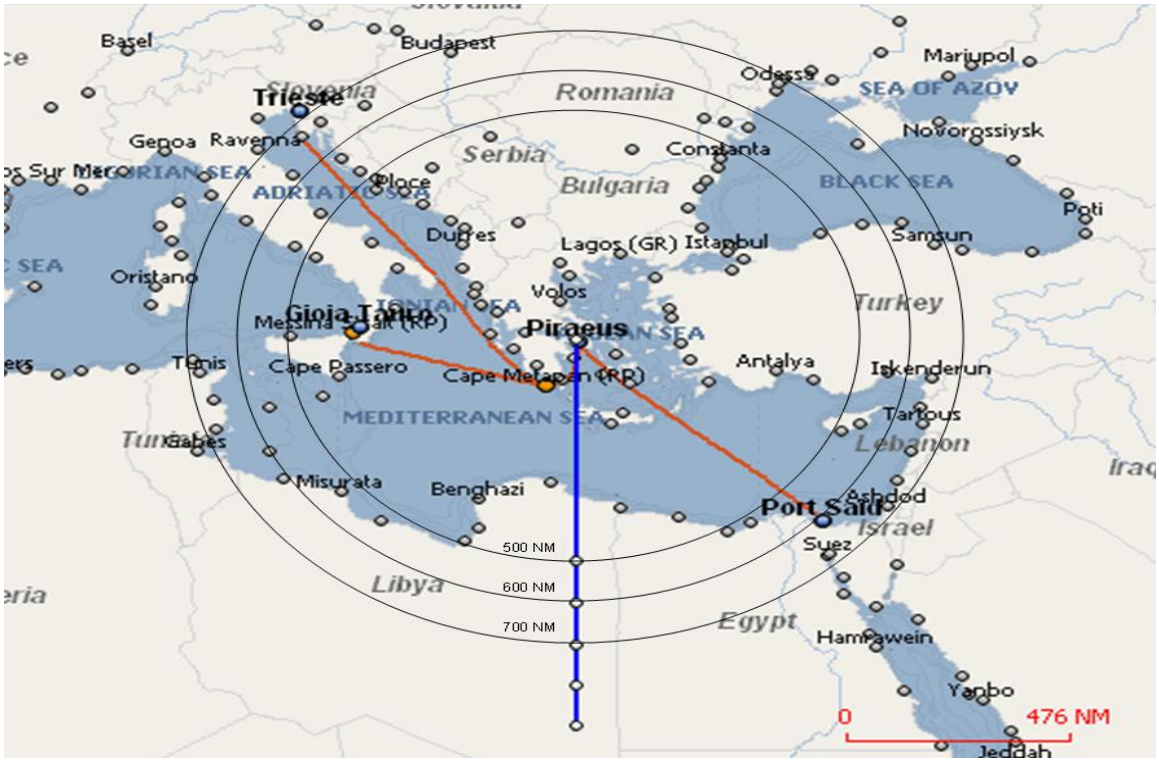
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2013

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Η ανάπτυξη αλλά και ο μαρασμός, είναι προϊόντα ανθρώπινης σκέψης.....σελ. 2

Η Ελλάδα μεγαλούργησε όποτε αγκάλιασε την θάλασσα.....σελ. 3

Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία.....σελ. 3

Ποντοπόρος ναυτιλία και Ελληνική οικονομία.....σελ. 4

Ναυτική εκπαίδευση.....σελ. 5

Ελληνικά οχηματαγωγά.....σελ. 6

Κρουαζιερόπλοια/Homeporting.....σελ. 8

Σκάφη αναψυχής.....σελ.12

Η Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Ευρώπης.....σελ.15

Λιμάνια.....σελ.18

Ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων.....σελ.19

Ναυπηγήσεις στην Ελλάδα σήμερα.....σελ.20

Συμπέρασμα.....σελ.21

Το παρόν αποτελεί ζωντανό κείμενο και οι θέσεις του θα επικαιροποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η Ελλάδα γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Είναι η ακριτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η πλησιέστερη πύλη εισόδου εμπορευμάτων από την Άπω Ανατολή. Είναι η χώρα με μοναδικά πολιτιστικά μνημεία, την μεγαλύτερη ακτογραμμή, μοναδικά νησιά και τις ωραιότερες θάλασσες και παραλίες σε μια πολύ ευαίσθητη περιοχή. Η γεωγραφική μας θέση δίνει τεράστιες δυνατότητες για οικονομική ανάπτυξη. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν πολιτικές που έχει προωθήσει προς τα αρμόδια Υπουργεία τα τελευταία 15 χρόνια το ΝΕΕ και παρουσιάστηκαν ολοκληρωμένα πρώτη φορά στο περίπτερό του στα «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ» τον Ιούνιο του 2012 και κατόπιν στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΝ 23/11/12, στο CAPITAL LINK FORUM στην Νέα Υόρκη την 29/11/12 και στην εκδήλωση για την «Ημέρα της Θάλασσας» την 20/5/13. Έκτοτε συνεχώς επικαιροποιούνται.

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

Η κρίση είναι ευκαιρία - Ο τόπος είναι ευλογημένος – Το λειτουργικό μας σύστημα δημιουργεί οικονομικές δυσλειτουργίες και στρεβλώσεις που μας οδήγησαν στην χρεωκοπία.

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 με μαθηματική ακρίβεια. Πάρα πολλά χρόνια τώρα επικρατεί πρωθύστερη σκέψη.

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

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

- Ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Μόνον τα γραφεία διαχείρισης πλοίων ως έχουν σήμερα δεν αρκούν. Πρέπει η Ελλάδα να προσφέρει ολοκληρωμένες οικονομικές και εμπορικές υπηρεσίες προσελκύοντας διεθνείς επενδύσεις, εμπορικές και χρηματοοικονομικές δραστηριότητες.
- Προτιμώμενο προορισμό αναψυχής και θαλασσίου τουρισμού της Ε.Ε. προσελκύοντας ανθρώπους και σκάφη αναψυχής από όλο τον κόσμο.
- Ποιοτικό πολιτισμικό τουριστικό κέντρο αναδεικνύοντας την μακρόχρονη ιστορία του τόπου και τα μοναδικά μας νησιά.
- 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 συνέργειες και κρίσιμη μάζα. Η πολιτική αστάθεια της Βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής κάνει την Ελλάδα πιο ελκυστική.

Χρειάζεται όραμα και καλά επεξεργασμένη, σταθερή και φιλική προς την επιχειρηματικότητα νομοθεσία που να περιορίσει το σημερινό πολύλογο, πολύπλοκο και ασαφές νομοθετικό πλαίσιο που δημιουργεί καθυστερήσεις, γραφειοκρατικές αγκυλώσεις και παλινωδίες.

Εάν μπορέσουμε να προσελκύσουμε εμπορικές, νομικές, ασφαλιστικές και χρηματοοικονομικές επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στην Ελλάδα θα περιορίσουμε τις εκροές δημιουργώντας εκατοντάδες χιλιάδες επιπλέον ανταγωνιστικές θέσεις εργασίας. Θα βοηθούσε η ανάπλαση του «Ελληνικού» ως επέκταση του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά όπως έγινε στο «City», με την δημιουργία του «Canary Wharf» και των «Docklands» με κατοικίες και μαρίνες. Το Golf θα συνέβαλε στην προσέλκυση. Έτσι θα δημιουργείτο ελκυστικό, ευχάριστο περιβάλλον.

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 πλοίου του Ελληνόκτητου στόλου είναι περίπου 63.500 tdw (2012). 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 σχεδίου νόμου που παρείχε την δυνατότητα σε πολλές χιλιάδες άνεργους νέους να εργασθούν με τα ισχύοντα στις διεθνείς συμβάσεις χωρίς να επηρεάζει τους αξιωματικούς. Τελικά το σχέδιο έγινε νόμος του κράτους με αριθμό 4150/4-2013 χωρίς να συμπεριλαμβάνεται το ανωτέρω άρθρο 19.

Ποντοπόρος 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 το 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. Οι άμεσες θέσεις που δημιουργεί η ποντοπόρος ναυτιλία είναι πολύ λιγότερες από τις έμμεσες.

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 της ναυτιλίας εισρέουν περίπου£31.5 δις (€37 δις) ετησίως και δημιουργούνται 537.000 θέσεις εργασίας. Ας σημειωθεί ότι στο 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 διαιτησίες τον χρόνο και αυτές κυρίως εθνικού 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!! Πρόσφατα ο Νορβηγικός Νηογνώμονας DNV συγχωνεύθηκε με τον Γερμανικό Νηογνώμονα GL και αποτελεί πλέον τον μεγαλύτερο νηογνώμονα διεθνώς.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας ο οποίος ιδρύθηκε το 1870 είναι πια σχεδόν ανύπαρκτος, αποτέλεσμα της σημαντικά 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 σταθερό, φιλικό νομοθετικό και φορολογικό περιβάλλον που θα φέρει ανάπτυξη, θα προσελκύσουμε πολλούς, δημιουργώντας πολλές περισσότερες έμμεσες θέσεις εργασίας.

