

Αισιοδοξία αληθιά και προβληματισμοί ως προς την πορεία της ποντοπόρου ναυτιλίας, της ακτοπλοΐας και των υποδομών ήταν το μήνυμα του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γιώργου Γράτσου στην καθιερωμένη εκδήλωση για την κοπή της πίτας



ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2007

Πολλά πρέπει να γίνουν ακόμα

«**Τ**ο 2007 που πέρασε ήταν άλλη μια ικανοποιητική χρονιά για τη ναυτιλία. Αρκετά πράγματα που εκκρεμούσαν από καιρό βρήκαν σιγά-σιγά τη λύση τους. Για αυτά θέλουμε να ευχαριστήσουμε την Κυβέρνηση και πιστεύουμε ότι θα συνεχίσει το έργο του εκσυγχρονισμού του νομοθετικού πλαισίου, που διέπει τη ναυτιλία και των περί αυτήν υπηρεσιών. Πολλά πρέπει να γίνουν ακόμα για να μπορέσει η ελληνική (ελληνικής σημαίας και ελληνόκτητη) ναυτιλία να συνεχίσει να είναι στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης και να προσφέρει το δυνατόν περισσότερο σε όφελος της εθνικής οικονομίας. 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 κατάλληλων Ελλήνων αξιωματικών

είναι ανησυχητικές. Πολλοί συνάδελφοι για να κινήσουν τα πλοία τους προσανατολίζονται όλο και περισσότερο στη χρησιμοποίηση ξένων αξιωματικών. Αυτό μακροχρόνια θα βλάψει την ελληνική οικονομία. Στο διεθνή χώρο πρέπει να στηρίζεται η ναυτιλία συστηματικά σε κάθε περίπτωση. Η ναυτιλία για την Ελλάδα είναι η στρατηγική της βιομηχανία. Στην προσπάθειά τους να στηρίξουν τις εγχώριες βιομηχανίες τους άλλοι χρησιμοποιούν τη ναυτιλία ως αποδιοπομπαίο τράγο. Για παράδειγμα, πολλή συζήτηση γίνεται αυτό τον καιρό για τις εκπομπές καυσαερίων των πλοίων όταν η ναυτιλία, η οποία μεταφέρει περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και έτσι βοηθά ουσιαστικά στην παγκόσμια ανάπτυξη, εκπέμπει μόνο το 1,4% των παγκόσμιων ρύπων θερμοκηπίου. Άλλα κράτη προσπαθούν να κάνουν τη ναυτιλία στόχο όταν άλλες, δικές τους, πολύ περισσότερο ρυπογόνες βιομηχανίες μπαίνουν στο στόχαστρο και βάλλονται. Τούτο για να αποπροσανατολίσουν την κοινή

γνώμη και να παρακάμψουν τις όποιες απαιτήσεις για τις δικές τους στρατηγικές βιομηχανίες, όπως π.χ. τις αυτοκινητοβιομηχανίες.

Δράττομαι της ευκαιρίας και της τιμής που μας κάνει η παρουσία του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, κ. Μητρόπουλου, να τον συγχαρούμε για την πρόσφατη επάξια επανεκλογή του και να τονίσουμε για άλλη μια φορά ότι η ναυτιλία είναι παγκόσμια βιομηχανία η οποία εξυπηρετεί την οικονομική ανάπτυξη του πλανήτη μας. Ως εκ τούτου είναι διεθνής υπόθεση. Κάθε περιφερειακή λύση που μπορεί να προωθηθεί για την εξυπηρέτηση τοπικών συμφερόντων μόνο ζημιά μπορεί να προκαλέσει στην ομαλή λειτουργία της ναυτιλίας. Παρακαλούμε την Κυβέρνηση να παραμένει άγρυπνος στυλοβάτης της πολιτικής των διεθνών λύσεων για τη ναυτιλία και ευχαριστούμε το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό για όσα μέχρι σήμερα έχει, και συνεχίζει να προσφέρει. Η προσφορά της ελληνικής ναυτιλίας ►



«Ατυχώς στην Ελλάδα δεν κατορθώσαμε να αναπτύξουμε, στον απαραίτητο εκείνο βαθμό, και να πείσουμε για την εδραίωση υπηρεσιών που θα χρησιμοποιούσε η ναυτιλία, όπως άλλες χώρες με μικρότερη από εμάς ναυτιλία»

