήματος, έφτασε να παρεμποδίζει εξελίξεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση της πλευράς διακοπών του συστήματος, αποτυγχάνοντας να δει ότι όσο επικερδής θα ήταν αυτός ο τομέας, τόσο περισσότερο οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να πιεσθούν για να παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα. Η παρεμπόδιση γίνεται μέσω άκαμπτου ελέγχου των ναύλων και μέσω ενός συστήματος χορήγησης αδειών σκοπιμότητας σε πλοία για συγκεκριμένες υπηρεσίες μόνο σε σχέση με τις ανάγκες του τομέα των δημόσιων υπηρεσιών (βλ. και προηγούμενο άρθρο).

Ο "νέος τύπος" Ε/Γ-Ο/Γ αφορά την ποιότητα και πολυτέλεια των εγκαταστάσεων που προσφέρονται στους επιβάτες. Η έννοια του νέου τύπου (σε αντίθεση με εκείνη του παραδοσιακού τύπου) υποθέτει ότι ο επιβάτης ταξιδεύει από επιλογή και όχι από ανάγκη. Τα Ε/Γ-Ο/Γ νέου τύπου στοχεύουν στην αγορά διακοπών, η οποία ύστερα από μερικά χρόνια ραγδαίας ανάπτυξης έχει σταθεροποιηθεί, καθώς ούτε ο πληθυσμός ούτε η οικονομική δύναμη των νησιών έχουν μεγαλώσει αρκετά για να προσφέρουν επικερδή απασχόληση στα νέου τύπου πλοία τα οποία μπήκαν σε λειτουργία. Η σαφής αναγνώριση από τον Κανονισμό των αναγκών του δημόσιου τομέα, και η ελευθερία που δόθηκε από την πολιτεία για να προσφέρει κίνητρα στους ιδιοκτήτες σε συγκεκριμένες περιπτώσεις σε μία βάση μη διάκρισης, στρέφει τον ενδιαφέρον σε μία ανάγκη που ήδη υπάρχει, δηλαδή στην ανάγκη για Κυβερνητική πολιτική, όσον αφορά την ακτοπλοία, που να δίνει σαφή διαχωρισμό μεταξύ του τομέα δημοσίων υπηρεσιών και του τομέα διακοπών. Τα μεγάλα πλοία νέου τύπου και τα γρήγορα πλοία νέας τεχνολογίας δεν μπορεί να συνεχίσουν να λειτουργούν με βάση ένα - έστω και τροποποιημένο - καλούπι παροχής υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα.

6. Ελεύθερος ανταγωνισμός και άδειες σκοπιμότητας

Το ισχύον σύστημα χορήγησης αδειών σκοπιμότητας έχει τους ακόλουθους στόχους: (α) την εξασφάλιση τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών καθ'όλη τη διάρκεια του έτους ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και όλα τα κατοικήσιμα νησιά της Ελλάδος, (β) να παρέχονται οι υπηρεσίες αυτές σε κάποια τιμή η οποία να λαμβάνει υπόψη την οικονομική δυνατότητα των κατοίκων των νησιών, ώστε αυτοί να έχουν βιοτικό επίπεδο συγκρίσιμο με αυτό των κατοίκων της ηπειρωτικής Ελλάδος, και (γ) να γίνει αυτό χωρίς κρατική βοήθεια ή επιχορήγηση.

Είναι σαφές ότι η εκπλήρωση αυτών των όρων θα ήταν ασύμφορη για ιδιώτες πλοιοκτήτες. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το έργο θα εκτελεστεί, το YEN, στο πλαίσιο της λειτουργίας του συστήματος χορήγησης αδειών σκοπιμότητας, προσπαθεί να δώσει σε κάθε πλοίο ένα πακέτο λιμανιών,

έτσι ώστε κατά τη διάρκεια του έτους, υπολογίζοντας το σύνολο των λιμανιών για τα οποία το πλοίο έχει άδεια, κάθε πλοίο να μπορεί να προσφέρει στον ιδιοκτήτη του ένα κέρδος, ικανό να τον προτρέψει να διατηρήσει το πλοίο σε καλή κατάσταση και να το αντικαταστήσει όταν φτάσει στην ηλικία των 35 χρόνων, ή νωρίτερα αν πάψει να είναι ικανό να διατηρεί την ποιότητα και την συχνότητα των υπηρεσιών που απαιτούνται από τους όρους της άδειας.

