

ΥΠΕΡ ΤΡΙΤΩΝ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ: ΜΥΘΟΙ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ¹

Χαριλαος Ν. Ψαραυτης

Καθηγητης

Εργαστηριο Θαλασσιων Μεταφορων

ΕΜΠ

Ακτοπλοικοι κυκλοι εχουν εδω και πολυ καιρο προβαλει το επιχειρημα οτι η κατάργηση των υπέρ τρίτων κρατήσεων είναι η μοναδική λύση για να γίνει φθηνό το ακτοπλοϊκό εισιτήριο και να έχουμε άνοδο της κίνησης επιβατών και οχημάτων. Συμφωνα με την αποψη αυτη, πολλες απο τις κρατησεις αυτες, η ακομη και ολες, ειναι μη ανταποδοτικες και ως τετοιες πρεπει να καταργηθουν. Η λυση αυτη ακουγεται ευκολη σαν το αυγο του Κολομβου και προκαλεσε κοντρα μεταξυ ακτοπλων και Υπουργειου προσφατα.

Με το παρον αρθρο επιχειρω να αναλυσω ψυχραιμα και αντικειμενικα, εαν και σε ποιο βαθμο οι υπερ τριτων κρατησεις ειναι το κυριο εμποδιο για φθινα ακτοπλοικα εισιτηρια.

Ξεκινω με την προφανη διαπιστωση οτι το ακτοπλοικο εισιτηριο οντως επιβαρυνεται με ορισμενες υπερ τριτων κρατησεις. Αυτες καταβαλλονται απο τον επιβατη και αποδιδονται απο την ακτοπλοιη εταιρια στον εκαστοτε τριτο. Η συνολικη επιβαρυνση του ακτοπλοικου εισιτηριου απο τις κρατησεις αυτες μπορει να ανελθει μεχρι περιπου το 35% της ονομαστικης τιμης του εισιτηριου. Αρα το επιχειρημα ειναι, εαν αυτες καταργηθουν, χωρις να υπαρξει αλλη αλλαγη, το εισιτηριο θα γίνει φθινοτερο, πυροδοτωντας ετσι μια εκρηξη της ακτοπλοικης ζήτησης.

Ειναι ομως οντως ετσι; Ας δουμε τις κρατησεις αυτες μια προς μια.

ΦΠΑ

Η μεγαλυτερη απο τις κρατησεις ειναι ο ΦΠΑ, τον οποιο εισπραττει η ακτοπλοικη εταιρια μεσω του εισιτηριου και μετα τον αποδιδει στην εφορια. Ο ΦΠΑ αυτος κυμαινεται απο 9% για τα εισιτηρια των επιβατων μεχρι 19% για τα τροχοφορα. Για ποιο λογο το Κρατος αποφασισε τα ακτοπλοικα εισιτηρια να υποκεινται σε ΦΠΑ, και μαλιστα με τετοια ποσοστα, ειναι θεμα της δημοσιονομικης πολιτικης της χωρας, σε συμμορφωση βεβαια με την Κοινοτικη νομοθεσια. Υποψη οτι στα αεροπορικα εισιτηρια δεν υπαρχει ΦΠΑ, αλλα εκει (σε αντιθεση με την ακτοπλοια) υπαρχουν αρκετα τσουχτεροι φοροι αεροδρομιου. Προφανως εαν καταργηθει ο ΦΠΑ στα ακτοπλοικα εισιτηρια, καποιον αλλο τροπο θα βρει το Κρατος να εισπραξει ωστε να ισοφαρισει την απωλεια, ιδιως την εποχη αυτη που αναζητει τροπους να αυξησει τα δημοσια εσοδα. Και ιδιως εαν χρεωσει απευθειας την ακτοπλοικη εταιρια, ειτε με αμεσους ειτε με εμμεσους φορους, ειτε με αυξηση των λιμενικων τελων, η ακτοπλοικη εταιρια σιγουρα θα βρει ενα τροπο να περασει τις χρεωσεις αυτες στον επιβατη.

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Αύγουστος 2009.

Θεωρείται βεβαία αυτονοήτο ότι από τη στιγμή που το Κράτος αποφάσισε ότι τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια υποκείνται σε ΦΠΑ, και μάλιστα με τα ως άνω ποσοστά, η είσπραξη του διαμέσου της εκαστοτε ακτοπλοϊκής εταιρίας είναι μονοδρομος, μια και θα ήταν απίστευτη ταλαιπωρία εάν ο επιβατής ή ο οδηγός του πούλμαν ή του φορτηγού κατέβαλλε το ΦΠΑ απευθείας στην εκαστοτε ΔΟΥ.