στην εθνική οικονομία είναι μεγάλη. Το 2007 υπολογίζεται ότι η ποντοπόρος ναυτιλία πρόσφερε συνάλλαγμα περίπου 17 δισ. ευρώ, που καλύπτει το διευρυνόμενο, με διψήφια ετήσια ποσοστά, έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας, το οποίο αγγίζει το αστρονομικό επίπεδο του 13,6% του ΑΕΠ (Economist, 5 Ιανουαρίου 2008). Το ύψος αυτό δείχνει την τρομακτική έλλειψη ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας αλλά και την έλλειψη συγκροτημένης προσπάθειας όλου του πολιτικού κόσμου για αναστροφή της θλιβερής αυτής εξέλιξης.

Η ποντοπόρος ναυτιλία και η ακτοπλοία συνιστούν περίπου το 11% του ΑΕΠ της Ελλάδας – 7% η ποντοπόρος βάσει μελέτης του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Δεκέμβριος 2005 και 3,5% η ακτοπλοία βάσει μελέτης της Alpha Bank. Όπως και τα προηγούμενα χρόνια, υπολογίζεται ότι περίπου 250 χιλιάδες θέσεις εργασίας άμεσα ή έμμεσα εξαρτώνται από την ποντοπόρο ναυτιλία. Αντίστοιχα, με τη συνεισφορά της ακτοπλοίας στο ΑΕΠ της Ελλάδας, εκτιμάται ότι αυτή δημιουργεί άλλες 120 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Η ακτοπλοία είναι ο μοχλός της τουριστικής ανάπτυξης της νησιωτικής Ελλάδας. Επίσης σημαντικός μοχλός ανάπτυξης είναι ο θαλάσσιος τουρισμός, είτε με κρουαζιερόπλοια είτε με τουριστικά θαλαμηγά, ο οποίος πρέπει να βοηθηθεί με κατάλληλη νομοθεσία και υποδομές, για να προσφέρει περισσότερο στην εθνική οικονομία. Είναι αδιανόητο να μην μπορούμε να μεγιστοποιήσουμε τα οφέλη από το νησιωτικό μας παράδεισο και να τα καρπούνται άλλοι, λόγω αναχρονιστικής νομοθεσίας και πρακτικής. Κύριε υπουργέ, με ικανοποίηση βλέπουμε το ενδιαφέρον σας για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής συστάδας της Ελλάδας, η οποία οφείλεται κυρίως στο δυναμισμό του ελληνόκτη-

του στόλου. Λόγω αυτής της εξαρτήσεως πιστεύουμε ότι το NEE θα μπορούσε να είναι ο πολυτιμότερός σας σύμβουλος για την ανάπτυξη της και έτσι να αποφευχθούν οι γνωστοί μικροπολιτικοί σκόπελοι που μαστίζουν την ελληνική οικονομία.

Ευχή όλων είναι η Ελλάδα να γίνει το οικονομικό και ναυτιλιακό κέντρο της Μεσογείου. Με «ευχές» όμως αβγά δεν βάφονται. Η ναυτιλία αγοράζει υπηρεσίες. Για να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για την Ελλάδα, πρέπει οι υπηρεσίες αυτές να εξυπηρετούν τις ανάγκες της και να έχουν την απαραίτητη ποιότητα. Ατυχώς στην Ελλάδα δεν κατορθώσαμε να αναπτύξουμε, στον απαραίτητο εκείνο βαθμό, και να πείσουμε για την εδραίωση υπηρεσιών που θα χρησιμοποιούσε η ναυτιλία, όπως άλλες χώρες με μικρότερη από εμάς ναυτιλία.

