

ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ 2003: QUO VADIS?¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ
Πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ Α.Ε.

Ήταν το 2003 ένα καλό η ένα κακό έτος για τα Ευρωπαϊκά λιμάνια; Στην ενδιαφέρουσα αυτή ερώτηση προσπαθώ να απαντήσω στο παρόν άρθρο, καταγράφοντας μερικές κατά την άποψή μου σημαντικές εξελίξεις εντός και εκτός Ελλάδος και συγχρόνως προβαίνοντας σε ορισμένες επισημάνσεις. Διευκρινίζω προκαταβολικά ότι το άρθρο δεν διεκδικεί εγκυκλοπαιδικότητα.

Αν και αναμφίβολα η πιο σημαντική εξέλιξη του 2003 ήταν η απόρριψη του περιβόητου 'λιμενικού πακέτου' (περί της οποίας αργότερα), ξεκινώ από την εξής πολύ πρόσφατη εξέλιξη, η οποία ίσως πέρασε για πολλούς απαρατήρητη.

Απόηχος του Prestige

Σαν αποτέλεσμα της τραγωδίας του Prestige το Νοέμβριο του 2002, αρμόδια επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εισήγαγε το Νοέμβριο του 2003 τροπολογία βάσει της οποίας καταλογίζονται ποινικές κυρώσεις σε ένα λιμάνι αν από ευθύνη του προκληθεί ρύπανση σε περίπτωση που δεν αποδεχθεί τον ελλιμενισμό πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο και ζητάει καταφύγιο στο λιμάνι αυτό. Είναι ήδη γνωστό ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μετά το ατύχημα του Prestige, ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο χρηματικής ευθύνης για όσα λιμάνια αρνούνται να υποδεχθούν πλοία που ζητούν βοήθεια. Με την τροπολογία της, η συγκεκριμένη επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου πέραν από τη χρηματική ευθύνη θέλει να υπάρξει και πλαίσιο ποινικής ευθύνης για τα λιμάνια. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα τοποθετηθεί επί του θέματος αυτού τον Ιανουάριο του 2004.

TEN-T, SSS, Marco Polo, EILU

Περισσότερο αξιοπρόσεκτο στο λιμενικό κλάδο υπήρξε το γεγονός ότι τον Οκτώβριο του 2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε τις προτάσεις υψηλόβαθμης ομάδας υπό τον Επίτροπο van Miert σχετικά με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T). Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η δημιουργία δικτύου των λεγόμενων 'αυτοκινητόδρομων της θάλασσας'. Τέσσερις τέτοιοι θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι προσδιορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως παρεμβάσεις υψηλής προτεραιότητας: (1) ο θαλάσσιος αυτοκινητόδρομος της Βαλτικής, (2) εκείνος της Δυτικής Ευρώπης, (3) εκείνος της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και (4) εκείνος της Νοτιοδυτικής Ευρώπης. Ο στόχος εδώ είναι η συγκέντρωση και η διοχέτευση ροών φορτίων στους 'αυτοκινητόδρομους' αυτούς, ώστε μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Shortsea Shipping, SSS) να ελαττωθεί η οδική συμφόρηση και να βελτιωθεί η πρόσβαση στις περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές της Ευρώπης. Οι σχετικές παρεμβάσεις εστιάζονται στις εγκαταστάσεις και υποδομές που συνιστούν το δίκτυο των θαλασσιών αυτών αρτηριών και αν χρειαστεί περιλαμβάνουν και αρχική οικονομική στήριξη στις ναυτιλιακές εταιρίες που θα προσφέρουν υπηρεσίες στο δίκτυο αυτό. Είναι προφανές ότι τα λιμάνια θα παίξουν καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη η μη του SSS.

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, ΙΑΝ-ΦΕΒ. 2004 (το άρθρο δημοσιεύθηκε σε 2 μέρη)