Λιμενικά τέλη

Ο επιβατής πληρώνει διαμέσου του ακτοπλοϊκού του εισιτηρίου ένα τέλος για χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις οποίες διέρχεται. Το ίδιο ισχύει για τα πασης φύσεως τροχοφορα. Για τον Πειραιά, το λεγόμενο 'τιμολογίο χρήσεως λιμένος' είναι 0,582 ευρώ (καπου 198 δραχμές) ανά επιβατή, και εισπραττεται και για τους επιβιβαζόμενους και για τους αποβιβαζόμενους επιβατές. Δηλαδή ο επιβατής που βγαζει εισιτήριο από τη Μυκονο για τον Πειραιά πληρώνει και αυτός τέλος υπερ ΟΛΠ, εκτος από τέλος υπερ λιμένος Μυκονου . Το τιμολογίο αυτό μειωνεται στα 0,139 ευρώ (47 δραχμές) για τις γραμμες Αργοσαρωνικου και στα 0,035 ευρώ (12 δραχμές) για γραμμες οπως Περαμα-Παλουκία Σαλαμινας. Το τέλος αυτό εισπραττεται από την ακτοπλοϊκή εταιρία δια του εισιτηρίου και μετα αποδιδεται στον ΟΛΠ. Υπαρχουν εκπτώσεις για παιδιά μεχρι 12 ετων και διαφορες άλλες κατηγορίες πολιτων.

Το αντιστοιχο τέλος για το ΙΧ του επιβατή είναι το λεγόμενο 'δικαιωμα διελευσης' και για τον Πειραιά είναι 1,04 ευρώ ανά ΙΧ και 5,2 ευρώ ανά λεωφορειο ή πούλμαν. Μπορεί να φτασει μεχρι και 10,4 ευρώ στα μεγαλα φορτηγα. Δικυκλα και τρικυκλα δεν πληρωνουν, υπαρχουν δε εκπτώσεις στα τιμολογια αυτά για τις γραμμες Αργοσαρωνικου (ΙΧ 20%, υπολοιπα 50%) και για άλλες περιπτώσεις.

Κατι αντιστοιχο ισχύει για τα λιμανια των νησιων και άλλων προορισμων, περιλαμβανομένης της Θεσσαλονικης, με τη σημαντικη διαφορα ότι εκεί το λιμενικο τέλος είναι συνηθως ένα σταθερο ποσοστο επι του εισιτηριου (συνηθως 5%) και εισπραττεται μονο στη μια κατευθυνση (οταν αναχωρει ο επιβατής ή το αυτοκινητο). Ο Πειραιας δηλαδή, το κεντρικο ακτοπλοϊκο λιμανι της χωρας, είναι εξαιρεση, χρεωνοντας τέλη και στις δυο κατευθυνσεις.

Προφανως κανενας δεν διανοειται ότι τα τέλη αυτά θα πρέπει να πληρωνονται απευθείας από τον επιβατή σε καποιο κιοσκι στο λιμανι ή καπου άλλου και όχι μεσω του εισιτηριου του ('κρατηστε 58 λεπτα'). Αρα το ολο επιχειρημα ότι η κρατηση αυτη πρέπει να καταργηθει υπονοι ότι ο επιβατής δεν θα πρέπει να πληρωνει αυτά τα τέλη καθολου. Δηλαδή ότι οι πασης φύσεως λιμενικες υποδομες θα πρέπει να διατιθενται στον επιβατή (και τα συν αυτω τροχοφορα) δωρεαν.

«There is no free lunch» λενε οι Αγγλοσαξονες. «User pays» λει η Ευρωπαικη Ενωση. Αλλα εμεις στην Ελλάδα, θελουμε λιμανια δωρεαν. Φορους αεροδρομιου πληρωνει ο επιβατής οταν πεταει, και μάλιστα όχι της ταξεως του μισου ευρώ. Αρα γιατι να μην πληρωνει λιμενικα τέλη και μάλιστα ευτελη; Η μήπως ο ΟΛΠ ή τα άλλα λιμανια είναι φιλανθρωπικα ιδρυματα; Καποια από τα λιμανια αυτά είναι ανωνυμες εταιρίες και καποιες από αυτές (ΟΛΠ και ΟΛΘ) είναι εισηγμενες στο Χρηματιστηριο και είναι υπολογες στους μετοχους τους, ιδιωτες και μη. Από καπου πρέπει να εισπραξουν για να χρηματοδοτησουν τις υποδομες τους, μια

και ο Κρατικός Προυπολογισμός είναι ολό και πιο δύσκολο να αναλάβει αυτό το ρόλο (ιδίως δε για τον ΟΛΠ, η αποψη του Κρατους είναι 'ο ΟΛΠ, λεφτα εχει').