Θεωρητικά, το σύστημα είναι έξυπνο, κατευθύνοντας το κίνητρο του κέρδους στην παροχή υπηρεσιών κοινωνικού χαρακτήρα. Πρακτικά, το σύστημα έχει δουλέψει μάλλον καλύτερα απ'ότι θα περίμενε κανείς. Ο πληθυσμός των νησιών έχει διατηρηθεί και ο στόλος έχει δείξει συνεχή ανάπτυξη. Παρόλα αυτά, κοιτάζοντάς το τώρα, κάτω από το πρίσμα της πρακτικής και της κατάστασης που αντιμετωπίζεται από τον θαλάσσιο Κανονισμό για το *cabotage*, φαίνεται να υπάρχει πρόβλημα.

Το πρόβλημα είναι ότι το εργαλείο που μέχρι τώρα χρησιμοποιήθηκε για να τιθασεύσει το κίνητρο του κέρδους στην παροχή "δημοσίων υπηρεσιών" είναι αντίθετο με τις αρχές του νέου Κανονισμού. Αυτό οφείλεται στο ότι το εργαλείο αποτελείται από περιορισμούς του ανταγωνισμού στις γραμμές μεγάλης κυκλοφορίας, με την δημιουργία μιας σχεδόν μονοπωλιακής κατάστασης σε κάθε μια από αυτές, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτικότητά τους. Η μονοπωλιακή κατάσταση αυτή παρέχει τα απαραίτητα κίνητρα στους πλοιοκτήτες ώστε να δεχτούν τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Αυτό το σύστημα όμως, έχει αποδειχθεί ανεπαρκές για τα σημερινά Ε/Γ-Ο/Γ νέου τύπου, και αντιμετωπίζει προβλήματα για τους νέους τύπους μεγαλύτερων σκαφών που κατασκευάζονται με στόχο κυρίως την αγορά διακοπών. Η παρουσία τέτοιων πλοίων άρχισε να γίνεται αισθητή το από 1987 αλλά όσο τα πλοία ήταν λίγα σε αριθμό ή περιόριζαν τη λειτουργία τους σε συγκεκριμένες γραμμές, το πρόβλημα μπορούσε να αντιμετωπιστεί. Αλλά τώρα που πολλά από τα μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ βρίσκονται σε αυτή την κατηγορία, το πρόβλημα αυτό δεν μπορεί πλέον να αγνοηθεί.

Κατάλληλες τροποποιήσεις στο σύστημα χορήγησης αδειών σκοπιμότητας είναι απαραίτητες για να αντιμετωπιστεί η νέα κατάσταση που θα δημιουργηθεί όταν ο Κανονισμός για το *cabotage* τεθεί σε ισχύ στις αρχές του 2004. Αυτές οι τροποποιήσεις είναι απαραίτητες άμεσα. Με πολλά από τα μεγάλα Ε/Γ-Ο/Γ να χρειάζονται αντικατάσταση μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να ξέρουν τι σκέπτεται το YEN πριν δεσμευθούν στις απαραίτητες επενδύσεις.

Η έννοια της "δημόσιας υπηρεσίας" στην ακτοπλοΐα, όπως αυτή προς το παρόν ορίζεται από το YEN, θα χρειαστεί να τροποποιηθεί για να έρθει σε αρμονία με τις διατάξεις του Άρθρου 4. Αυτό το άρθρο κάνει λόγο για συμβόλαια δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του YEN και των πλοιοκτητών. Προς το παρόν, τέτοια συμβόλαια δεν χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα και έτσι

δεν χρειάζεται να ληφθούν υπόψη, παρόλο που ένα τροποποιημένο σύστημα μπορεί να βασιστεί σε τέτοια συμβόλαια σαν ένα μέσο εξασφάλισης του ότι όλα τα νησιά θα εξυπηρετούνται. Το άρθρο επίσης κάνει λόγο για υποχρεώσεις δημοσίων υπηρεσιών που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, τις οποίες υποχρεώσεις "ο εκάστοτε πλοιοκτήτης, σκεπτόμενος το δικό του εμπορικό συμφέρον δεν θα ανελάμβανε, ή δεν θα ανελάμβανε στην ίδια έκταση ή κάτω από τις ίδιες συνθήκες" (Άρθρο 2, παράγραφος 4). Το Άρθρο 4 προβλέπει καθαρά την παροχή μερικής αποζημίωσης στους πλοιοκτήτες για την ανάληψη αυτών των ανεπιθύμητων υποχρεώσεων. Η φύση της αποζημίωσης που θα παρέχεται δεν διευκρινίζεται. Το ερώτημα είναι κατά πόσο θα ήταν το σημερινό σύστημα παροχής αδειών αποδεκτό.