Με την πείρα των Ελλήνων τεχνικών και την τεχνογνωσία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου θα μπορούσε η Ελλάδα να προσφέρει θεσμικά στη ναυτιλία, και να αναπτυχθεί σε τεχνολογικό και λογισμικό κέντρο ναυτιλιακών επιχειρήσεων διεθνώς, το οποίο να πουλά υπηρεσίες στους ξένους, όχι το αντίστροφο. Πολλοί μιλούν για τα οφέλη του Πειραιά ως κέντρου διαιτησιών. Επειδή συχνά γίνονται διαιτησίες στο NEE, όλες έχουν ισχυρό ελληνικό ενδιαφέρον, όπως π.χ. Έλληνες ναυλωτές ή ναυπηγεία. Για να γίνουν περισσότερες, διεθνείς πλέον διαιτησίες, πρέπει να δημιουργηθούν πρώτα ισχυρές ελληνικές εμπορικές εταιρείες και να πείθει η αξιοπιστία της νομοθεσίας, της πείρας και των θεσμών μας. Ο πλοιοκτήτης πολύ σπάνια, ακόμα και στην εξαιρετική σημερινή αγορά, μπορεί να επιβάλει την προτίμησή του για τον τόπο της διαιτησίας. Δεν έχουμε καταφέρει να διατηρήσουμε ανταγωνιστική ναυπηγική και ναυπηγοεπι-

σκευαστική βιομηχανία για συντεχνιακούς ως φαίνεται λόγους, αν και υπάρχει από παλαιότερα η υποδομή. Ας σημειωθεί ότι η θέση της Ελλάδας πλεονεκτεί στην περιοχή. Με κατάλληλα κίνητρα θα μπορούσαμε παράλληλα να αναπτύξουμε και άλλες περι το πλοίο ελαφρές βιομηχανίες.

Παρ' όλη τη μακρά νησιωτική μας ιστορία δεν έχουμε δημιουργήσει αντίστοιχο μητροπολιτικό Ναυτικό Μουσείο, το οποίο να καταγράφει και να εκθέτει για τις επόμενες γενιές τη ναυτική ιστορία της Ελλάδας, και να προσελκύει το ενδιαφέρον τρίτων. Τα σημερινά εκθέματα, αλλά και οι χώροι όπου στεγάζονται, δεν είναι αντάξια της πρώτης ναυτιλίας του κόσμου, αλλά ούτε και της προσφοράς της στην Ελλάδα. Ο χώρος για τη δημιουργία ενός τέτοιου Μουσείου έχει παραχωρηθεί εδώ και πολλά χρόνια στο Άλσος Ναυτικής Παράδοσης, όπου δυστυχώς όμως μέχρι σήμερα υπάρχουν μόνο πλωτά εκθέματα ελλείψει χρημάτων για την ανέγερση του Μουσείου.

Η Ελλάδα θα μπορούσε να εξελιχθεί στο διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, των Βαλκανίων και του Ευξείνου Πόντου με μεγάλα οφέλη για την εθνική οικονομία. Έχει όμως χαθεί πολύς, πολύτιμος χρόνος και οι εξελίξεις μπορεί να αλλάξουν τις απαιτήσεις σε βάρος μας. Στην αγορά, όπως και στη δημοκρατία, δεν υπάρχουν αδιέξοδα. Το εμπόριο και οι επιχειρήσεις πάντα βρίσκουν άλλες λύσεις. Αν δεν προχωρήσουμε γρήγορα και αποτελεσματικά, η Ελλάδα θα χάσει τις πολλές νέες θέσεις εργασίας που πιθανότατα θα εδημιουργούντο, τις οποίες θα κερδίσουν άλλοι.

Εδώ θα ήθελα να σας θυμίσω ότι από τους πιο αναπτυγμένους διεθνώς οργανισμούς διαχείρισης λιμένων είναι ο Οργανισμός Λιμένος Σιγκαπούρης (PSA). Ας σημειωθεί ότι η Σιγκαπούρη είναι δώδεκα φορές μικρότερη από την Κρήτη! Τα σχόλια περιττεύουν.

Τον πλούτο αλλά και το τέλμα τα δημιουργούν οι άνθρωποι. Μίζερες θέσεις φέρνουν μίζερα αποτελέσματα. Για να πάμε μπροστά, να γίνουμε ανταγωνιστικοί και να προσελκύσουμε επενδυτές, για να δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, χρειαζόμαστε όραμα και ορθή, τεκμηριωμένη σκέψη και νομοθεσία. Στην εποχή μας έχουν εξεταστεί και μετρηθεί σχεδόν όλες οι πιθανές επιλογές. Δεν επιτρέπονται πια λανθασμένες επιλογές ή καθυστερήσεις. Η εμμονή μερικών στη συντήρηση βολικών αλλά αποτυχημένων συνταγών του παρελθόντος μόνο πρόοδο και ανάπτυξη δεν προσφέρει». ■

ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος