

Η ΑΧΙΛΛΕΙΟΣ ΠΤΕΡΝΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ¹

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

Φαινομενικά, τα νέα για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) στην Ευρώπη είναι ρόδινα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη υιοθετήσει την ανάπτυξη του Short Sea Shipping σαν βασικό πυλώνα της Κοινής Ευρωπαϊκής Μεταφορών μέχρι το 2010. Έχει θεσμοθετήσει τους αυτοκινητόδρομους της θάλασσας ως αναπόσπαστο κομμάτι των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T). Μετά το PACT, έχει θεσπίσει το Marco Polo για τη στήριξη του intermodality. Έχει χρηματοδοτήσει πολλά ερευνητικά προγράμματα στον τομέα αυτό. Τέλος, δεν παραλείπει να αναφέρει σε κάθε ευκαιρία την πρόθεση της να στηρίξει περαιτέρω τον κλάδο αυτό της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας, ώστε να μετατοπίσει σ' αυτόν τα φορτία που προκαλούν συμφόρηση και πάσης φύσεως άλλα προβλήματα στα Ευρωπαϊκά οδικά δίκτυα.

Αν μάλιστα συγκρίνει κανένας τις Ευρωπαϊκές δραστηριότητες στον τομέα της NMA τα τελευταία 10-15 χρόνια με τις αντίστοιχες στις ΗΠΑ ή τον Καναδά, χώρες που εν πολλοίς μαστίζονται από παρόμοια προβλήματα στον τομέα των μεταφορών αλλά βρίσκονται ακόμη στη λίθινη εποχή στο πως θα τα λύσουν, θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Ευρώπη βρίσκεται έτη φωτός μπροστά από την Βόρεια Αμερική στην ανάπτυξη του τομέα αυτού. Με βάση όλα τα ανωτέρω, είναι πολύ πιθανό κάποιος να συμπεράνει ότι γενικά τα πράγματα πάνε πολύ καλά για τη NMA στην Ευρώπη.

Είναι όμως τα πράγματα όντως έτσι ωραία; Κατά την άποψή μου συμβαίνει το αντίθετο: Η κατάσταση είναι άκρως ανησυχητική, και δεν διαφαίνεται προοπτική να καλυτερέψει στο εγγύς μέλλον. Ας δούμε με λίγα λόγια το γιατί.

Στο συνέδριο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO) που έγινε στο Rotterdam τον Ιούνιο, το πρώτο πράγμα που είπε η Επίτροπος Loyola de Palacio ήταν για τη συνεχιζόμενη πρόθεση της Κομισιόν να στηρίζει τη NMA και να εξαλείψει τα 'γραφειοκρατικά' εμπόδια που έχει σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Εξέφρασε επίσης την πρόθεση της να υποβάλει μέσα στο καλοκαίρι το λεγόμενο 'λιμενικό πακέτο Νο. 2', τη νέα βελτιωμένη έκδοση της Οδηγίας για την απελευθέρωση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών που γνώρισε την ήττα στο Ευρωκοινοβούλιο πέρυσι το Νοέμβριο [1]. Πολλοί βέβαια εξέφρασαν την έκπληξη τους για τη σπουδή της κας de Palacio να επαναφέρει τόσο γρήγορα ένα τέτοιο θέμα. Άποψη πολλών είναι ότι οποιαδήποτε σοβαρή απόπειρα επαναφοράς παρόμοιας Οδηγίας θα πάρει αρκετό χρόνο για να πραγματοποιηθεί, καθ' όσον θα πρέπει να γίνει πολύ σοβαρή ανάλυση τι δεν πήγε καλά πριν και τι πρέπει να γίνει ώστε η επόμενη φορά να μην καταλήξει στο ίδιο φιάσκο (διότι αυτό ακριβώς ήταν).

Οι καλές προθέσεις για τη NMA δεν αρκούν αν δεν συνοδεύονται από τα κατάλληλα μέτρα. Ποια όμως είναι αυτά; Πλήρης ασάφεια υπάρχει σχετικά με το αν οι αυτοκινητόδρομοι της θάλασσας θα είναι μια άσκηση επί χάρτου ή κάτι το ουσιαστικότερο (και τι ακριβώς). Το 'Marco Polo' τελικά παίρνει σημαντικά λιγότερη χρηματοδότηση από ό,τι είχε προηγουμένως διαφημιστεί. Η πρώτη φάση είχε χρηματοδότηση μόλις 15 εκατομμύρια ευρώ και η δεύτερη φάση θα έχει 50 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, η πιο πρόσφατη εκτίμηση του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών (ρύπανση, θόρυβος, ατυχήματα, συμφόρηση) 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, ποσό δυσανάλογα μεγάλο με τους πόρους που διατίθενται για το Marco Polo ή για όποιο άλλο σχετικό πρόγραμμα.

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Αύγουστος 2004.

Δεν μπορεί να κρύψει κανένας το γεγονός ότι παρά τις συζητήσεις επί συζητήσεων τα τελευταία 10-15 χρόνια για τη ΝΜΑ, η εξέλιξη της δεν είναι και τόσο ενθαρρυντική. Κατά τη Λευκή Βίβλο που περιγράφει την πολιτική μεταφορών της Κοινότητας μέχρι το 2010, αν και η κίνηση μέσω ΝΜΑ αυξήθηκε περίπου 27% μεταξύ 1990 και 1998, η κίνηση μέσω οδικών μεταφορών αυξήθηκε ακόμη πιο γρήγορα, 35% στο ίδιο διάστημα. Σύμφωνα με πρόσφατο άρθρο στο Lloyds List [2], η δυναμική αυτή όχι μόνο δεν ανετραπή επι τηρείας της κας de Palacio, αλλά κινήθηκε ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση από τον επιδιωκόμενο στόχο.

Ο Γενικός Γραμματέας της ESPO Patrick Verhoeven στην παρέμβασή του στο συνέδριο του Ιουνίου εξέφρασε, μεταξύ άλλων, την ανησυχία του για ενδεχόμενη ασυμβατότητα μεταξύ της πολιτικής μεταφορών και της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστο όσον αφορά τα λιμάνια [3]. Πράγματι, με τεράστιο πλήθος νομοθετημάτων για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος, ο προβληματισμός είναι μήπως το βάρος που πέφτει στα λιμάνια για συμμόρφωση με όλα τα νομοθετήματα αυτά τελικά είναι δυσβάστακτο και προκαλέσει αθέμιτο ανταγωνισμό υπέρ των οδικών μεταφορών, τη στιγμή μάλιστα που το εξωτερικό κόστος των τελευταίων εξακολουθεί να υποεκτιμάται στην τιμολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρουν. Αν στο πλαίσιο αυτό προστεθεί η επιδίωξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να καταλογίζονται και ποινικές κυρώσεις σε λιμάνια αν από ευθύνη τους προκληθεί ρύπανση σε περίπτωση που δεν αποδεχθούν τον ελλιμενισμό πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο και ζητάει καταφύγιο στο λιμάνι αυτό, τότε το θεσμικό τοπίο καθίσταται ακόμη πιο δύσκολο για τα λιμάνια. Τα μέτρα αυτά άρχισαν να συζητούνται σαν αποτέλεσμα της τραγωδίας του Prestige το Νοέμβριο του 2002.

Όλα αυτά είναι σίγουρα δυσάρεστα για τη ΝΜΑ με την εξής έννοια: Κανένα φορτίο από τη Μαδρίτη στο Ανόβερο δεν θα προτιμήσει διαδρομή που να περιλαμβάνει θαλάσσιο σκέλος αν οι διαδικασίες και το κόστος στα λιμάνια από τα οποία θα διέλθει το φορτίο δεν είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με τις οδικές μεταφορές.

Αλλά ακόμη και να μην υπήρχαν τα προβλήματα αυτά, ο τομέας που κατά την άποψή μου είναι πολύ πιθανό να αποτελέσει την οριστική ταφόπλακα για τα όποια μεγαλεπήβολα οράματα για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ είναι σίγουρα η ασφάλεια (security). Τομέας στον οποίο αδιαμφισβήτητος ηγέτης ανά τον κόσμο είναι οι ΗΠΑ, με την Ευρωπαϊκή Ένωση σε ρόλο παρακολούθησης των εξελίξεων (στην καλύτερη περίπτωση), ή λήψης συμπληρωματικών μέτρων που θα αυξήσουν ακόμη περισσότερο το κόστος στα λιμάνια (στη χειρότερη). Στα τελευταία εντάσσεται η πρόθεση της Κομισιόν να προτείνει, εκτός όλων των άλλων μέτρων που έχει ήδη προτείνει (πχ Οδηγία για “Port Security”), και Οδηγία για “Intermodal Security” [4]!

