

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Παρουσίαση στην εκδήλωση για την «Ημέρα της Θάλασσας - 20η Μαΐου 2013

Δρ. Γεώργιος Α. Γράτσος
Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας



Η Ελλάδα γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου



Η Ελλάδα είναι η ακριτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι η χώρα με την μεγαλύτερη ακτογραμμή σε μια πολύ ευαίσθητη περιοχή.

Η γεωγραφική μας θέση δίνει τεράστιες δυνατότητες για οικονομική ανάπτυξη.

Η ανάπτυξη, αλλά και ο μαρασμός, είναι προϊόντα ανθρώπινης σκέψης

Η κρίση είναι ευκαιρία - Ο τόπος είναι ευλογημένος

Δυνατότητες:

Καθ' όλη την μακρά μας ιστορία **οι Έλληνες είμαστε γνωστοί ως ένας δυναμικός λαός ναυτικών, εμπόρων και διανοούμενων.**

Αιτία προβλημάτων:

Χωρίς αύξηση παραγωγικότητας το επίπεδο διαβίωσης θα πέφτει.

Παράδειγμα προς μίμηση:

Η Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία είναι πρώτη στον κόσμο επειδή είναι ανταγωνιστική και προσαρμόζεται. Εφαρμόζει διεθνείς κανονισμούς μακριά από κρατικό παρεμβατισμό.

Η Ελλάδα μεγαλούργησε όποτε αγκάλιασε την θάλασσα

Πρωθώντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματά μας η Ελλάδα μπορεί και πάλι να ευημερήσει αν αναπτυχθεί σε:

- **Ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου** προσελκύοντας διεθνείς επενδύσεις
- **Προορισμό αναψυχής και θαλασσιού τουρισμού** της Ε.Ε. προσελκύοντας ανθρώπους από όλο τον κόσμο
- **Κύρια αφετηρία (home-porting hub) κρουαζιερόπλοιων της Ανατολικής Μεσογείου**
- **Διαμετακομιστικό κέντρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Ανατολικής Μεσογείου**
- **Ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο**

Τα ανωτέρω δημιουργούν συνέργιες και κρίσιμη μάζα. Η πολιτική αστάθεια της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής κάνει την Ελλάδα ελκυστική.

Χρειάζεται όραμα και καλά επεξεργασμένη, σταθερή και φιλική προς την επιχειρηματικότητα νομοθεσία που να περιορίσει τις σημερινές νομοθετικές και γραφειοκρατικές αγκυλώσεις και παλινωδίες.

Έτσι θα δημιουργηθούν εκατοντάδες χιλιάδες επιπλέον ανταγωνιστικές θέσεις εργασίας.



Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία

Οι Έλληνες ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα που αντιπροσωπεύει το **16%** περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Είναι επίσης ο νεώτερος. Έχουμε επιτύχει να προσφέρουμε ανταγωνιστικές μεταφορικές υπηρεσίες για τα εμπορεύματα των άλλων.

Το μέσο μέγεθος του Ελληνόκτητου στόλου είναι περίπου **63.500 tdw**. Το μέσο μέγεθος πλοίου στον κόσμο είναι περίπου 24.600 tdw. Το μέσο μέγεθος των πλοίων παγκοσμίως, εξαιρώντας τα Ελληνόκτητα πλοία, είναι περίπου **22.250 tdw**.

Τα Ελληνόκτητα πλοία είναι περίπου 2.85 φορές μεγαλύτερα από τα υπόλοιπα. Συνεπάγεται ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία μεταφέρει το μεγαλύτερο μερίδιο του διεθνούς εμπορίου μακρινών αποστάσεων.

Ο Ελληνόκτητος στόλος θεωρείται αξιόπιστος στρατηγικός εταίρος για τις μεταφορικές ανάγκες κυρίως των μεγάλων εμπορικών χωρών.

Εντύπωση προκαλεί η καταψήφιση του άρθρου 19 του νομοσχεδίου που παρείχε την δυνατότητα σε πολλές χιλιάδες άνεργους νέους να εργασθούν με τα ισχύοντα στις διεθνείς συμβάσεις χωρίς να επηρεάζει τους αξιωματικούς.

Ναυτιλία και Ελληνική οικονομία

Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει εισροές μεταξύ **€13 και €19 δις ετησίως** στην Ελληνική οικονομία ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Η ποντοπόρος ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου **7% του ΑΕΠ**. Επίσης απασχολεί άμεσα και έμμεσα περίπου **250.000 - 300.000** άτομα(*). **Ενισχύοντας την ναυτιλιακή συστάδα θα απορροφούσαμε μεγαλύτερο μέρος των εισροών δημιουργώντας άλλες τόσες θέσεις εργασίας.**

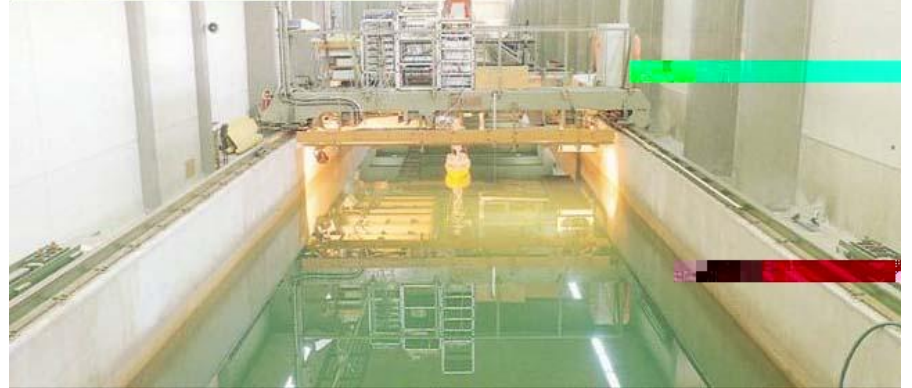
Το **Maritime UK**, με μόνο μικρή συνεισφορά της ναυτιλίας που αντιπροσωπεύει περίπου το **25%** της Ελληνόκτητης, αναφέρει ότι από τις κύριες υπηρεσίες ναυτιλίας, λιμένων, ασφάλειες και το οικονομικό κέντρο εξυπηρέτησης ναυτιλίας εισρέουν περίπου **€ 37 δις** ετησίως και δημιουργούνται **537.000** θέσεις εργασίας. Ας σημειωθεί ότι το Λονδίνο, από περίπου **4.000** αιτήσεις για διαιτησίες ετησίως διεκπεραιώνονται περίπου **600 διεθνείς ναυτιλιακές διαιτησίες** τον χρόνο. Οι υπόλοιπες συμβιβάζονται μεταξύ των διαδίκων. Στην Ελλάδα διεκπεραιώνονται περίπου **4** τον χρόνο και αυτές **εθνικού και μόνο χαρακτήρα** με μικροδιαφορές. Το Λονδίνο συντονίζει το **50%** των ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων και το **30%-40%** των ναυλώσεων χύδην φορτίων.