Το σύστημα χορήγησης αδειών σκοπιμότητας του YEN καλύπτει όλα τα δρομολόγια Ε/Γ-Ο/Γ, από, προς και ανάμεσα σε όλα τα νησιά. Μερικά από αυτά τα νησιά οι πλοιοκτήτες θέλουν να τα εξυπηρετούν και δεν χρειάζεται κανένα κίνητρο για να το κάνουν. Παρόλα αυτά, δεν έχουν αυτή την ελευθερία. Προκειμένου να αποκτήσει άδεια σκοπιμότητας για την λειτουργία ενός πλοίου, ο πλοιοκτήτης πρέπει να δεχθεί να εξυπηρετήσει ένα νησί που δεν επιθυμεί να εξυπηρετήσει, κάτω από όρους που υπαγορεύονται από το YEN και αφορούν όλες τις πλευρές της υπηρεσίας που παρέχεται. Αν αποδεχτεί αυτό το μέρος του πακέτου, τότε θα του επιτραπεί να εξυπηρετεί και άλλα νησιά, που του διαλέγει πάλι το YEN και κάτω από όρους που υπαγορεύονται πάλι από το YEN. Ο πλοιοκτήτης είτε αποδέχεται όλο το πακέτο, είτε το απορρίπτει. Συζητήσεις και διαπραγματεύσεις λαμβάνουν χώρα, αλλά οι επιλογές του πλοιοκτήτη είναι ή να δεχτεί ή να πάει το πλοίο του κάπου αλλού.

Το ερώτημα είναι τώρα το ακόλουθο: Θα δεχθεί η Κοινότητα ότι όλες οι υπηρεσίες που προσφέρονται πρέπει να υπάγονται στην κατηγορία υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα; Το θεωρούμε πολύ απίθανο έως αδύνατο, διότι αντίκειται στο πνεύμα του Κανονισμού περί ελευθερίας του ανταγωνισμού, που είναι ακριβώς ο στόχος για τον οποίο και δημιουργήθηκε ο Κανονισμός. Επομένως, ο συμβιβασμός ανάμεσα στον Κανονισμό και την πρακτική του YEN εναπόκειται στο YEN. Είναι προφανές ότι ο Κανονισμός δεν θα αλλάξει. Συνεπώς, είναι η πρακτική του YEN αυτή που πρέπει να αλλάξει ώστε η ακτοπολοΐα να μπορέσει να αντιμετωπίσει την πρόκληση του 2004.

Μετά το 2003, το παρόν σύστημα χορήγησης αδειών σκοπιμότητας, κάτω από το οποίο ένα πλοίο από τη στιγμή που του δίνεται άδεια την διατηρεί εφόρου ζωής, θα πρέπει να αλλάξει. Το σύστημα που θα το αντικαταστήσει θα πρέπει να στηρίζεται σε "μία βάση μη διακρίσεων όσον αφορά όλους τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες" (Άρθρο 6, παράγραφος 1). Ετσι, πριν από το 2004, ο Ελληνικός στόλος, εάν πρόκειται να διατηρήσει την τωρινή του θέση στην αγορά, πρέπει να είναι σε τόσο καλή κατάσταση, και να λειτουργεί τόσο αποτελεσματικά, ώστε να είναι δύσκολο στους άλλους

πλοιοκτήτες της Κοινότητας να τον ανταγωνιστούν.

7. Πιθανές αντιδράσεις Ελλήνων πλοιοκτητών.

Ενας σημαντικός παράγοντας που δημιουργεί αβεβαιότητα σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις της αρσης του *cabotage* σχετίζεται με τον τρόπο τον οποίο η Ελληνική ακτοπλοΐα θα αντιδράσει κατά την διάρκεια της μεταβατικής περιόδου μέχρι το 2004. Εάν η ακτοπλοΐα (η οποία σ'αυτό το πλαίσιο περιλαμβάνει και το ΥΕΝ), πάρει στα σοβαρά την ανάγκη να χρησιμοποιήσει την περίοδο αυτή για την εναρμόνιση των προδιαγραφών της με αυτών των πιθανών "εισβολέων", τότε η "εισβολή" είναι πιθανόν να είναι σχετικά μικρή. Εάν παρόλα αυτά η αντίληψη ανάμεσα στους άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες είναι ότι έχει γίνει ανεπαρκής δουλειά στην Ελλάδα για να βελτιωθεί το προφίλ το οποίο οι υπηρεσίες των Ε/Γ-Ο/Γ παρουσιάζουν στους πελάτες τους, τότε η "εισβολή" θα είναι πολύ μεγαλύτερη και οι "εισβολείς" πλοιοκτήτες θα διασφαλίσουν συνειδητά οι υπηρεσίες που θα προσφέρουν να είναι ανώτερες από εκείνες των ντόπιων γραμμών. Μετά την μακρόχρονη περίοδο προσαρμογής μέχρι το 2004, δεν θα επιτραπεί πλέον στην Ελλάδα να διαμαρτυρηθεί για αθέμιτο ανταγωνισμό με την προσδοκία ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συναινέσει σε κάποια συμπληρωματική προστασία.

