

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ Γ.Α.ΓΡΑΤΣΟΥ ΣΤΗΝ ΗΜΕΡΙΔΑ: «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΣΤΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΚΟΣΜΟ» ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ (ΚΕΠΠ) - ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ 18/6/08

Κυρίες και Κύριοι,

Σας ευχαριστώ για την πρόσκληση να χαιρετίσω την Ημερίδα του Κέντρου Ερευνών Προοδευτικής Πολιτικής για την Ελληνική ναυτιλία και την ακτοπλοΐα στον σύγχρονο κόσμο.

Η ναυτιλία ήταν πάντα το μέσον εμπορίου και επικοινωνίας πολιτισμών, πολύ δε περισσότερο σήμερα που είναι το ουσιαστικό μέσο που διευκολύνει την ανάπτυξη της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, της δημοκρατίας και της ευημερίας των λαών.

Ελλάδα και ναυτιλία είναι ταυτόσημες έννοιες. Βάσει ευρημάτων, εκτιμάται ότι το πρώτο Ελληνικό εμπορικό σκάφος εκτέλεσε μεταφορές πριν από 10.000 χρόνια.

Οικονομικά μεγέθη Ελληνόκτητης ναυτιλίας

Το Ελληνόκτητο εμπορικό ναυτικό σήμερα αποτελείται από την ποντοπόρο ναυτιλία, ή οποία δραστηριοποιείται διεθνώς ανά τους ωκεανούς μεταφέροντας περίπου το 16.2% του παγκοσμίου εμπορίου, τα επιβατηγά πλοία της ακτοπλοΐας και των διεθνών πλόων, τα σκάφη θαλασσίου τουρισμού καθώς και κάθε άλλης μορφής εμπορικό ή βοηθητικό σκάφος που εργάζεται στις θάλασσες παγκοσμίως. Είναι η μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο με περίπου 3.120 εν ενεργεία πλοία άνω των 1.000 GT, 175 εκατομμυρίων τόνων deadweight τα οποία αποτελούν το 16.2% του παγκόσμιου εκτοπίσματος. Το 29% των πλοίων αυτών φέρουν την Ελληνική σημαία (1). Ως εκ τούτου η Ελλάδα έχει την μεγαλύτερη συσσωρευμένη ναυτιλιακή εμπειρία.

Η προσφορά της Ελληνικής ναυτιλίας στην Εθνική οικονομία είναι μεγάλη. Το 2007 υπολογίζεται ότι η ποντοπόρος ναυτιλία προσέφερε συνάλλαγμα περίπου 17.2 δις ΕΥΡΩ, που καλύπτει το διευρυνόμενο, με διψήφια ετήσια ποσοστά, έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας, που σήμερα αγγίζει το επίπεδο του 13.7% του ΑΕΠ (2). Το ύψος αυτό δείχνει την μεγάλη έλλειψη ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής οικονομίας.

Η ναυτιλία συνιστά τουλάχιστον το 11% του ΑΕΠ της Ελλάδας (7% η ποντοπόρος βάσει μελέτης Πανεπιστημίου Πειραιώς, Δεκέμβριος 2005, 3.5% η ακτοπλοΐα βάσει μελέτης της ALPHA BANK και 0.5% τα τουριστικά θαλαμηγά σκάφη βάσει μελέτης του κλάδου). Όπως και τα προηγούμενα χρόνια, υπολογίζεται ότι περίπου 250.000 θέσεις εργασίας άμεσα ή έμμεσα εξαρτώνται από την ποντοπόρο ναυτιλία. Αντίστοιχα, με την συνεισφορά της ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ της Ελλάδας, εκτιμάται ότι αυτή δημιουργεί άλλες 120.000 θέσεις εργασίας. Οι εξαρτημένες έμμεσες θέσεις εργασίας είναι πολλαπλάσιες των αμέσων.