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

Ναυτική εκπαίδευση

Τεχνική και οικονομική μόρφωση

Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Ε.Μ.Π.) διαθέτει το μεγαλύτερο τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών και εγκαταστάσεις στην Ευρώπη. Αποφοιτούν κάθε χρόνο περίπου 50 άτομα με M.Sc. Λόγω της σημασίας της Ελληνικής ναυτιλίας, πιστεύουμε ότι η ονομασία του σχετικού τμήματος 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

Οι Πλοίαρχοι και Α' Μηχανικοί διοικούν τα πλοία. Πρέπει να είναι καλοί χειριστές. Είναι παραγωγικότεροι όταν αποφεύγουν ζημίες και κακοτοπιές που καθυστερούν τα πλοία και κοστίζουν. Οι επιπλέον αυτές γνώσεις θα δικαιολογούσαν υψηλότερες απολαβές από τις συνήθεις της STCW άλλων αξιωματικών. Η Ελληνόκτητη ναυτιλία θα προτιμούσε να συνεργάζεται με παραγωγικούς Έλληνες αξιωματικούς. Οι περισσότερες μεγάλες εταιρείες ξοδεύουν πολλά για την μετεκπαίδευση και την αναβάθμιση των γνώσεων των Ελλήνων στελεχών τους ώστε να καλύπτουν τις απαιτήσεις τους. Οι άλλες προσφεύγουν σε κατάλληλα εκπαιδευμένους αλλοδαπούς.

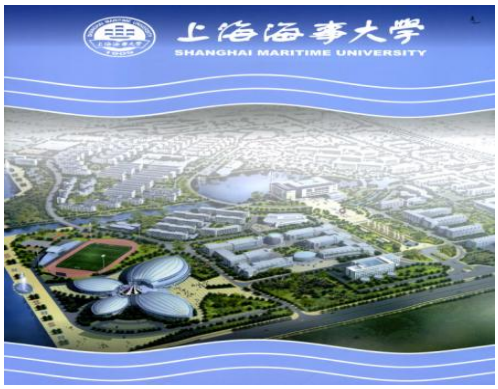
Το ΝΕΕ έχει υπολογίσει ότι για να υπάρχουν αρκετοί Πλοίαρχοι και Α' Μηχανικοί για να επανδρώνουν το 90% του Ελληνοκτήτου στόλου των περίπου 3.200 πλοίων, και να υπάρχει ένας Αρχιπλοίαρχος και ένας Αρχιμηχανικός στα γραφεία για κάθε 4 πλοία, πρέπει να εισάγονται στις σχολές για να αποφοιτήσουν και να υπηρετήσουν την Ελληνόκτητη ναυτιλία περίπου 2.000 υποψηφίοι ετησίως, βάσει των ανωτέρω παραμέτρων.

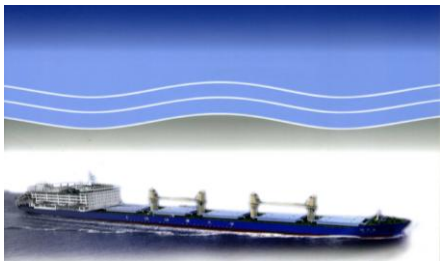
Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και των ΑΕΝ είναι πρωταρχικός στόχος. Ζητούμενο: καλοί χειριστές. Αυτό διαχρονικά ζητά επίμονα ο εφοπλισμός. Υστερούμε σε καλό καθηγητικό προσωπικό (ναυτοδάσκαλους με επικαιροποιημένη γνώση) και στις απαιτούμενες υποδομές. Παραθέτω κατωτέρω φωτογραφίες από τις εγκαταστάσεις του Shanghai Maritime University που επισκέφτηκα ως Πρόεδρος του ΝΕΕ το 2012.

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 καλούς Έλληνες αξιωματικούς και έτσι θα βρουν εργασία πάρα πολλοί νέοι σε Ελληνόκτητα και ξένα πλοία.

Λόγω της μεγάλης ανεργίας στην χώρα μας (62.9% 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 έλλειψης υποδομών των Σχολών!

Το κόστος της τετραετούς φοίτησης για την μόρφωση ενός αξιωματικού στις Σχολές ανέρχεται στα €20.000 περίπου. Το μεγαλύτερο μέρος προέρχεται από τα Ελληνικά πλοία. Μικρότερο μέρος είναι από τα κονδύλια της ΕΕ. Μικρή είναι η συμμετοχή της Ελλάδας. Το ΝΕΕ υπολογίζει ότι κατά την διάρκεια της απασχόλησης ενός αξιωματικού στο πλοίο και στην εταιρεία 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 ελληνική και 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.**





-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

ΓΑΓ

Ελληνικά οχηματαγωγά

Τα Ελληνικά οχηματαγωγά **εξυπηρετούν 1.566.000 νησιώτες** (πλην της Εύβοιας) **ή 14.2% του πληθυσμού**. Το 75% των τουριστικών διανυκτερεύσεων γίνεται στα νησιά. Εκτιμάται όμως ότι σήμερα μόνον το 20%-25% των αλλοδαπών τουριστών χρησιμοποιεί την ακτοπλοΐα επειδή αυτοί συνήθως έρχονται αεροπορικών απ' ευθείας στα νησιά άρα, η ακτοπλοΐα απευθύνονται κυρίως στον εσωτερικό τουρισμό που λόγω της οικονομικής κατάστασης είναι μειωμένος.

Προσφέρουν όμως ακριβό μεταφορικό έργο που επιβαρύνει τα νησιά, ανεβάζοντας το κόστος τους, πράγμα που αποτρέπει τον τουρισμό. Από την Β. Ελλάδα η πρόσβαση στα νησιά του Β. Αιγαίου είναι φθηνότερη οδικώς μέσω Τουρκίας παρά μέσω πλοίων της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Αυτό αυξάνει την εξάρτηση των νησιών από τις εν λόγω ακτές (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 27/8/13).

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. Σε λίγο θα υπάρχουν λιγότερα πλοία για να εκτελούν συγκοινωνίες.**

-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, 12 πουλήθηκαν και διεγράφησαν από το νηολόγιο.

Ανάλυση κόστους εισιτηρίων συμβατικού πλοίου (2012):

ΦΠΑ και λοιπά τέλη 22%, Καύσιμα 37%, Στελέχωση 13.8%, Χρηματοοικονομικά 13.5%, Διάφορα 11.8%, Έξοδα λιμένων 1.8%. Το 2013 τα ποσοστά διαφέρουν λόγω της αύξησης της τιμής πετρελαίου. Δηλαδή το 35.8% του κόστους των εισιτηρίων έχει σχέση με την Ελληνική νομοθεσία. Ο Έλληνας νομοθέτης με το Π.Δ. 177/74 φαίνεται να πιστεύει ότι οι Έλληνες που επανδρώνουν την Ελληνική ακτοπλοΐα είναι λιγότερο ικανοί από του Ευρωπαίους ομόλογους τους. Το ποσοστό των καυσίμων έκτοτε αυξήθηκε, λόγω αυξήσεως της τιμής του πετρελαίου.

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

-εκτελούν ετησίως 1.56 δις επιβατομίλλια (PKM-passenger miles) ή 2.9 δις επιβατοχιλιόμετρα

-μεταφέρουν 570.000 λεωφορεία/φορτηγά και 1.600.000 αυτοκίνητα κάθε χρόνο

-είναι ένα αξιόπιστο μέσο σε περιπτώσεις εξυπηρέτησης του πληθυσμού, όπως στην απομάκρυνση ξένων υπηκόων από την Λιβύη, τον 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 πρέπει να αυξηθεί σημαντικά (6 φορές περίπου) η επιχορήγηση όλης όμως της Ακτοπλοΐας**. Όμως 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 για την εκπλήρωση των απαραιτήτων δρομολογίων προς εξυπηρέτηση των νησιωτών.

-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 περίπου το 80% του Αιγαίου αποτελεί διεθνή ύδατα, να ερευνηθεί μήπως δύναται να αποφευχθεί ο ΦΠΑ βάσει του παραδείγματος Πορτογαλίας-Καναρίων-Αζόρων.