Η **Νορβηγία** έχει ισχυρές ναυτιλιακές τράπεζες και ασφαλιστικούς οργανισμούς. Ο **Νορβηγικός** στόλος είναι σημαντικά μικρότερος του Ελληνόκτητου. Ο **Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV)** ιδρύθηκε το **1864**, έχει περίπου **10.532** υπαλλήλους σε **300** γραφεία παγκοσμίως εκ των οποίων οι **2.143** στην Νορβηγία. Το **82%** είναι πτυχιούχοι ΑΕΙ. Το DNV παρακολουθεί το **14.5%** της μεταφορικής ικανότητας παγκοσμίως (κάτι λιγότερο από τον Ελληνόκτητο στόλο). Ο τζίρος του είναι **€1.7 δις** και τα καθαρά κέρδη **€139 εκατομμύρια**. Το DNV το **1945** είχε **200** υπαλλήλους!!

Ο **Ελληνικός Νηογνώμονας** ο οποίος ιδρύθηκε το **1870** είναι πια σχεδόν ανύπαρκτος, αποτέλεσμα της διαφορετικής αντιμετώπισης των Ελλήνων.

Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου **800** διαχειρίστριες εταιρείες. Πολλοί διεθνείς οίκοι παροχής υπηρεσιών, ξένες τράπεζες, ασφαλιστικοί οργανισμοί, δικηγόροι, μεσίτες, νηογνώμονες και άλλοι διατηρούν μικρά κυρίως περιφερειακά γραφεία στην Ελλάδα. Δεν έχουμε ισχυρή παρουσία ασφαλιστικών εταιρειών, εταιρειών χρηματοοικονομικού τομέα, ναυλωτών και εμπόρων. Με **φιλικό νομοθετικό περιβάλλον** που θα δημιουργήσει ανάπτυξη, θα προσελκύσουμε πολλούς.

(*) Μελέτες: Πανεπιστημίου Πειραιώς 2005, IOBE 2013 με την μέθοδο Leondiev εισροών/εκροών



Ναυτική εκπαίδευση

Τεχνική και οικονομική μόρφωση

Το **Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο** διαθέτει το μεγαλύτερο τμήμα Ναυπηγών και Μηχανολόγων Μηχανικών και εγκαταστάσεις στην Ευρώπη. Αποφοιτούν κάθε χρόνο περίπου **50** άτομα με **M.Sc. Λόγω της σημασίας της Ελληνικής ναυτιλίας, η ονομασία του τμήματος πιστεύουμε ότι πρέπει να παραμείνει ως έχει.**

Από το **Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Alba, Deree** και άλλα Κολλέγια αποφοιτούν κάθε χρόνο περί τους **350** διπλωματούχους με **B.Sc** και **M.Sc** με γνώσεις περί τα ναυτιλιακά.

Εκπαίδευση αξιωματικών πλοίου

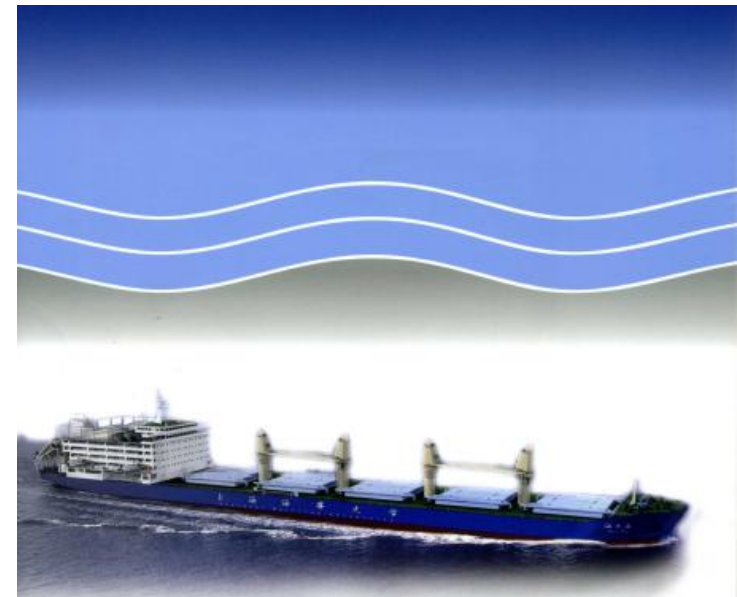
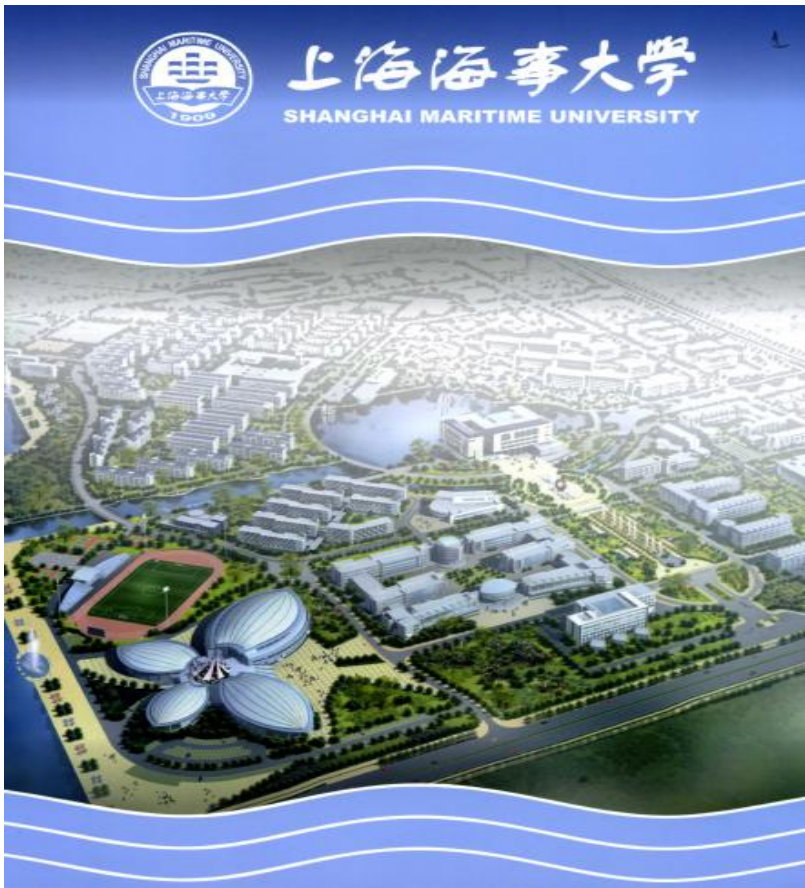
Σύμφωνα με την BIMCO-ISF του 2010 αναφέρεται έλλειψη 15.000 αξιωματικών με αυξητικές τάσεις. Οι καλοί Έλληνες αξιωματικοί είναι ανάμεσα στους καλύτερους του κόσμου και έχουν μεγάλη ζήτηση. Η υπολογιζόμενη έλλειψη θα δημιουργήσει μεγάλη ζήτηση για Έλληνες αξιωματικούς και έτσι θα έχουν εργασία πάρα πολλοί νέοι στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Λόγω της μεγάλης ανεργίας στην χώρα μας (**64.2% στους νέους**) **πολλοί Έλληνες σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο μιας καριέρας στην θάλασσα.** Το 2012 έκαναν αίτηση στις Ναυτικές Ακαδημίες **4.900** αλλά μόνο **1.161** έγιναν δεκτοί λόγω της έλλειψης υποδομών των Σχολών. **Το κόστος για την μόρφωση ενός αξιωματικού στις Σχολές ανέρχεται στα €20.000 περίπου.**