Βέβαια, ένας τέτοιος στόχος δεν είναι καινούργιος. Στη Λευκή Βίβλο 'Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών για το 2010: Ώρα για Αποφάσεις', το SSS αναγνωρίζεται ως ένας από τους κεντρικούς πυλώνες της Κοινοτικής πολιτικής μεταφορών για την τρέχουσα δεκαετία. Η μετατόπιση της κίνησης (κυρίως των φορτίων) από το δρόμο στη θάλασσα υιοθετείται ως κύριος στρατηγικός στόχος, και συγκεκριμένες δράσεις προτείνονται για την υλοποίησή του. Καθώς η αύξηση της κίνησης στις Ευρωπαϊκές οδικές αρτηρίες δημιουργεί σημαντικά προβλήματα όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση, θόρυβος, ατυχήματα, και άλλα, τα προβλήματα αυτά δημιουργούν ένα σημαντικό 'εξωτερικό' κόστος, το οποίο δεν αντανακλάται στην τιμή των υπηρεσιών που προσφέρονται. Η πιο πρόσφατη εκτίμηση του εξωτερικού αυτού κόστους είναι το 0,5% του Κοινοτικού Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος, ποσοστό που προβλέπεται να αυξηθεί στο 1% το 2010 αν δεν ληφθεί κανένα μέτρο (αυτό αντιστοιχεί σε περίπου 80 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος).

Όμως, και παρά συζητήσεις επί συζητήσεων τα τελευταία 10 χρόνια για το θέμα, τα νέα σχετικά με το SSS στην Ευρώπη δεν είναι και τόσο ενθαρρυντικά. Αν και η κίνηση μέσω SSS στην Κοινότητα αυξήθηκε περίπου 27% μεταξύ 1990 και 1998, η κίνηση μέσω οδικών μεταφορών αυξήθηκε ακόμη πιο γρήγορα, 35% στο ίδιο διάστημα. Και πράγματι, το 1990 οι οδικές μεταφορές εκθρόνισαν το SSS από την πρώτη θέση στην κίνηση φορτίων, θέση την οποία ακόμη κρατούν και θα συνεχίσουν να κρατούν αν δεν ληφθούν μέτρα. Επίσης, το 'Marco Polo', το κατ'εξοχήν πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη στήριξη του 'intermodality', συνάντησε προβλήματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, λαμβάνοντας σημαντικά λιγότερη χρηματοδότηση (περί τα 75 εκατομμύρια ευρώ) από ο,τι είχε προηγουμένως διαφημιστεί. Η πρώτη φάση υποβολής προτάσεων, αυτή που έληξε το Δεκέμβριο, θα έχει χρηματοδότηση μόλις 15 εκατομμύρια ευρώ. Ας συγκρίνει κάποιος το ποσό αυτό με τα 80 δισεκατομμύρια ευρώ ετήσιου εξωτερικού κόστους που το πρόγραμμα αυτό λέει ότι θα μειώσει.

Κακών νέων συνέχεια: Μια ξεχωριστή νομοθετική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη στήριξη του SSS, η πρόταση για Οδηγία για τα European Intermodal Loading Units (EILU) συνάντησε ιδιαίτερη έλλειψη ενθουσιασμού από τα Ευρωπαϊκά λιμάνια και την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία. Η ογκωδέστατη αυτή πρόταση αποτελεί μια προσπάθεια για συγκεκριμένη τυποποίηση στα μοναδοποιημένα φορτία, με την παραδοχή ότι αυτή θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και του SSS. Η αντίδραση στην Οδηγία ίσως σημαίνει ότι η παραδοχή αυτή δεν είναι αναγκαστικά σωστή. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναμένεται να ψηφίσει επί του θέματος το Φεβρουάριο του 2004

ISPS, CSI

Σαν να μην έφταναν αυτά, η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για Κανονισμό που θα μετατρέψει απευθείας σε Κοινοτικό Νόμο τον κώδικα ISPS (International Ship and Port Security Code) του IMO θα έχει σημαντικές επιπτώσεις σε όλα τα τμήματα της αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών, και ιδιαίτερα στα λιμάνια. Είναι χαρακτηριστικό εδώ ότι η Επιτροπή έγινε βασιλικότερη του Βασιλέως, άπαξ και μερικά σημεία της πρότασης αυτής είναι πιο αυστηρά από τον ίδιο τον κώδικα ISPS, περιλαμβάνοντας ως υποχρεωτικά μερικά σημεία που είναι προαιρετικά στον κώδικα ISPS και έχοντας σφιχτότερο χρονοδιάγραμμα. Αν και τα μέτρα αυτά είναι όντως σημαντικά από πλευράς ασφάλειας, είναι ενδεχόμενο να προσκρούουν σε οποιοδήποτε άλλο μέτρο επιχειρεί να κάνει πιο γρήγορη και αποδοτική την αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών, προϋπόθεση για την ανάπτυξη του SSS. Επίσης, τα μέτρα αυτά θα αυξήσουν σημαντικά το ολικό μεταφορικό κόστος, ιδίως στα λιμάνια, χωρίς να ξέρει κανένας αυτή τη στιγμή ποιος θα επωμισθεί αυτό το κόστος. Εξ άλλου, το εξαιρετικά σφιχτό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του ISPS (1^η Ιουλίου του 2004) σίγουρα δεν κάνει τα πράγματα πιο

εύκολα. Είναι πολλοί αυτοί που πιστεύουν ότι τα περισσότερα πλοία θα είναι έτοιμα την ημερομηνία αυτή, αλλά πολλά από τα λιμάνια όχι.