-Θέσπιση κριτηρίου απαραιτήτων προσεγγίσεων την εβδομάδα, αναλόγως της περιόδου, για κάθε νησί με, την υποχρέωση της εταιρείας, κοινοπραξίας η συνεργασίας για την ορθή κάλυψη των απαραιτήτων δρομολογίων.
-Υιοθέτηση ελαστικής συνεργασίας των εταιρειών ώστε να εξυπηρετηθούν οι μεταφορικές ανάγκες των νησιών αντί των υποχρεωτικών δρομολογίων που αναγκάζουν περισσότερα πλοία να λειτουργούν με λίγους επιβάτες. Οικονομικότερα εισιτήρια απαιτούν μεγαλύτερες πληρότητες. Το επιβατηγό πλοίο είναι παραγωγικότερο όταν εξασφαλίζει μεγάλη πληρότητα. Άλλως εξυπηρετεί μόνον τους συνδικαλιστές, ρυπαίνει την ατμόσφαιρα, ανεβάζει το κόστος και καταστρέφει την βιωσιμότητα των εταιρειών, μειώνοντας την τουριστική ανάπτυξη των νησιών όπου ζουν και εργάζονται περίπου 1.6 εκατομμύρια Έλληνες. Πρέπει να γίνουν alliances, slot charters, κλπ όπως στις αεροπορικές γραμμές, στα πλοία εμπορευματο-κιβωτίων και της επιβατικές γραμμές εξωτερικού. Το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο που το επιτρέπει υπάρχει. Δεν έχει παρά να εφαρμοσθεί στην ακτοπλοΐα. Για παράδειγμα η πτήση BA 634 είναι ταυτόχρονα και η πτήση AA 6326 και JL 7721.
-Τα πλοία θα πρέπει να μπορούν να προσαρμόζουν την ταχύτητά τους και τα δρομολόγιά τους κατόπιν προειδοποίησης για να επιτυγχάνουν μείωση της κατανάλωσης καυσίμων.
-Ύπαρξη stand-by πλοίων για την κάλυψη εκτάκτων αναγκών.
-Σταδιακή μετατόπιση από τον Πειραιά των επιβατηγών πλοίων στο λιμάνι του Λαυρίου το οποίο πρέπει να λειτουργεί με σιδηροδρομική σύνδεση (ίδετε **Λιμάνια**), από όπου μπορεί να μειωθεί σημαντικά η κατανάλωση πετρελαίου, το κόστος καυσίμων και να συντομευτούν οι πλόες. Έχει δε και νεόδμητο επιβατικό σταθμό διεθνών προδιαγραφών.

Το ΝΕΕ υπολογίζει ότι αν εφαρμοσθούν αυτά τα μέτρα τότε τα οχηματαγωγά θα μπορέσουν να:
-μειώσουν το μεταφορικό κόστος κατά περίπου 30% αν όχι περισσότερο
-δημιουργήσουν επιπλέον επισκέψεις στα νησιά τα οποία με την σειρά τους θα προσφέρουν περισσότερα έσοδα από ΦΠΑ, πολλαπλάσια 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 4150/4-2013 κάνει βήματα προς την σωστή κατεύθυνση. Όχι όμως αρκετά. Για να συνεχίζει να υπάρχει και να προσφέρει φθηνό 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 για να συνεχίσει να υπάρχει.

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.

Πολλές μεμονωμένες προσπάθειες έγιναν να πεισθούν οι αρμόδιοι να αλλάξουν την κείμενη νομοθεσία, εις μάτην. Από το 2005 το ΝΕΕ άρχισε να διερευνά τα προβλήματα της κρουαζιέρας σε βάθος στην Ελλάδα έχοντας παρατηρήσει την υπανάπτυξή της σε σχέση με άλλες Μεσογειακές χώρες. Το 2007 άρχισε να αναλύει, και συνεχίζει κάθε χρόνο, τα στοιχεία του European Cruise Council και παρατήρησε την μεγάλη αναντιστοιχία μεταξύ αφίξεων (homeporting) και επισκέψεων της Ελλάδας με αυτές της Ιταλίας και της Ισπανίας και εκτίμησε τα πιθανά οφέλη από την εξάλειψη αυτής της ιδιαιτερότητας της Ελληνικής νομοθεσίας. Ευαισθητοποίησε δε και τις λοιπές παραγωγικές τάξεις ώστε μαζί να δουλέψουν για την αλλαγή νομοθεσίας προς όφελος της εθνικής οικονομίας.

Το 2010 έγινε η πρώτη προσπάθεια απελευθέρωσης του cabotage της κρουαζιέρας αλλά μόνο το 2012 η νομοθεσία για τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται την Ελλάδα έγινε συμβατή με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα. Τα οικονομικά της κρουαζιέρας είναι τέτοια που δημιουργούνται περίπου πενταπλάσια έσοδα ανά επιβάτη στο «homeport», όπου το πλοίο επιβιβάζει και αποβιβάζει, από όσα προσφέρει σε κάθε λιμένα που επισκέπτεται. Στο «homeport» επίσης το πλοίο συντηρείται και ανατροφοδοτείται δημιουργώντας και άλλα έσοδα. Είναι προφανές ότι την Ελλάδα ωφελεί η ανάπτυξη του «homeporting». Τα σχετικά συγκριτικά στοιχεία έχουν ως κατωτέρω:

		Ελλάδα		**Ισπανία**		**Ιταλία**	
Έτος	Απασχόληση	Αφίξεις Επιβατών	Επισκέψεις Επιβατών	Αφίξεις Επιβατών	Επισκέψεις Επιβατών	Αφίξεις Επιβατών	Επισκέψεις Επιβατών
2006	6.224	236.000	2.586.000	716.500	2.778.000	1.351.000	3.411.000
2007	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
2008	10.775	472.000	4.296.000	1.038.000	3.600.000	1.682.000	4.993.000
2009	11.794	503.000	4.973.000	991.000	4.118.000	1.704.000	4.956.000
2010	11.612	336.000	4.473.000	1.155.000	4.911.000	1.888.000	5.403.000
2011	12.078	313.000	4.780.000	1.384.000	5.255.000	1.861.000	6.471.000
2012	11.620	244.000	4.800.000	1.217.000	5.200.000	2.081.000	6.200.000
Σχέση Επισκέψεων/Αφίξεων 2012		**19,7:1**			**4,3:1**		**1:3**

Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι η σχέση επισκέψεων/αφίξεων στην Ελλάδα είναι 4,6 φορές μεγαλύτερη από της Ισπανίας, πράγμα αρνητικό. Το 2006 η σχέση αυτή ήταν μόνον 2.8 φορές. Η Ελλάδα υστερεί και τελευταία φαίνεται να υποχωρεί σημαντικά στη προσέλκυση επιβατών για την εδραίωση του «homeporting». Για μεγαλύτερα οφέλη αυτή η τάση πρέπει να αντιστραφεί.

Επίσης φαίνεται μια στασιμότητα στον αριθμό των επισκέψεων από το 2009 ενώ στην Ισπανία και Ιταλία η τάση ήταν αυξητική. Κάτι πρέπει να φταίει. Ότι είναι πρέπει να διορθωθεί άμεσα.

Ενώ οι θέσεις απασχόλησης περίπου διπλασιάστηκαν από το 2006, φαίνεται να έχουν σταθεροποιηθεί, παρ' όλη την μείωση του «homeporting», στις 12.000 περίπου. Αν η Ελλάδα καταφέρει να έχει παρόμοιο λόγο αφίξεων/επισκέψεων αυτού της Ισπανίας θα δημιουργούσε 24.400 θέσεις εργασίας ή 12.700 παραπάνω από σήμερα.

Εφόσον η νομοθεσία έχει ήδη εξομοιωθεί με αυτήν των Ευρωπαϊκών χωρών, ό κύριος λόγος για την μείωση του homeporting πρέπει να οφείλεται στις προσφερόμενες υποδομές και το κόστος τους. Κύριο λόγο πρέπει να παίζει και το ότι το «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» κατάντησε περιφερειακό αεροδρόμιο επειδή έχει ακριβά τέλη. Δεν συνδέεται δε απ' ευθείας με τις Η.Π.Α. η άλλες σημαντικές αγορές. Αν γενικώς τα τέλη γίνουν λογικότερα, ώστε να συμφέρει η Ελλάδα, θα αρχίσει να λειτουργεί το «homeporting» στον Πειραιά, οι αεροπορικές συνδέσεις θα πληθύνουν λόγω του αυξανόμενου όγκου των επιβατών και μαζί τους τα έσοδα. Οι επιβάτες κάθε κρουαζιερόπλοιου αριθμούν σε χιλιάδες. Για να γίνει όμως αυτό πρέπει πρώτα να μειωθούν τα τέλη.

Άλλος ένας σοβαρός λόγος θα πρέπει να έχει σχέση με τις αρκετά συχνές απεργίες και διαδηλώσεις στο κέντρο της Αθήνας, τις απεργίες και καταλήψεις στο λιμάνι του Πειραιά και σε τουριστικά αξιοθέατα. Οι τουρίστες δεν ενδιαφέρονται για τα εσωτερικά μας προβλήματα, τις κομματικές και συνδικαλιστικές μας διαμάχες. Εμείς έχουμε ανάγκη την πελατεία τους για να αυξηθούν τα έσοδα και οι θέσεις εργασίας στην εθνική οικονομία. Τα δικά μας πρέπει να τα λύσουμε χωρίς να τους ενοχλούμε, άλλως θα τους διώξουμε, θα πάνε αλλού και εμείς θα βγούμε χαμένοι. Για να μεγιστοποιήσουμε τα οφέλη από την κρουαζιέρα αυτά πρέπει να σταματήσουν. Η ασφάλεια και η απρόσκοπτη παραμονή των τουριστών στη χώρα μας είναι προς το Εθνικό συμφέρον και πρέπει να διασφαλισθεί από την πολιτεία. Ο τουρισμός και η ναυτιλία είναι οι βαριές βιομηχανίες της χώρας μας και δημιουργούν τις περισσότερες θέσεις εργασίας. Τα πάντα σχεδόν εξαρτώνται από αυτές.

