

Προσιτές και ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές

Της Μαρίας Λεκάκου

Σε Ευρωπαϊκό αλλά και σε Διεθνές επίπεδο οι βελτιώσεις στη λειτουργία των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και η παροχή υπηρεσιών «πόρτα – πόρτα» και για τις επιβατικές μεταφορές είναι στην αιχμή των έργων, των πολιτικών αλλά και των απαιτήσεων επιχειρήσεων και πολιτών. Ειδικά δε η αποτελεσματική λειτουργία νησιωτικών συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί στόχο της ευρωπαϊκής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής μεταφορών με υψηλή προτεραιότητα.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι τα νησιά και οι νησιωτικές περιφέρειες ευρύτερα αντιμετωπίζουν μία σειρά προβλημάτων, τα οποία υπονομεύουν την ισότιμη ένταξη αυτών των περιοχών στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι, αυτό άλλωστε αναγνωρίσθηκε και στη συνθήκη του Άμστερνταμ.

Η στρατηγική για την επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της κινητικότητας αυτή πρέπει να κάνει χρήση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της νησιωτικότητας, ως πλεονεκτήματα και ευκαιρίες, και να μην τα θεωρεί μόνιμα διαρθρωτικά μειονεκτήματα και τρωτά σημεία..

Μια συνεκτική πολιτική νησιωτικών μεταφορών οφείλει να ανταποκρίνεται πρώτιστα στα δικαιώματα της ισότητας της προσβασιμότητας και της οικονομικής προσιτότητας.

Συγκεκριμένα:

Πίνακας 1: Στόχοι Πολιτικών για τις νησιωτικές θαλάσσιες μεταφορές.	
Το Σύστημα νησιωτικών μεταφορών πρέπει να είναι:	Αναφορικά με
Επαρκές	Ικανότητα, χωρητικότητα, διαδρομές,
Οικονομικό και αποδοτικό	Τιμολόγηση, επένδυση, διαδικασίες,
Ισότιμο	Νησιώτες, επισκέπτες λιμένες, ναυτιλιακές εταιρίες, μεταφορείς και εργαζόμενοι
Αποδεκτό	Συμμετέχοντες στην παραγωγική διαδικασία και χρήστες
Προσαρμόσιμο	Μεταβαλλόμενες ανάγκες
Αξιόπιστο	Ασφάλεια, απόδοση, προβλεπτικότητα

Η δημιουργία αποτελεσματικής συνεργασίας και διασύνδεσης προσκρούσει σε μακροχρόνιες πρακτικές και «συνήθειες» και στις προτεραιότητες των αρχών και των παρόχων που μέχρι σήμερα αποκλειστικά λειτουργούσαν αποσπασματικά ή εξυπηρετούσαν τις επιμέρους μεταφορικές ανάγκες.

Σε αυτά τα πλαίσια είναι απαραίτητο να εξετασθεί για τις νησιωτικές περιφέρειες η δυνατότητα για μεγαλύτερη αποδοτικότητα παράλληλα με μια συνεχή ενθάρρυνση καινοτομίας και, ενδεχομένως, του ανταγωνισμού στην παροχή των θαλάσσιων υπηρεσιών.

Μια τέτοια δράση περιλαμβάνει αξιολόγηση χαρακτηριστικών του δικτύου, τα χαρακτηριστικά των μέσων, τον συντονισμό των φορέων καθώς και την ολοκλήρωση και τη συνεκτικότητα των συνδυασμένων δικτύων.

Από την άλλη πλευρά, πρέπει να αποτυπωθούν οι χρήστες του συστήματος μεταφορών, η ζήτηση για τα ταξίδια τους, οι προσδοκίες και οι απόψεις τους για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών.

Οι επιλογές, οι προτεραιότητες, οι ιεραρχήσεις και κυρίως η αποδοχή από την τοπική κοινωνία είναι καθοριστικής σημασίας για την επιτυχία τέτοιων έργων σε περιφερειακό επίπεδο. Παίρνοντας πάντα υπόψη τις κρίσιμες συνιστώσες της εποχικότητας και της μεγάλης γεωγραφικής διασποράς.

Όλα αυτά για να για να τεθούν οι προτεραιότητες: *βελτίωση της πρόσβασης αύξηση της ελκυστικότητας των νησιών διασφάλιση της βιωσιμότητας των παρόχων* αλλά και να διασαφισθεί ότι απαιτείται γνώση και οργανωμένη πληροφορία για να ρυθμιστούν αντικρουόμενα συμφέροντα: καθώς στην προκειμένη περίπτωση έχουμε υψηλό δημόσιο ενδιαφέρον λόγω του χαρακτήρα του γενικού οικονομικού συμφέροντος που χαρακτηρίζει τις νησιωτικές θαλάσσιες μεταφορές, και του χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος που εμφανίζεται σε πολλές περιπτώσεις λόγω της μεγάλης εποχικότητας και της διασποράς.