Το NEE υπολογίζει ότι κατά την διάρκεια της 35χρονης απασχόλησης ενός αξιωματικού στο πλοίο μέχρι την συνταξιοδότησή του θα κερδίσει περί τα €2.5 εκατομμύρια (μέσος όρος περίπου €58.000 ετησίως).

Η δημιουργία περισσότερων αξιωματικών για να καλυφθεί η διεθνής ζήτηση είναι προς όφελος των νέων Ελλήνων, του Ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος και της Ελληνικής οικονομίας. **Έτσι θα κρατήσουμε την ναυτική τεχνογνωσία στην Ελλάδα.**

Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και των AEN είναι πρωταρχικός στόχος. Αυτό διαχρονικά ζητά επίμονα ο εφοπλισμός. Στις απαιτούμενες υποδομές υστερούμε.



- 133 εκτάρια οικόπεδο
- 20.000 φοιτητές στο σύνολο
- 3.000 στις Σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών πλοίων
- Συνεργασία με 60 ξένες Ναυτικές Ακαδημίες και Πανεπιστήμια
- Το DNV είναι ο εξωτερικός ελεγκτής της ποιότητας της εκπαίδευσης



Ελληνικά οχηματαγωγά

Τα Ελληνικά οχηματαγωγά εξυπηρετούν 1.566.000 νησιώτες (πλην της Εύβοιας) ή 14.2% του Πληθυσμού. Εξυπηρετούν δε και το 75% των τουριστών που επισκέπτονται την χώρα μας. Προσφέρουν όμως ακριβό μεταφορικό έργο που επιβαρύνει τα νησιά και αποτρέπει τον τουρισμό.

Λόγοι:

Απαιτήσεις Ελληνικής νομοθεσίας (Π.Δ. 177/74 περί συνθέσεων. κ.α.). Παράδειγμα:

- Πλοίο που λειτουργεί στην Βόρεια Ευρώπη με 17 άτομα πλήρωμα στην Ελλάδα χρειάζεται 31 άτομα!!
- Πλοίο που λειτουργεί στην Ε.Ε. με 32 άτομα στην Ελλάδα χρειάζεται 52!!

Αποτέλεσμα:

- Στην γραμμή της Αδριατικής το 2000 υπήρχαν 29 Ελληνικά πλοία, κανένα δε ξένο. Σήμερα υπάρχουν μόνο 5 πλοία Ελληνικής σημαίας και άλλα 5 υπό ξένη σημαία
- Οι εταιρείες καταγράφουν συνολικές ζημίες περίπου €1 δις για περίπου 4 συνεχή χρόνια, πολλές δεν αντέχουν πια
- Ενώ μέσα στην δεκαετία του '90 κτίστηκαν 43 νέα Ελληνικά επιβατηγά εν όψει της προσαρμογής της νομοθεσίας με αυτήν της Ε.Ε., λόγω της απαξίωσης, από αυτά 12 πουλήθηκαν και διεγράφησαν από το νηολόγιο

Ο Ελληνικός οχηματαγωγός στόλος είναι από τους πλέον εκσυγχρονισμένους και διαθέτει τα γρηγορότερα πλοία στην Ευρώπη. Τα Ελληνικά οχηματαγωγά:

- εκτελούν 2.9 δις χιλιόμετρα ανά επιβάτη ετησίως
- μεταφέρουν 570.000 λεωφορεία/φορτηγά και 1.600.000 αυτοκίνητα κάθε χρόνο
- είναι ένα αξιόπιστο μέσο σε περιπτώσεις εξυπηρέτησης του πληθυσμού όπως μετακίνηση πολιτών από την Λιβύη, το Λίβανο κ.α.

Επιχορηγήσεις:

-Κάθε Έλληνας επιβαρύνεται για επιχορηγήσεις προς **ΟΣΕ και ΟΑΣΑ με €115.10 ετησίως** (2008-2010) **ενώ για την ακτοπλοΐα επιβαρύνεται με μόνο €3.45** (2008) . Σχέση επιχορηγήσεων **33.4:1**, σχέση πληθυσμού ηπειρωτικής Ελλάδας/ νήσων **5.7:1**. **Με τις επιχορηγήσεις σε δρόμους, ΚΤΕΛ κλπ., η διαφορά μεγαλώνει. Για να υπάρξει ισονομία να αυξηθεί σημαντικά (Χ6) η επιχορήγηση όλης όμως της Ακτοπλοΐας.**

-Μόνο ο επιβάτης της ακτοπλοΐας επιβαρύνεται και **με 3% επίναυλο** για να χρηματοδοτηθούν οι άγονες γραμμές.

Όραμα: Να γίνουν οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες ανταγωνιστικές

-Εφαρμογή των οδηγιών της Ε.Ε. (οδηγία 3577/92) χωρίς επιπρόσθετους περιορισμούς και εναρμόνιση με τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς του **IMO SOLAS/STCW** . **Η διάρκεια της εργασίας επί των πλοίων να αναμορφωθεί και να προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις λειτουργίας τους.**

-Εφαρμογή ενός ενιαίου **6.5% ΦΠΑ** και στις υπηρεσίες προς τους επιβάτες και τα φορτία όπως εφαρμόζεται στον τουρισμό δεδομένου του γεγονότος ότι οι οικονομίες των νησιών μας στηρίζονται κυρίως στον τουρισμό. **Επειδή το 85% του Αιγαίου αποτελεί διεθνή ύδατα να ερευνηθεί μήπως αποφευχθεί ο ΦΠΑ βάσει του παραδείγματος Πορτογαλίας-Καναρίων-Αζόρων.**

-Υιοθέτηση ελαστικής συνεργασίας των εταιρειών ώστε να εξυτηρηθούν οι μεταφορικές ανάγκες των νησιών αντί υποχρεωτικά δρομολόγια

-Τα πλοία θα πρέπει να μπορούν να προσαρμόζουν την ταχύτητά τους και τα δρομολόγιά τους κατόπιν προειδοποίησης.