Υποψη ότι εκτός από λιμενικά τέλη που πληρώνουν οι επιβάτες και τα τροχοφορα, λιμενικά τέλη επίσης πληρώνουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες απευθείας στα λιμάνια. Το παραδειγμα του Πειραια είναι χαρακτηριστικο, όπου ακτοπλοϊκο πλοιο μηκους 214 μετρων (απο τα μεγαλυτερα που ελλιμενιζονται εκει) πληρωνει στον ΟΛΠ δικαιομα παραβολης (δηλαδη parking) 176 ευρω την ημερα, και δικαιομα προσορμισης 975 ευρω ανα καταπλου. Ναι, το πλοιο αυτο πληρωνει στον ΟΛΠ για παρκαρισμα λιγο πιο πανω απο ο,τι εισπραττει το γκαραζ του ΟΛΠ απο μερικα ΙΧ , και χαμηλοτερα απο οσο πληρωνει ενα κρουαζιεροπλοιο ισου μεγεθους (αυτο το τελευταιο δεν μοιαζει να είναι συμβατο με την Κοινοτικη νομοθεσια). Τα εσοδα του ΟΛΠ απο τέλη ελλιμενισμού ακτοπλοϊκων πλοιων είναι πιο κατω απο οσα ο ΟΛΠ εισπραττει συνολικα απο επιβατες και οχηματα μεσω των εισιτηριων της ακτοπλοιας, καθιστωντας το επιβατικο λιμανι απο τους μη κερδοφορους τομεις της εταιριας (ας είναι καλά τα κερδη του ΣΕΜΠΟ). Εάν τα τέλη επιβατων και τροχοφορων καταργηθουν, σιγουρα θα αυξηθουν τα τέλη ελλιμενισμού και το αποτελεσμα θα είναι συνολικα το ιδιο, μια και η αυξηση αυτη σιγουρα θα μεταβιβαστει απο τις ακτοπλοϊκες εταιριες στον επιβατη.

Παρενθετικα εδω αναφερω οτι εκτος απο τα ως ανω τέλη, ο ΟΛΠ χρεωνει και 'τέλη μεταφορας χειραποσκευων' για τους επιβατες κρουαζιερας. Αυτα είναι 4,16 ευρω ανα επιβατη και αφορουν τη φορτοεκφορτωση και μεταφορα των αποσκευων των επιβατων απο το κρουαζιεροπλοιο στον τερματικο σταθμο υποδοχης απο τους λιμενεργατες του ΟΛΠ, οι οποιοι και αμειβονται ειδικα για αυτη την υπηρεσια. Το τέλος αυτο βαρυνει το κρουαζιεροπλοιο, το οποιο προφανως το εισπραττει απο τον επιβατη αν οχι αμεσα, τουλαχιστο εμμεσα ως μερος της ολικης χρεωσης του πακετου κρουαζιερας που ο τελευταιος αγοραζει απο αυτο. Αλλα το τέλος αυτο δεν αφορα την ακτοπλοια.

Με βαση τα ανωτερω, εγω προσωπικα δεν βλεπω ουτε γιατι οι ανωτερω υπερ τριτων κρατησεις θα πρεπει να καταργηθουν, ουτε τι θετικο αποτελεσμα θα ειχε η τυχον καταργηση τους. Ας δουμε ομως, ισχυει το ιδιο και για τις υπολοιπες;

Λεμβουχικα-αχθοφορικα

Σε ορισμενα λιμάνια υπαρχει αυτη η αναχρονιστικη χρεωση, παρα το οτι ουτε λεμβουχοι ουτε αχθοφοροι υπαρχουν πια. Προφανως η χρεωση αυτη είναι μη ανταποδοτικη και δεν εχει λογο υπαρξης. Εάν η Πολιτεια θεωρει τους πρωην λεμβουχους η αχθοφορους κοινωνικη ομαδα την οποια πρεπει να επιδοτησει, ας το κανει ευθεως, δινοντας τους μετρητα απο το Ταμειο Ανεργιας η απο αλλου, και ας μην πεταει το μπαλακι στον ταξιδιωτη. Κατά τους ακτοπλοους, κατ' έτος συγκεντρώνεται για την κατηγορια αυτη ποσό που αγγίζει τα 18.000.000 ευρώ (ανα επιβατη το ποσό δεν είναι μεγαλο, αλλα συνολικα δεν είναι ασημαντο).