Κανένας δεν αμφισβητεί το ρόλο του security στον κόσμο που ζούμε, και αυτό ισχύει και για τα λιμάνια. Όμως, στο συνέδριο της ESPO, εντύπωση προκάλεσε η παρέμβαση του εκπροσώπου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής [5]. Το ενδιαφέρον στην παρέμβασή του δεν ήταν η πλήρης ετοιμότητα των Αμερικανών σε θέματα εφαρμογής του κώδικα ISPS από 1/7/2004, καθ’ όσον αυτό ήταν αναμενόμενο. Αυτό που έκανε εντύπωση ήταν οι πιθανές επιπτώσεις μέτρων που λαμβάνονται μονομερώς από Αμερικανικής πλευράς επί των λιμένων εκτός ΗΠΑ. Σαν παράδειγμα, οι Αμερικανοί συζητούν τη στιγμή αυτή στο Κογκρέσο ότι θα πρέπει να υπάρχει και Αμερικανική πιστοποίηση των ξένων λιμένων, αντί για απλή πιστοποίηση από τις χώρες των λιμένων αυτών, όπως επιτάσσει ο κώδικας ISPS. Αν και η Αμερικανική Ακτοφυλακή φέρεται να είναι αντίθετη σε μια τέτοια ρύθμιση, εν τούτοις έχει σε εξέλιξη το “International Port Security Program”. Αυτό στα χαρτιά μεν έχει στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ λιμένων, αλλά στην πράξη θα περάσει από το μικροσκόπιο όλα τα λιμάνια με τα οποία έχουν δοσοληψίες οι ΗΠΑ, με άγνωστες επιπτώσεις σε όποια λιμάνια το αποτέλεσμα της έρευνας αυτής δεν είναι αρεστό.

Επίσης προβληματισμό προκάλεσε η διαφαινόμενη ασυμμετρία στις σχέσεις ΗΠΑ και άλλων χωρών σε θέματα ασφάλειας λιμένων, με την έννοια ότι ενώ οι ΗΠΑ θέλουν να ξέρουν τα πάντα για ένα ξένο λιμάνι (τοποθετώντας μάλιστα και εκπροσώπους τους εκεί στο πλαίσιο ελέγχου των φορτίων 'στην πηγή', βλέπε Container Security Initiative), η πληροφόρηση που οι ίδιοι είναι διατεθειμένοι να παρέχουν στους ξένους για τις δικές τους λιμενικές εγκαταστάσεις φαίνεται ότι είναι κάτι λιγότερο από απλόχερη. Η στάση αυτή είναι προφανώς κατανοητή αν σκεφτεί κανένας τη γεωπολιτική θέση των ΗΠΑ σήμερα, αλλά επιτείνει την ανησυχία ως προς το τι πρέπει να κάνει η Ευρώπη.

Σε ένα τέτοιο καθεστώς, και στο βαθμό που η ατμομηχανή του τραίνου της Ευρωπαϊκής πολιτικής θαλασσιών μεταφορών είναι το security, αλλά η ατμομηχανή είναι made in USA και ο μηχανοδηγός είναι ο καλός θεός Σαμ, δεν υπάρχει αμφιβολία για το ποια τελικά θα είναι η προτεραιότητα για τα άλλα θέματα της Κοινής Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών γενικά, και για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη ειδικότερα.

Ευχής έργον βέβαια είναι οι Ευρωπαίοι πολιτικοί να πουν κάποτε τα πράγματα με το όνομά τους. Είτε να ομολογήσουν ότι τα ωραία λόγια για τη ΝΜΑ είναι για λόγους δημοσίων σχέσεων, είτε να βρουν πραγματικά το θάρρος να πάρουν τα μέτρα εκείνα που θα αναπτύξουν δυναμικά τον τομέα αυτό των Ευρωπαϊκών μεταφορών, κάτι που πραγματικά είναι επιβεβλημένο όπως οι ίδιοι ξέρουν πολύ καλά. Για το στόχο αυτό, η επανασχεδίαση του πολύχρωμου μωσαϊκού του θεσμικού πλαισίου ώστε τα λιμάνια να μπορέσουν να προχωρήσουν χωρίς εμπόδια είναι σίγουρα μια από τις αναγκαίες προϋποθέσεις (βλ και [6]).

Αναφορές

[1] de Palacio, L., "European sea ports in a dynamic market – ports and the EU agenda", ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.

[2] "Love her or loathe her, Loyola de Palacio has made no bones about leaving her mark", Lloyds List, 29/6/2004.

[3] Verhoeven, P., "Seaports and the EU agenda", ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.

[4] Dupont, C., "Maritime Security", ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.

[5] Angelo, J., "Port and Maritime Security after 1 July 2004", ομιλία στο συνέδριο της ESPO, Rotterdam, 17-18 Ιουνίου 2004.

[6] Psaraftis, H., "Europe port patchwork needs to be redesigned", Lloyds List, 22/1/2004.