Η σημαντικότερη αλλαγή που απαιτείται είναι η μετάβαση σε ένα δίκαιο, προσιτό ισόρροπο και βιώσιμο σύστημα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ώστε να:

- * εξυπηρετούνται οι ανάγκες των νησιών (αναπτυξιακές, κοινωνικές, πολιτιστικές) και η εθνική συνοχή,
- * διασφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός (διευκόλυνση εισόδου νέων επιχειρήσεων, μείωση των εμποδίων εισόδου, τήρηση σαφώς διατυπωμένων κανόνων)
- * εξασφαλίζεται πρόσβαση στους νησιώτες (οικονομική και ποιοτική).

Προϋπόθεση για την επίλυση της δύσκολης εξίσωσης της ακτοπλοΐας αποτελεί ο προσδιορισμός ενός συνόλου μετρήσιμων δεικτών, η διαρκής αξιολόγηση των οποίων θα επιτρέψει την εύρυθμη λειτουργία του πολύπλοκου αυτού συστήματος. Αυτό το δυσεπίλυτο σύστημα σχέσεων εμπεριέχει τη διαφοροποίηση ανάμεσα στο υψηλό δημόσιο και στο μειωμένο εμπορικό, την εποχικότητα και τη γεωγραφική διασπορά.

Για την αποτύπωση των δεικτών αυτών είναι απαραίτητη η καταγραφή των απαιτήσεων των τοπικών κοινωνιών, και των προτεραιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων, ανάλογα με το πεδίο αρμοδιοτήτων και το ρόλο τους.

Η θεσμική μεταρρύθμιση και η κρίση έχουν αναμφισβήτητα διαφοροποιήσει την εικόνα των ακτοπλοϊκών μεταφορών, η έλλειψη συστηματικού και ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης των θαλάσσιων ενδομεταφορών όμως παραμένει μόνιμο και διαχρονικό χαρακτηριστικό του τρόπου που αντιμετωπίζει η Δημόσια Διοίκηση την ακτοπλοΐα.

Επακόλουθο αυτής της ουσιαστικής έλλειψης είναι τα σημαντικά προβλήματα σε θέματα ανταγωνισμού, αλλά και η προβληματική διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος παρά την αλματώδη αύξηση των κρατικών επιδοτήσεων.

Σε αυτό το δυσμενές σκηνικό το μόνο όργανο διαβούλευσης για την αποδοτική λειτουργία της αγοράς, αλλά και για τη ρύθμιση αντιτιθεμένων συμφερόντων ή θεμάτων ανταγωνισμού, είναι το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Στις συνεδριάσεις του εξετάζει από 30 έως 90 θέματα!!! Και η ενημέρωση των εμπλεκόμενων μερών συνιστάται στην αποστολή της Ημερήσιας διάταξης, συνήθως την προηγούμενη μέρα, η δε προετοιμασία αφορά εκδήλωση προθέσεων, συζητήσεις και διαπραγματεύσεις τα δε πρακτικά που δημοσιεύονται είναι μια γραμμή για κάθε θέμα.

Είναι απολύτως σίγουρο ότι η ρύθμιση υπηρεσιών τόσο μεγάλης σημασίας δεν μπορεί να γίνεται με τρόπο που θυμίζει "παζάρι" και να βασίζεται μόνον στη μακρόχρονη εμπειρία των υπηρεσιακών παραγόντων. Λείπουν τα δεδομένα, τα στοιχεία, η οργανωμένη απεικόνιση οι προβλέψεις, οι δείκτες,, οι κανόνες ανταγωνισμού και το κυριότερο η συστηματική και συστημική αντιμετώπιση.

Για να επιτευχθούν συνθήκες εύρυθμης και οικονομικά και κοινωνικά αποδεκτής λειτουργίας του συστήματος θαλασσίων μεταφορών απαιτείται:

(α) να οργανωθεί η παρακολούθηση αγοράς (και όχι ο αστυνομικός έλεγχος)

(β) να υπάρξουν σενάρια και προβλέψεις και

(γ) να υπάρξουν αξιολογήσεις επιπτώσεων στα εμπλεκόμενα μέρη.

Στο παρελθόν έχουν υπάρξει μελέτες αλλά ολοκληρωμένα και λειτουργούντα προγράμματα, όπως το Σύστημα Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών (ΣΕΘΑΜ) το οποίο χρηματοδοτήθηκε με εθνικούς πόρους αλλά μηδέποτε λειτούργησε λόγω «αντίδρασης στην αλλαγή» της διοίκησης.