Μερικά από τα πιο γηρασμένα πλοία στον Ελληνικό στόλο παρέχουν υπηρεσίες οι οποίες δεν είναι καθόλου ικανοποιητικές στους επιβάτες. Οποιαδήποτε εταιρεία η οποία έχει πλοία με κακή φήμη για την καθαριότητα, την άνεση ή την ακρίβεια των δρομολογίων τους, αποτελεί στόχο για εξαγορά από μια εταιρεία της Κοινότητας που θέλει να διεισδύσει στην αγορά ακόμα και πριν από το 2004. Με πλοία χαμηλής αξίας και χαμηλή φήμη (*goodwill*) σαν εταιρείες, τέτοιες εταιρείες θα μπορούσαν να αποκτηθούν σε σχετικά χαμηλές τιμές. Αρχικώς θα συνέχιζαν σαν Ελληνικές εταιρείες, με τις άδειές τους να παρέχουν μία ασφαλή λειτουργική βάση. Με βελτιωμένα πλοία και μία διοίκηση προσανατολισμένη περισσότερο προς τους πελάτες, θα μπορούσαν να ανοικοδομήσουν μια δυνατή παρουσία και να είναι ικανές να αποκαλύψουν τους εαυτούς τους (με τα αληθινά τους χρώματα) την 1η Ιανουαρίου 2004 και να είναι τότε σε μία ισχυρή θέση να εξασφαλίσουν τις γραμμές της προτίμησής τους.

Αβεβαιότητα επίσης υπάρχει και με τα πλοία νέας τεχνολογίας. Όπως αναφέρθηκε και πριν, η λειτουργία αυτών των πλοίων στα Ευρωπαϊκά νερά έχει σημειώσει μια μεγάλη εξάπλωση τα τελευταία χρόνια. Εμφανίζονται σε ποικίλα σχήματα, μεγέθη και ικανότητες και κάθε τύπος πρέπει να εκτιμηθεί από μόνος του, ιδιαίτερα σε σχέση με τη συμπεριφορά τους στη θάλασσα (*seakeeping*). Η οικονομική λειτουργία τέτοιων σκαφών είναι ελάχιστα συμβατή με τις ανάγκες του τομέα δημόσιων υπηρεσιών. Αυτό δεν γίνεται αναγκαστικά επειδή τα σκάφη αυτά δεν μπορούν να διασφαλίσουν μία λειτουργία καθ'όλο το έτος, αλλά γιατί χρειάζονται σχετικά υψηλούς

βαθμούς πληρότητας για να είναι βιώσιμα και αυτό είναι δύσκολο να επιτευχθεί κατά την χειμερινή λειτουργία όταν υπάρχουν λίγοι επιβάτες. Αν το σύστημα χορήγησης αδειών σκοπιμότητας συνεχίζει να βασίζεται στα πλαίσια υπηρεσιών καθ'όλο το έτος για όλα τα πλοία, τότε η εισαγωγή αυτών των πλοίων θα μπλοκαριστεί στο μέλλον, όπως έχει γίνει και στο παρελθόν.

Οι ακτοπολιτικές υπηρεσίες ήδη αισθάνονται αυξανόμενες "επιδρομές" από τον εναέριο ανταγωνισμό, ενώ μπορεί να επωφεληθούν από μία μεταστροφή από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές στο μέλλον. Αυτές οι αλλαγές θα έχουν μικρή άμεση σχέση με τον Κανονισμό του θαλάσσιου *cabotage*. Ενα ανταγωνιστικό εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο (στο οποίο η Ολυμπιακή δεν θα έχει πια το μονοπώλιο) θα μπορούσε να μειώσει σοβαρά τον αριθμό των επιβατών στα Ε/Γ-Ο/Γ κατά τη διάρκεια του χειμώνα και θα μπορούσε επίσης να πλήξει τον τομέα της πρώτης θέσης στην αγορά διακοπών. Και οι δύο αυτές εξελίξεις θα μειώναν την όρεξη Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών για είσοδο στην Ελληνική ακτοπολία.

Όπως τονίστηκε στο πρόσφατο Ευρωπαϊκό Συνέδριο Στρογγυλής Τράπεζας για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Βουλευαγμένη, Ιούνιος 1994), στην Ευρώπη υπάρχει μία έντονη τάση προς την κατεύθυνση την αντικατάστασης της οδικής μεταφοράς από την θαλάσσια, όπου αυτό είναι δυνατό. Περιβαλλοντικοί λόγοι βρίσκονταν αρχικά πίσω από την κίνηση αυτή, υποκινούμενοι από οικονομικές μελέτες οι οποίες έδειχναν ότι τα συστήματα τιμολόγησης των μεταφορών γενικά προτιμούσαν την οδική μεταφορά, υποβαθμίζοντας το περιβαλλοντολογικό και διοικητικό κόστος που αυτή δημιουργεί. Τα ναυτιλιακά συμφέροντα σε άλλες Κοινοτικές χώρες είναι πιθανό να ενδιαφερθούν για την Ελλάδα από τη στιγμή που η εσοδος στις υπηρεσίες του *cabotage* είναι ελεύθερη, προκειμένου να διαπιστώσουν ποιές δυνατότητες είναι διαθέσιμες. Η θαλάσσια γέφυρα της Αδριατικής, που ξεκίνησε με σκοπό να υπερπηδήσει φυσικά εμπόδια στις διαδρομές οδικής μεταφοράς μέσω Γιουγκοσλαβίας, είναι ένα παράδειγμα του τύπου των ευκαιριών που μπορούν να παρουσιασθούν.