- Η Ελλάδα λόγω της ιστορίας της, της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς και των μοναδικών νησιών της είναι ο επιθυμητός τουριστικός προορισμός.
- Όταν το homeporting των κρουαζιερόπλοιων θα αναπτυχθεί πλήρως θα δημιουργηθούν περίπου 12.000 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 (ίδετε σελίδα 21).
- Οι υποδομές σε λιμάνια, προσβάσεις και αξιοθέατα πρέπει να αναβαθμισθούν σύμφωνα με τις υποδείξεις των ενδιαφερομένων, ώστε να εξυπηρετούν αποτελεσματικά μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιερόπλοιων που θα επισκέπτονται τα Ελληνικά λιμάνια και το ολοένα αυξανόμενο μέγεθος τους και αριθμό επιβατών τους.
- Το κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων προσεγγίσεως πρέπει να επικαιροποιηθεί βάσει των σημερινών δεδομένων. Οι χρεώσεις πρέπει να είναι λογικές και να συμφέρουν. Τα μεγαλύτερα οφέλη θα έρθουν από περισσότερες προσεγγίσεις και τουρίστες, εφ' όσον ο προορισμός δεν έχει κορεσθεί.
- Ο Πειραιάς συμφέρει ως αφετηρία κρουαζιέρας επειδή ο πλους προς τους τουριστικούς προορισμούς της περιοχής είναι συντομότερος, η κατανάλωση πετρελαίων άρα και το κόστος μικρότερο από ότι με αφετηρία την Ιταλία η την Τουρκία. Τα πλοία δε πιθανότατα θα μπορούν να προσεγγίζουν στο ίδιο χρονικό διάστημα σε περισσότερους ενδιαφέροντες προορισμούς, προσελκύοντας περισσότερους επιβάτες.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά τις πάσης φύσεως υποδομές, στόχος πρέπει να είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των επιβατών/τουριστών της πατρίδας μας, που αριθμούν πολλά εκατομμύρια και ευτυχώς, συνεχώς αυξάνουν σε αριθμό και ποιότητα. Αυξάνουν το εθνικό εισόδημα και προσφέρουν πολύτιμες θέσεις εργασίας. Όσο αυξάνεται ο αριθμός των τουριστών τόσο περισσότερο δοκιμάζονται τα περιθώρια ασφαλείας και μεγαλώνουν οι πιθανότητες σοβαρών ατυχημάτων. Οι κύριες εθνικές/τοπικές ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και οι υποδομές ύδρευσης/αποχέτευσης/αποκομιδής απορριμμάτων πρέπει να καλύπτουν με σημαντικό συντελεστή ασφαλείας τις ανάγκες του συνεχώς αναπτυσσόμενου τουρισμού μας.

Οι προβλήτες στους περισσότερους προορισμούς είναι ανεπαρκείς για να εξυπηρετήσουν την κρουαζιέρα και την ακτοπλοΐα. Οι εγκαταστάσεις στα μικρότερα λιμάνια είναι σχεδόν τριτοκοσμικές, έχουν μεγάλες ελλείψεις και πρέπει άμεσα να αναβαθμισθούν. Δεν υπάρχουν προστατευμένες περιοχές και πινακίδες που να καθοδηγούν μεμονωμένους επιβάτες για την περιήγηση της πόλης. Έξω από τα αξιόλογα κτίρια δεν υπάρχει αναγραφή ιστορικών στοιχείων του κτιρίου.

Αυτά όλα επιβάλλεται να γίνουν πρωτίστως στα τουριστικά μας νησιά τα οποία και προσφέρουν τα περισσότερα έσοδα στην Εθνική οικονομία. Οι λύσεις πρέπει να είναι άμεσες γιατί άμεσες είναι και οι αντιδράσεις των τουριστών (αποφυγή). Οι μεσο-μακροπρόθεσμες «λύσεις» ικανοποιούν μόνον τους γραφειοκράτες που άφησαν ανέτοιμα τα νησιά μας τόσα χρόνια. Κρίσιμες τουριστικές υποδομές (μουσεία, αξιοθέατα, teleferique, ξενοδοχεία, φωτισμός δρόμων, τηλεπικοινωνίες κ.α.) πρέπει να έχουν εφεδρικές ηλεκτρικές γεννήτριες που να υποστηρίζουν τουλάχιστον τις βασικές λειτουργίες. Ορισμένοι προορισμοί εξελίσσονται γρηγορότερα. Σ' αυτούς η πολιτεία πρέπει να δείξει ενδιαφέρον κατά προτεραιότητα.

Γρήγορες προσβάσεις από τα πλοία στο αεροδρόμιο και τα μέρη τουριστικού ενδιαφέροντος πρέπει να εξασφαλισθούν. Τα τουριστικά αξιοθέατα πρέπει να είναι προσβάσιμα και να εξυπηρετούν γρήγορα τους τουρίστες από ανατολής μέχρι και τουλάχιστον της δύσης του ηλίου. Τα μουσεία καλόν είναι να παραμένουν ανοικτά ακόμα και αργότερα. Πρέπει να προ-κρατούνται εισιτήρια για groups τα οποία να έχουν άμεση και απρόσκοπτη πρόσβαση στο αξιοθέατο ούτως ώστε να μην περιμένουν οι τουρίστες σε ουρές. Αυτά τα στοιχειώδη «logistics» των τουριστικών υπηρεσιών είναι σημαντικά για τα κρουαζιερόπλοια τα οποία έχουν πολύ περισσότερους επιβάτες να εξυπηρετηθούν σε πολύ μικρότερο χρονικό περιθώριο.

Εάν σε όποια από τα ανωτέρω η πολιτεία είναι ανίκανη να προσφέρει αξιόπιστες, ανταγωνιστικές και αναβαθμισμένες υπηρεσίες τότε πρέπει αυτές να ανατεθούν στον ιδιωτικό τομέα. Το Εθνικό συμφέρον είναι η επικερδής τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας.

<u>Τέλος, όσον αφορά τις υποδομές, στόχος πρέπει να είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των επιβατών</u>.

Εδώ θέλουμε να προτείνουμε να μελετηθεί η μετεγκατάσταση μέρους της ακτοπλοΐας στο Λαύριο, ελευθερώνοντας έτσι κρηπιδώματα στον Πειραιά για την υποδοχή περισσοτέρων κρουαζιερόπλοιων (ίδετε **Λιμάνια** σελίδα 18). Έτσι θα αναβαθμισθεί ο Πειραιάς και θα αποσυμφορηθεί η κυκλοφορία του, κάνοντας την πρόσβαση στο αεροδρόμιο και τα αξιοθέατα γρηγορότερη.

Σκάφη αναψυχής

Το Ελληνικό αρχιπέλαγος με τα 1.200 νησιά και 4.800 βραχονησίδες είναι ο επιθυμητός προορισμός αναψυχής. **Οι «σκαφάτοι» προσφέρουν πάρα πολλές θέσεις εργασίας.** Η νομοθεσία για τα σκάφη αναψυχής πρέπει να λαμβάνει υπ' όψη ότι τα σκάφη αναψυχής είναι το πιο ελαστικό έξοδο του οικογενειακού προϋπολογισμού.

Εφ' όσον η ύπαρξή τους κρίνεται ακριβή έχουν την δυνατότητα να πωληθούν διεθνώς ή και να αποπλεύσουν για πιο φιλόξενο προορισμό, άρα η νομοθεσία πρέπει **άμεσα** να αναμορφώνεται διορθωτικά για να αποφεύγονται αρνητικές εξελίξεις. Οι θέσεις εργασίας που δημιουργεί πρέπει να αυξηθούν πολύ.

Η Ελλάδα φιλοξενεί μόνο 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 1 σκάφος ανά 621 κατοίκους, ενώ στην Ευρώπη είναι 1 σκάφος ανά 164 κατοίκους**.

Βάσει Ευρωπαϊκών μελετών 1 άμεση θέση στο σκάφος δημιουργεί από 1.8 έως 4 έμμεσες θέσεις εργασίας (μ.ο. περίπου 3). Η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς εκτιμά ότι στην Ελλάδα 1 άμεση θέση εργασίας δημιουργεί περίπου 3 έμμεσες θέσεις. 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. Μαζί τους έφυγαν τουλάχιστον 6.000 θέσεις εργασίας. Επειδή τα σκάφη που φεύγουν είναι συνήθως μεγάλα οι θέσεις εργασίας που χάθηκαν είναι βέβαιο ότι ήταν περισσότερες (ίδετε διάγραμμα σελίδα 11). Πολλά ακόμη σκάφη έχουν καταθέσει τα έγγραφά τους και είναι παροπλισμένα. **Περισσότερα οφέλη (φορολογικά έσοδα) δημιουργούνται από την αύξηση του «τζίρου» παρά από την υπερφορολόγηση.**

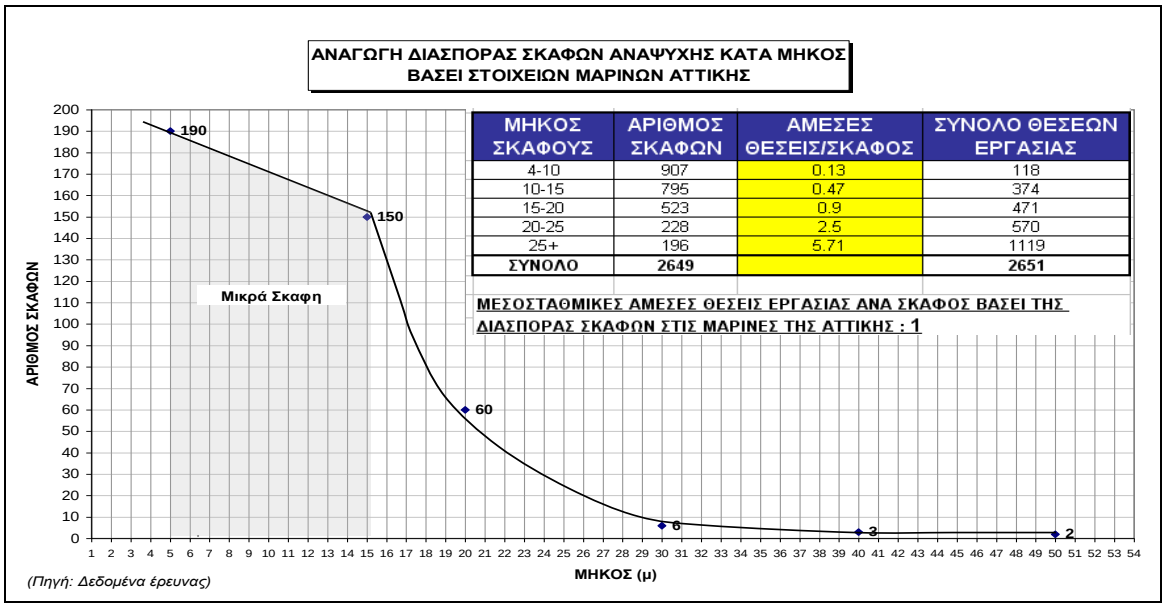
Με αντίστοιχο νόμο του Δεκεμβρίου 2011 έφυγαν 30.000 σκάφη αναψυχής από την Ιταλία για πιο φιλόξενους προορισμούς. Πήγαν σε μαρίνες της Ισπανίας, της Γαλλίας, της Σλοβενίας, της Κροατίας, του Μαυροβουνίου, της Μάλτας και της Τυνησίας λόγω της εκεί φοροεπιδρομής. Δεν διάλεξαν όμως να έρθουν σε Ελληνικές μαρίνες. Η εκτιμώμενη απώλεια μόνο σε λιμενικά τέλη, υπηρεσίες και καύσιμα στην Ιταλική οικονομία υπολογίζεται σε περίπου €270 εκ.
Η απώλεια σε θέσεις εργασίας πρέπει να αγγίζει τουλάχιστον τις 90.000 αλλά πιθανότατα και εδώ να είναι πολύ περισσότερες. **Η Ιταλική κυβέρνηση αντέδρασε άμεσα βλέποντας τα αποτελέσματα**. Τον Μάιο 2012 ανεστάλη η φορολογία για τους μη Ιταλούς υπηκόους (Megayacht news). Σύμφωνα με άρθρο του FINANCIAL TIMES 17-6-2013 ο φόρος σε όλα τα σκάφη αναψυχής κάτω των 14 μ καταργείται. Το αυτό ή αντίστοιχο ακόμη πιο φιλικό πρέπει να γίνει και στην Ελλάδα όσον αφορά φόρους και τεκμήρια για να τονωθεί η αγορά και να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας.

Η Ελλάδα έχει 16.000 χλμ. ακτογραμμή (1.5 μ ανά κάτοικο) με 9.000 θέσεις σε μαρίνες και περίπου 6.000 σε άλλου τύπου λιμενικές εγκαταστάσεις και άλλους χώρους και εγκαταστάσεις στην θάλασσα και την ξηρά, σύνολο περίπου 15.000 θέσεις. Η Ιταλία έχει 9532 χλμ. (0.15μ ανά κάτοικο) με 130.000 θέσεις ελλιμενισμού και η Γαλλία 6.300 χλμ. (0,10μ ανά κάτοικο) με 226.000 θέσεις. Εκ των ανωτέρω φαίνεται καθαρά ότι η Ελλάδα, λόγω νομοθετικού πλαισίου και μόνο, υστερεί στην ικανότητα προσέλκυσης σκάφων αναψυχής.

Σύμφωνα με επιστολή ξένου παγκόσμιου επενδυτή σε μαρίνες όσον αφορά επενδύσεις την Ελλάδα «…the current Greek tax code is extremely unfriendly to yacht owners, so we will have to discuss with the Greek government the likelihood of modifying today's punishing tax system associated with yacht ownership, in order to justify a marina investment».

Η Ελλάδα έχει λίγες μεν αλλά ασφαλείς, σύγχρονες μαρίνες με τις απαραίτητες διευκολύνσεις για να φιλοξενεί σκάφη μόνιμα ή περαστικά. Σήμερα έχουν χαμηλή πληρότητα. Θα έπρεπε όμως να δημιουργηθούν και άλλες για να φιλοξενούνται μελλοντικά περισσότερα σκάφη. Στην Ελλάδα η αδειοδότηση για επισκευές, αναβαθμίσεις ή κατασκευές μαρίνων είναι ανεξήγητα πολύ αργή. Αυτή η διαδικαστική αργοπορία ούτε ωφελεί, ούτε προσελκύει περισσότερους υψηλής στάθμης τουρίστες, ούτε αυξάνει οικονομικές εισροές και θέσεις εργασίας. Λόγω της γεωγραφικής θέσης και του αρχιπελάγους μας, η Ελλάδα μπορεί να γίνει ο προτιμώμενος προορισμός σκαφών αναψυχής της Ευρώπης προσελκύοντας ανθρώπους από όλο τον κόσμο και δημιουργώντας πολλές θέσεις εργασίας, αν μόνο άλλαζε η σχετική νομοθεσία.

Είναι προφανές από το παρακάτω διάγραμμα ότι τα μεγαλύτερα σκάφη αναψυχής δημιουργούν περισσότερες άμεσες αλλά και έμμεσες θέσεις εργασίας.



Τα μεγαλύτερα αμιγώς επαγγελματικά σκάφη αναψυχής είναι ακριβότερα. Δεν μπορούν να αποσβένονται σε εύλογο χρόνο. Έτσι δεν μπορούν να επιβιώσουν μακροπρόθεσμα με την παρούσα, δήθεν «προστατευτική», νομοθεσία που κρίνεται ως «…Not legal to charter in Greece, need a Greek charter license, seems quite complicated, and don't want to upset the local yachts, I hear it's a closed shop ….» MYBA Ποσειδώνια 17/6/13. Τα σκάφη αυτά καταγράφουν μεγάλες ζημίες. Πολλά είναι ήδη κατασχεμένα και τείνουν να εξαφανισθούν. Μαζί τους θα εξαφανισθούν τα οφέλη για την εθνική οικονομία.

Για να υπάρχουν θελκτικά επαγγελματικά σκάφη αναψυχής στις Ελληνικές θάλασσες η νομοθεσία πρέπει να ευθυγραμμιστεί με αυτήν των λοιπών Ευρωπαϊκών χωρών. Εκεί τα όποια ενοικιαζόμενα σκάφη υποχρεούνται μόνο να έχουν την επάνδρωση που απαιτεί η σημαία τους, να είναι χαρακτηρισμένα ως «ανοικτής θάλασσας», να πιστοποιούνται από έναν από τους 7 μεγάλους νηογνώμονες και να επιθεωρούνται ετησίως. Πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς ISM (η mini ISM) και με το Minimum Safe Manning Document (MSMD).

Τέλος πρέπει να ισχύουν όλες οι προβλεπόμενες από την νομοθεσία διαδικασίες και έλεγχοί οι οποίοι όμως πρέπει να είναι απλοί. Οι φόροι πρέπει να πληρώνονται χωρίς πρόσθετες επιβαρύνσεις. Στη Ιταλία ο ΦΠΑ είναι 21% αλλά αν το σκάφος εξέλθει των χωρικών υδάτων μειώνεται στο 6.3% έως 18.9% για σκάφη μήκους άνω των 24 μ. έως τα 7.5 μ. Ο ίδιος ΦΠΑ ισχύει και στα καύσιμα, αναλώσιμα, οινοπνευματώδη, τέλη ελλιμενισμού, έξοδα επικοινωνιών κ.α. Στην Ελλάδα το 80% περίπου του Αιγαίου και Ιονίου αντιπροσωπεύουν διεθνή ύδατα. Για να γίνουμε ανταγωνιστικότεροι της Ιταλίας ο Ελληνικός ΦΠΑ πρέπει να είναι μικρότερος της Ιταλίας, δηλαδή 5% ως 15% αντιστοίχως. Πρέπει να γίνει συνείδηση ότι υπάρχουν περίπου 3.000 μεγάλα επανδρωμένα Τουρκικά σκάφη αναψυχής που περιπλέουν τα Ελληνικά νησιά ενώ το σύνολο των Ελληνικών επανδρωμένων επαγγελματικών σκαφών είναι μόνο 500.