Η ακτοπλοΐα συνδέει τα 227 κατοικημένα νησιά της Ελλάδας με τον κύριο κορμό της χώρας και μεταξύ τους. Συντελεί δε σημαντικά στην ανάπτυξή τους. Οι ανταγωνιστικές υπηρεσίες βελτιώνουν την προσβασιμότητα και ως εκ τούτου την ανάπτυξη των νησιών μας.

Επίσης σημαντικός μοχλός ανάπτυξης είναι ο θαλάσσιος τουρισμός, είτε με κρουαζιερόπλοια ή με τουριστικά θαλαμηγά, ο οποίος πρέπει να βοηθηθεί με κατάλληλη νομοθεσία και υποδομές για να προσφέρει περισσότερα στην Εθνική οικονομία. Είναι αδιανόητο να μην μπορούμε να μεγιστοποιήσουμε τα οφέλη από τον νησιωτικό μας παράδεισο και να τα καρπούνται άλλοι λόγω αναχρονιστικής νομοθεσίας και πρακτικής.

Περιβαλλοντική υπευθυνότητα της ναυτιλίας

Τα πλοία είναι τα πλέον περιβαλλοντολογικά φιλικά μέσα μεταφοράς. Η Ευρώπη εισάγει με πλοία περίπου το 72% του σιδηρομεταλλεύματος, το 59% του πετρελαίου και το 45% του κάρβουνου που χρησιμοποιεί ως και μεγάλο μέρος των καταναλωτικών της αγαθών. Αν δεν γινότουσαν αυτές οι μεταφορές, ο μισός πληθυσμός της Ευρώπης θα πάγωνε και όλη η Ευρώπη θα υπολειπουργούσε ελλείψει πρώτων υλών. Τα καταναλωτικά προϊόντα θα ήταν ακριβότερα και ο πληθωρισμός ψηλότερος. Ως εκ τούτου η ευημερία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως την γνωρίζουμε σήμερα, θα υποχωρούσε σημαντικά.

Τα πλοία μεταφέρουν πάνω από το 90% του παγκοσμίου εμπορίου και εκπέμπουν μόνο περίπου το 1.4% των παγκοσμίων ρύπων (STERN REVIEW: The Economics of Climate Changes).

Βάσει πρόσφατης μελέτης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) η συμμετοχή των πλοίων στα γνωστά ατυχήματα και τις άλλες, μικρότερες ατυχηματικές ρυπάνσεις αποτελούν μόνο το 10% της θαλάσσιας ρύπανσης παγκοσμίως. Το 90% προέρχεται από επιφανειακές απορροές της ξηράς. Παρά ταύτα το πλοίο δακτυλοδεικνύεται ως ο φταίχτης της θαλάσσιας ρύπανσης από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Ναυτικοί οδηγούνται σιδηροδέσμιοι και διώκονται. Δεν βλέπουμε να αντιμετωπίζονται ανάλογα αυτοί που είναι υπεύθυνοι για 9 φορές μεγαλύτερες ρυπάνσεις οι οποίες, σχεδόν στο σύνολό τους, είναι συνειδητές και όχι ατυχηματικές.

Ναυτική εκπαίδευση

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία και τα απορρέοντα από αυτήν οφέλη στην Εθνική Οικονομία δεν είναι κεκτημένο. Θα υπάρχουν μόνον εφ' όσον η ναυτιλία μας είναι ανταγωνιστική. Όπως την κερδίσαμε από άλλους έτσι μπορεί και να την χάσουμε.

Βασικό στοιχείο είναι η ύπαρξη επαρκούς αριθμού κατάλληλα εκπαιδευμένων, με γνώσεις αιχμής, Ελλήνων αξιωματικών για να μην χαθεί η ποιοτική Ελληνική ναυτική τεχνογνωσία και με αυτήν, σύντομα, η ναυτιλία μας. Σήμερα οι ελλείψεις καταλλήλων Ελλήνων αξιωματικών είναι ανησυχητικές. Οι νέοι δεν επιλέγουν την ναυτιλία ως κατεύθυνση παρά τους εξαιρετικούς μισθούς, οι οποίοι είναι πολλαπλάσιοι των μισθών της στεριάς.

