

**ΟΜΙΛΙΑ Χ. ΨΑΡΑΥΤΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΤΟΥ
«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ SABOTAGE», ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ,
21/3/2007**

Κύριε Πρύτανη του ΕΜΠ,
Κύριε Γενικό Γραμματέα του ΥΕΝ,
Κύριοι Πρόεδροι,
Κύριοι συνάδελφοι,
Κυρίες και κύριοι,

Θα ήθελα κατ' αρχάς να σας ευχαριστήσω όλους που ήρθατε στην αποψινή εκδήλωση και ιδιαίτερα τις εκδόσεις του Ιδρύματος Ευγενίδου, τον Καθ. κ. Μανάφη και σας προσωπικά κύριε Πρόεδρε που εκδώσατε το βιβλίο αυτό και διοργανώσατε την εκδήλωση. Θερμά ευχαριστώ επίσης όλους στους προλαλήσαντες για τα σχόλιά τους.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ σε ένα περιστατικό που είναι ενδεικτικό της επιμέλειας του Ιδρύματος στην έκδοση του βιβλίου. Στη σελίδα 236 υπάρχει ένας χάρτης που δείχνει τις γραμμές δημοσίων υπηρεσιών του Υπουργείου Αιγαίου. Το χάρτη αυτό τον κατέβασα από το δικτυακό τόπο του Υπουργείου. Αλλά ο χάρτης που είναι στο βιβλίο είναι ο σωστός. Έχει πλήθος διορθώσεων, τυπογραφικών και άλλων, σχετικά με τα πλοία και τα δρομολόγια, σε σχέση με τον αρχικό, και θέλω να ευχαριστήσω το στέλεχός σας τον κ. Ρούσσο που εντόπισε αυτά τα λάθη και γενικά για την εξαιρετική δουλειά που έκανε για το βιβλίο.

Η ιδέα για το βιβλίο δημιουργήθηκε ως εξής. Στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το αντικείμενο της ακτοπλοΐας περιλαμβάνεται στην ύλη του προπτυχιακού μαθήματος 'Οικονομική Θαλασσιών Μεταφορών ΙΙ', ενός κατ' επιλογήν μαθήματος που παίρνουν οι φοιτητές της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών. Μέχρι προ τινος, η σχετική ύλη βασιζόταν κυρίως σε μια συλλογή από κείμενά μου επί του θέματος, καθώς και σε αναφορές σε εργασίες συναδέλφων.

Συμπτωματικά, το πρώτο από αυτά τα κείμενα ήταν μια εργασία που

παρουσίασα το Νοέμβριο του 1992 στο πρώτο Ευρωπαϊκό συνέδριο στρογγυλής τραπέζης για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων στο Delft της Ολλανδίας, λίγο πριν από την ψήφιση του Κανονισμού 3577 για το cabotage. Από τότε μέχρι το 2006 συγκεντρώθηκαν περί τα 15-20 άλλα κείμενα, είτε επιστημονικού, είτε πιο εκλαϊκευμένου περιεχομένου. Μερικά από αυτά είναι γραμμένα στα αγγλικά και μερικά στα ελληνικά.

Βέβαια δεν θα μπορούσα να βγάλω ένα βιβλίο απλώς τοποθετώντας το ένα άρθρο μετά το άλλο. Σκέφτηκα λοιπόν ότι θα είχε ενδιαφέρον ένας εκ των υστέρων σχολιασμός των όσων είχα γράψει τα τελευταία 15 χρόνια, υπό το πρίσμα αφ' ενός μεν των συνθηκών που εκάστοτε επικρατούσαν στην ακτοπλοΐα στο διάστημα αυτό, αφ' ετέρου δε των σημερινών συνθηκών και του τι προοιωνίζεται για το μέλλον. Η σχετική ανάλυση θα είχε κυρίως σκοπό να δούμε τι από όσα γράφτηκαν τότε ισχύουν (η δεν ισχύουν) και σήμερα. Τι από όσα είχε προβλεφθεί τότε βγήκε σωστό, και τι λάθος. Τι άλλαξε και τι δεν άλλαξε. Τι λάθη έγιναν, αλλά και τι σωστές κινήσεις έλαβαν χώρα. Ποιες προοπτικές υπάρχουν για το μέλλον.