Μία πιθανότητα είναι περισσότερες απ'ευθείας συνδέσεις ανάμεσα στα νησιά και τα άλλα Ελληνικά λιμάνια, δηλαδή εκτός από τον Πειραιά και την Πάτρα. Στο τέλος της δεκαετίας του 80, η ANEK πρωτοπόρησε στην απ'ευθείας σύνδεση ανάμεσα στην Κρήτη και την Θεσσαλονίκη, με κύριο στόχο καλύτερη διακίνηση των προϊόντων της Κρήτης προς την Βόρεια Ελλάδα, καθώς και την καλύτερη μεταφορά τους στην Ευρώπη. Αυτή η θαλάσσια γέφυρα είχε καθιερωθεί μόλις προτού τα προβλήματα με τα Σκόπια διακόψουν την σύνδεση με την Ευρώπη. Πρέπει να υπάρχουν άλλες δυνατότητες οι οποίες πρέπει να αναπτυχθούν. Εάν δεν αναπτυχθούν από τους Έλληνες πλοιοκτήτες πριν το 2004, οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες, που δεν έχουν το μυαλό τους στον Πειραιά και την Πάτρα σαν τα μόνα πιθανά λιμάνια για τις υπηρεσίες που θα παράσχουν, θα εξετάσουν άλλες δυνατότητες και στη βάση αυτών θα δημιουργήσουν νέες συνδέσεις

ανάμεσα στα νησιά και τα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας.

8. Φόβοι σχετικά με τον Κανονισμό

Πριν ακόμα το τελικό κείμενό του γίνει διαθέσιμο, οι περισσότεροι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν φοβηθεί τον Κανονισμό και τις πιθανές του επιπτώσεις. Χάρη στην παρέμβαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (ΕΚ), ο τελικός Κανονισμός έχει μικρή σχέση με τα αρχικά προσχέδιά του τα οποία είχαν κυκλοφορήσει στις Βρυξέλλες. Ακόμα και τον Μάρτιο του 1991, όταν η Επιτροπή είχε παραγάγει αυτό που αναμενόταν να είναι το τελικό κείμενο για τον Κανονισμό, δεν υπήρχαν μεγάλα περιθώρια για αισιοδοξία. Το ΕΚ και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή είχαν εκφράσει θεμελιώδεις αμφιβολίες που αφορούσαν ένα προγενέστερο προσχέδιο και η απάντηση σε αυτές ήταν το κείμενο της Επιτροπής του Μαρτίου του 1991, το οποίο ουσιαστικά τις αγνοούσε. Λίγα ακόμα ακούστηκαν δημόσια μέχρι τον Ιούνιο του 1992, οπότε το ΕΚ πέρασε ένα Ψήφισμα σχετικό με το θέμα. Το "επιχειρησιακό" εδάφιο του Ψηφίσματος άρχιζε τονίζοντας "την ανάγκη για ταυτόχρονη απελευθέρωση και εναρμόνιση". Συνέχιζε λέγοντας ότι ".. δεν πρέπει να ληφθεί κανένα μέτρο απελευθέρωσης των θαλασσίων μεταφορών χωρίς προηγούμενη εναρμόνιση των προϋποθέσεων κάτω από τις οποίες αυτή πραγματοποιείται". Η πιο σημαντική από τις μετέπειτα παραγράφους, τουλάχιστον όσον αφορά την Ελλάδα, ζητούσε τόσο από το Συμβούλιο όσο και από την Επιτροπή "να εξουσιοδοτήσει εξαιρέσεις από την απελευθέρωση για τους ποικίλους τύπους *cabotage* (που αφορούν κρουαζιερόπλοια, στρατηγικά προϊόντα, επιβάτες, νησιά, κλπ) μέχρι να ολοκληρωθούν οι μελέτες της Επιτροπής και να υιοθετηθούν και να τεθούν σε εφαρμογή τα κατάλληλα μέτρα".