Παράλληλα, το Νοέμβριο του 2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέγραψε συμφωνία για την ασφάλεια με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η συμφωνία επεκτείνει προγενέστερη τελωνειακή συμφωνία Ε.Ε.-ΗΠΑ και στηρίζει τους στόχους του Container Security Initiative (CSI) που οι ΗΠΑ είχαν ήδη ξεκινήσει διμερώς με διάφορα λιμάνια ανά τον κόσμο (μεταξύ των οποίων και αρκετά Κοινοτικά), αναγνωρίζοντας ότι το CSI θα πρέπει να επεκταθεί σε όλα τα Κοινοτικά λιμάνια. Είναι ήδη γνωστό ότι κανονισμός των αμερικανικών τελωνείων προβλέπει ότι 24 ώρες προτού φορτωθεί οποιοδήποτε εμπορευματοκιβώτιο σε πλοίο με προορισμό τις ΗΠΑ, οι αμερικανικές αρχές πρέπει να ξέρουν τα πάντα γι' αυτό.

Port package

Αν τα πολυποίκιλα μέτρα για την υποτιθέμενη ανάπτυξη του SSS είναι χλωμά και αντιφατικά και αν τα νέα μέτρα για το security είναι μια επί πλέον τροχοπέδη στην ανάπτυξη αυτή, περισσότερα κακά νέα ήρθαν στις 20 Νοεμβρίου 2003: Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απέρριψε με οριακή πλειοψηφία την Οδηγία για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρώπη, πλέον γνωστή και ως 'λιμενικό πακέτο'. Η Οδηγία αυτή ήταν η νομοθετική ναυαρχίδα της Επιτροπής για την απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ήταν η λογική συνέχεια της 'Πράσινης Βίβλου για τα λιμάνια' που η Κομισιόν είχε παρουσιάσει με επιτυχία το 1998. Η απόρριψη της Οδηγίας ήταν η τραγική κατάληξη πολλών συζητήσεων, διαβουλεύσεων, διαπραγματεύσεων, και αντεγκλήσεων, αρχής γενομένης από την εποχή της Πράσινης Βίβλου, αλλά κυρίως τα τελευταία 3 χρόνια, από τότε που το πρώτο σχέδιο της Οδηγίας δόθηκε στη δημοσιότητα. Το αρχικό αυτό σχέδιο ήταν σημαντικά διαφορετικό από εκείνο που τελικά απερρίφθη. Η απόρριψη της Οδηγίας προκάλεσε σοκ και απογοήτευση σε όσους είχανε δουλέψει σκληρά για να περάσει, περιλαμβανομένων της ESPO (Ευρωπαϊκοί λιμένες) και της ECSA (Ευρωπαίοι εφοπλιστές). Φυσικά ήταν μια μεγάλη ήττα για την Επιτροπή και ιδιαίτερα για την αρμόδια Επίτροπο de Palacio. Από την άλλη πλευρά, η απόρριψη παρουσιάστηκε σαν θρίαμβος από ένα ετερόκλιτο φάσμα δυνάμεων που ενώθηκαν μόνο και μόνο για να μην περάσει η Οδηγία, από τους απανταχού λιμενεργάτες της Ευρώπης στο ένα άκρο, μέχρι τα ιδιωτικά λιμάνια στο άλλο.

Για ορισμένους, η απόρριψη της Οδηγίας δεν ήταν τόσο μεγάλη έκπληξη, άπαξ και το τελικό της συμβιβαστική έκδοση, επιχειρώντας να ικανοποιήσει κατά το δυνατόν όλους, κατόρθωσε ακριβώς αυτό που μερικά χρόνια πριν θα φαινόταν ακατόρθωτο: Να συνενώσει εναντίον της δυνάμεις που θα περίμενε στην καλύτερη μεν περίπτωση να τις έχει με το μέρος της, στη δε χειρότερη να έχει τουλάχιστο με το μέρος της κάποιες από αυτές (πχ τα ιδιωτικά λιμάνια). Αν και είναι πάντα ενδεχόμενο η Κομισιόν να επαναφέρει το θέμα προτού λήξει η θητεία της το 2004, άποψή μου είναι ότι οποιαδήποτε σοβαρή απόπειρα επαναφοράς παρόμοιας Οδηγίας θα πάρει αρκετό χρόνο για να πραγματοποιηθεί, άπαξ και θα πρέπει να γίνει πολύ σοβαρή ανάλυση τι δεν πήγε καλά τώρα και τι πρέπει να γίνει ώστε η επόμενη φορά να μην έχει την ίδια κατάληξη.

Βέβαια, η Επιτροπή είχε δηλώσει προκαταβολικά ότι σε περίπτωση απόρριψης της Οδηγίας θα κινηθεί δικαστικά σε όσες περιπτώσεις λιμάνια παραβιάζουν την Κοινοτική Νομοθεσία, και ότι τα λιμάνια αυτά θα χάσουν μια χρυσή ευκαιρία αποφυγής μιας τέτοιας περιπέτειας αν η Οδηγία απορριφθεί. Αν και είναι αλήθεια ότι η Επιτροπή έχει αυτή τη δυνατότητα, την οποία και κατά πάσα πιθανότητα θα εξασκήσει σύντομα, αυτό σε καμία περίπτωση δεν μειώνει το μέγεθος της αποτυχίας της στο θέμα της Οδηγίας. Τίθεται εξ άλλου και το εύλογο ερώτημα προς τι όλη αυτή η κοσμογονική προσπάθεια δημιουργίας νέου νομικού πλαισίου για τα λιμάνια, άπαξ και η δυνατότητα συμμόρφωσής τους στην ήδη υπάρχουσα Κοινοτική Νομοθεσία κατόπιν δικαστικής

προσφυγής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπήρχε και προγενέστερα. Αν και ορισμένοι πιστεύουν ότι οι εξελίξεις στο δικαστικό στίβο θα είναι ραγδαίες και οι επιπτώσεις τους θα είναι πολύ πιο σκληρές από το αν είχε περάσει το πακέτο, άλλοι θεωρούν τη στάση αυτή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως απόπειρα υποβάθμισης της ήττας της. Κατά τα λόγια επιφανούς Έλληνα λιμενεργάτη, στον οποίο επεσήμανα τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις της απόρριψης της Οδηγίας, ‘εμείς τους νικήσαμε και συ πες ότι θες’ (χρησιμοποιώντας πιο περιγραφική λέξη από το ‘νικήσαμε’).

Προς τα που πάμε;

Με δεδομένη την ως άνω εικόνα, το ερώτημα που τίθεται κατά την άποψή μου είναι το εξής:

- Υπάρχει άραγε μια σαφής ένδειξη κατεύθυνσης στα Ευρωπαϊκά λιμενικά δρώμενα, όσον αφορά θέματα νομοθεσίας και διαμόρφωσης λιμενικής πολιτικής;

Κατά την άποψή μου, η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι ‘όχι’. Παρ’ όλον ότι η κάθε μια από τις εξελίξεις που περιέγραψα πιο πάνω έχει μια συγκεκριμένη λογική, νομίζω ότι πολλές από αυτές σέρνουν τα πράγματα προς ξεχωριστές κατευθύνσεις. Ένα λιμάνι σχεδιασμένο για μέγιστη ασφάλεια κατά της τρομοκρατίας δεν θα είναι το ίδιο λιμάνι με ένα λιμάνι σχεδιασμένο για μέγιστη ταχύτητα διεκπεραίωσης και μέγιστη απόδοση του intermodal interface. Ένα πλοίο container συμβατό με την τελευταία Οδηγία για τα EILU (όποια μορφή και αν πάρει αυτή τελικά) δεν θα είναι αναγκαστικά το ίδιο πλοίο (ούτε καν αναγκαστικά ο ίδιος τύπος πλοίου!) με εκείνο που θα υλοποιήσει πιο αποδοτικά την ιδέα των ‘θαλάσσιων αυτοκινητόδρομων’.