Αλλά και πρόσφατα υπήρξαν ανάλογες κινήσεις με πρωτοβουλία και πόρους από την Τοπική Αυτοδιοίκηση (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης) που κατέληξαν σε ολοκληρωμένο σχέδιο και σε συγκεκριμένα αποτελέσματα

Σε μια από αυτές που εκπονήθηκε από το Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, τέθηκε ως στόχος, η ολιστική προσέγγιση του ζητήματος προσδιορισμού των κρίσιμων δεικτών απόδοσης προκειμένου να καταγραφούν οι θέσεις και οι εκτιμήσεις κάθε οικονομικού και κοινωνικού φορέα που επηρεάζεται άμεσα (ή και έμμεσα) από την λειτουργία και την παροχή υπηρεσιών του συστήματος ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

Η διαδικασία διαβούλευσης από τους εμπλεκόμενους φορείς και εμπειρογνώμονες, κατέληξε με συναίνεση στους πλέον κρίσιμους δείκτες, οι οποίοι παρουσιάζονται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1.

Κρίσιμοι Δείκτες Απόδοσης Συστήματος Νησιωτικών Θαλάσσιων Μεταφορών

Κατηγορία Δεικτών	1^η επιλογή βάση σημαντικότητας	2^η επιλογή βάση σημαντικότητας	3^η επιλογή βάση σημαντικότητας
Δείκτες Οικονομικής Επιβάρυνσης Κατοίκων	Τιμή εισιτηρίου επιβάτη	Ναύλος φορτηγού αυτοκινήτου	Ναύλος αυτοκινήτου Ι.Χ.
Δείκτες Αποτελεσματικότητας	Χρόνος σύνδεσης με κεντρικό λιμάνι	Απόκλιση από το χρόνο ταξιδιού (κεντρικό λιμάνι)	Χρόνος σύνδεσης με περιφερειακό λιμάνι
Δείκτες Απαιτήσεων – Προδιαγραφές	Ημερήσια Συχνότητα	Ημέρες Εξυπηρέτησης (π.χ. Δευτέρα, Κυριακή κτλ)	Διάρκεια ταξιδιού / Μέγιστη Αποδεκτή
Μεταφορική Ικανότητα πλοίων	Αριθμός Επιβατών	Αριθμός Φορτηγών	Αριθμός οχημάτων Ι.Χ.
Δείκτες Αξιολόγησης παρεχόμενων υπηρεσιών	Δείκτης κοινωνικής ικανοποίησης >70%	Αριθμός απαγορεύσεων απόπλου λόγω τεχνικών προβλημάτων	Αριθμός απολεσθέντων ανταποκρίσεων για συνέχιση ταξιδιού λόγω καθυστέρησης

Τα αποτελέσματα αφορούν πρώτιστα τους κατοίκους των νησιών. Σήμερα, οι νησιώτες διατηρούν πηγές αποσπασματικής πληροφόρησης οι οποίες καθορίζονται από τις διαθέσεις άλλων (πχ. κράτος, παρόχους ναυτιλιακών υπηρεσιών), επικεντρώνονται δε σε θέματα δρομολογίων ή τιμών. Δεν κατέχουν, δηλαδή, οι άμεσα ενδιαφερόμενοι την απαραίτητη ανεξάρτητη γνώση για να αξιολογήσουν την παρεχόμενη υπηρεσία. Το συγκεκριμένο έλλειμμα περιορίζει και την αποτελεσματικότητα της παρέμβασης τους στα θεσμικά όργανα (όπως το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) και αδυνατίζει την θεσμική παρέμβαση τους.

Η τήρηση όρων που σχετίζονται με τις αποδεκτές τιμές των Κρίσιμων Δεικτών Απόδοσης μπορεί να γίνει με:

- ο Μορφή Σύμβασης στην περίπτωση Γραμμών Δημοσίου Συμφέροντος
- ο Τεκμηριωμένη επιβολή όρων Δημόσιας Υπηρεσίας στις γραμμές εμπορικού ενδιαφέροντος με την καταβολή, όπου απαιτείται, σχετικών αποζημιώσεων.