Μελέτη που έκανε το London School of Economics για λογαριασμό της MYBA (Μεσογειακή Ένωση Σκαφών Αναψυχής) για τα ενοικιαζόμενα σκάφη αναψυχής άνω των 24μ (Super-yachts) δείχνει ότι το 2011 η Ιταλία, η Γαλλία, η Ελλάδα και η Ισπανία εισέπραξαν €2.24 δις, €1.37 δις, €158 εκ και €892 εκ αντιστοίχως από το σύνολο των δραστηριοτήτων του κλάδου. Για τους κλάδους του ελλιμενισμού, επισκευών/αναβαθμίσεων και υπηρεσιών, που υπάρχουν περίπου ομοιόμορφα στις τέσσαρες χώρες, οι αριθμοί ήταν €358 εκ, €314 εκ, €46 εκ και €303 εκ αντιστοίχως. **Η Ελλάδα εισπράττει το 13% με 15% του ποσού που εισπράττουν οι άλλες χώρες από τον κλάδο, παρόλο που είναι ο πλέον επιθυμητός προορισμός σκαφών αναψυχής.**

Η Ελλάδα έχει το μικρότερο κατά κεφαλήν εισόδημα, άρα και κόστος, και την απαιτούμενη τεχνογνωσία, άρα τα ανωτέρω πενιχρά έσοδα οφείλονται μόνον στην απωθητική για την δραστηριότητα Ελληνική νομοθεσία. Η Ιταλία, η Γαλλία και η Ισπανία έχουν ανά κεφαλή ΑΕΠ μεγαλύτερο της Ελλάδος κατά 23%, 45% και 24,7% αντιστοίχως (2012).

Εφ όσον εφαρμοσθεί σταθερό νομοθετικό πλαίσιο παρόμοιο με τα ισχύοντα στις λοιπές Ευρωπαϊκές χώρες ή ευνοϊκότερο, θα προσελκύσουμε πολλά περισσότερα μεγάλα σκάφη αναψυχής. Έτσι τα επιπλέον οφέλη στην εθνική οικονομία θα είναι μεγάλα. Θα ελλιμενίζονται, συντηρούνται, επισκευάζονται και αναβαθμίζονται σε Ελληνικά ναυπηγεία η καρνάγια. Θα αγοράζουν την τροφοδοσία τους εδώ. Αυτή κυμαίνεται μεταξύ €3.000 και €6.000 την εβδομάδα πλου για σκάφη από 25μ έως 35μ. Οι ναυλωτές και οι καλεσμένοι τους θα μένουν λίγες μέρες ακόμη σε ακριβά Ελληνικά ξενοδοχεία, ξοδεύοντας σε εστιατόρια, εκδρομές, δώρα και άλλα ακριβά είδη και υπηρεσίες εδώ.

Το σύνολο των αμέσων και έμμεσων θέσεων που θα δημιουργηθούν θα είναι σημαντικό πολλαπλάσιο από τις θέσεις που «προστατεύει» η σημερινή νομοθεσία. **100 επιπλέον σκάφη αναψυχής άνω των 25 μέτρων βάσει της διασποράς του διαγράμματος θα δημιουργούσαν περίπου 2.000 η περισσότερες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας. Όσες περίπου δημιουργούν επενδύσεις με πολύ περισσότερα κεφάλαια (π.χ. ΤΑΠ). Μπορούμε να τα προσελκύσουμε άμεσα. Σήμερα υπάρχουν πολλές περισσότερες άδειες θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες.**

Ο αναβαθμισμένος τουρισμός σε βίλλες και θαλαμηγά δημιουργεί πολλά περισσότερα έσοδα και θέσεις εργασίας.

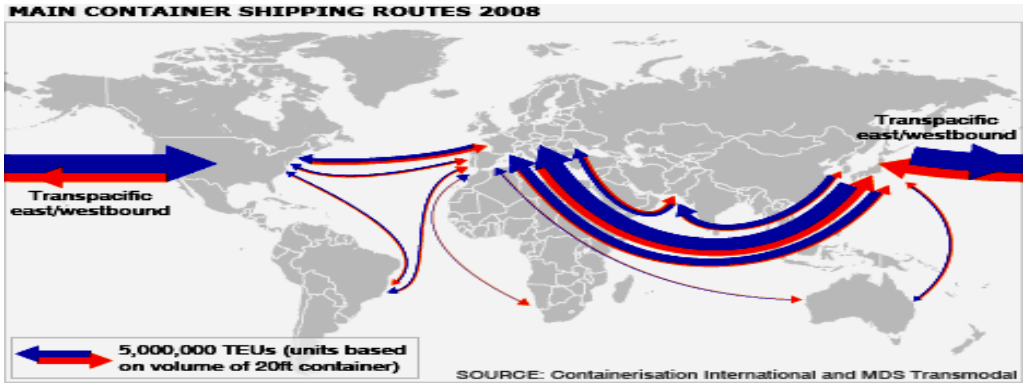
Τα μεγάλα οφέλη θα έρθουν από την προσέλκυση πολλών μεγάλων σκαφών που θα ελλιμενίζονται σε μαρίνες στην Ελλάδα. Οι άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν θα είναι πάρα πολλές. Η σημερινή νομοθεσία τα διώχνει.

Τέλος, σε μια ηλεκτρονική εποχή η γραφειοκρατία πρέπει να παταχθεί. Δεν πρέπει η σημερινές, ανούσιες γραφειοκρατικές απαιτήσεις να επεκταθούν στην ηλεκτρονική εποχή. Όλα τα λιμεναρχεία και οι λιμενικοί σταθμοί πρέπει να είναι συνδεδεμένοι με κεντρική υπηρεσία ναυτιλιακών πληροφοριών όπου θα καταγράφονται όλα τα σκάφη και τα διερχόμενα αλλά και οι μεταβολές τους. Πρέπει να υπάρχουν άμεσα προσβάσιμα, επικαιροποιημένα ηλεκτρονικά αρχεία για να γίνονται διασταυρώσεις και να ζητούνται μόνον τα ελάχιστα επί πλέον απαραίτητα με τα οποία άμεσα να επικαιροποιείται το αρχείο. Τα Αγγλικά σε κάθε λιμενικό σταθμό πρέπει να είναι απαραίτητα.

Η Ελλάδα ως διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Ευρώπης

Ο χρόνος είναι χρήμα. Κάθε αργοπορία βλάπτει. 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% αναλόγως με το εμπόρευμα.

Με την παγκοσμιοποίηση, αλλά κυρίως 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.



ΓΑΓ

Για τουλάχιστον 15 χρόνια το ΝΕΕ 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.

Για φορτία προς και από την Άπω Ανατολή με προορισμό την Ανατολική Ευρώπη δια θαλάσσης 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, γρήγορη και συμφέρουσα (ανταγωνιστική) σιδηροδρομική σύνδεση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Τώρα που τέλειωσε η σιδηροδρομική σύνδεση Θριασίου-Ικονίου πρέπει άμεσα να τελειώσουν τα έργα παράκαμψης του Δομοκού. Οι σήραγγες είναι έτοιμες, οι γραμμές πρέπει να «στρωθούν» και να συντηρηθεί και αναβαθμισθεί το όλο δίκτυο έως τα σύνορα. Τότε μέσω Ελλάδας θα προσφέρονται ακόμα γρηγορότερες και φθηνότερες υπηρεσίες μεταξύ Άπω Ανατολής και Κεντρικής/Ανατολικής Ευρώπης.

Η σχέση εκπομπών φορτηγού/τραίνου είναι 3:1. Η σχέση κόστους πρέπει να είναι μεγαλύτερη. Τα τραίνα συμφέρουν σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Σήμερα για μεταφορές προς Αν. Ευρώπη περιέργως συμφέρουν ξένες νταλίκες. Η εδραίωση της Ελλάδας ως διαμετακομιστικό κέντρο απαιτεί σιδηρόδρομο και λιμάνια που να παρέχουν ανταγωνιστικές τιμολογιακές πολιτικές.

Εφ' όσον υπάρξει στρατηγικός επενδυτής για την ΤΡΕΝΟΣΕ καλό είναι το συμφέρον του να ευθυγραμμίζεται με αυτό της Ελλάδας, δηλαδή να μην είναι από χώρα που ενδεχομένως να έχανε μεταφορικό έργο από την ανάπτυξη του Πειραιά. Ενδεχομένως και η έννοια της εκμίσθωσης ολόκληρων συρμών (συγκεκριμένη διαδρομή/ημερομηνία/ώρα) σε ιδιώτες μεταφορείς κατά το Ευρωπαϊκό σύστημα να πρέπει να εξετασθεί.

Η απερίγραπτη, ανούσια γραφειοκρατία και οι αργοπορίες στην τελωνειακή διαδικασία ανεβάζουν το κόστος και βλάπτουν καίρια την ανταγωνιστικότητα της χώρας. Κριτήριο πρέπει να είναι η παραγωγικότητα και κυρίως η αποτελεσματικότητα.

Με καλή διοίκηση και διεθνή πρότυπα η COSCO Piraeus Container Terminal σε 3 χρόνια έχει τριπλασιάσει την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ενώ συγχρόνως αναβάθμιζε 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 κ.α. και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δείχνει τον δρόμο. Θα ακολουθήσουν και άλλοι. Σύντομα θα δημιουργηθούν και ελαφρές μεταπρατικές βιομηχανίες, όπως έγινε παλαιότερα κυρίως στην Ολλανδία και αλλού για εμπορεύματα από Αμερική, με αποτέλεσμα Ελληνική προστιθέμενη αξία και πολύ περισσότερες θέσεις εργασίας.

Παράδειγμα:	Σύγκριση Πειραιά με άλλα Ελληνικά λιμάνια
Shanghai/Budapest (Hungary):	Καλαμάτα
Μέσω Πειραιώς περίπου 23 ημέρες	Αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου 5 ώρες
Μέσω Τεργέστης περίπου 28 ημέρες	εφ' όσον αναπτυσσόταν αξιόπιστη, ταχεία
Μέσω Αμβούργου περίπου 35 ημέρες	σιδηροδρομική σύνδεση
Shanghai/Warsaw (Poland):	Μείωση συνολικού πλου Port Said-Καλαμάτα-
Μέσω Πειραιώς περίπου 24 ημέρες	Gioia Tauro 5 ώρες σε σχέση με τον Πειραιά
Μέσω Τεργέστης περίπου 28 ημέρες	
Μέσω Gdansk περίπου 36 ημέρες	Θεσσαλονίκη
Μέσω Αμβούργου περίπου 35 ημέρες	Αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου 2 ώρες
Shanghai/Bucharest (Romania):	Αύξηση συνολικού πλου Port Said-
Μέσω Πειραιώς περίπου 24 ημέρες	Θεσσαλονίκη-Gioia Tauro 21 ώρες σε σχέση
Μέσω Τεργέστης περίπου 28 ημέρες	με τον Πειραιά
Μέσω Constanta περίπου 30 ημέρες	

Τα Ελληνικά λιμάνια σήμερα, αποδεδειγμένα είναι οι 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. Οι παγκόσμιες εξελίξεις όμως καθημερινά αλλάζουν, έτσι πρέπει να βιαστούμε για να καθιερωθούν.

Προσοχή: Υπάρχει ήδη και λειτουργεί σιδηροδρομική σύνδεση Κίνας-Ευρώπης μέσω του Υπερσιβηρικού. Η διαδρομή κάνει περίπου 15 με 20 ημέρες, ανάλογα αφετηρίας και Ευρωπαϊκού προορισμού, κοστίζει δε περίπου $10,000. Η Hewlett Packard χρησιμοποιεί σήμερα την σιδηροδρομική αυτή σύνδεση από το εργοστάσιό της στο Chongqing. Η μεταφορά 40' container από Chongqing-Shanghai είναι περίπου $1,600, Shanghai-Πειραιά περίπου $2,200 και Πειραιά-Wien περίπου $1,800 συν κόστος μεταφορτώσεων, σύνολο κόστους $6,000 περίπου. Οι ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προσπαθούν να ανεβάσουν τις τιμές στις θαλάσσιες μεταφορές γιατί καταγράφουν ζημίες. Αυτό βραχυπρόθεσμα μπορεί να μην επιτευχθεί. Κάποτε όμως θα γίνει παρ' όλη την πρόσφατη δρομολόγηση μεγαλυτέρων πλοίων που συμπιέζουν το κόστος.

Με το λιώσιμο των πάγων η Αρκτική διαδρομή θα μπορέσει να συνδέσει την Shanghai με το Rotterdam σε περίπου 23 ημέρες μηδενίζοντας το όποιο όφελος του Πειραιά. Το 2013 υπολογίζεται ότι θα χρησιμοποιηθεί από περίπου 250 πλοία. Το 2012 ταξίδεψαν 46 πλοία ενώ μόνο 4 το 2010 (FT 22/7/13). Τα πλοία πρέπει να είναι πιστοποιημένα για λειτουργία σε πάγους και χρειάζονται παγοθραυστικά. Οι συνθήκες αλλάζουν. Είναι αβέβαιο ποιά μπορεί να είναι η πορεία της κλιματικής αλλαγής. Η τροφοδοσία της Ανατολικής Ευρώπης σιδηροδρομικά μέσω Murmansk θα είναι επίσης συντομότερη. Η οδός αυτή μάλλον θα αργήσει να αναπτυχθεί.

Η ουσία των «logistics» είναι μείωση του χρόνου και του κόστους. Όποιος προσφέρει το καλύτερο πακέτο (συνδυασμός χρόνου-κόστους «door to door») αναλαμβάνει την μεταφορά. Πρέπει πάντα να προσέχουμε οι μεταφορές από την Άπω Ανατολή στην Ευρώπη μέσω Πειραιά να είναι ανταγωνιστικές για να συμφέρουν.

Λιμάνια

Τα λιμάνια εξυπηρετούν ανάγκες. Τα σύγχρονα λιμάνια πρέπει:

Α. Να έχουν πρόσβαση σε αυτοκινητόδρομους και το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Β. Να παρακολουθούν τις διαμορφούμενες τάσεις του εμπορίου και να προσαρμόζονται ταχύτατα.

Γ. Οι υποδομές και ο υλικοτεχνικός εξοπλισμός πρέπει συνεχώς να αναβαθμίζονται ταχύτατα για να υποδέχονται τα νέας γενιάς πλοία, νέες τεχνολογίες εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης, καλύτερες και ταχύτερες υπηρεσίες στους επιβάτες, άλλως θα παρακάμπτονται. Δεν μπορούν να αναβαθμίζονται με τις ταχύτητες του Ελληνικού δημοσίου όπως αυτό λειτουργεί σήμερα.
Μέχρι το 1970 τα εμπορεύματα μετεφέροντο σακάδα ή σε παλέτες με συμβατικά φορτηγά πλοία μικρού μεγέθους (μέχρι 150μ μήκους περίπου). Μετά άρχισαν με κονταινερόπλοια, αρχικά σε μικρές ποσότητες. Το μέγεθος των πλοίων αυτών διπλασιάστηκε τα τελευταία 10 χρόνια (DREWRY). Σήμερα την γραμμή Ασία-Ευρώπη άρχισαν να εξυπηρετούν πλοία 18.000 εμπορευματοκιβώτιων (Loa 400μ, B 59μ, T 14.5μ). Οι προβλήτες που διαχειρίζεται η COSCO ήδη μπορούν να εξυπηρετήσουν παρόμοια πλοία. Η προβλήτα του ΟΛΠ εξυπηρετεί πλοία μέχρι 50μ πλάτος ή περίπου 15.000 εμπορευματοκιβωτίων. Σήμερα σχεδιάζονται πολύ μεγαλύτερα πλοία με σκοπό την περεταίρω μείωση του κόστους μεταφοράς.

Δ. Να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του χρήστη όσον αφορά θέση, υποδομές, παραγωγικότητα άλλως οι χρήστες τα παρακάμπτουν (ίδετε: παλιότερα την αποτυχία της επενδύσεως στο Πλατυγιάλι (Αστακός) Αιτωλοακαρνανίας, που έγινε το 1984 ως ΝΑΒΙΠΕ, έμεινε περίπου αχρησιμοποίητη και πρωτολειτούργησε χωρίς επιτυχία το 2003 ως εμπορικό λιμάνι, κ.α.).

Ε. Οι θέσεις κυρίως των εμπορικών λιμανιών δεν είναι δεδομένες και μόνιμες. Λιμάνι που εξυπηρετούσε μια πόλη ενδεχομένως να μην είναι κατάλληλο για να εξυπηρετήσει μεγάλη ενδοχώρα που υποδέχεται περισσότερα φορτία, μεγαλύτερα πλοία, χρειάζεται άλλους, μεγαλύτερους χώρους και καλή προσβασιμότητα σε άνετα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα. Ενδεχομένως όποια σχεδιαζόμενη επέκταση του εμπορικού τμήματος του Πειραιά θα έπρεπε να γίνει στα Μέγαρα και η επιβατική κίνηση του Αιγαίου να εξυπηρετείται καλύτερα από το Λαύριο. Τέλος πρέπει να επανεξετασθεί η δυνατότητα διακίνησης φορτίων τρίτων μέσω των περίπου 38 ιδιωτικών λιμανιών στα οποία επί του παρόντος επιτρέπεται μόνο η διακίνηση φορτίων της επιχειρήσεως που διαθέτει το λιμάνι. Έτσι θα βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των λιμενικών υπηρεσιών της χώρας σε όφελος της Εθνικής οικονομίας.

ΣΤ. Να εξασφαλίζεται ο ανταγωνισμός στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων και των λιμενικών σταθμών. Το ΝΕΕ θεωρεί ότι η λειτουργία εντός του ΟΛΠ ενός μόνο φορέα παροχής λιμενικών υπηρεσιών μάλλον θα προκαλέσει αύξηση όχι μόνο του κόστους των λιμενικών υπηρεσιών αλλά και του κόστους θαλασσίων μεταφορών με σοβαρές επιβαρύνσεις στο κόστος των αγαθών και της ανταγωνιστικότητας των εξαγωγών μας. Το ΝΕΕ υποστηρίζει τις παραχωρήσεις συγκεκριμένων λιμενικών δραστηριοτήτων με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται το τρίπτυχο αποτελεσματικότητα-ανταποδοτικότητα-ανταγωνιστικότητα.