Η κατάσταση αυτή δημιουργεί σε πολλά Ευρωπαϊκά λιμάνια μια σημαντική αβεβαιότητα σχετικά με το ποιο θα είναι το επιχειρηματικό περιβάλλον στο οποίο καλούνται να δραστηριοποιηθούν στο μέλλον. Όπως έχουν τα πράγματα τη στιγμή αυτή, θέματα security φαίνεται να έχουν τον πρώτο λόγο, αλλά με την Αμερική και όχι την Ευρώπη να σέρνει το χορό, ενώ θέματα αποδοτικής λειτουργίας της αγοράς (SSS, port package) έχουν ουσιαστικά ατονήσει. Και αν επιχειρήσει κανείς να συνθέσει όλα τα προτεινόμενα μέτρα, θα διαπιστώσει ότι παρά τους υψηλούς στρατηγικούς στόχους που κατά καιρούς διατυμπανίζονται, υπάρχει τη στιγμή αυτή σύγχυση και αβεβαιότητα στον κλάδο, ιδίως μετά την απόρριψη του λιμενικού πακέτου. Αυτό οφείλεται στον κατακερματισμό και στην αντιφατικότητα μεταξύ του τεράστιου πλήθους των νομοθετικών προτάσεων που έχουν τεθεί στο τραπέζι, οι οποίες σίγουρα δεν μοιάζουν ως συνιστώσες μιας συντονισμένης στρατηγικής κατεύθυνσης.

Βέβαια, κανένα λιμάνι δεν έχει την πολυτέλεια να περιμένει πότε θα περάσει η επόμενη έκδοση της Οδηγίας (αν φυσικά υπάρξει τέτοια) για να προχωρήσει στα σχέδιά του και να αναπτυχθεί. Μερικά μάλιστα (με χαρακτηριστικό παράδειγμα το Rotterdam) προσπαθούν να προσελκύσουν πελατεία από τους ανταγωνιστές τους, διαφημίζοντας, μεταξύ άλλων, τα πλεονεκτήματά τους από πλευράς security και προστασίας του περιβάλλοντος! Όμως, η σύγχυση και αβεβαιότητα στο Ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο είναι ενδεχόμενο να προκαλέσει πρόβλημα στην ανταγωνιστικότητα πολλών λιμανιών, καθ’ όσον αυτά είναι που καλούνται να αναλάβουν το ρίσκο που σχετίζεται με τις σημαντικές επενδύσεις και τις άλλες αποφάσεις στρατηγικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητες για να επιζήσουν. Οι άνθρωποι που έχουν την ευθύνη γι’ αυτές τις αποφάσεις μόνο ευχή μπορούν να εκφράσουν ότι το αυριανό Κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο, που είναι εν πολλοίς άγνωστο, δεν θα τις ανατρέψει. Αντίθετα, οι πολιτικοί που παίρνουν τις αποφάσεις για τα εκάστοτε νομοθετικά μέτρα, κανένα τέτοιο ρίσκο δεν καλούνται να αναλάβουν, όντας μόνο υπόλογοι σε μια κοινή γνώμη που λίγα μόνο ξέρει για το πώς λειτουργεί ο τομέας ναυτιλίας στο σύνολό του, πολλώ μάλλον τα λιμάνια.

Όμως, ουδέν κακόν αμιγές καλού. Η ελπίδα είναι ότι η αποτυχία του λιμενικού πακέτου θα παραγάγει συμπεράσματα που θα είναι χρήσιμα στους Ευρωπαίους πολιτικούς την επόμενη φορά που θα σκεφθούν να νομοθετήσουν για τέτοια ‘δύσκολα’ θέματα. Αλλά αυτό θα απαιτήσει να εγκαταλείψουν τη λογική του ‘πρώτα αποφασίζουμε και μετά συζητάμε’, τοποθετώντας επί τέλους ‘το κάρο πίσω από το άλογο’ στην παραγωγή νέων νόμων και κανονισμών. Εφ’ όσον τεκμηριωθεί η ανάγκη για νέες νομοθετικές ρυθμίσεις, αυτές πρέπει να διαμορφώνονται όχι σαν αντίδραση στην πίεση από μια εν πολλοίς αδιαφώτιστη κοινή γνώμη, αλλά μετά από προσεκτική ανάλυση όλων των επιπτώσεων των μέτρων που προτείνονται πριν αυτά προταθούν, και μετά από σοβαρό διάλογο με τη ναυτιλιακή κοινότητα και τους διάφορους stakeholders. Κάτι τέτοιο σαφώς δεν έγινε στην περίπτωση του λιμενικού πακέτου, εξ ου και τελικά απερρίφθη. Γνώμη μου είναι ότι δεν έγινε και για άλλα θέματα ναυτιλίας, όπως πχ τα μέτρα που ελήφθησαν μετά το ναυάγιο του Prestige, τα οποία ήταν περισσότερο μια ‘πολιτικά ορθή’ αντίδραση στο ατύχημα παρά αποτέλεσμα κάποιας ορθολογικής ανάλυσης ή διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους. Είναι πλέον απο σαφές ότι η συνήθης αυτή πρακτική έχει οδηγήσει σε ένα νομοθετικό πλαίσιο που είναι κατακερματισμένο, αντιφατικό, μη αποδοτικό και χαοτικό και που δεν προάγει αναγκαστικά τους σκοπούς για τους οποίους υποτίθεται ότι δημιουργείται.