Το ΝΕΕ υπολογίζει ότι αν εφαρμοσθούν αυτά τα μέτρα τότε τα οχηματαγωγά θα μπορέσουν να:

-μειώσουν το μεταφορικό κόστος κατά περίπου **30%**

-δημιουργήσουν επιπλέον επισκέψεις στα νησιά τα οποία με την σειρά τους θα προσφέρουν μεγαλύτερο ΦΠΑ, πολλαπλάσιο της όποιας απώλειας του ΦΠΑ από τα εισιτήρια

-δημιουργήσουν περίπου **100.000** νέες θέσεις εργασίας στα νησιά

-εδραιώσουν την βιωσιμότητα του οχηματαγωγού στόλου

Ο πρόσφατος νόμος κάνει λίγα βήματα στην σωστή κατεύθυνση. Όχι όμως αρκετά.

Για να συνεχίσει να υπάρχει και να προσφέρει φθινό μεταφορικό έργο εκτός από τις επιπλέον απαραίτητες αλλαγές, πρέπει όλη η ακτοπλοΐα να επιχορηγηθεί με σημαντικό ποσό της τάξεως των €300 εκατομμυρίων ετησίως ή και μεγαλύτερο.



Κρουαζιερόπλοια/Homeporting

Η Ελλάδα ήταν κάποτε πρωτοπόρος στις κρουαζιέρες

Οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν από τους πρώτους που επένδυσαν στην κρουαζιέρα την δεκαετία του '50. Δραστηριοποιήθηκαν και στην Καραϊβική, Αλάσκα, Βαλτική και αλλού. Την δεκαετία του '70 είχαμε τον μεγαλύτερο στόλο κρουαζιερόπλοιων της Μεσογείου. Σήμερα δεν υπάρχουν Ελληνικά κρουαζιερόπλοια κυρίως λόγω της Ελληνικής, δήθεν «προστατευτικής», νομοθεσίας.

Το 2010 έγινε η πρώτη προσπάθεια αλλά μόνο το 2012 η νομοθεσία για τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται την Ελλάδα έγινε συμβατή με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα όμως ακόμη υστερεί σε προσέλκυση επενδυτών και εδραίωση του homeporting.

- Η Ελλάδα λόγω της ιστορίας της, της πλούσιας πνευματικής κληρονομιάς και των μοναδικών νησιών της είναι ο επιθυμητός τουριστικός προορισμός.
- Όταν το home-porting των κρουαζιερόπλοιων θα αναπτυχθεί πλήρως θα δημιουργηθούν περίπου **11.500 νέες θέσεις εργασίας και πάνω από €1 δις επιπλέον έσοδα** στην Ελληνική οικονομία. **Με την δημιουργία και προσφορά αναβαθμισμένων υπηρεσιών τα οφέλη αυτά μπορεί να αυξηθούν σημαντικά.**
- **Οι υποδομές να αναβαθμισθούν σύμφωνα με τις υποδείξεις των ενδιαφερομένων**, ώστε να εξυπηρετούν αποτελεσματικά μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιερόπλοιων που θα επισκέπτονται τα Ελληνικά λιμάνια.

Ο στόχος πρέπει να είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των επιβατών.



Σκάφη αναψυχής

Οι «σκαφάτοι» προσφέρουν πολλές θέσεις εργασίας

Το Ελληνικό αρχιπέλαγος με τα περίπου **16.000** χιλιόμετρα ακτογραμμής, **1.200** νησιά και **4.800** βραχονησίδες είναι ο επιθυμητός προορισμός αναψυχής.

Η Ελλάδα φιλοξενεί περίπου **17.700** σκάφη αναψυχής όλων των τύπων και σημαιών εκ των οποίων περίπου **8.000** είναι άνω των **12 μ.** Αυτός ο αριθμός περιλαμβάνει περίπου **4.000** σκάφη αναψυχής προς ενοικίαση εκ των οποίων περίπου **500** είναι επανδρωμένα. Ο αριθμός των σκαφών αναψυχής ανά κάτοικο στην Ελλάδα είναι μόνο περίπου **25%** αυτού της Ε.Ε. λόγω της αφιλόξενής μας νομοθεσίας (**Ελλάδα: 1 σκάφος ανά 621 κατοίκους, Ευρώπη: 1 σκάφος ανά 164 κατοίκους**).

Το ΝΕΕ έχει προτείνει τις απαραίτητες αλλαγές για να προσελκύσουμε περισσότερα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα.

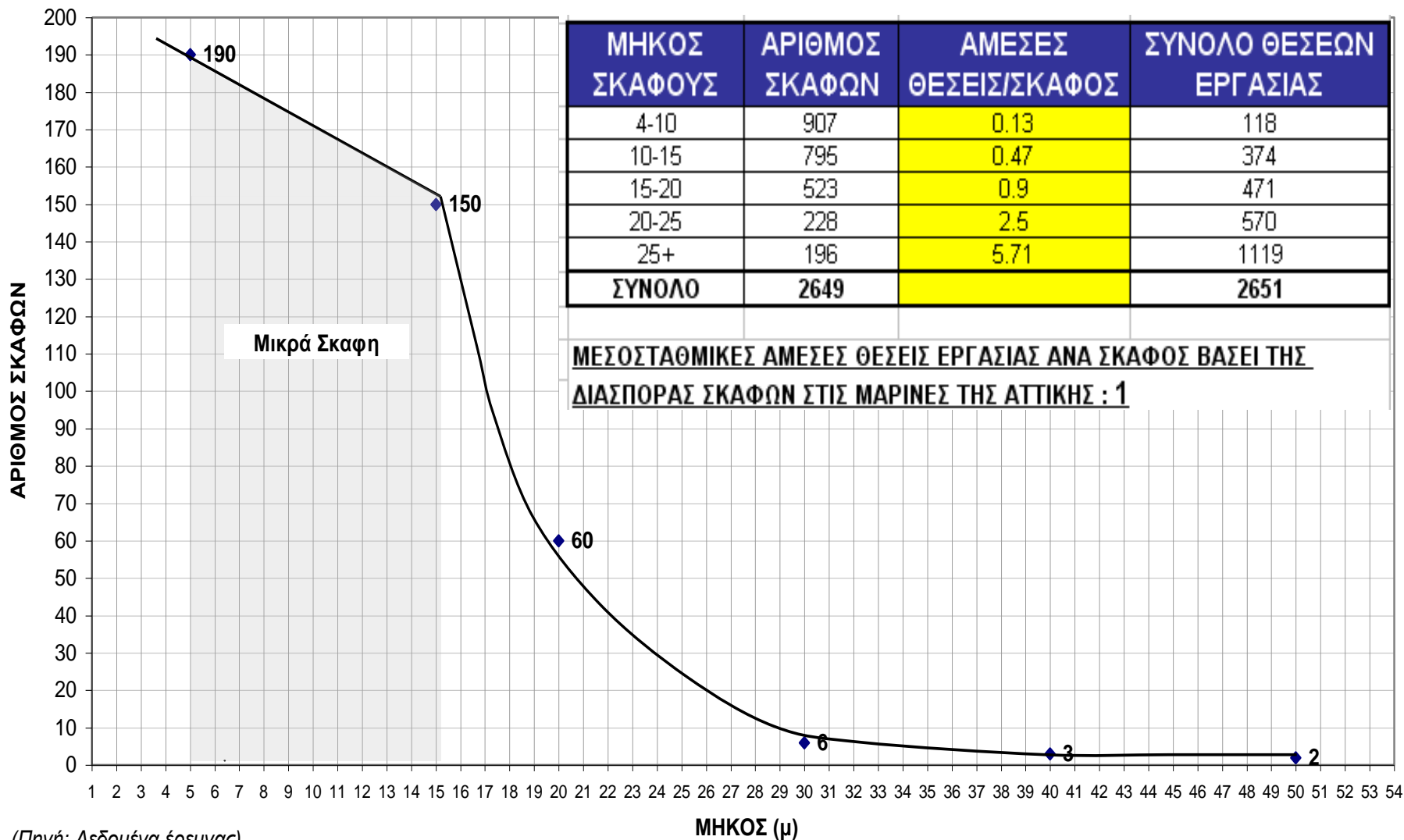
Η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς εκτιμά ότι στην Ελλάδα **1 άμεση θέση δημιουργεί 1 έμμεση θέση** εργασίας. Σε άλλες χώρες η σχέση είναι **1 άμεση δημιουργεί 3 έμμεσες**. Ο τομέας των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα δημιουργεί περίπου **40.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας, ενδεχομένως και περισσότερες. Με τον Ν.3790 του 2009 έφυγαν περίπου 2.000 σκάφη και μαζί τους τουλάχιστον 6.000 θέσεις εργασίας.**