Κάτι που επίσης βοήθησε το βιβλίο ήταν η θητεία μου ως Διευθύνων Σύμβουλος στον ΟΛΠ, από το καλοκαίρι του 1996 μέχρι το Μάρτιο του 2002. Σίγουρα αυτή με έκανε να δω το θέμα της ακτοπλοΐας από μια άλλη οπτική γωνία, εκείνη του λιμανιού του Πειραιά, κομβικού σημείου στο ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας. Το ίδιο μπορώ να πω και για τη συμμετοχή μου στην επιτροπή ειδικών υπό τον Βασίλη Σαραντιτή το 2000, για τη διατύπωση των κατευθυντήριων γραμμών του νέου θεσμικού πλαισίου, που ήταν τότε υπό επεξεργασία. Όπως ήρθαν τα πράγματα, το πόρισμα της επιτροπής συνέπεσε με το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ το Σεπτέμβριο του 2000. Το βιβλίο περιγράφει τη διαδικασία αυτή, σχολιάζει εκτενώς το Νόμο 2932 που ψηφίστηκε στη συνέχεια, και φτάνει μέχρι τη σημερινή εποχή.

Στο βιβλίο μπορεί κανείς να δει τι από όσα είχα κατά καιρούς προβλέψει ότι θα συμβούν πραγματοποιήθηκαν και τι όχι. Μια από τις προβλέψεις που στάθηκα πιο τυχερός ήταν η άρση των ορίων ηλικίας στην ακτοπλοΐα, την οποία είχα από καιρό προβλέψει ως μονόδρομο. Κατά τη γνώμη μου δεν υπάρχουν πολλές διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας που να έχουν

προκαλέσει χειρότερη παραπληροφόρηση στους πάντες από εκείνες που αφορούν στα όρια ηλικίας. Ως αποτέλεσμα της παραπληροφόρησης αυτής, δυστυχώς το θέμα αυτό κατέστη αντικείμενο σφοδρής πολιτικής αντιπαράθεσης μεταξύ όλων των κομμάτων, η οποία έγινε εμπόδιο όχι μόνο για την κατανόησή του, αλλά και για την ορθολογική αντιμετώπισή του, πιθανώς λόγω του «πολιτικού κόστους» που ενέχει. Το βιβλίο αναφέρεται εκτενώς και στο θέμα αυτό, μεταξύ άλλων, από το όριο της 35ετίας που ίσχυε πριν από το Νόμο 2932, στο όριο των 30 ετών που θέσπισε ο τελευταίος, μέχρι το ΠΔ 124 του 2006 που κατάργησε τα όρια ηλικίας, σε προσαρμογή στη συμφωνία της Στοκχόλμης που ισχύει διεθνώς.

Με αφορμή την αποψινή εκδήλωση, χθες έψαχνα στο Ίντερνετ συγκριτικά στοιχεία μεταξύ της εγχώριας αγοράς και της αγοράς του διαδρόμου της Αδριατικής, στον οποίο επικρατεί ελεύθερος ανταγωνισμός. Συνέκρινα λοιπόν τη διαδρομή Πάτρα-Ανκόνα, που είναι 512 νμ, με τη διαδρομή Πειραιάς- Ηράκλειο Κρήτης, που είναι 175 νμ., το 1/3. Μεγάλη ακτοπλοϊκή εταιρία που έχει παρόμοια πλοία και στις 2 γραμμές, για Πάτρα-Ανκόνα το εισιτήριο για ένα ΙΧ αλλε ρετουρ είναι 124 ευρώ, ενώ Πειραιά-Ηράκλειο είναι 167 ευρώ! Η Κρήτη είναι δηλαδή τουλάχιστο 4 φορές πιο ακριβή από την Ιταλία, ανά μίλι απόστασης. Παρόμοια ισχύουν και για τα φορτηγά και τα εισιτήρια επιβατών.