Με αυτό το Ψήφισμα, το ΕΚ έστειλε ένα μήνυμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή σχετικά με το τι θα ήταν διατεθειμένο να δεχθεί. Εστειλε επίσης ένα μήνυμα και στις χώρες στις οποίες θα γίνονταν εξαιρέσεις από τον Κανονισμό (μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα), ότι η περίοδος της εξαίρεσης σκόπευε αποκλειστικά στο να βάλουν αυτές οι χώρες κάποια τάξη στις δικές τους υποθέσεις.

Τον Σεπτέμβριο του 1992 ένα επί πλέον προσχέδιο για τον Κανονισμό εκδόθηκε για περιορισμένη κυκλοφορία και ήταν αυτό το προσχέδιο το οποίο τελικά υιοθετήθηκε τον Δεκέμβριο του 1992. Χάρη στις δραστηριότητες ορισμένων Ευρωβουλευτών, τα Ελληνικά συμφέροντα είναι ιδιαίτερα προστατευμένα. Εγινε οτιδήποτε δυνατό προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα ζωτικά συμφέροντα της Ελλάδας μπορούν να προστατευθούν και έχει δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν πριν ο Κανονισμός τεθεί σε εφαρμογή. Τώρα το εάν η Ελλάδα τελικά φορέσει την προστατευτική πανοπλία που της προσφέρει ο Κανονισμός, εναπόκειται στις επιλογές των εμπλεκόμενων φορέων (κράτους και πλοιοκτητών). Ένας φόβος είναι ότι αυτοί που φοβόντουσαν παλιά τον Κανονισμό μπορεί τώρα να αισθάνονται ασφαλείς,

και έτσι δεν θα κάνουν τα απαραίτητα βήματα για να εξασφαλίσουν ότι την 1η Ιανουαρίου 2004, η πανοπλία θα έχει κατάλληλα τοποθετηθεί.

Ο βασικός φόβος, τόσο στα νησιά όσο και στην ηπειρωτική Ελλάδα, είναι ότι η απελευθέρωση των υπηρεσιών των Ε/Γ-Ο/Γ στα νησιά θα οδηγούσε στην απόσυρση εκείνων των υπηρεσιών κατά την διάρκεια του χειμώνα οι οποίες δεν είναι εμπορικά βιώσιμες. Χωρίς τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες η ζωή σε πολλά νησιά δεν θα μπορέσει να διατηρηθεί σε βιώσιμο επίπεδο, τα νησιά σιγά σιγά θα γίνουν ακατοίκητα, με όλες τις στρατηγικές επιπτώσεις που αυτό θα συνεπάγεται. Στο παρελθόν οι πλοιοκτήτες λάμβαναν από το κράτος επιχορηγήσεις για να πεισθούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους (άγονες γραμμές). Τελευταία τυγχάνουν εξαιρέσεων στο φόρο εισοδήματος και τους έχουν δοθεί δικαιώματα κίνησης σε πλούσιες γραμμές σε αντάλλαγμα για την αποδοχή της υποχρέωσης τους να διατηρούν τις υπηρεσίες τους στις μη κερδοφόρες γραμμές. Η ραγδαίως αυξανόμενη ηλικία του ακτοπλοϊκού στόλου θέτει σε κίνδυνο την μακρόχρονη διατήρηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Εάν προσθέσουμε ότι σε μία τελείως ελεύθερη αγορά ίσως κανένα από τα παλιά ή τα νεώτερα κίνητρα στους πλοιοκτήτες δεν θα είναι διαθέσιμο, τότε ο ανωτέρω φόβος είναι φυσιολογικός.

Το Άρθρο 4 του Κανονισμού αντιμετωπίζει ευθέως αυτούς τους φόβους, ενώ η εισαγωγή είναι αρκετά σαφής. Οι δημιουργοί του Κανονισμού έδειξαν ότι κατάλαβαν καθαρά τον βασικό φόβο που εκφράστηκε πιο πάνω. Έτσι, ενίσχυσαν τον Κανονισμό με διατάξεις οι οποίες δίνουν την δυνατότητα σ'αυτές τις υπηρεσίες να προστατεύονται από την σκληρότητα του πλήρους ελεύθερου ανταγωνισμού. Στο ΥΕΝ έχει δοθεί η δυνατότητα να διασφαλίζει ότι η παροχή αυτών των απαραίτητων υπηρεσιών μπορεί να συνεχισθεί, είτε αυτές παρέχονται από τα Ε/Γ-Ο/Γ Ελληνικής ιδιοκτησίας είτε από αυτά άλλων Κοινοτικών χωρών. Τώρα εξαρτάται από το ΥΕΝ να επινοήσει ένα σύστημα για να διασφαλίζει αυτό το αποτέλεσμα και ταυτόχρονα να αντιστρέψει την τάση γήρανσης του στόλου, η οποία, ακόμα και χωρίς τον Κανονισμό, θέτει σε κίνδυνο την ομαλή συνέχιση των υπηρεσιών.

Χρειάζεται επίσης να σημειωθεί ότι η μακρά περίοδος των εξαιρέσεων η οποία έχει συμφωνηθεί πριν οι πλήρεις διατάξεις του Κανονισμού εφαρμοστούν στην Ελλάδα έχει κύριο σκοπό να δώσει χρόνο για να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα. Αυτό κατευθύνεται προς μία όψη του βασικού φόβου. Αυτή είναι ότι η εισαγωγή του ανταγωνισμού μπορεί να είναι τόσο απότομη και καταστροφική για τον Ελληνικό στόλο ώστε τελικά να μην υπάρχουν πλοία για να διατηρηθούν οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Μια σωστά προγραμματισμένη δραστηριότητα στην μεταβατική περίοδο θα αναιρούσε αυτό τον φόβο. Σε κάθε περίπτωση, εάν δεν υπάρχουν Ελληνικά πλοία διαθέσιμα για να διατηρήσουν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, το ΥΕΝ θα μπορούσε να δώσει άδεια σε μη Ελληνικά πλοία να το κάνουν.

Παρόλον ότι οι ανωτέρω φόβοι μάλλον μπορούν να αντιμετωπισθούν,

υπάρχει και ένας άλλος φόβος που ίσως είναι περισσότερο ανησυχητικός. Αυτός προέρχεται από το ότι οι ακτοπλόοι δεν φαίνονται να είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι στις επιθυμίες αυτών που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες που αυτοί προσφέρουν. Ετσι, πολλές φορές επικεντρώνονται στα δικά τους συμφέροντα (δηλαδή μόνο από την πλευρά της προσφοράς), με μία αδιάφορη αντιμετώπιση του επιβάτη, λόγω έλλειψης ουσιαστικού ανταγωνισμού. Οι πλοιοκτήτες των Ευρωπαϊκών σκαφών έχουν καταλάβει προ πολλού την σημασία της επαρκούς ικανοποίησης των απαιτήσεων της ζήτησης, με την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε ανταγωνιστικές τιμές. Ένας φόβος πολλών παρατηρητών είναι μήπως οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνειδητοποιήσουν αυτό το γεγονός όταν είναι πλέον πολύ αργά.

9. Προτάσεις

Τελειώνοντας τη σειρά αυτή των δύο άρθρων, κάνουμε μια σειρά προτάσεων που νομίζουμε ότι προκύπτουν από όσα παρουσιάστηκαν σ' αυτά:

1) Δεδομένου ότι τα λιγότερο από 10 χρόνια που απομένουν μέχρι την απελευθέρωση της αγοράς το 2004 δεν είναι πολλά, οι Έλληνες ακτοπλόοι θα πρέπει να προετοιμαθούν έγκαιρα ώστε να μπορούν να παίξουν το παιχνίδι με τους νέους κανόνες που θα ισχύουν τότε. Ανεξάρτητα από το γεγονός ότι οι κανόνες αυτοί δεν είναι επακριβώς σήμερα γνωστοί, είναι σαφές ότι το περιβάλλον της ακτοπλοΐας θα είναι εντελώς διαφορετικό από ότι είναι σήμερα, προς την κατεύθυνση του ανταγωνισμού. Ετσι, οποιαδήποτε προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, με παράλληλη συγκράτηση του κόστους παροχής αυτών των υπηρεσιών, θα αυξήσει τις πιθανότητες επιβίωσης των πλοιοκτητών αυτών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον. Μεταξύ των μέτρων που προτείνονται είναι η ανανέωση του στόλου, η ορθολογική διαχείριση δρομολογίων και διαδρομών, η υλοποίηση συστημάτων πληροφορικής για κράτηση/έκδοση εισιτηρίων, και η αναβάθμιση των "ξενοδοχειακών" εγκαταστάσεων των πλοίων.

2) Η μαζική ανάγκη ανανέωσης του στόλου δημιουργεί μια πρώτη τάξεως ευκαιρία για την ναυπηγική βιομηχανία της χώρας. Υπό κατάλληλες συνθήκες, αυτή θα μπορούσε να αναλάβει τη σχεδίαση και ναυπήγηση τυποποιημένων **designs** επιβατηγών (αλλά και φορτηγών) πλοίων, ειδικών για τις Ελληνικές θάλασσες.

3) Δεν χρειάζεται πολλή ανάλυση για να διατυπωθεί η πρόταση της ριζικής αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής της χώρας. Η αναβάθμιση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο της Κοινοτικής στήριξης της Ελλάδας από διάφορα ταμεία (συνοχής, **Delors**, κλπ). Τα λιμάνια θα πρέπει να ενταχθούν στο γενικότερο πρόβλημα της αναμόρφωσης της δομής του Ελληνικού ακτοπλοϊκού δικτύου, το οποίο εμφανίζει σημαντικά προβλήματα. Επίσης, ο ρόλος των λιμανιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι

καθοριστικός, και πρέπει να ληφθούν μέτρα για την αποδοτική χρήση της πεπερασμένης χωρητικότητός τους.