Η Ελλάδα έχει ασφαλείς, σύγχρονες μαρίνες με τις απαραίτητες διευκολύνσεις για να φιλοξενεί σκάφη μόνιμα ή περαστικά. Θα έπρεπε να δημιουργηθούν και άλλες μαρίνες για να φιλοξενοούνται περισσότερα. **Λόγω της γεωγραφικής της θέσης και του αρχιπελάγους μας, η Ελλάδα μπορεί να γίνει ο προτιμώμενος προορισμός σκαφών αναψυχής της Ευρώπης προσελκύοντας ανθρώπους από όλο τον κόσμο.**

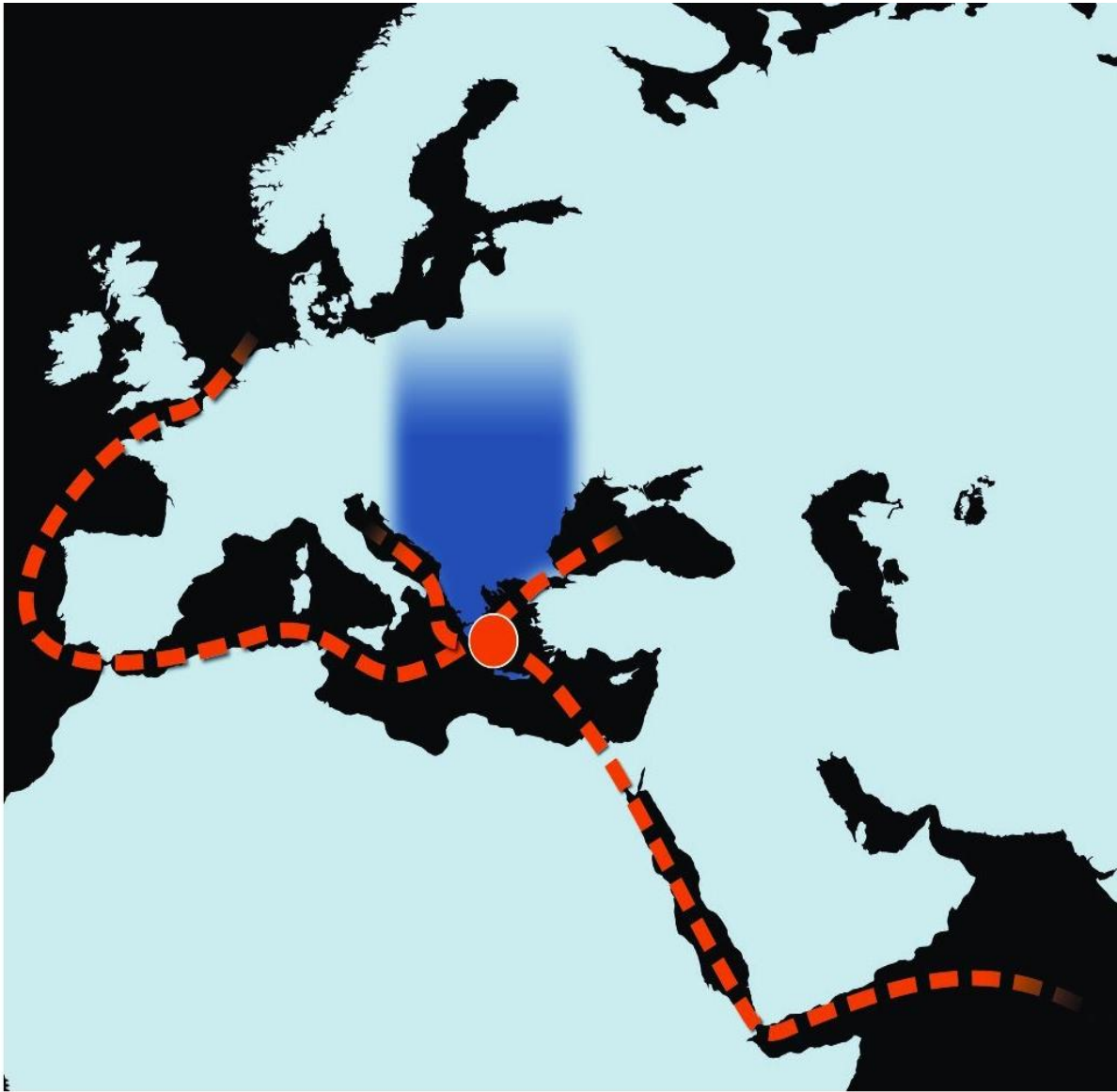
Με ένα φιλικό και ασφαλές περιβάλλον και την δημιουργία περισσότερων μαρινών με δυνατότητα να φιλοξενηθούν 10.000 περισσότερα και μεγαλύτερα σκάφη αναψυχής θα δημιουργούνται τουλάχιστον 30.000 περισσότερες θέσεις εργασίας.