ΚΑΕΟ-NAT

Το εισιτήριο επιβαρύνεται επίσης με 6,5% από την εισφορά υπέρ ΚΑΕΟ (Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών & Οχημάτων). Σεβαστο ποσοστο. Το προβλημα εδω είναι οτι συμφωνα με προσφατο νομοσχεδιο, το ΚΑΕΟ χρηματοδοτεί τις

συντάξεις του NAT αλλά και του Ταμείου Πρόνοιας των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ). Επίσης, τα πλοία και οι επιβάτες είναι ήδη καλυμμένοι ασφαλιστικά από ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρείες και τα P&I Clubs. Το ερώτημα εδώ είναι, γιατί χρειάζεται και ασφαλισή μεσω ΚΑΕΟ και (πλέον σημαντικό) γιατί πρέπει να πληρώνει για το NAT και το ΤΠΑΕΝ ο επιβάτης της ακτοπλοίας; Ειδικά το NAT είναι ιδιαίτερα προβληματικός οργανισμός, η μαυρή τρυπα του οποίου υπολογίζεται σε πάνω από 1 δισεκατομμύριο ευρώ και συνεχώς μεγαλώνει. Ο επιβάτης της ακτοπλοίας (είτε αυτός είναι ο νησιώτης, είτε είναι ο Έλληνας, είτε ο ξένος τουρίστας) δεν χρωστάει τίποτα στα ασφαλιστικά ταμεία, και η εξυγίανσή τους θα πρέπει να γίνει ορθολογικά αλλά σε καμία περίπτωση σε βάρος του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου. Να λοιπόν και μια δεύτερη κρατήση υπέρ τρίτων που συμφωνώ ότι πρέπει να καταργηθεί (χωρίς να έχω βεβαία ελπίδες ότι θα γίνει).

Επιναυλος

Υπάρχει τέλος ο επιναυλος 3% που από το Ν2932/2001 και μετά επιβάλλεται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για την επιδότηση των αγόνων γραμμών. Παγια θέση μου (από τότε που γίνονταν οι σχετικές συζητήσεις) ήταν ότι εάν η Πολιτεία θέλει να επιδοτήσει τις αγόνες γραμμές, αυτό θα πρέπει να γίνεται με απευθείας επιδότηση τους από τον Κρατικό Προϋπολογισμό (η και από Κοινοτικά κονδύλια) και όχι από τους επιβάτες της ακτοπλοίας μέσω επιναυλου. Και μάλιστα η καλύτερη επιδότηση δεν είναι η επιδότηση των ακτοπλοϊκών εταιριών, όπως γίνεται σήμερα, αλλά απευθείας των επιβατών που θέλουν να ταξιδέψουν (ούτε εδώ έχω ελπίδες ότι αυτό θα γίνει).

Η διατήρηση της κοινωνικοοικονομικής συνοχής της νησιωτικής Ελλάδος είναι στρατηγική υποχρέωση του Ελληνικού Κράτους. Εάν ισχύει αυτό, τότε όλοι οι Έλληνες φορολογούμενοι θα πρέπει να πληρώσουν για το σκοπό αυτό, όπως άλλωστε πληρώνουν (και μάλιστα αδρά) για να γίνουν δρόμοι στην Ευρυτανία ή για να πηγαίνει το τρένο στη Θράκη. Αντιθέτα, ο επιναυλος σημαίνει ότι τόσο οι νησιώτες όσο και οι τουρίστες καλούνται να σηκώσουν ένα αυξημένο κομμάτι του βάρους αυτού. Είναι σαν να λέμε στον κατοικό της ορεινής Ναυπακτίας (όπως και σε κάποιον που θέλει να την επισκεφθεί), «πληρώνει εσύ για τους δρόμους της περιοχής».

Η στρεβλωση που εισαγει ο επιναυλος είναι μια ακόμη κρατική παρεμβάση στο κομμάτι της ακτοπλοϊκής αγοράς που υποτίθεται πρέπει να είναι ελεύθερο, και προστίθεται στις ουκ ολίγες άλλες στρεβλώσεις που ταλανίζουν εδώ και χρόνια την ακτοπλοία.