Η κατάσταση στην Ελλάδα

Και στην Ελλάδα; Τι μπορούμε να πούμε για το 2003 όσον αφορά τα λιμάνια; Κατ’ αρχάς η απόρριψη της Κοινοτικής Οδηγίας χαιρετίστηκε θριαμβευτικά από τους συνδικαλιστικούς κύκλους στα λιμάνια, με πρώτους και καλύτερους τους λιμενεργάτες. Προφανώς, κύριος φόβος των συνδικαλιστών ήταν το ενδεχόμενο σπάσιμο του κρατικού μονοπωλίου που ίσως επέφερε η Οδηγία. Κατά την άποψή μου, ο φόβος αυτός ήταν αβάσιμος, άπαξ και η συμβιβαστική μορφή της Οδηγίας που ετέθη σε ψηφοφορία παρείχε αρκετά εχέγγυα στο Ελληνικό Δημόσιο ώστε να διατηρήσει το σημερινό status quo των Ελληνικών λιμένων ουσιαστικά ανέπαφο και σχεδόν επ’ αόριστον.

Το κακό είναι ότι με την απόρριψη της Οδηγίας υπάρχει το ενδεχόμενο παραπομπής της Ελλάδας για παράβαση της Κοινοτικής Νομοθεσίας. Ενδεχόμενο που να μην είναι ασαφές πόσο πιθανό είναι, αλλά κανείς πλέον δεν μπορεί να το αποκλείσει, ιδίως μετά τη δηλωθείσα πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να κινηθεί δικαστικά σε όσες περιπτώσεις το κρίνει σκόπιμο. Το γεγονός ότι ο φόβος των συνδικαλιστών ήταν (και είναι) ο ανταγωνισμός από ιδιώτες στην Ελλάδα, φάνηκε από την έντονη αντίδρασή τους στην περίπτωση της αδειοδότησης ενός φαινομενικά ασήμαντου ιδιωτικού terminal στο Σκαρμαμαγκά. Η περίπτωση αυτή δείχνει επίσης ότι αναφορικά με τη διατύπωση λιμενικής πολιτικής, η Ελλάδα δεν υπολείπεται καθόλου από την Ευρωπαϊκή Ένωση σε σύγχυση και αντιφατικότητα, άπαξ και την άδεια που είχε πάρει το ιδιωτικό αυτό terminal από το Ελληνικό Δημόσιο, ήρθε αργότερα το ίδιο το Ελληνικό Δημόσιο να την πάρει πίσω!

Άποψή μου ήταν και είναι ότι μακροπρόθεσμα η διατήρηση (πολλώ μάλλον η αναβάθμιση) της θέσης που έχει ο Πειραιάς και τα άλλα σημαντικά Ελληνικά λιμάνια διεθνώς δεν κατοχυρώνεται με θεσμικές παρεμβάσεις που επιχειρούν να περιορίσουν τον ντόπιο ανταγωνισμό και να διατηρήσουν νομοθετικά ορισμένα κεκτημένα. Ούτε άλλωστε το συμφέρον των εργαζομένων στα λιμάνια διασφαλίζεται με κανονισμούς και συλλογικές συμβάσεις εργασίας που τους ‘κατοχυρώνουν’ υψηλές αμοιβές. Τέτοιες ‘κατοχυρώσεις’ είναι χωρίς αντίκρισμα αν το φορτίο μπορεί να διαλέξει να πάει σε άλλο λιμάνι να εξυπηρετηθεί. Τα λιμάνια θα πάνε μπροστά μόνο με συνεχή αναβάθμιση της παραγωγικότητας, των υποδομών, και της ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρουν στους χρήστες. Για τα φορτία που δεν είναι υποχρεωμένα να διέλθουν από τον Πειραιά, και τελευταία αυτά είναι αρκετά περισσότερα από τα ‘τοπικά φορτία’, ο μόνος τρόπος να τα διατηρήσει ο Πειραιάς είναι να προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές.

Αυτονόητο είναι ότι οι τιμές αυτές πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να αποφέρουν και κάποιο κέρδος στο λιμάνι.

Οι λιμενεργάτες που θριαμβολογούν για την απόρριψη του λιμενικού πακέτου ξέρουν πολύ καλά ότι ένα μεγάλο μέρος του συμβατικού φορτίου του Πειραιά έχει φύγει εδώ και χρόνια, και μάλλον ανεπιστρεπτί, προς την Ελευσίνα (σημείωση: ένα άλλο κρατικό λιμάνι). Αυτό έγινε διότι δεν μπόρεσε ο Πειραιάς να προσφέρει στο φορτίο αυτό ανταγωνιστικό τιμολόγιο που θα απέφερε ταυτόχρονα και κέρδος στο λιμάνι. Ο βασικός λόγος που δεν μπόρεσε να το κάνει ήταν η ακαμψία των λιμενεργατών του ΟΛΠ να αναθεωρήσουν τους αναχρονιστικούς κανονισμούς εργασίας και αμοιβής τους, οι οποίοι κατέστησαν τα αντίστοιχα τιμολόγια μη ανταγωνιστικά. Το ίδιο ακριβώς ενδέχεται να συμβεί στο μέλλον και για άλλα φορτία, όπως τα go-go, η και ακόμη και τα containers. Ο Σκαραμαγκάς μπορεί να είναι προσωρινά εκτός μάχης, αλλά είναι γνωστό ότι η Κόρινθος (που ούτε και αυτή είναι ιδιωτικό λιμάνι) ήδη διακινεί όγκο φορτίων go-go που θα μπορούσαν να έρχονται μέσω Πειραιά. Δεν χρειάζεται δε να πούμε ότι στον τομέα containers υπάρχει πάντα έντονος ανταγωνισμός από ξένα λιμάνια, για τα οποία η Ελλάδα (πολλώ μάλλον ο Πειραιάς) δεν μπορεί να κάνει το παραμικρό για να τα αποτρέψει να προσφέρουν υπηρεσίες ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές. Και όσο και αν αυτό φαίνεται απόμακρο, κανένας δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο εμφάνισης και εγχώριου ανταγωνισμού στον τομέα αυτό, ιδίως αν οι χρήστες δεν είναι ικανοποιημένοι από την ποιότητα υπηρεσιών και τις τιμές που προσφέρονται.

Η ελπίδα εδώ είναι τα Ελληνικά λιμάνια (και όχι μόνο ο Πειραιάς) θα είναι έτοιμα να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό αυτό (ξένο η ντόπιο), και προτού αυτός μπορέσει να αποσπάσει μερίδιο της κίνησης που διακινούν, και όχι εκ των υστέρων. Το τελευταίο θα είναι πιο δύσκολο, όπως απέδειξε η περίπτωση της Ελευσίνας. Η περαιτέρω διαμόρφωση μιας σαφούς και αποτελεσματικής εθνικής λιμενικής πολιτικής μπορεί να βοηθήσει τα λιμάνια στον τομέα αυτό.

Κατά τα άλλα, ένα από τα πιο σημαντικά γεγονότα του 2003 για τα Ελληνικά λιμενικά δρώμενα σίγουρα ήταν η κατά 16 φορές υπερκάλυψη της δημόσιας εγγραφής του ΟΛΠ στο ΧΑΑ, κάτι που σίγουρα ήταν σταθμός στην ιστορία του ΟΛΠ. Ποιο άλλο άραγε γεγονός θα μπορούσε να πιστοποιήσει καλύτερα τη θετική πορεία του ΟΛΠ τα τελευταία 5 χρόνια και τις μεγάλες προσδοκίες των επενδυτών του για το μέλλον; Το γεγονός αυτό προκάλεσε αισθήματα ικανοποίησης στην Κυβέρνηση, στη Διοίκηση του ΟΛΠ, αλλά και σε ένα αρκετά ευρύ φάσμα ανθρώπων που συνέβαλαν ενεργά όχι μόνο στο εγχείρημα της μετοχοποίησης υπό τη στενή έννοια, αλλά γενικότερα στη δυναμική ανάπτυξη του ΟΛΠ τα τελευταία χρόνια. Ικανοποίησε επίσης και τους εργαζόμενους του ΟΛΠ, οι οποίοι, παρά την αντίθεση των σωματείων τους στην ιδέα της μετοχοποίησης, έσπευσαν αθρόα να αγοράσουν μετοχές της εταιρίας.