Σε μια ηλεκτρονική εποχή η γραφειοκρατία πρέπει να παταχθεί. Τα Αγγλικά σε κάθε λιμενικό σταθμό είναι απαραίτητα.

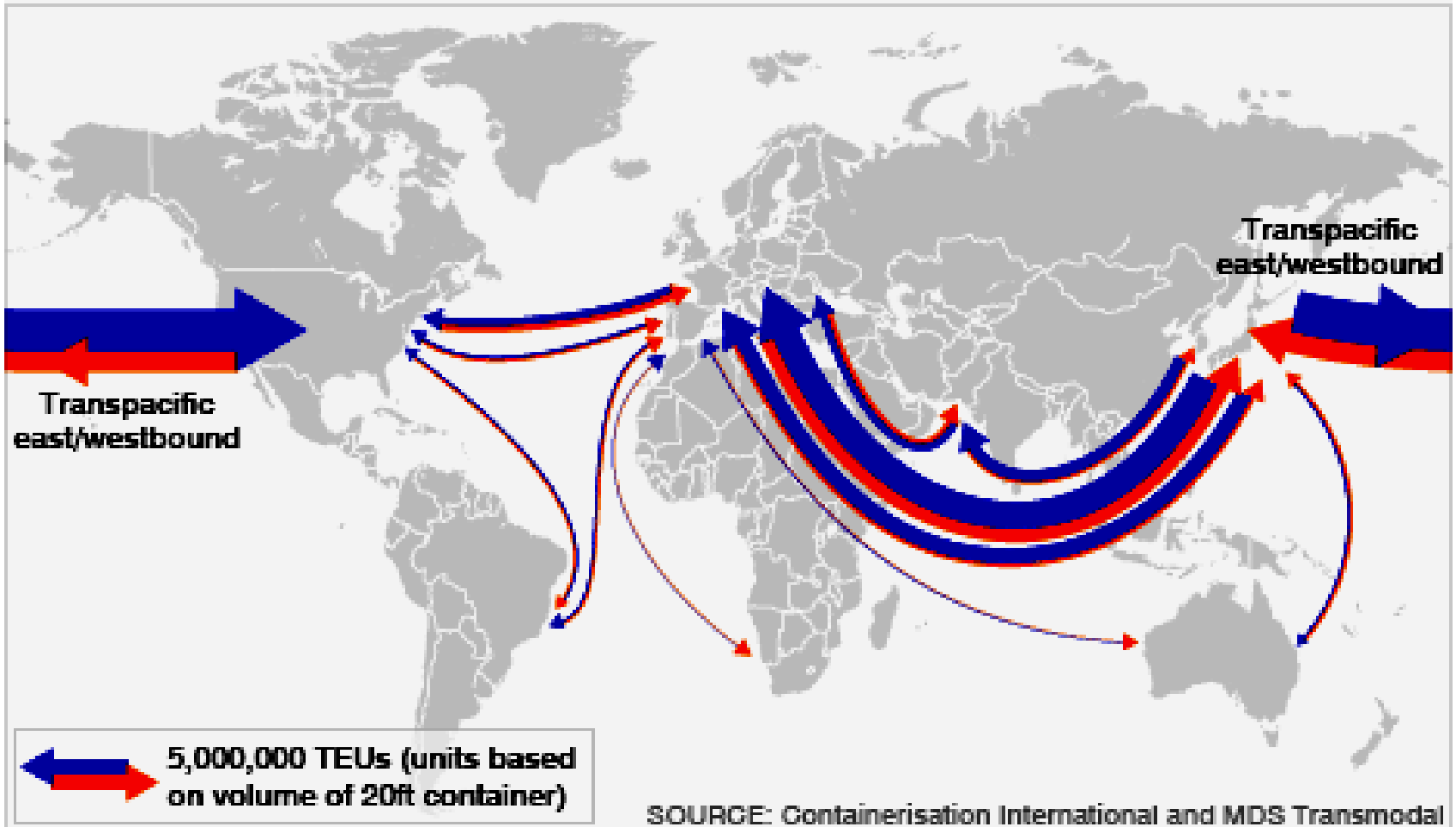
**ΑΝΑΓΩΓΗ ΔΙΑΣΠΟΡΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ
ΒΑΣΕΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ**



(Πηγή: Δεδομένα έρευνας)



MAIN CONTAINER SHIPPING ROUTES 2008



Ο χρόνος είναι χρήμα

Από τότε που η Κίνα άρχισε να γίνεται το εργαστήριο του κόσμου ήταν προφανές ότι οι εμπορευματικές ροές θα άλλαζαν σημαντικά και η κίνηση προϊόντων από την Κίνα στην Ευρώπη μέσω της Μεσογείου θα αύξανε.

Για φορτία προς και από την Απω Ανατολή με προορισμό την Ανατολική Ευρώπη ο Πειραιάς μειώνει τον μεταφορικό χρόνο κατά 4 ημέρες ή και περισσότερο. Αυτό κυρίως οφείλεται στην γεωγραφική θέση της Ελλάδας στην Μεσόγειο. Προϋποθέτει όμως καλή και γρήγορη σιδηροδρομική σύνδεση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Τώρα που τέλειωσε η σιδηροδρομική σύνδεση Θριασίου-Ικονίου πρέπει άμεσα να τελειώσουν τα έργα παράκαμψης του Δομοκού.

Εφ' όσον υπάρχει στρατηγικός επενδυτής καλό είναι το συμφέρον του να ευθυγραμμίζεται με της Ελλάδας.

Για τουλάχιστον 15 χρόνια το NEE προωθεί την ιδέα του Πειραιά σαν διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου επιμένοντας στην ανάγκη περατώσεως της σιδηροδρομικής σύνδεσης Θριασίου-Ικονίου. Το έργο που άρχισε προ εικοσαετίας περίπου, επιτέλους ολοκληρώθηκε.

Το “Time as a Trade Barrier” των Hummels και Schaur – Ιανουάριος 2012 υπολογίζει ότι μιας ημέρας καθυστέρηση στην παράδοση ενός φορτίου αυξάνει το κόστος των μεταφερομένων αγαθών κατά 0.6% έως 2.3%.

Αργοπορία στην τελωνειακή διαδικασία βλάπτει την ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Με καλή διοίκηση και διεθνή πρότυπα η COSCO Piraeus Container Terminal σε 3 χρόνια έχει τριπλασιάσει την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ενώ συγχρόνως αναβαθμίζει τον σταθμό. Τα οφέλη για την Ελλάδα πολλαπλασιάστηκαν. Ο Πειραιάς άλλαξε. Καθώς περισσότερες εταιρείες συνειδητοποιούν τα οφέλη του Πειραιά η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων θα αυξηθεί περαιτέρω.