Οι εγκαταστάσεις αλλά και η ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης υπολείπονται όχι μόνον άλλων Ευρωπαϊκών χωρών αλλά και αντιστοίχων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων σε αναπτυσσόμενες χώρες.

Πολλοί συνάδελφοι για να κινήσουν τα πλοία τους προσανατολίζονται όλο και περισσότερο στη χρησιμοποίηση ξένων αξιωματικών. Αυτό μακροχρόνια θα βλάψει την Ελληνική οικονομία.

Ναυτιλιακή Συστάδα

Τα Ελληνόκτητα πλοία αγοράζουν ποιοτικό εξοπλισμό και υπηρεσίες διεθνώς. Η έμφασή μας είναι στην συμβατική αξιοπιστία των πάσης φύσεως προμηθευτών. Τέτοιοι είναι τα ναυπηγεία, οι επισκευαστές, οι νηογνώμονες, οι ασφαλιστές και άλλες υπηρεσίες. Τα οφέλη από την μεγάλη ναυτιλία των Ελλήνων θα ήταν ακόμη περισσότερα για την Ελλάδα αν οι εξελίξεις εδώ είχαν παρακολουθήσει τις διεθνείς εξελίξεις. Αναφέρω μόνο μερικά κραυγαλέα παραδείγματα:

1. Η Ελλάδα θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπλέον εισροές από τον ραγδαία αναπτυσσόμενο κλάδο του τουρισμού με κρουαζιερόπλοια στον οποίο κάποτε ήταν πρωτοπόρος. Βάσει διεθνούς μελέτης των μεγεθών του 2005 η Ελλάδα θα είχε ωφεληθεί 430 εκατομμύρια ΕΥΡΩ περισσότερες εισροές ετησίως και θα δημιουργούντο 6.400 επιπλέον θέσεις εργασίας αν επέτρεπε το Home Porting σε ξένης σημαίας κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα όπως πράττουν άλλες χώρες. Ως έχει σήμερα, τα ξένα κρουαζιερόπλοια κάνουν Home Porting στην Κωνσταντινούπολη και την Ιταλία οι οποίες καρπούνται αυτά τα οφέλη.

Η Ελλάδα λόγω της υπάρχουσας νομοθεσίας (ΚΔΝΔ, π.δ. 344/2003 κλπ.) απαγορεύει στα ξένης σημαίας κρουαζιερόπλοια να επιβιβάζουν η να αποβιβάζουν επιβάτες στην χώρα μα, έτσι η Ελλάδα χάνει έσοδα.

Η από 20ετίας περίπου νομοθεσία θεσπίστηκε αρχικά για να προστατέψει τα μη ανταγωνιστικά, λόγω συνθέσεως, Ελληνικής σημαίας κρουαζιερόπλοια με αποτέλεσμα να αφανισθούν, να χαθούν οι θέσεις εργασίας που ήθελε να προστατεύσει ο νόμος και να χάσει η πατρίδα μας όλα τα οφέλη από τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται την Ελλάδα.

Όπως έχει αποδειχθεί περίτρανα κάθε νομοθεσία που έχει σκοπό να προστατεύσει ένα κλάδο που δραστηριοποιείται διεθνώς, τον καταστρέφει.

2. Ναυπηγική βιομηχανία: Οι αριθμοί των Ευρωπαίων που απασχολούνται στις νέες κατασκευές πλοίων στην Ευρώπη έχουν αυξηθεί σημαντικά σε σημείο που υπάρχει έλλειψη τεχνιτών. Έλληνες τεχνίτες μεταναστεύουν και χρησιμοποιούνται σε Ευρωπαϊκές ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Η Ελλάδα παρ' όλο που έχει χαμηλότερους μισθούς του Ευρωπαϊκού μέσου όρου, έχει ναυπηγεία, έχει δε και την μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου, αδυνατεί να είναι ανταγωνιστικός παράγοντας στις νέες κατασκευές. Κάτι φταίει και αυτό θα έπρεπε να προβληματίσει.

Το 2005 μόνο στην κατασκευή κρουαζιερόπλοιων απασχολούντο 22.600 Ευρωπαίοι εκ των οποίων οι 10.500 στην Ιταλία. Στην Ευρώπη εκτός από κρουαζιερόπλοια κτίζονται συμβατικά επιβατηγά/οχηματαγωγά αλλά και προηγμένων τεχνολογιών πολλά εκ των οποίων έχουν παραγγελθεί και παραδοθεί σε Ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες, πάσης μορφής εξειδικευμένα σκάφη, πλοία εμπορευματοκιβωτίων αλλά ακόμη και μεγάλα πλοία χύδην φορτίου στην Δανία πολλά εκ των οποίων έχουν παραγγελθεί από Έλληνες πλοιοκτήτες. Τα λίγα πλοία που έχουν κτιστεί πρόσφατα σε Ελληνικά ναυπηγεία αποδεικνύουν ότι δεν υστερούμε στην ποιότητα τεχνογνωσίας ή κατασκευής αλλά στο λειτουργικό σύστημα.

Οι θέσεις εργασίας στην Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότερες αλλά και το κέρδος της Ελλάδας από την εκ βάθρων αναθεώρηση του τρόπου λειτουργίας της ναυπηγικής βιομηχανίας.

3. Επισκευαστική βάση: Ενώ ή ναυπηγοεπισκευαστική βάση κάποτε προσέφερε τις υπηρεσίες της σε μεγάλο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου πρόσφατα εργαζόταν υποτονικά. Τον τελευταίο ενάμιση χρόνο έχει πολλά πλοία υπό επισκευή και αυτό λόγω της μείωσης επισκευαστικών βάσεων διεθνώς. Είναι γνωστό ότι τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερες ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις διεθνώς μετατρέπονται σε ναυπηγεία νέων πλοίων ως εκ τούτου λιγότευουν οι επισκευαστικές βάσεις. Αυτή η κατάσταση δεν θα αναστραφεί για λίγα χρόνια ακόμη. Τούτων δοθέντων λόγω του μεγέθους της Ελληνόκτητης ναυτιλίας και της θέσης της Ελλάδας θα μπορέσει να ξαναδουλέψει η ναυπηγοεπισκευή προσφέροντας πολλές θέσεις εργασίας φτάνει να βελτιωθεί το λειτουργικό της πλαίσιο.

Οι προσπάθειες για την αναβάθμιση της πρέπει να στοχεύουν στην προσφορά ανταγωνιστικού έργου μέσω υποδομών και κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου με μακρόχρονες βλέψεις.

Οι εταιρείες πού προγραμματίζουν επισκευές των πλοίων τους στην Μεσόγειο-Μαύρη Θάλασσα θα προτιμούσαν να επισκευάζουν τα πλοία στην Ελλάδα εφ' όσον οι συνθήκες είναι ανταγωνιστικές. Στόχος πρέπει να είναι ή βελτίωση της ταχύτητας, ή αξιοπιστία, ή συρρίκνωση του κόστους επισκευής ούτως ώστε οι επισκευές στην Ελλάδα, όταν συνυπολογισθούν όλες οι παράμετροι, να είναι ελκυστικές.

Το κόστος της επισκευής ενός πλοίου διαμορφώνεται από το κόστος της επισκευής αυτής καθ' αυτής και την απώλεια εσόδων κατά το χρόνο της επισκευής (downtime). Στο κόστος αυτό συμπεριλαμβάνεται και το κόστος μετακίνησης του πλοίου σε άλλη, οικονομικότερη επισκευαστική βάση.