Για να γίνει πράξη η αλλαγή του μοντέλου διαχείρισης προϋποτίθεται μια κεντρική δράση με τη αλλαγή του τρόπου οργάνωσης και λειτουργίας του Κράτους – Ρυθμιστή. Επιτελική και ρυθμιστική η αποστολή του Υπουργείου Ναυτιλίας και δημιουργία εξειδικευμένου φορέα Νησιωτικών Μεταφορών, σε Περιφερειακό Επίπεδο ώστε να οργανωθεί αποτελεσματικά ο προγραμματισμός, ο σχεδιασμός, ο συντονισμός, και η παρακολούθηση του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, θαλασσίων και αεροπορικών, στον νησιωτικό χώρο. Επιπλέον μπορεί να έχει και αποστολή που σχετίζεται με την υποστήριξη επιχειρηματικών σχημάτων που θα δραστηριοποιούνται στον τομέα των γραμμών χαμηλού ενδιαφέροντος. Το σίγουρο είναι ότι η ακτοπλοΐα χρειάζεται ένα σύγχρονο και καλά οργανωμένο και ευέλικτο οργανωτικό σχήμα που θα μπορεί να υποστηρίξει αποτελεσματικά όλες τις όψεις του "ακτοπλοϊκού ζητήματος" και επειδή ζούμε σε δύσκολους, οικονομικά, καιρούς, η λειτουργία του μπορεί να υποστηριχτεί από το ποσόν των κρατικών ενισχύσεων (90 εκ. ευρώ). Το στοίχημα μπορεί να είναι ένα! Με τους ίδιους πόρους λειτουργικά καλύτερη λειτουργία του συστήματος, ανταγωνιστικότερη αγορά, περισσότερο ικανοποιημένοι χρήστες και περισσότερη διαφάνεια.

Ακολουθώντας δε τις ευρωπαϊκές προτεραιότητες θα πρέπει να αρχίσει η συζήτηση, η διαβούλευση για την λειτουργία τοπικών διανησιωτικών μεταφορικών συστημάτων ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο, με τα εξής χαρακτηριστικά:

- παροχή δυνατότητας στους επιβάτες που φθάνουν με αεροπλάνο στον περιορισμένο αριθμό διεθνών αεροδρομίων και κεντρικών λιμένων της περιοχής να μεταφερθούν στον τελικό προορισμό τους σε μικρότερα νησιά με ένα συνδυασμό των οδικών μεταφορών και των θαλάσσιων χωρίς περιττές καθυστερήσεις και ταλαιπωρία στα ενδιάμεσα σημεία προσέγγισης
- άμεση και γρήγορη μεταφορά των τοπικά παραγόμενων προϊόντων στα γειτονικά νησιά αποφεύγοντας παρεκκλίσεις και περιπλανήσεις.

- Αύξηση της ικανότητας των τοπικών οικονομιών να ανταποκριθούν στην τοπική ζήτηση αγαθών διανέμοντας γρηγορότερα και με χρήση συνδυασμένων μεταφορικών συστημάτων
- στην παροχή δυνατότητας εντατικότερης χρήσης των υφιστάμενων υποδομών από επιβατηγά πλοία RoRo που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με στόχο την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- στο Σχεδιασμό νέων (όπου χρειάζεται) ΕΛΑΦΡΩΝ λιμενικών εγκαταστάσεων με ελάχιστο αντίκτυπο στο τοπικό περιβάλλον
- στη μείωση του αριθμού και της έντασης των πηγών ρύπανσης στη θάλασσα από το σχεδιασμό για νέα ελαφρύτερα σκάφη, πλέον κατάλληλα για τα θαλάσσια περάσματα μεταξύ των νησιών.

Σε όλους αυτούς τους στόχους πώς ανταποκρίνεται το ελληνικό σύστημα νησιωτικών μεταφορών;

Τα παραπάνω συνηγορούν στην αναγκαιότητα για μια θετική διαφοροποίηση των πολιτικών υπέρ των νησιών που θα πρέπει να εστιάζονται στην αντιμετώπιση των παραγόντων της ελκυστικότητας.

Στο πλαίσιο αυτό, μια ρεαλιστική αξιολόγηση της συνδεσιμότητας των επιμέρους μεταφορικών συστημάτων αλλά η διερεύνηση των ευκαιριών αποτελούν βασικό συστατικό της πολιτικής μεταφορών ιδιαίτερα μάλιστα σε περιφερειακό επίπεδο. Η αποτελεσματική συνεργασία και η διατροπικότητα απαιτεί την παροχή ολοκληρωμένων δικτύων και υπηρεσιών ώστε να είναι ελκυστική για τους δυνητικούς χρήστες και αυτό είναι πιθανό να απαιτεί τη συνεργασία μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού αρχών και παρόχων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και απαιτεί ένα ευρύτερο όραμα και μια κοινωνική συμφωνία και δέσμευση και παρακολούθηση , αλλιώς μια τέτοια πρωτοβουλία δεν θα πραγματοποιηθεί.

Είναι ελπιδοφόρο το γεγονός ότι αυτό το πλαίσιο αποτελεί άξονα της Ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και υπάρχουν και περιφερειακές πρωτοβουλίες όπως η συνεργασία της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου και του

Εργαστηρίου Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αιγαίου στα πλαίσια του έργου « **Μελέτη σκοπιμότητας ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών σε νήσους των Κυκλάδων**»