Από εδώ και πέρα

Αν και είναι άγνωστη η βούληση του Ελληνικού Δημοσίου για το ποιο θα είναι το επόμενο βήμα στη συνεχιζόμενη διαδικασία θεσμικής μετεξέλιξης των μεγάλων λιμανιών της χώρας, καλό θα ήταν η βούληση αυτή να καταστεί σαφής το ταχύτερο δυνατό. Έτσι θα ξεκαθαρίσουν οι κανόνες του παιχνιδιού, και για τα ίδια τα λιμάνια και για τους πιθανούς ιδιώτες επενδυτές. Άποψή μου ήταν και είναι ότι υπάρχει ανάγκη εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων στον κλάδο ώστε να αποκτήσει την επί πλέον ώθηση που χρειάζεται για να αναβαθμίσει περαιτέρω τις υπηρεσίες που προσφέρει και να αντιμετωπίσει πιο αποτελεσματικά τον αδυσώπητο διεθνή ανταγωνισμό. Το παράδειγμα της γειτονικής Ιταλίας είναι άλλωστε χαρακτηριστικό, καθ' όσον η μεγάλη άνθηση του λιμενικού τομέα εκεί σημειώθηκε μόλις η ιδιωτική πρωτοβουλία ανεμίχθη ενεργά στον κλάδο στη δεκαετία του 1990.

Ανεξάρτητα όμως από αυτό, ένα σημαντικό θέμα που αξίζει συζήτηση είναι κατά πόσο οι μέχρι στιγμής θεσμικές αυτές αλλαγές (μετατροπή ΟΛΠ και ΟΛΘ σε ΑΕ το 1999, μετατροπή 10 λιμενικών ταμείων σε ΑΕ το 2001, μετοχοποίηση ΟΛΘ το 2001 και ΟΛΠ το 2003) έφεραν τα λιμάνια αυτά κοντύτερα στους στόχους για την επίτευξη των οποίων οι αλλαγές αυτές δρομολογήθηκαν. Η ερώτηση αυτή έχει νόημα διότι ούτε η μετατροπή των 12 λιμανιών σε ΑΕ ούτε η εισαγωγή των ΟΛΠ και ΟΛΘ στο ΧΑΑ επέφεραν, αυτές καθαυτές, ‘διαρθρωτικές’ αλλαγές η τομές στη λειτουργία τους. Ούτε άλλωστε η μετοχοποίηση προσέφερε ιδιωτικά κεφάλαια στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ, μια και η πρόσοδος από αυτή κατέληξε στο Ελληνικό Δημόσιο και στις δυο περιπτώσεις.

Πάγια γνώμη μου ήταν και είναι ότι η αναβάθμιση της ποιότητας και ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμανιών δεν θα γίνει ούτε λόγω της μετατροπής τους σε ΑΕ ούτε λόγω της πώλησης μετοχών τους στο ΧΑΑ. Αν οι αλλαγές αυτές ήταν αναγκαίες προϋποθέσεις για την δημιουργία του πλαισίου μέσω του οποίου τα λιμάνια θα έχουν τη δυνατότητα να τρέξουν αντί να περπατούν, αυτές από μόνες τους δεν αρκούν, άρα οπωσδήποτε θα πρέπει να λάβουν χώρα και άλλες συμπληρωματικές δράσεις, οι οποίες πρέπει να δρομολογηθούν το ταχύτερο δυνατό. Δυστυχώς, στο παρόν άρθρο δεν υπάρχει χώρος για να αναλυθούν οι δράσεις αυτές.

Εν κατακλείδι, πιστεύω ότι το 2003 ήταν ένα αρκετά ενδιαφέρον έτος για τα Ευρωπαϊκά λιμάνια, εντός και εκτός Ελλάδος. Το έτος που πέρασε έδειξε, αν μη τι άλλο, την πολυπλοκότητα του τομέα αυτού των θαλασσιών μεταφορών. Έδειξε νομίζω επίσης ότι για την περαιτέρω δυναμική ανάπτυξη του κλάδου χρειάζεται ακόμη πολλή δουλειά σε Ευρωπαϊκό και σε Εθνικό επίπεδο, τόσο το 2004, όσο και τα επόμενα έτη.