Τα Μέγαρα ως νέο Container Port

-Πιστεύουμε ότι το Ικόνιο/Πέραμα είναι ήδη κορεσμένο. Η σιδηροδρομική σύνδεση είναι μονής γραμμής πιθανότατα ανεπαρκής για σημαντικό όγκο κίνησης. Αν υπάρξει ανάγκη για επέκταση του εμπορικού λιμένα, τα Μέγαρα, εφ όσον έχουν επαρκές βύθισμα, είναι ιδανικά τοποθετημένα γιατί έχουν άμεση πρόσβαση στο Εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Τα Μέγαρα έχουν και αρκετό ελεύθερο χερσαίο παραθαλάσσιο χώρο.

Προοπτικές που προσφέρει το Λαύριο ως επιβατικό λιμάνι/Αποσυμφόρηση του Πειραιά

-Ξεκινώντας από το Λαύριο τα νησιά του Αιγαίου/Ρόδος/Κρήτη είναι από 15 έως 34 μίλια ή 9.2% έως 17.6% συντομότερα από το αν ξεκινούσαν από τον Πειραιά. Αυτή η διαφορά μειώνει αντίστοιχα τον χρόνο πλεύσης, τα καύσιμα, το περιβαλλοντικό κόστος και το οικονομικό κόστος. Συνεπώς μειώνει και το κόστος των εισιτηρίων. Αυξάνει τον αριθμό των δυνητικών δρομολογίων, λόγω του μικρότερου χρόνου πλου. Έχει ήδη επιβατικό σταθμό διεθνών προδιαγραφών και άπλετους χώρους στάθμευσης.

-Η αναβάθμιση του Λαυρίου ως ακτοπλοϊκό λιμάνι χρειάζεται απαραιτήτως την σύνδεση με τον προαστιακό, έργο ήδη σχεδιασμένο. Με την αναβάθμιση του Λαυρίου θα έρθει και η ανάπτυξη της όλης περιοχής πράγμα που θα κάνει τον προαστιακό βιώσιμο λόγω της σημαντικής αύξησης διακίνησης επιβατών από την σημερινή.

-Εάν 6 η 7 επιβατηγά σκάφη της ακτοπλοΐας μεταφέροντο στο Λαύριο θα μειώνετο ο κυκλοφοριακός φόρτος στο γενικότερο Πειραϊκό οδικό δίκτυο. Θα μπορούσαν δε στον Πειραιά να ελλιμενισθούν αντίστοιχα κρουαζιερόπλοια. Έτσι θα απεφεύγετο το μεγάλο κόστος της επέκτασης του λιμένος ή της δημιουργίας νέου, θα αναβαθμιζόταν δε η όλη ζωή του Πειραιά. Μόνον λίγες ανισόπεδες γέφυρες και άλλες μικροεπεμβάσεις θα έπρεπε να σχεδιασθούν και εκτελεσθούν για να επιτευχθεί γρηγορότερη πρόσβαση. Ήδη αποφασίσθηκε η επέκταση του τράμ, του ΜΕΤΡΟ και να υπογειοποιηθεί ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος.

Όλα τα ανωτέρω προτεινόμενα μπορεί να γίνουν σε μικρότερο χρόνο και με λιγότερα χρήματα από τις άλλες προτεινόμενες λύσεις. Θα καθιστούσαν τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια φθηνότερα και θα αναβάθμιζαν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, βοηθώντας την ακτοπλοΐα να γίνει βιώσιμή.

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, οπότε εθνικοποιήθηκε ο όμιλος.

-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 από το 1960 μετασκεύασε σημαντικό αριθμό σε κρουαζιερόπλοια

Τα περισσότερα ναυπηγεία φαίνεται να άλλαξαν χέρια μετά από αλλαγές στο πλαίσιο λειτουργίας τους. Έκτοτε δεν έδειξαν μεγάλο ναυπηγικό έργο αλλά ούτε κερδοφορία.

Η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα κάποτε έσφυζε. Σήμερα οι Ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις υποαπασχολούνται από τον εμπορικό μας 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. Σήμερα λέγεται ότι οι αποδοχές είναι λιγότερες. Πάντως για να αναπτυχθεί η ναυπηγοεπισκευή το όλο πλαίσιο λειτουργίας της πρέπει να αλλάξει και πολλές υποδομές πρέπει να ανανεωθούν.

Ναυπηγήσεις στην Ελλάδα σήμερα

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

Η Ελληνική ακτοπλοΐα από τα μέσα της δεκαετίας του '90 και εν όψει της εναρμόνισής της με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία η οποία δεν έγινε ακόμη, παράγγειλε 43 επιβατηγά πλοία.

Κτίστηκαν, εντός 2 ετών έκαστο, 10 πλοία στην Γερμανία, 8 στην Κορέα, 6 στην Ιταλία, 5 στην Σουηδία/Νορβηγία, 4 στην Αυστραλία, 3 στην Ολλανδία, 3 στην Γαλλία και 2 στην Φιλανδία. Δηλαδή 41 πλοία 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%). Από αυτά, λόγω της οικονομικής κατάστασης των ακτοπλοϊκών εταιρειών πουλήθηκαν ήδη 12.

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 αγοράστηκαν 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 ναυπηγεία 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). Κανένα όμως στην Ελλάδα. Σκεφθείτε μόνο, πέραν των ναυπηγείων, σε πόσες βιομηχανίες/βιοτεχνίες ξενοδοχειακών προϊόντων η κατασκευή των πλοίων αυτών δίνουν δουλειά!

Η ανανέωση μέρους του ξενοδοχειακού εξοπλισμού των κρουαζιερόπλοιων που πραγματοποιείται κάθε χρόνο και κυρίως τον χειμώνα αποτελεί τομέα τον οποίο θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε στο Πέραμα μαζί με το homeporting των κρουαζιερόπλοιων. Η δραστηριότητα αυτή αποτελεί σημαντικό παράγοντα της οικονομίας του Puerto Rico όπου αναβαθμίζονται τα κρουαζιερόπλοια της Καραϊβικής. Πολλές Ελληνικές εταιρείες είχαν δραστηριοποιηθεί παλαιότερα σ' αυτόν τον τομέα όταν εκτίζοντο επιβατηγά πλοία στην Ελλάδα.

Τα σχόλια περιττεύουν. Το ζητούμενο είναι ανταγωνιστικότητα και συνέπεια.

Είναι επιεικώς απαράδεκτο η Ελλάδα, με μεγάλη και μακραίωνα ιστορική ναυτική και ναυπηγική παράδοση, τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο, το μεγαλύτερο ναυπηγικό τμήμα της Ευρώπης στο Ε.Μ.Π., με άξιους ναυπηγούς, με ναυπηγικές μονάδες που κάποτε λειτουργούσαν αποδοτικά, καλούς τεχνίτες και από τα μικρότερα κατά κεφαλήν εισοδήματα της Ευρώπης, να μην μπορεί να κτίσει ανταγωνιστικά, σε τακτό χρόνο και με τις ίδιες προϋποθέσεις με τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, επιβατηγά πλοία. Ο μόνος λόγος που δεν μπορεί πρέπει να είναι η νομοθεσία μας και το λειτουργικό σύστημα που ορίζει.

Συμπέρασμα

Η Ελληνική ναυτιλιακή οικονομία έχει τεράστιες δυνατότητες. Για να ωφεληθεί η χώρα, πρέπει να προσαρμόσει τάχιστα το λειτουργικό σύστημα στην οικονομική πραγματικότητα και να υπάρξει μακρόπνοη, σταθερή, επιχειρηματικά φιλική νομοθεσία. Σήμερα δεν υπάρχει. Όταν υπάρξει και μετά θα πρέπει να επιτρέπονται από καιρού εις καιρόν μόνον διορθωτικές βελτιώσεις. Περισσότερα έσοδα προϋποθέτουν σταθερότητα, που με την σειρά της δημιουργεί μεγαλύτερους «τζίρους» και θέσεις εργασίας. Έτσι λειτουργούν και αναπτύσσονται οι οικονομίες.

Η νομοθεσία πρέπει να είναι σαφής και ολιγόλογη. «Το λακωνίζει εστί φιλοσοφείν». Είναι αποδεδειγμένο ότι χώρες με ολιγόλογα συντάγματα και νομοθεσίες προκόβουν. Η πολυπλοκότητα και οι ασάφειες εξυπηρετούν συμφέροντα και καταδικάζουν σε μαρασμό.

Προστατευτικές διατάξεις επιβάλλονται για να διατηρούνται μη παραγωγικές θέσεις εργασίας. Ανεβάζουν το κόστος, καταστρέφουν την επιχειρήσεις και την Εθνική οικονομία. Πρέπει πάντα να έχουμε ως γνώμονα την αύξηση της παραγωγικότητας κάθε τομέα και συνεπώς όλης της χώρας. Χωρίς αύξηση της παραγωγικότητας το επίπεδο διαβίωσης όλων των Ελλήνων θα πέφτει. Η αύξηση της παραγωγικότητας συνεπώς είναι μονόδρομος.

Δρ. Γεώργιος Α. Γράτσος
Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας