

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΤΟ 2004 ΠΛΗΣΙΑΖΕΙ¹

ΧΑΡΙΛΑΟΣ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Καθηγητής Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου
Διευθυνών Συμβουλος Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

Κυρίες και Κύριοι,

Κατ' αρχάς ευχαριστώ την Οργανωτική Επιτροπή της ημερίδας για την τιμή που μου εκανε να με προσκαλέσει.

Στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δημοσίευσε τον Κανονισμό 3577, ή, πλέον περιφραστικά, τον «Κανονισμό του Συμβουλίου υπ' αριθ. 3577/92, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-cabotage)». Ο Κανονισμός αυτός περιέγραφε το πλαίσιο απελευθέρωσης των εσωτερικών θαλασσιών μεταφορών της Κοινότητας στο πλαίσιο της Ενιαίας Αγοράς που θα ξεκινούσε επίσημα μερικές βδομάδες μετά, την 1/1/1993. Για μερικές χώρες (Μεσογειακές και Πορτογαλία), ο Κανονισμός προέβλεπε ότι η απελευθέρωση αυτή δεν θα γινόταν την 1/1/1993, αλλά αργότερα και σε φάσεις. Για την Ελλάδα, η τελευταία φάση της απελευθέρωσης αυτής προβλέφθηκε να γίνει την 1/1/2004. Εχουμε ήδη περασει το μεσοδιάστημα μεταξύ 1992 και 2004. Ο χρόνος πράγματι περνάει πολύ γρήγορα και δεν γυρίζει πίσω.

Θελω να διευκρινισω ότι το θέμα της ακτοπλοιας με εχει απασχολησει εκτεταμενα τα τελευταια χρονια, από το 1993 με την ιδιοτητα μου του Καθηγητη του ΕΜΠ, και από το 1996 και μετα που πηγα στον ΟΛΠ. Σημερα θα μιλησω για ορισμενα θεματα που θεωρω σημαντικα, (α) για το θεσμικο πλαισιο και (β) για θεματα λιμενικης υποδομης.

Θεσμικό πλαίσιο

Πολλα εχουν λεχθει για το θεσμικο πλαισιο. Ισως η πλέον κατάλληλη λέξη να περιγράψει το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοίας είναι «μωσαϊκό». Εχουμε προεδρικά διατάγματα, βασιλικά διατάγματα, νομοθετικά διατάγματα, νόμους, αναγκαστικούς νόμους, πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου, Υπουργικές αποφάσεις, ερμηνευτικές εγκυκλιους και άλλους κανονισμούς, χωρίς να συνυπολογίσουμε την Κοινοτική Νομοθεσία και τους κανονισμούς ασφαλειας, κλπ. Μερικοί απο τους νόμους αυτούς τέθηκαν σε ισχύ απο τις αρχές της δεκαετίας του 1930 και ισχυουν ακομη.

Το ισχυον θεσμικό πλαίσιο ειναι μη συμβατό με τον Κανονισμό και θα πρεπει να αλλαξει. Αυτό αφορά κυρίως τη διαδικασία παροχής αδειών σκοπιμότητας. Αυτή, σύμφωνα με το Νόμο 5570 του 1932 παρέχει σχεδόν απεριόριστη δυνατότητα στον εκάστοτε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εγκρίνει, να απορρίπτει, ή να τροποποιεί δρομολόγια, καθώς και να επιλέγει το ποίο πλοίο θα τα εκτελεί, με τη Γνωμοδοτική Επιτροπή Ακτοπλοικων Συγκοινωνιων (ΓΕΑΣ) σε συμβουλευτικο ρολο. Ο Νόμος αυτός δεν προβλεπει κανένα αντικειμενικό κριτήριο, ή κριτήριο ενθάρρυνσης του

¹ Ομιλία σε ημερίδα με θέμα την ακτοπλοία (ΑΙΓΛΗ ΖΑΠΠΕΙΟΥ, Πανελληνιος Συνδεσμος Ταξιδιωτικων Πρακτορων), Ιουνιος 2000.

υγιούς ανταγωνισμού και αποφυγής μονοπωλιακών καταστάσεων, αρα θα πρέπει να τροποποιηθεί.

Η δεύτερη διαπίστωση είναι η παρέμβαση της Πολιτείας, ακόμη και σε θέματα που κάποιος θα περίμενε ότι θα ρυθμιζόταν καλύτερα από την ελεύθερη αγορά και τον ανταγωνισμό. Σ' αυτά περιλαμβάνονται οι ναύλοι, τα δρομολόγια, και η σύνθεση του ξενοδοχειακού πληρώματος (όπως πχ ο αριθμός των θαλαμηπόλων ή η σύνθεση του μαγειρείου ως συνάρτηση του τονάζ).

Όσον αφορά τους ναύλους, η παρέμβαση της Πολιτείας αφορά όχι μόνο ολόκληρο το ναυτολόγιο, αλλά και στο ποιοί δικαιούνται εκπτώσεις. Το 1993 που είχαμε κάνει μια μελέτη στο ΕΜΠ, εκπτώσεις εδικαιούντο βουλευτές και τα αυτοκίνητά τους, πολύτεκνοι και τα τέκνα τους, μέλη Ενώσεων Συντακτών Ημερησίου Τύπου, φοιτητές, στρατιωτικοί, προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΕΝ, συνταξιούχοι του Εμπορικού Ναυτικού, μέλη της ΑΧΕΠΑ, μέλη αθλητικών σωματείων, θίασοι ηθοποιών, μέλη εκδρομικών σωματείων, μέλη της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης, του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου, και οι φύλακες των κρατικών φυλακών. Δεν ξέρω αν οι εκπτώσεις αυτές ισχύουν σήμερα.

Τα τελευταία χρόνια, αν και τύποις η διαδικασία έκδοσης αδειών σκοπιμότητας δεν άλλαξε, είδαμε τουλάχιστο μερικές αλλαγές από πλευράς ουσίας. Πρώτο, πλοία νέας τεχνολογίας είναι τώρα πολύ πιο εύκολο να παίρνουν τέτοιες άδειες (οι παλιές προϋποθέσεις που έθετε το ΥΕΝ σε ορισμένες περιπτώσεις καθιστούσαν κάτι τέτοιο ουσιαστικά αδύνατο). Δεύτερο, η απαίτηση του ΥΕΝ να εγκαταστήσουν οι εταιρείες σύστημα on-line ως προϋπόθεση έκδοσης άδειας σκοπιμότητας είχε ουσιαστικό αποτέλεσμα, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως. Τρίτο, για να μπει πλοίο στην αγορά, τώρα πρέπει να είναι το πολύ 10 ετών.

Από θεσμικής πλευράς, το πιο σημαντικό θέμα που ετέθη τα τελευταία χρόνια αφορά το καθεστώς που θα επικρατήσει μετά το 2003 σχετικά με τη σύνθεση των πληρωμάτων, ιδίως αυτό των πλοίων με άλλες Κοινοτικές σημαίες. Ο Κανονισμός 3577 άφησε ανοικτό το θέμα αυτό, ως θέμα ερμηνείας ή θέμα διαπραγμάτευσης. Το βασικό ερώτημα είναι εάν θα ισχύουν οι κανονισμοί του κράτους υποδοχής (host state rules) ή του κράτους της σημαίας (flag state rules). Η άποψη της Ελλάδας είναι ότι πρέπει να ισχύει το πρώτο, καθ' όσον εάν ίσχυε το δεύτερο θα υπήρχε σημαντικός κίνδυνος εισβολής σημαίων όπως η Ολλανδική, για την οποία οι κανονισμοί σύνθεσης πληρώματος είναι πιο ελαστικοί από τους δικούς μας.

Η μεγάλη πρόκληση για το θεσμικό έργο που πρέπει να γίνει μέχρι το 2004 είναι η εξής: Ποιός θα είναι ο βέλτιστος συνδυασμός (η χρυσή τομή) στο φάσμα μεταξύ του καθολικού ελέγχου της αγοράς που έχουμε σήμερα και της πλήρους απελευθέρωσής της. Πιστεύω ότι δεν πρέπει να παμε από το ένα ακρο στο άλλο, και ότι ο Κανονισμός παρέχει εργαλεία στην Πολιτεία να παρεμβεί σε ορισμένα θέματα, πχ στις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών. Αλλά σίγουρα δεν μπορούμε να μειούμε εκεί που είμαστε σήμερα. Όπως είπε πρόσφατα ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι απαραίτητο να ξεκαθαρισουν οι κανόνες του παιχνιδιού το ταχύτερο δυνατό. Πιστεύω ότι στόχοι θα πρέπει να είναι αφ' ενός μεν να προάγεται ο ανταγωνισμός, αφ' ετέρου δε να μην υπάρχει υποβάθμιση υπηρεσιών στις απομακρυσμένες περιοχές, ιδίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

Λιμενική υποδομή

Από πλευράς λιμενικής υποδομής, ας δούμε τι έγινε στον Πειραιά, το πρώτο λιμάνι της χώρας τα τελευταία χρόνια. Ο βασικός στόχος που υιοθετήθηκε ήταν η χρήση του κεντρικού λιμένα ως αμιγώς επιβατικού. Και πράγματι, το μικρό container terminal στην ακτή Βασιλειάδη μεταφέρθηκε και ενσωματώθηκε στο μεγάλο terminal του Νέου Ικονίου, και στη θέση του τελειωσε προσφατα ένα μεγάλο λιμενικό έργο για νέες θέσεις ακτοπλοίας. Επίσης, διάφορες αποθήκες στην Ηετιωνία ακτή κατεδαφίστηκαν και δημιουργήθηκαν χώροι εξυπηρέτησης της ακτοπλοίας.

Διάφορα άλλα έργα κτιριακά, οδοποιίας, σήμανσης και άλλης υποδομής για τη διευκόλυνση του επιβάτη έγιναν τα τελευταία χρόνια και συνεχίζονται και σήμερα. Τα έργα αυτά έχουν συντελέσει αποφασιστικά στην πλέον εύρυθμη λειτουργία του επιβατικού λιμένα, ιδίως το καλοκαίρι.

Με τη διαφαινόμενη αύξηση της κίνησης, είναι σαφές ότι πολλά ακόμη πρέπει να γίνουν για την περαιτέρω αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής της χώρας. Αυτό ισχύει και για τα λιμάνια στα μεγάλα αστικά κέντρα (με πρώτο παράδειγμα τον Πειραιά) και για τα λιμάνια στα νησιά.

Βασικό ερώτημα στο ζήτημα της λιμενικής υποδομής είναι η χρηματοδότησή της. Δεδομένων των ορίων που υπάρχουν στην Κρατική χρηματοδότηση, κεφάλαια θα αναζητηθούν από Κοινοτικά προγράμματα όπως το Ταμείο Συνοχής, το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (TENs). Με τη θεσμική μετεξέλιξη των δύο μεγάλων λιμανιών (και ίσως αργότερα και άλλων μικρότερων), κεφάλαια επίσης θα μπορούν να αντληθούν και από την ιδιωτική πρωτοβουλία, πιθανώς με τη δημιουργία joint ventures με τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, πχ θα μπορούσαν να δημιουργησουν δικα τους τερμινάλ.

Είναι άλλωστε γνωστό ότι εκτός από την άρση του cabotage, το 2004 θα γίνουν και οι Ολυμπιακοί αγώνες. Αυτό θα είναι διπλή προκλήση για τον Πειραια, ώστε να αντιμετωπισει με επιτυχια την αυξηση της κινησης. Σχεδιαζεται μια μείζων ανάπλαση του επιβατικού λιμένα του Πειραιά (στα πρότυπα παρομοίων αναπλάσεων στο εξωτερικό, πχ στη Βαρκελώνη), η οποια θα πρέπει να επιζητήσει καί την ενεργό συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ξενοδοχεία, συνεδριακό κέντρο, ενυδρείο, καταστήματα, κλπ είναι αδύνατο να χρηματοδοτηθούν με βάση το σημερινό μοντέλο εκμετάλλευσης. Δεδομένου ότι ο ΟΛΠ δεν χρηματοδοτείται από τον Κρατικό Προυπολογισμό, και δεδομένου ότι τα έσοδα του επιβατικού λιμένα είναι χαμηλά (ιδίως της ακτοπλοιας), οποιοδήποτε μείζων έργο στον επιβατικό λιμένα ουσιαστικά επιδοτείται από τα έσοδα του ΟΛΠ στο container terminal. Αυτό κάποτε θα πρέπει να διορθωθεί. Πρόθεση είναι οι παρεμβάσεις αυτές να γίνουν στο πλαίσιο της διαδικασίας περαιτερω θεσμικης μετεξελιξης του ΟΛΠ.