Η Ελλάδα είναι σε καίριο σημείο εντός της Μεσογείου, όπου οι όποιες παρεκκλίσεις από την πορεία είναι μικρές, με καλό κλίμα πού ευνοεί ορισμένες εργασίες, αμφότερα σημαντικά πλεονεκτήματα. Η δυνατότητα προγραμματισμού των επισκευών με τις εγκατεστημένες εταιρείες στην Ελλάδα είναι ευκολότερη. Τα συγκριτικά αυτά πλεονέκτημα θα μπορούσαν να λειτουργούν σε όφελος της Εθνικής οικονομίας.

4. Ναυπηγική τεχνογνωσία/νηογνώμονες: Η Ελληνόκτητη ναυτιλία αγοράζει ποιοτικές υπηρεσίες διεθνώς.

Η Ελληνική ναυτική τεχνογνωσία καλείται να υπηρετήσει την μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου.

Δεν νοείται, με την πολύ μεγάλη ναυπηγική σχολή που έχει το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, να μην ερευνοούνται σε βάθος και σε συνεργασία με αυτό τα Ελληνικά γραφεία δύσκολα περιστατικά. Τούτο για να μην αναγκαζόμαστε να επαφιέμεθα στους ξένους δήθεν «ειδικούς» με πολύ περιορισμένες γνώσεις.

Με την πείρα των Ελλήνων τεχνικών και την τεχνογνωσία του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου θα μπορούσε η Ελλάδα να προσφέρει θεσμικά στην ναυτιλία, και να αναπτυχθεί σε τεχνολογικό και λογισμικό κέντρο ναυτιλιακών επιχειρήσεων διεθνώς το οποίο να πουλά υπηρεσίες στους ξένους, όχι το αντίστροφο.

Μέρος της τεχνογνωσίας αυτής είναι και η ύπαρξη δυναμικού Ελληνικού Νηογνώμονα.

Το 1870, λίγες δεκαετίες μετά την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους, ιδρύθηκε το VERITAS HELLENIQUE που αργότερα μετονομάστηκε ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας απασχολεί σήμερα περί τα 160 άτομα. Άλλος Ευρωπαϊκός νηογνώμονας αντίστοιχος του μεγέθους της Ελληνικής ναυτιλίας, στην δύναμη του οποίου τα Ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν το 20%, έχει έσοδα 900 εκατομμύρια ΕΥΡΩ ετησίως και απασχολεί 7.500 άτομα διεθνώς το 78% των οποίων είναι απόφοιτοι πανεπιστημίων. Οι 2.500 εξ αυτών είναι υψηλόβαθμα στελέχη που εργάζονται στην έδρα του νηογνώμονα αυτού. Οι νηογνώμονες, ενώ αρχικά δημιουργήθηκαν για να ελέγχουν την ναυτιλία, τώρα ασχολούνται και με την πιστοποίηση κάθε βιομηχανίας.

Οι νηογνώμονες διεθνώς δημιουργήθηκαν από εμπόρους και τους ασφαλιστές τους που ήθελαν να διασφαλίσουν την ποιότητα των πλοίων που μετέφεραν τα εμπορεύματα. Τα γραφεία των ξένων νηογνώμωνων που βρίσκονται στην Ελλάδα προσφέρουν μόνο λίγες εκατοντάδες θέσεις εργασίας σε Έλληνες. Αν είχε στηριχθεί και ανδρωθεί ο Ελληνικός Νηογνώμονας θα προσέφερε πολύ περισσότερο στην Ελληνική οικονομία.

5. Λιμάνια: Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και άλλοι μέχρι τώρα δεν αναπτύχθηκαν όπως θα έπρεπε. Τουναντίον ο Οργανισμός Λιμένος Σιγκαπούρης (PSA) είναι από τους μεγαλύτερους διεθνείς παίκτες στην οργάνωση και διαχείριση λιμανιών. Ας σημειωθεί ότι η Σιγκαπούρη σε έκταση είναι η μισή της Ρόδου.

