



Η ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων κλειδί για τη συνοχή της Ευρώπης

του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (shortsea shipping) είναι το συμπλήρωμα της ποντοπόρου ναυτιλίας (deepsea shipping) στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Αφορά τη θαλάσσια μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων σε μικρές (ή μικρομεσαίες) αποστάσεις. Έτσι, μεταφορές εντός της Μεσογείου, στη Μαύρη Θάλασσα, στη Βαλτική, καθώς και μεταφορές στο Αιγαίο, την Αδριατική ή τη Μάγχη λογικά ανήκουν στον τομέα αυτόν (όπως η μεταφορά πετρελαίου από τον Περσικό Κόλπο στην Ιαπωνία ανήκει στην ποντοπόρο ναυτιλία).

Ο κλάδος αυτής της της ναυτιλίας φαίνεται να εξελίσσεται σε μία σημαντική εστία της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή ήταν μία από τις θέσεις που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο του Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping (Δεύτερο Ευρωπαϊκό Συνέδριο Στρογγυλής Τράπεζας για την Ναυ-



Στη φωτογραφία: Δύο από τα μέλη της Οργανωτικής Επιτροπής του Συνεδρίου, οι Καθηγητές Niko Wijnolst (TU Delft) και Χαρίλαος Ψαραύτης (Ε.Μ.Π.), με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιο Κασιφάρα.

τιλία Μικρών Αποστάσεων), που έγινε 2-3 Ιουνίου στον Αστέρα της Βουλιαγμένης. Συνδιοργανωτές ήταν το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών) και το Πανεπιστήμιο Πειραιώς (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών) και κύριος χορηγός (ανάμεσα σε άλλους) ήταν η Γενική

Διεύθυνση Μεταφορών (DGVII) της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Μετά από διαδικασία κρίσης και επιλογής, στο Συνέδριο παρουσιάστηκαν τελικά 25 εργασίες, σε format στρογγυλής τράπεζας. Περίπου 200 σύνεδροι από πολλές χώρες έλαβαν μέρος, αντιπροσωπεύοντας

Ο Χ. Ν. Ψαραύτης είναι καθηγητής ΕΜΠ και Πρόεδρος του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, αλλά και ναυτιλιακές εταιρείες, οργανισμούς λιμένων, διάφορα υπουργεία, και άλλους οργανισμούς σχετικούς με τη ναυτιλία. Την έναρξη των εργασιών του Συνεδρίου εκήρυξε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας, ενώ από πλευράς Κοινότητας παρευρέθηκε ο Διευθυντής της DGVII αρμόδιος για θέματα θαλασσιών μεταφορών και λιμένων Δρ. W. Blonk, ο οποίος και έλλεισε τις εργασίες του Συνεδρίου με μια αναφορά στις προοπτικές και τις προκλήσεις της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων από την οπτική γωνία της Επιτροπής.

Τι όμως εξηγεί το αυξημένο ενδιαφέρον για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη; Υπάρχουν αρκετές εξηγήσεις.

Πρώτον έχει γίνει σαφές ότι το μεταφορικό αυτό μέσο είναι ένα από τα κυριότερα όπλα για την άμβλυση της οξείας κυκλοφοριακής συμφόρησης που προκαλείται από τις συνεχώς αυξανόμενες ροές του εμπορίου που διακινείται μέσω των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων της Ευρώπης. Η κατάσταση στα χερσαία αυτά δίκτυα (ιδίως στα οδικά) έχει φτάσει στο επίπεδο του κορεσμού σε πολλές χώρες, με αρνητικές συνέπειες για την αφάγια και το περιβάλλον. Καθώς τα περισσότερα αστικά και βιομηχανικά κέντρα της Ευρώπης είναι κοντά σε κάποια θαλάσσια οδό, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων καλείται να αναλάβει τμήμα της διακίνησης εμπορευμάτων που μέχρι τώρα ταξίδευαν στην ξηρά.

Δεύτερον, καθώς τα σύνορα των χωρών της Ευρώπης ουσιαστικά καταργούνται, και καθώς η Ανατολική Ευρώπη γίνεται και αυτή σιγά σιγά πιο ανοικτή, ο ρόλος της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων γίνεται ακόμη πιο σημαντικός, και οι δυνατότητές της για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ευρώπης και της κινητικότητας των πληθυσμών της γίνονται κάτι παραπάνω από πραγματικές.

Τρίτον, οι εξελίξεις στον τομέα

της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών έχουν σημαντικά αναβαθμίσει τη δυνατότητα γρήγορων και αποτελεσματικών συνδυασμένων μεταφορών, πράγμα που ανοίγει νέους ορίζοντες για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Ένας αριθμός από επίσημα έγγραφα, όπως π.χ. η συνθήκη του Maastricht, το White paper on the Future Development of a Common Transport Policy (Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής για τις μεταφορές), η έκθεση του Maritime Industries Forum προς την Επιτροπή, και άλλα, τονίζουν, είτε ευθέως, είτε έμμεσα, τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων σαν εργαλείο για την επίτευξη μερικών από τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο ρόλος της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι πολυδιάστατος, και περιλαμβάνει πολλές (ή ακόμη και όλες) από τις εξής λειτουργίες:

1. Την ανακούφιση των χερσαίων Ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών από τη συμφόρηση.