Πως μπορεί να εξηγηθεί αυτό; Άραγε οι ακτοπλοϊκές εταιρίες ζημιώνουν πηγαίνοντας στην Ιταλία, η βγάζουν υπερβολικά κέρδη στην Ελλάδα; Τελευταία άκουω από πολλές εταιρίες για τζίρο ρεκόρ, κάτι που είναι σίγουρα ευχάριστο. Η μήπως η εξήγηση είναι ότι δεν λειτουργεί ακόμη σωστά η εγχώρια αγορά; Εγώ πιστεύω ότι ισχύει το τελευταίο, και αυτό είναι ευθύνη της Πολιτείας. Αν είναι έτσι, έχουμε ακόμη δρόμο μπροστά μας.

Το μονοπωλιακό σύστημα εκμετάλλευσης με βάση το οποίο πολλές από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες αναπτύχθηκαν κερδοφόρα τα τελευταία 50 χρόνια συντέλεσε στο να πληρώνει ο ταξιδιώτης περισσότερο από όσο αν η αγορά ήταν απελευθερωμένη. Ήταν ένα σύστημα το οποίο σαφώς δεν ενθάρρυνε

την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, όσο και αυτή να ήταν επιτακτική. Η μη επαρκής ανανέωση του στόλου, σε συνδυασμό με την έλλειψη κινήτρων σωστής συντήρησης σε πλοία κοντά στο όριο απόσυρσής τους, δημιούργησαν ένα φαύλο κύκλο κακής ποιότητας υπηρεσιών και μειωμένων προδιαγραφών ασφάλειας. Ίσως ο φαύλος κύκλος έχει αρχίσει να σπάει, αλλά δεν έχει σπάσει ακόμη εντελώς κατά την άποψή μου.

Όπως εξηγώ στο βιβλίο, κατά την άποψη μου η λύση στο κεντρικό πρόβλημα της ακτοπλοΐας διακρίνεται σε δυο ξεχωριστά αλλά συνδεδεμένα μεταξύ τους σκέλη. Το πρώτο σκέλος είναι η ΠΛΗΡΗΣ απελευθέρωση της αγοράς στις γραμμές εκείνες που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον για τους πλοιοκτήτες. ΠΛΗΡΗΣ σημαίνει καθεστώς παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής, όπου διάρκειαδρομολόγησης, ναύλοι και δίκτυο είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη. Φρονώ ότι παρέμβαση της Πολιτείας στις γραμμές αυτές πρέπει να εστιάζεται ΜΟΝΟ στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφάλειας, υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού.

Το δεύτερο (και πιο σημαντικό για το δημόσιο συμφέρον) σκέλος αφορά την επιδότηση από το Κράτος του κομματιού της αγοράς για το οποίο δεν υπάρχει κάλυψη από το πρώτο σκέλος. Αυτά είναι δυο σκέλη διακριτά αλλά αλληλένδετα. Δυο σκέλη με εντελώς διαφορετική δομή αγοράς το ένα από το άλλο. Αλλά δυο σκέλη όπου αν το πρώτο δεν λειτουργήσει σωστά, δεν θα λειτουργήσει ούτε το δεύτερο. Δυστυχώς, στο σημερινό ερμαφρόδιτο σύστημα, σαφής διαχωρισμός των δυο αυτών σκελών δεν υπάρχει, ούτε και μετά τη μερική απελευθέρωση που έγινε πέρσι. Όπως άλλωστε δεν υπήρχε στο προγενέστερο καθεστώς.

Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος της λύσης, ένα σωστό δίκτυο δημοσίων υπηρεσιών, το ερώτημα είναι, πόσο συχνά θέλει η Πολιτεία να πηγαίνει πλοίο στους Φούρνους ή στους Λειψούς; Για να μην πω σε νησιά όπως η Δονούσα, η Φολέγανδρος ή ακόμη και η Σίφνος; Μια φορά την ημέρα, μια φορά τη βδομάδα, ή μια φορά το μήνα; Απευθείας, ή μέσω κάποιου άλλου νησιού; Και με τι είδους πλοίο, συμβατικό ή ταχύπλοο; Από την απάντηση στα ερωτήματα αυτά (και σε άλλα παρεμφερή) εξαρτάται τι είδους δίκτυο

δημόσιας υπηρεσίας θέλουμε να σχεδιασθεί. Το βιβλίο αναλύει μερικές ιδέες για το θέμα, το οποίο είναι εν πολλοίς ακόμη ανοικτό.

Στην πιθανή ερώτηση, μα, το δεύτερο σκέλος, δεν θα στοιχίσει αρκετά στο Ελληνικό Δημόσιο; Η απάντηση είναι προφανώς ΝΑΙ, θα στοιχίσει, ακόμη και αν λάβουμε υπόψη τις πιθανές Κοινοτικές ή άλλες χρηματοδοτήσεις. Όπως στοιχίζει αρκετά να έχουμε άρτιες οδικές συνδέσεις με τα απομακρυσμένα χωριά της Στερεάς, της Ηπείρου και της Θράκης, είναι εξ ίσου στρατηγική υποχρέωση του Ελληνικού Έθνους στο σύνολό του να διατηρήσει τη συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας, ακόμη και εκεί όπου δεν συμφέρει στον ιδιώτη εφοπλιστή να το κάνει. Και είναι υποχρέωση της Πολιτείας να βρει τον βέλτιστο δυνατό τρόπο ο στόχος αυτός να γίνει πραγματικότητα. Διότι αν οι συγκοινωνίες στα νησιά καταστούν δύσκολες η ακριβές, μετά από κάποια χρόνια ο πληθυσμός τους θα μειωθεί. Και αν δεν θέλουν Έλληνες να κατοικήσουν στα νησιά μας, κάποιοι άλλοι θα βρεθούν να το κάνουν, αργά η γρήγορα. Υπάρχει σαφές σήμα κινδύνου κατά τη γνώμη μου και ανάγκη για προσεκτικό και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό.

Με βάση λοιπόν τη φιλοσοφία αυτή γράφτηκε το βιβλίο. Οι επί μέρους αναλύσεις δέθηκαν σε ένα ολοκληρωμένο σύνολο με σκοπό να βοηθήσουν τον αναγνώστη να αξιολογήσει ορθολογικά το πολυδιάστατο αυτό πρόβλημα. Ο αναγνώστης δεν είναι αναγκαστικά μόνο ο σπουδαστής του Μετσόβιου, η ίσως άλλων Πανεπιστημίων στην Ελλάδα, αλλά οποιοσδήποτε άλλος ενδιαφέρεται για το αντικείμενο.

Μια και ανέφερα το Μετσόβιο, θέλω να πω ότι, αρκετοί σπουδαστές στο Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών του ΕΜΠ έχουν ασχοληθεί επισταμένα με τις διάφορες πτυχές του ακτοπολιτικού προβλήματος, εκπονώντας διπλωματικές εργασίες και διδακτορικές διατριβές σε σχετικά θέματα. Το βιβλίο αυτό καταγράφει βιβλιογραφικά πολλές από τις εργασίες αυτές, καθώς και εργασίες άλλων συναδέλφων που έχουν ασχοληθεί με το θέμα.

Θέλω να ευχαριστήσω όλους τους συν-συγγραφείς των εργασιών μου που αναφέρονται στο βιβλίο, και όλους τους σπουδαστές και άλλους συνεργάτες μου που ασχολήθηκαν με το αντικείμενο. Το βιβλίο αυτό δεν

θα υπήρχε χωρίς αυτούς.

Υποθέτω ότι με τις θέσεις του βιβλίου κάποιοι μπορεί να συμφωνήσουν, και κάποιοι όχι, και αυτό είναι θεμιτό. Ο,τι κι αν συμβεί, εγώ εκφράζω την ευχή το βιβλίο να βοηθήσει στην κατανόηση των προβλημάτων του κλάδου της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα και κάποιες από τις προτάσεις που διατυπώνει να είναι χρήσιμες, ώστε τα παιδιά μας να έχουν καλύτερες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από αυτές που έχουμε εμείς σήμερα.

Σας ευχαριστώ και πάλι.