Η πρόσφατη συμφωνία μεταξύ COSCO, Hewlett Packard και της TRAINOSE δείχνει τον δρόμο. Θα ακολουθήσουν και άλλοι.

Η Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Ευρώπης

Το σιδηροδρομικό δίκτυο, που μοιάζει να ολοκληρώνεται, θα ενώνει την Ελλάδα με το Ευρωπαϊκό εμπορικό σιδηροδρομικό δίκτυο και θα προσφέρει γρηγορότερες υπηρεσίες μεταξύ Άπω Ανατολής και Κεντρικής/Ανατολικής Ευρώπης.

Παράδειγμα:

Shanghai/Budapest (Hungary): Μέσω Πειραιώς περίπου 23 ημέρες ✓
Μέσω Τεργέστης περίπου 28 ημέρες
Μέσω Αμβούργου περίπου 35 ημέρες

Shanghai/Warsaw (Poland): Μέσω Πειραιώς περίπου 24 ημέρες ✓
Μέσω Τεργέστης περίπου 28 ημέρες
Μέσω Gdansk περίπου 36 ημέρες
Μέσω Αμβούργου περίπου 35 ημέρες

Shanghai/Bucharest (Romania): Μέσω Πειραιώς περίπου 24 ημέρες ✓
Μέσω Τεργέστης περίπου 28 ημέρες
Μέσω Constanta περίπου 30 ημέρες

Σύγκριση με άλλα Ελληνικά λιμάνια

Καλαμάτα:

Αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου 5 ώρες εφ' όσον αναπτυσσόταν αξιόπιστη, ταχεία σιδηροδρομική σύνδεση

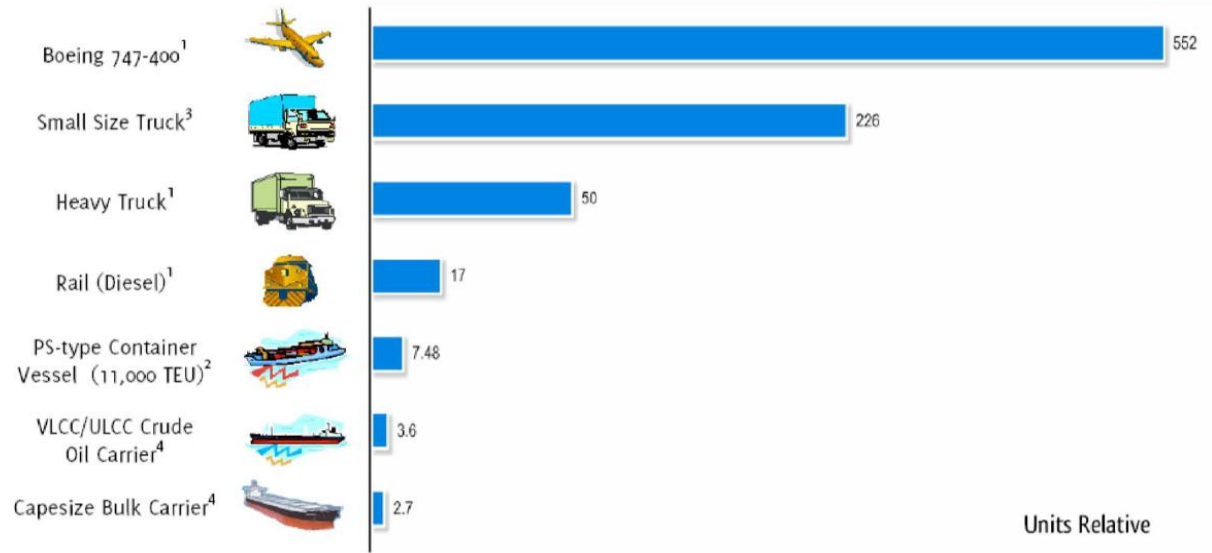
Μείωση συνολικού πλου Port Said-Καλαμάτα-Gioia Tauro 5 ώρες σε σχέση με τον Πειραιά

Θεσσαλονίκη:

Αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου 2 ώρες
Αύξηση συνολικού πλου Port Said-Θεσσαλονίκη-Gioia Tauro 21 ώρες σε σχέση με τον Πειραιά

Τα Ελληνικά λιμάνια φαίνεται να είναι φυσικές πύλες προς και από την Κεντρική/Ανατολική Ευρώπη και την Άπω Ανατολή μέσω καλού σιδηροδρομικού δικτύου. Θα μπορούσαν επίσης να γίνουν τα κέντρα μεταφόρτωσης προς την Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Μεσόγειο με τροφοδοτικά πλοία.

COMPARISON OF CO₂ EMISSIONS AMONG TRANSPORT MODES (grams per tonne-kilometer)



Sources:

- 1 Swedish Network for Transport and the Environment (NTM)
- 2 Maersk Line
- 3 Man B&W Diesel
- 4 National Technical University of Athens (NTUA)



Produced by
NTUA Laboratory for Maritime Transport
www.martrans.org

ΣΧΕΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΦΟΡΤΗΓΟΥ/ΤΡΑΙΝΟΥ 3:1

Η σχέση κόστους μεταφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον αντίστοιχη

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΑΝΑΓΚΕΣ

Τα σύγχρονα λιμάνια πρέπει:

Να έχουν πρόσβαση σε αυτοκινητόδρομους και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Να παρακολουθούν τις διαμορφούμενες τάσεις του εμπορίου και να προσαρμόζονται ταχύτατα. Οι υποδομές και ο υλικοτεχνικός εξοπλισμός πρέπει συνεχώς να αναβαθμίζονται για να υποδέχονται τα νέας γενιάς πλοία, νέες τεχνολογίες φορτοεκφόρτωσης, καλύτερες και ταχύτερες υπηρεσίες στους επιβάτες. **Δεν μπορούν να κινούνται σε ταχύτητες δημοσίου όπως αυτό λειτουργεί σήμερα.** Μέχρι το 1970 τα εμπορεύματα μεταφέροντο σακάδα ή σε παλέτες. Μετά άρχισαν να έρχονται σε containers, αρχικά σε μικρές ποσότητες. Σήμερα τα πλοία μεταφέρουν ακόμη και 15.000 εμπορευματοκιβώτια.

Να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του χρήστη όσον αφορά θέση, υποδομές, παραγωγικότητα άλλως οι χρήστες τα παρακάμπτουν (ίδτετε: παλιότερες, την αποτυχία των εγκαταστάσεων Πλατυγιάλι (Αστακός) Αιτωλοακαρνανίας, που έγινε το 1984 ως NABΙΠΕ, έμεινε περίπου αχρησιμοποίητο και πρωτολειτούργησε το 2003 ως εμπορικό λιμάνι, κ.α.).