4) Οι διάφορες λιμενικές αρχές θα πρέπει να επιλύσουν το οξύ κυκλοφοριακό πρόβλημα σε περιόδους αιχμής καθώς και την σχεδόν πλήρη έλλειψη υποδομής για παροχή διευκολύνσεων στους επιβάτες (τηλέφωνα, εστιατόρια, συγκοινωνίες, κλπ) όταν περιμένουν το πλοίο.

5) Πρότασή μας είναι η χωρίς άλλη χρονοτριβή υλοποίηση ενός συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, όπως γίνεται στις αεροπορικές εταιρείες. Η υλοποίησή του αποτελεί βασική υποχρέωση των αρμοδίων (πλοιοκτητών και Υπουργείου) προς τους χρήστες του συστήματος. Παράλληλα, συστήματα EDI για την αποδοτική μεταφορά εμπορευμάτων θα πρέπει επίσης να υλοποιηθούν.

6) Με την άρση του *cabotage* το 2004, το πρόβλημα αναμόρφωσης του δικτύου (τουλάχιστο για τον τομέα των "δημόσιων υπηρεσιών") καθίσταται επείγον. Το YEN θα πρέπει να καταλήξει σε ένα σύνολο από σφαιρικά κριτήρια για το δίκτυο αυτό. Παράλληλα, οι μεμονωμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες θα πρέπει και αυτές να βελτιστοποιήσουν τα δικά τους δίκτυα (διαδρομές, δρομολόγια) για καλύτερη αντιμετώπιση του ανταγωνισμού.

7) Τέλος, η εναρμόνιση της Κοινοτικής νομοθεσίας (Κανονισμός για το *cabotage*) με την αντίστοιχη Ελληνική βαρύνει την Ελλάδα, καθ'όσον είναι σαφές ότι (α) σήμερα οι δύο αυτές νομοθεσίες δεν είναι συμβατές και (β) ο Κανονισμός δεν θα αλλάξει, καθόσον η Ελλάδα φαίνεται ότι έχει εξαντλήσει όλα τα περιθώρια αναβολής της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς. Το έργο της αλλαγής του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου σε τέτοιο που να είναι πλήρως εναρμονισμένο με τον Κανονισμό είναι σημαντικότερο και δεν επιδέχεται αργοπορία. Την πρωτοβουλία για την αλλαγή αυτή θα πρέπει να αναλάβει το καθ'ύλην αρμόδιο Υπουργείο, το YEN.

Για πολλούς, το σκοτεινό τούνελ στην άκρη του οποίου φέγγει το 2004 είναι μακρύ. Ο κλασικός πειρασμός της μορφής "ωχ αδερφέ μέχρι τότε κάπως θα τα βρούμε, έστω και την τελευταία στιγμή, και στο κάτω κάτω αν δεν τα βρούμε μπορούμε να τους ζητήσουμε μιά ακόμη παράταση" είναι μεγάλος, κυρίως απο την πλευρά της Πολιτείας (η οποία ξέρει οτι θα υπάρξουν και ουκ ολίγες εκλογικές αναμετρήσεις μέχρι τότε). Τα πράγματα όμως δεν είναι καθόλου έτσι. Εν οψει της κοσμογονικής αλλαγής που επίκειται, είναι προφανές οτι χρειάζεται να γίνει σκληρή δουλειά απο όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς στα λιγότερο απο 10 χρόνια που έχουν απομείνει.

Το Δεκέμβριο του 1992 η Ευρωπαϊκή Ένωση μας έδωσε 11 χρόνια παράταση για να εναρμονίσουμε το σύστημά με το Κοινοτικό, επομένως άλλη παράταση δεν θα είναι διατεθειμένη να μας δώσει. Στην Ελλάδα

εναπόκειται να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε το 2004 να παίξει το καινούργιο παιχνίδι με κάποια πιθανότητα να μπορέσει να το κερδίσει².

² Στη μελέτη του ΕΜΠ, εκτος απο τον υπογράφοντα έλαβαν μέρος και οι εξής (αλφαβητικά): Λ. Αιχμαλωτίδης, Η. Γραμματικόπουλος, Ε. Μαγείρου, Γ. Νάσος, Γ. Νέλλας, Γ. Παναγάκος, Α. Παπανικολάου, Π. Πέρρας και S. Sturmev. Η συμβολή τους στο όλο έργο ήταν ανεκτίμητη.