ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ ΤΡΙΤΗ 25 ΙΟΥΛΙΟΥ 2006

Οι περιπέτειες της ακτοπλοΐας

Του Β. ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗ*

Εστω και τώρα, το κράτος μπορεί να επιβάλει τις ελάχιστες απαιτούμενες ρυθμίσεις για τη λειτουργία της ακτοπλοΐας

Το βασικό χαρακτηριστικό της Ελλάδας είναι τα πολλά μικρά κατεσπαρμένα νησιά της, που για να επιβιώσουν απαιτούν ικανοποιητική τροφοδοσία και επικοινωνία τόσο με την ηπειρωτική Ελλάδα όσο και μεταξύ τους. Για τα νησιά μας, η ακτοπλοΐα προσφέρει τις υπηρεσίες που παρέχουν στην ηπειρωτική χώρα οι αστικές συγκοινωνίες, τα ΚΤΕΛ, τα φορτηγά και ο σιδηρόδρομος. Βασική υποχρέωση του κράτους είναι η ισότιμη αντιμετώπιση των πολιτών του: ο πολίτης της Κύθνου, των Κυθήρων ή της Σχοινούσας έχει το δικαίωμα να μετακινείται το ίδιο γρήγορα, φθηνά και με ασφάλεια όπως ο πολίτης της ηπειρωτικής Ελλάδας.

Τη βασική αυτή υποχρέωσή της η ελληνική πολιτεία φαίνεται να την εκχωρεί στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού. Προσδοκά αφελώς ότι η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, με το κράτος να παρακολουθεί ως θεατής, θα λύσει τα προβλήματα σε μια αγορά μικρή και ολιγοπωλιακή. Η πολιτική αυτή ιδεοληψία για την αποτελεσματικότητα των κανόνων της ελεύθερης αγοράς οδηγεί τελικώς την ακτοπλοΐα σε περιπέτειες, τα νεύρα των επισκεπτών των νησιών εκτός ελέγχου, τον τουρισμό και την ανάπτυξη σε ελεύθερη πτώση.

Θα θυμίσω ότι η θεωρία της λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς απαιτεί ένα ελάχιστο επίπεδο ρυθμίσεων που αφορούν τόσο την ασφάλεια όσο και ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο φαίνεται να έχει ξεχάσει η ελληνική πολιτεία το καλοκαίρι του 2006.

Τα περισσότερα όμως νησιά μας δεν έχουν την κρίσιμη ζήτηση που θα δικαιολογούσε την ικανοποιητική λειτουργία του ανταγωνισμού. Μεγάλο μέρος της εξυπηρέτησης των νησιών μας θα εξακολουθεί να γίνεται υπό καθεστώς υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας: το κράτος θα επιβάλλει έναν ελάχιστο αριθμό δρομολογίων και μέγιστο ύψος ναύλων.

Εστω και τώρα, το κράτος μπορεί να επιβάλει τις ελάχιστες απαιτούμενες ρυθμίσεις για τη λειτουργία της ακτοπλοΐας.

Οι ναύλοι της τουριστικής θέσης να προσδιορίζονται από το κράτος με κριτήρια την αγοραστική δύναμη του χαμηλόμισθου και συνταξιούχου.

Για οποιαδήποτε καθυστέρηση στην αναχώρηση ή άφιξη ενός πλοίου πέραν της 1 ώρας, θα επιστρέφεται στον επιβάτη από την πλοιοκτήτρια εταιρεία, χωρίς οποιαδήποτε διατύπωση και με την προσκόμιση του εισιτηρίου, το 1/4 του καταβληθέντος αντιτίμου. Αν η καθυστέρηση ξεπερνά τις 2 ώρες θα επιστρέφεται το 1/2 του εισιτηρίου, ενώ αν η καθυστέρηση ξεπερνά τις 4 ώρες, θα επιστρέφεται το σύνολο του εισιτηρίου. Αν η καθυστέρηση ξεπερνά τις 6 ώρες, εκτός από το σύνολο του εισιτηρίου, θα καταβάλλεται αποζημίωση 10 € (όσο και το μέσο ωριαίο κόστος εργασίας) για κάθε ώρα καθυστέρησης.

Μια τόσο απλή ρύθμιση θα δώσει τέλος στην ασυδοσία των πλοιοκτητών που αγγίζει τα όρια της πρόκλησης από ορισμένους κρατικοδίαιτους εφοπλιστές οι οποίες βρίζουν χυδαία και συλλήβδην τόσο τους ανήμπορους νησιώτες όσο και τους επισκέπτες των νησιών.

Μόνον έτσι οι πλοιοκτήτες θα προβούν στην αναγκαία συντήρηση των πλοίων τους, θα περιορίσουν την υπερεκμετάλλευση του στόλου τους και θα προτείνουν στο κοινό αξιόπιστα δρομολόγια.

Κάθε νησί πρέπει να εξυπηρετείται από τουλάχιστον δύο δρομολόγια ημερησίως. Το μεγαλύτερο πρόβλημα της χώρας δεν είναι η λειτουργία του ανταγωνισμού αλλά η ερήμωση της υπαίθρου και των νησιών.

Η αναπτυξιακή καχεξία και ερήμωση των μικρών ελληνικών νησιών δεν είναι μόνο ζήτημα ισόρροπης ανάπτυξης. Είναι πρωτίστως γεωπολιτικό ζήτημα και κρατική υποχρέωση προς τους νησιώτες-ακρίτες, συνεχιστές μιας παράδοσης αιώνων και φύλακες του Ελληνισμού.

* Αν. καθηγητής ΔΠΘ