Οι θέσεις κυρίως των εμπορικών λιμανιών δεν είναι δεδομένες και μόνιμες. Λιμάνι που εξυπηρετούσε μια πόλη ενδεχομένως να μην είναι κατάλληλο για να εξυπηρετήσει μια μεγάλη ενδοχώρα που χρειάζεται άλλους μεγαλύτερους χώρους και πρέπει να έχει καλή προσβασιμότητα με άνετα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα. Ενδεχομένως εμπορικό λιμάνι της Αττικής θα έπρεπε να γίνουν και τα Μέγαρα και η επιβατική κίνηση του Αιγαίου να εξυπηρετείται καλύτερα από το Λαύριο.



Ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων

Η Ελλάδα έχει 4 ναυπηγεία και πολλές ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις. Οι μεγαλύτερες ναυπηγικές μονάδες δημιουργήθηκαν στην Ελλάδα από Έλληνες εφοπλιστές:

- Τα Ελληνικά Ναυπηγεία από τον Νιάρχο το **1956** στα οποία κτίστηκαν **55** πλοία μεταφοράς φορτίων μέχρι την πώλησή τους στο κράτος το **1985** για **\$ 14 εκατομμύρια, ποσό πολύ μικρότερο από την τιμή πώλησης ενός μέσου νεότευκτου της εποχής!!!**
- Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας από τον Ανδρεάδη στα μέσα του **1960** στα οποία κτίστηκαν **5** πλοία μεταφοράς φορτίων μέχρι το **1975**
- Τα Ναυπηγεία Νεωρίου (Σύρος) από τον Ν.Ι. Γουλανδρή το **1970** τα οποία πουλήθηκαν το **1978**
- Τα Ναυπηγεία Χαλκίδος από τον Ι.Κ. Καρρά στις αρχές του **1970** τα οποία μετασκεύασαν **2** πλοία σε κρουαζιερόπλοια και πουλήθηκαν την δεκαετία του **'80**
- Η Ναυπηγοεπισκευαστική βάση Σαλαμίνας Χανδρή το **1960** μετασκεύασε σημαντικό αριθμό σε κρουαζιερόπλοια

Η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα κάποτε έσφυζε. Σήμερα οι Ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις υποαπασχολούνται από τον εμπορικό στόλο λόγω έλλειψης ανταγωνιστικότητας παρ' όλο το καλό, ξηρό κλίμα και την κεντρική μας θέση στην Μεσόγειο

Οι Έλληνες τεχνίτες είναι πολύ καλοί:

- μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο μετέτρεψαν πάνω από **200** φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια σε οχηματαγωγά και κρουαζιερόπλοια
- όταν ο οίκος Χανδρή έκανε συμβόλαιο για την μετατροπή του "Galileo" στο Meyer Werft έστειλε από την Ελλάδα **500** εργάτες και τεχνικούς για να βοηθήσουν
- τα Ελληνικά επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια που κτίστηκαν στην Ευρώπη είχαν κάνει πολλά συμβόλαια με Ελληνικές εταιρείες
- πολλές ναυτιλιακές εταιρείες στέλνουν εξειδικευμένα Ελληνικά συνεργεία για επισκευές στο εξωτερικό

Όλο αυτό το τεχνικό δυναμικό απαξιώνεται από στρεβλές πολιτικές και την κατάχρηση αντιπαραγωγικών συνδικαλιστικών πρακτικών που δημιούργησαν ασυνέπεια από το **1974 και μετά.**

Παραγωγικότητα δεν επιτυγχάνεται με €210 την ημέρα για ουσιαστική εργασία 5.5 ωρών ημερησίως.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ

Η ναυπηγική δραστηριότητα σήμερα περιορίζεται σε μικρές μονάδες τοπικής κυρίως ναυσιπλοΐας. Φορτηγά πλοία δεν κτίζονται οικονομικά στην Ελλάδα.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα από τα μέσα της δεκαετίας του '90 και εν όψει της εναρμόνισής της με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία παράγγειλε **43** επιβατηγά πλοία. Κτίστηκαν **10** στην Γερμανία, **8** στην Κορέα, **6** στην Ιταλία, **5** στην Σουηδία/Νορβηγία, **4** στην Αυστραλία, **3** στην Ολλανδία, **3** στην Γαλλία και **2** στην Φινλανδία. **Δηλαδή 41 κτίστηκαν σε Ευρωπαϊκές και άλλες χώρες με υψηλότερο, ακόμη και διπλάσιο, κατά κεφαλή εισόδημα από την Ελλάδα!!!** (Ιταλία +16%, Γαλλία +33.5%, Γερμανία +44.9%, Ολλανδία +59.7%, Νορβηγία +103%)

Τα 2 πλοία που κτίστηκαν στην Ελλάδα ήταν το «**ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ**» και το «**ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ**» τα οποία αρχικά παραγγέλθηκαν από την BLUE STAR FERRIES το 2000. Το 2004, σε ημιτελή κατάσταση(!) το πρώτο εγκαταλείφθηκε και αγοράστηκε από την HELLENIC SEAWAYS. Τα πλοία αυτά ολοκληρώθηκαν το 2005 και το 2007 από άλλα ναυπηγεία και συνεργεία. **Χρειάστηκαν περίπου 6 χρόνια για να ολοκληρωθούν.**

Εδώ ας σημειωθεί ότι έχουν δοθεί σε ναυπηγία της **Ιταλίας, Γερμανίας, Γαλλίας και Φινλανδίας** παραγγελίες, για παράδοση από το **2009** έως το **2018**, για **54** κρουαζιερόπλοια **140.611** κλινών, συνολικά **5.524.082 GT** και αξίας **\$ 34 δις** (www.amem.at). **Σκεφθείτε μόνο, πέραν των ναυπηγείων, σε πόσες βιομηχανίες/βιοτεχνίες ξενοδοχειακών προϊόντων δίνουν δουλειά!**

Πρέπει η Ελλάδα να επαναδραστηριοποιηθεί στον σημαντικό τομέα της ναυπηγοεπισκευής αναμορφώνοντας το λειτουργικό πλαίσιο. Αν άλλες Ευρωπαϊκές χώρες μπορούν να κτίσουν πλοία, τότε κατά τον ίδιο τρόπο μπορούμε και εμείς.

Τα σχόλια περιττεύουν. Το ζητούμενο είναι ανταγωνιστικότητα και συνέπεια.

Η Ελληνική ναυτιλιακή οικονομία έχει τεράστιες δυνατότητες.

Για να ωφεληθεί η χώρα, πρέπει να αλλάξει το λειτουργικό σύστημα και να υπάρξει μακρόπνοη, σταθερή, επιχειρηματικά φιλική νομοθεσία.

Χωρίς αύξηση παραγωγικότητας το επίπεδο διαβίωσης της χώρας θα πέφτει.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ

Γεώργιος Α. Γράτσος