6. Υποδομές: Οι υποδομές είναι η πεμπτουσία της ανάπτυξης. Ο σιδηρόδρομος είναι περίπου 3 φορές πιο φιλικός στο περιβάλλον ανά τόννο-χλμ μεταφερομένου φορτίου από τα φορτηγά αυτοκίνητα. Δεν δημιουργεί δε οδικές συμφορήσεις και τις αντίστοιχες επιπλέον εκπομπές καυσαερίων. Ο σιδηρόδρομος είναι απαραίτητος για κάθε επιβατηγό και εμπορικό σταθμό.

Το δίκτυο για το Ικόνιο τελεί υπό κατασκευή από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1990. Ακόμη δεν έχει τελειώσει. Θέλω να πιστεύω ότι όταν τελειώσει, ο τερματικός του σταθμός στο Θριάσιο Πεδίο θα είναι ανάλογος των σημερινών απαιτήσεων. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η Βουδαπέστη τροφοδοτείται με εμπορευματοκιβώτια από το Αμβούργο σιδηροδρομικώς. Με αντίστοιχο δίκτυο θα μπορούσε η Ελλάδα να τροφοδοτεί τα Βαλκάνια.

Θέλω να πιστεύω ότι το Λαύριο, η Ραφήνα, η Καλαμάτα και η Πάτρα κάποτε θα έχουν ευρωπαϊκού επιπέδου σιδηροδρομικό δίκτυο.

7. Ναυτικό Μουσείο: Παρά τα 10.000 χρόνια ναυτικής ιστορίας της πατρίδας μας ακόμη δεν έχουμε δημιουργήσει αντίστοιχο μητροπολιτικό Ναυτικό Μουσείο το οποίο να καταγράφει και να εκθέτει για τις επόμενες γενιές την ναυτική ιστορία της Ελλάδας, και να προσελκύει το ενδιαφέρον τρίτων. Τα σημερινά εκθέματα, αλλά και οι διάφοροι χώροι που στεγάζονται, δεν είναι αντάξια της πρώτης ναυτιλίας του κόσμου, αλλά ούτε και της προσφοράς της στην Ελλάδα.

Ένα Ναυτικό Μουσείο της ναυτικής ιστορίας και της ναυτιλίας της Ελλάδας θα έπρεπε να έχει εντεταγμένα και τα πλωτά εκθέματα ούτως ώστε να ενισχύεται η λειτουργία του ως πόλος προσέλκυσης επισκεπτών και έτσι να χρηματοδοτείται ευκολότερα η συντήρηση του Μουσείου και των εκθεμάτων.

Καταλήγοντας:

Πιστεύω ότι τα ανωτέρω θα πρέπει να προβληματίσουν όλους όσους θέλουν να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη στην Ελλάδα από την μεγάλη ναυτιλία των Ελλήνων.

Τον πλούτο αλλά και το τέλμα τον δημιουργούν οι άνθρωποι.

Στην εποχή μας έχουν εξετασθεί και μετρηθεί σχεδόν όλες οι πιθανές επιλογές. Δεν επιτρέπονται πια λανθασμένες επιλογές ή καθυστερήσεις. Μίζερες θέσεις φέρνουν μίζερα αποτελέσματα.

Η ναυτιλία είναι η μεγάλη διεθνής δύναμη της Ελλάδας. Σκοπός πρέπει να είναι να επωφεληθεί τα μέγιστα η Ελλάδα από τις δυνατότητες ανάπτυξης που της παρέχει η ναυτιλία.

Σας ευχαριστώ και εύχομαι κάθε επιτυχία στην ημερίδα σας.

Γεώργιος Α.Γράτσος
Πρόεδρος ΝΕΕ