2. Τη μείωση του μέσου μοναδιαίου κόστους μεταφοράς του διευρωπαϊκού εμπορίου.

3. Την τόνωση της Ευρωπαϊκής εμπορικής ανταγωνιστικότητας.

4. Την παροχή και διατήρηση ζωτικών αρτηριών για τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές της Ευρωπαϊκής περιφέρειας.

5. Τη διευκόλυνση της ολοκλήρωσης των δικτύων μεταφορών της Ανατολικής Ευρώπης με την οικονομία της υπόλοιπης Ευρώπης.

6. Τέλος, την παροχή ενός ασφαλούς και φιλικού προς το περιβάλλον μεταφορικού μέσου, του πλοίου.

Παρ' όλα αυτά, η σημερινή Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν είναι έτοιμη να ανταποκριθεί στις προκλήσεις που επέφεραν οι τελευταίες κοσμογονικές εξελίξεις στην Ευρώπη και οι φιλόδοξοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μερικά (μέχρι στιγμής άλυτα) προβλήματα είναι τα εξής:

Πρόβλημα 1. Οι ανεπαρκείς υπο-

δομές (ιδίως σε λιμάνια και συγκοινωνιακές συνδέσεις προς τις ενδοχώρες τους) είναι σοβαρά εμπόδια για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Πρόβλημα 2. Ο επακριβής ρόλος της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων μέσα σε μία ολοκληρωμένη δομή Διευρωπαϊκών Δικτύων δεν είναι ακόμη εντελώς σαφής.

Πρόβλημα 3. Δεν ξέρουμε ακόμη καλά ποιά εμπορεύματα συμφέρει περισσότερο να μεταφερθούν δια θαλάσσης αντί δια ξηράς, ούτε γεωγραφικά, ούτε ανά είδος εμπορεύματος.

Πρόβλημα 4. Ο πιθανός ρόλος των πλοίων μεγάλων ταχυτήτων (30-50 κόμβων) είτε για επιβάτες, είτε για εμπορεύματα, δεν είναι ακόμη εντελώς κατανοητός.

Πρόβλημα 5. Δεν είναι ακόμη εντελώς σαφές πώς ακριβώς η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη της Ανατολικής Ευρώπης.

Πρόβλημα 6. Η παροχή ανταγωνιστικών ναυτιλιακών υπηρεσιών μικρών αποστάσεων, διατηρώντας συγχρόνως ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές είναι συχνά ένα δισεπίλυτο πρόβλημα.

Στην Ελλάδα, καθώς το προνόμιο του cabotage αίρεται το 2004, το τελευταίο πρόβλημα αποτελεί τη μεγάλη πρόκληση της ακτοπλοΐας, τουλάχιστον για τα επόμενα 10 χρόνια.

Ο κατάλογος των «προβλημάτων» που έχουν σχέση με τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι στην πραγματικότητα ανοικτός. Και ενώ μερικά από τα προβλήματα αυτά είναι «καινούργια» (όπως π.χ. το όλο πρόβλημα του ρόλου της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων ή το πρόβλημα των ταχύπλοων πλοίων), εξακολουθούν επίσης να υπάρχουν και διάφορα «παλιά» προβλήματα (όπως π.χ. το πρόβλημα των υποδομών), τα οποία υπάρχουν εδώ και καιρό και τα οποία φαίνεται ότι θα εξακολουθήσουν να μας απασχολούν για κάμποσο καιρό ακόμη.

Το ενδιαφέρον είναι ότι η εμφάνιση των νέων προβλημάτων έχει κάνει τα παλιά προβλήματα πιο δισεπίλυτα. Το νέο Ευρωπαϊκό περιβάλλον (θεσμικό, πολιτικό, οικονομικό κοινωνικό) και οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις έχουν οπωσδήποτε αυξήσει την πολυπλοκότητα των πιο παραδοσιακών προβλημάτων. Ο καινούργιος κόσμος που ζούμε είναι σαφώς πιο ενδιαφέρων, αλλά είναι και πιο δύσκολος.

Τα προβλήματα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι ποικίλα, αλλά έχουν μερικά κοινά χαρακτηριστικά. Πολλά είναι καινούργια, πολλά δεν είναι σαφώς διατυπωμένα, και τα περισσότερα είναι αλληλένδετα. Επί πλέον, είναι σαφές ότι στο καινούργιο παιχνίδι παίρνουν μέρος περισσότεροι παίχτες: Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων θα πρέπει να συντονισθεί αποτελεσματικά, και με τα άλλα μεταφορικά μέσα και με τα συστήματα διαχείρισης πληροφοριών (ηλεκτρονικές, EDI - electronic data interchange, κ.λπ.), εάν περιμένει κανείς να λειτουργήσουν σωστά τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Δυστυχώς δεν υπάρχουν προφανείς λύσεις για τα προβλήματα αυτά. Καλώς ή κακώς, η εξεύρεση ορθολογικών και σωστά τεκμηριωμένων λύσεων είναι μεγάλη πρόκληση για την Ευρώπη. Θα χρειαστεί οπωσδήποτε χρόνος να διατυπωθούν σωστά αυτά τα προβλήματα, και κατά μείζονα λόγο να επιλυθούν.

Η αντιμετώπιση παρομοίων προβλημάτων της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων θα απαιτήσει, κατ'ελάχιστο, σημαντική έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη. Η Επιτροπή και οι επί μέρους χώρες της ΕΕ είναι διατεθειμένες να χρηματοδοτήσουν (μαζί με τη βιομηχανία) την έρευνα αυτή. Επίσης, for example όπως το Συνέδριο της Βουλιαγμένης, το Maritime Industries Forum, και άλ-

λα, είναι χρήσιμα για την ανταλλαγή απόψεων και την καταγραφή των πιο σημαντικών προβλημάτων.

Ένα σημαντικό πρόβλημα που κατεγράφη στο Συνέδριο αφορά την γενική έλλειψη αξιοπιστων και τυποποιημένων δεδομένων στον τομέα αυτόν. Για να κάνει κάποιος ερευνητής μια σωστή ανάλυση, τέτοια στοιχεία είναι απαραίτητα και πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα.

Δυστυχώς, παρ'όλον ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων βρίθει γενικώς από στοιχεία, οι πηγές είναι ποικίλες, τα στοιχεία είναι συνήθως σε μορφή που δεν είναι χρήσιμη, οι βάσεις δεδομένων είναι ετερογενείς, και πολλά στοιχεία απλώς δεν υπάρχουν. Το φαινόμενο αυτό συναντάται σχεδόν σε όλες τις χώρες του κόσμου, σε μερικές δε από αυτές (όπως στην Ελλάδα) η κατάσταση είναι επεικώς απεισιτική. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η συλλογή των σωστών στοιχείων επαφίεται βολικά στον πατριωτισμό του αναλυτή.

Δεδομένης της μεγάλης σημασίας της εφαρμοσμένης έρευνας που θα διεξαχθεί για να βοηθήσει στην επίλυση των μεγάλων προβλημάτων της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, η δημιουργία αξιοπιστων βάσεων δεδομένων με συναφή στοιχεία πρέπει να είναι στόχος επείγουσας προτεραιότητας. Το κόστος της δημιουργίας αυτών των βάσεων μπορεί να είναι μεγάλο, αλλά το κόστος της αδράνειας (που συνεπάγεται εσφαλμένες λύσεις λόγω εσφαλμένων στοιχείων, ή καθόλου λύσεις λόγω έλλειψης στοιχείων) είναι πολύ μεγαλύτερο. Η Ευρώπη δεν έχει την πολυτέλεια μιας τέτοιας έκβασης.

Το ειδικό «θέμα» του Συνεδρίου της Βουλιαγμένης ήταν «στρατηγικές για την επίτευξη συνοχής στην Ευρώπη μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων». Πράγματι, σε πολλά επίσημα έγγραφα της ΕΕ (με πρώτο

τη συνθήκη του Maastricht) ο όρος «συνοχή» αναφέρεται πολλές φορές και έχει μεγάλη σημασία.

Συνοχή στην Ευρώπη σημαίνει ότι όλες οι περιοχές της θα είναι ουσιαστικά και αποτελεσματικά συνδεδεμένες. Το θέμα αυτό είναι πρωταρχικής σημασίας για τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές της Ένωσης, και ειδικά κονδύλια (ταμείο συνοχής κ.λπ.) έχουν διατεθεί σε χώρες όπως η Ελλάδα, η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Ιρλανδία για χρήση προς το σκοπό αυτό. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στις περιπτώσεις αυτές. Στην Ελλάδα, η σύνδεσή της με την Ιταλία, καθώς και η εξάλειψη της απομόνωσης απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών εμπίπτουν άμεσα στα προβλήματα συνοχής που εξαρτώνται από τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Στην ομιλία του, ο κ. Blonk αναφέρθηκε στο ρόλο των λιμανιών στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, στις νέες τεχνολογίες θαλάσσιων μεταφορών, στις ερευνητικές προτεραιότητες του 4ου Προγράμματος - Πλαισίου, στην ανάπτυξη των μεταφορών σε ποτάμια και κανάλια και τη σύνδεσή τους με τη θάλασσα, και στη στήριξη χωρών της Ανατολικής Ευρώπης. Κατέληξε επιβεβαιώνοντας την πρόθεση της Επιτροπής να βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Τα πρακτικά του Συνεδρίου της Βουλιαγμένης (εργασίες, σχόλια, λοιπές ομιλίες) θα εκδοθούν περί τον Νοέμβριο από το Delft University Press. Κατά γενική ομολογία, το συνέδριο αυτό ήταν καλύτερο από το πρώτο αντίστοιχο συνέδριο, που είχε γίνει στο Delft της Ολλανδίας τον Νοέμβριο του 1992. Οι σύνεδροι έδωσαν ραντεβού το 1996 στο Bergen της Νορβηγίας για το τρίτο συνέδριο.