Ακριβα μου νησια

Το αγαπημένο μου παράδειγμα που δίνει μια γεύση των στρεβλώσεων που υπάρχουν είναι η σύγκριση του ναυλου για ένα ΙΧ στη διαδρομή Πειραιά-Σίφνου (75 ναυτικά μίλια) με τον αντίστοιχο στη διαδρομή Πατρά-Ανκόνα (512 ναυτικά μίλια). Ο πρώτος ναυλος είναι με επιστροφή 124 ευρώ με συμβατικό πλοίο, και ο δεύτερος με επιστροφή 112 ευρώ, και μάλιστα με πλοίο που πηγαίνει περίπου δύο φορές πιο γρήγορα (φετινές καλοκαιρινές τιμές).

Ανα μίλι, ο πρώτος ναυλος είναι περίπου 7,5 φορές πιο υψηλός από το δεύτερο. Το ερώτημα είναι, γιατί να είναι τόσο πιο πάνω; Ακόμη και εάν αφαιρέσουμε ΟΛΕΣ τις υπερ τρίτων κρατήσεις στην από την εγχώρια διαδρομή, ο εγχώριος ναυλος ανά μίλι θα είναι κάπου 5 φορές πιο πάνω από τον διεθνή. Κάποιες οικονομίες κλιμακας που υπάρχουν στην Αδριατική ίσως μπορούν να δικαιολογήσουν χαμηλότερους ναυλους ανά μίλι. Αλλά 5 φορές είναι παρα πολύ μεγάλη διαφορά. Υπόψη ότι ο ναυλος της Σιφνού δεν έπεσε από περσι (αντιθέτα ελαφρά αυξήθηκε) αν και το πετρέλαιο από τότε έχει πέσει περίπου στα μισά. Αντιθέτα, σημαντικές μειώσεις και εκπτώσεις ναυλων έχουν παρατηρηθεί στην Αδριατική, της οποίας η αγορά είναι πλήρως απελευθερωμένη (την ανοίξη ο συγκεκριμένος ναυλος ήταν στα 88 ευρώ, δηλαδή ανά μίλι 10 φορές πιο φθηνός).

Εάν το παράδειγμα αυτό θεωρηθεί μη δοκιμο (όσες φορές το έχω επικαλεσθεί έχει προκαλέσει αρνητικές αντιδράσεις από γνωστούς μου ακτοπλοούς, που το θεωρούν αδικό), ο αντιστοιχός ναυλος για τη διαδρομή Πειραιά-Ηράκλειο (175 μίλια) είναι στο επίπεδο των 122 ευρώ, δηλαδή πάνω από 3 φορές υψηλότερος από εκείνον της Αδριατικής ανά μίλι, ή κάπου 2 φορές πιο πάνω εάν αφαιρεθούν ΟΛΕΣ οι υπερ τρίτων κρατήσεις στη διαδρομή της Κρήτης. Εδώ όμως δεν υπάρχει η δικαιολογία της οικονομίας κλιμακας, μια και τα πλοία στις δύο αυτές διαδρομές είναι παρόμοια. Αρα το ερώτημα είναι, γιατί να είναι τουλάχιστο δύο φορές πιο ακριβός ο ανά μίλι εγχώριος ναυλος, ακόμη και χωρίς υπερ τρίτων κρατήσεις; Υπόψη ότι τα Ιταλικά τέλη ελλιμενισμού δεν είναι χαμηλότερα από τα Ελληνικά.

Τα παραδείγματα αυτά (και υπάρχουν και άλλα παρόμοια) με οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι ακτοπλοϊκοί ναυλοι στην Ελλάδα είναι υψηλοί όχι λόγω των υπερ τρίτων κρατήσεων, αλλά για άλλους λόγους. Αρα το να εστιαζόμαστε στις υπερ τρίτων κρατήσεις δεν συμβάλλει στο να λυθεί το πραγματικό πρόβλημα, εστώ και εάν κάποιες από αυτές οντως πρέπει να καταργηθούν. Για να αρχίσουμε να μιλάμε για φθηνότερα εισιτήρια, πρέπει τουλάχιστο να μας διαφωτίσει κάποιος, για ποιους λόγους συγκεκριμένα, ναυλοι όπως της Σιφνού, της Κρήτης, ή άλλων εγχώριων προορισμών είναι ανά μίλι τόσο πιο πάνω από τους αντιστοιχούς της Αδριατικής, ακόμη και εάν αφαιρέσουμε τις υπερ τρίτων κρατήσεις. Το επιβατικό κοινό που καλείται να πληρώσει το μαρμαρό, έχει το δικαίωμα να ξέρει ποιοι είναι οι λόγοι αυτοί.