Υπαρχει εδώ και ένα άλλο θεμα. Ετσι όπως εγκρινονται οι αδειες και τα δρομολογια από το YEN, και με δεδομενη την προτιμηση πολλων εταιριων να φευγουν τα πλοια τους την ιδια ωρα, δημιουργειται προβλημα χωρου στις ωρες αιχμης.

Δυστυχώς, η κατάσταση δεν προβλέπεται να βελτιωθεί στο εγγύς μέλλον, καθ' οσον πληροφορούμεθα (πολλές φορές περιστασιακά) ότι αναμένονται σύντομα και αρκετά άλλα πλοία, οι ώρες αναχώρησης των οποίων είναι ήδη καθορισμένες χωρίς

προηγούμενη συνεννόηση με εμάς (και εν πολλοίς αλληλοεπικαλυπτόμενες). Δεν είναι διόλου σαφές με ποιο τρόπο θα μπορέσουμε να ικανοποιήσουμε όλες τις ανάγκες αυτές με την σημερινή λιμενική χωρητικότητα και υποδομή. Θα προτιμούσαμε σίγουρα αντι να φευγουν όλα τα πλοια την ιδια ωρα, να υπαρχει κλιμακωση των αναχωρησεων, ώστε να χρησιμοποιειται πιο ορθολογικα η χωρητικοτητα του λιμανιου. Θέλουμε να βρούμε λύσεις, ελπίζουμε ότι θα τις βρούμε, προγραμματίζουμε νέες θέσεις ακτοπλοίας το επόμενο έτος, αλλά δεν μπορούμε να κάνουμε και θαύματα.

Ο ΟΛΠ πρόκειται να θέσει το σοβαρό αυτό γενικό θέμα στο YEN, στο πλαίσιο της επικείμενης συζήτησης για την ακτοπλοία. Προσωπική μου θέση είναι ότι η παροχή άδειας και η έγκριση δρομολογίου θα πρέπει να προϋποθέτει κυριως την εξασφάλιση του απαραίτητου “slot” σε λιμάνια μεγάλης κίνησης, ιδίως σ’ αυτό του Πειραιά, όπως γίνεται σήμερα στα μεγάλα αεροδρόμια. “Slot” σημαίνει συνδυασμός θέσης και χρόνου κατάληψης της θέσης αυτής από το πλοίο. Η κατανομή των πεπερασμένων slots στα πλοία θα πρέπει να γίνεται με κάποια συγκεκριμένη διαδικασία και με κριτήρια σαφή και αντικειμενικά. Ίσως τα slots θα πρεπει να βγαινουν σε πλειστηριασμο, αντι να τσακωνονται ολοι ποιος θα τα παρει. Σίγουρα δεν θα μπορεί να δίνεται το ίδιο slot σε δυο διαφορετικά πλοία.

Τα βασικά συμπεράσματα που βγαίνουν απο τα οσα ανεπτυξα είναι τα εξής:

Εχει όντως συντελεσθεί σημαντική πρόοδος στον τομέα της ακτοπλοίας στα χρόνια που πέρασαν απο το 1992 και μετά. Ομως, έχουμε ακόμη αρκετή δουλειά μπροστά μας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν πρόκειται να μας δώσει άλλη περίοδο χάριτος πέραν των 11 ετών που μάς έδωσε το Δεκέμβριο του 1992. Αρα στην Ελλάδα εναπόκειται να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε την 1η Ιανουαρίου του 2004 όχι μόνο να έχει ένα ακτοπλοϊκό σύστημα σύγχρονο και αποτελεσματικό, αλλά ο Ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος να είναι ανταγωνιστικός και να προσφέρει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στον επιβάτη. Αλλωστε, μόνο έτσι θα μπορέσει να διατηρηθεί η οικονομική ανάπτυξη και συνοχή του Ελληνικού νησιωτικού χώρου.

Σας ευχαριστώ.