

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING



ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΝΕΕ 2014



**ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING**

Πεπραγμένα Έτους 2014

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ	2
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	3
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	6
ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ 2014	9
ΤΟ ΝΕΕ ΣΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2014	21
ΕΓΓΡΑΦΑ - ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ	25
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΑΝ ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ...	31
ΟΜΙΛΙΕΣ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΝΕΕ	37
ΔΡΩΜΕΝΑ ΣΤΟ ΝΕΕ	53
ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ	57

ΑΝΤΙ ΠΡΟΛΟΓΟΥ

Διοικητικός φορέας της Ναυτιλίας

Κατά τον χρόνο που έφυγε 2014 σε Κυβερνητικό Επίπεδο υπήρξε σταθερότητα με συγκυβέρνηση Ν.Δ. & ΠΑΣΟΚ, όπου το Υπουργείο Ναυτιλίας ως ανεξάρτητο πλέον Υπουργείο με την επωνυμία «Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου» έχοντας ως βασικό στελεχιακό δυναμικό και πάλι το Λιμενικό Σώμα, απόκτησε την παλιά και μακροχρόνια επιτελική του οντότητα στον χειρισμό των ποικίλων θεμάτων της Ναυτιλίας. Έπαυσε η πολυδιάσπαση που επί τρία χρόνια υπήρχε ως τμήμα άλλων Υπουργείων με ένταξη του Λ.Σ. στο Υπουργείο Δημόσιας τάξεως κλπ. Έτσι είχαμε ικανό νομοθετικό έργο με νόμους Π.Δ., Αποφάσεις με προεξέχοντα τον νόμο για τα θαλαμηγά 4256/14, το Π.Δ. 141/14 για την Ναυτεργασία & Ναυτική Εκπαίδευση, τα ΝΕΚΕ (Ιδιωτικά Ναυτικά Σχολεία Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης, Επιμόρφωσης), το Ηλεκτρονικό σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για την ακτοπλοΐα, την πλήρη ανασύσταση και ένταξη του ΛΣ στο Υπουργείο και άλλα.

Ναυτικό Επιμελητήριο

Το ΝΕΕ συνέχισε την δραστηριότητά του με την ίδια επιμέλεια και μεθοδικότητα να μελετά, αναλύει και καταρτίζει προτάσεις για όλα τα θέματα της ναυτιλίας εισηγούμενο προς τους αρμόδιους φορείς. Μεταξύ άλλων:

- Πρωτοστάτησε στο νόμο για τα θαλαμηγά, όπου οι δικές του τεκμηριωμένες και στηριγμένες σε έρευνα και μελέτη θέσεις έγιναν διατάξεις του νόμου 4256/14.
- Συνέβαλε στην ομαλοποίηση των διαδικασιών για την χορήγηση της οριστικής βεβαιώσεως καταμετρήσεως των πλοίων από GT και σε GRT (κοχ) που είναι το στοιχείο φορολόγησης των πλοίων στην Ελλάδα.
- Προσέφερε την τεχνογνωσία του στις συσκέψεις στο Υπουργείο για την βελτίωση της Ναυτικής Εκπαίδευσης και επαγγελματικής σταδιοδρομίας των Αξιωματικών και με την έκδοση του Π.Δ. 141/14 σε αντικατάσταση του 243/98 επετεύχθη η αναγνώριση της θαλάσσιας Υπηρεσίας διανυομένης σε ξένης σημαίας πλοία για φοίτηση στα ΚΕΣΕΝ και απόκτηση διπλώματος Β' και Α' τάξεως.
- Με την έρευνα και τα στοιχεία που επί σειρά ετών συγκεντρώνει υποστήριξε το θεσμό «ο Πειραιάς κεντρικό διαμετακομιστικό Λιμάνι» και με αφίσες και στα «Ποσειδώνια 2014» το αποδείκνυε.
- Το 2014 τον Φεβρουάριο είχε αρχαιρεσίες για το ½ του Δ.Σ. όπου εισήλθαν νέα μέλη σε ποσοστό 31%.

Για το ΝΕΕ
Ι. Μ. Τσενεμπής

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ BOARD OF DIRECTORS

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ PRESIDENT
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ GEORGE GRATSOS**

**Α' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ FIRST VICE PRESIDENT
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ GEORGE PATERAS**

**Β' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ SECOND VICE PRESIDENT
ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΤΡΑΥΛΟΥ MELINA TRAVLOU**

ΜΕΛΗ MEMBERS

**ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΑΓΑΠΗΤΟΣ ANTONIS AGAPITOS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ GEORGE ALEXADRATOS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΑΡΒΑΤΕΣ NIKOLAOS VARVATES
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ GEORGE VERNICOS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ NIKOLAOS VERNICOS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ GEORGE - NIKOLAOS GABRIEL
ΦΩΤΙΟΣ ΘΕΟΔΟΣΑΚΗΣ FOTIS THEODOSAKIS
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΨΑΛΗΣ MICHAEL KAPSALIS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΟΓΛΟΥ NIKOLAOS KOUROGLOU
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ KONSTANTINOS LAIMOS
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ VASSILIOS LOGOTHETIS
ΑΝΝΑ ΛΟΥΔΑΡΟΥ ANNA LOUDAROU
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΔΙΑΣ NIKOLAOS MADIAS
ΛΟΥΚΑΣ ΝΟΜΙΚΟΣ LOUCAS NOMICOS
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΣΧΑΛΗΣ SPYRIDON PASCHALIS
ΙΑΚΩΒΟΣ ΠΕΡΑΝΤΙΝΟΣ IAKOVOS PERANTINOS
ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ JOHN LATSIDAKIS
ΗΡΑΚΛΗΣ ΠΡΟΚΟΠΑΚΗΣ IRAKLIS PROKOPAKIS
ΛΑΖΑΡΟΣ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΗΓΟΣ LAZAROS - KONSTANTINOS RIGOS
ΣΤΑΥΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ STAVROS ROUSSOS
ΜΙΧΑΗΛ ΣΑΚΕΛΛΗΣ MICHAEL SAKELLIS
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ CHARALAMPOS SIMANTONIS
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΡΔΙΑΣ JOHN SKORDIAS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΑΒΛΑΣ GEORGE SOURAVLAS
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΕΡΖΗΣ VASSILIOS TERZIS
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΙΦΥΛΛΗΣ YANNIS TRIPHYLLIS
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ NIKOLAOS TSAVLIRIS
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΩΝΑΣ GEORGE TSAKONAS
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ DIMITRIOS FAFALIOS**

**ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ MANAGER
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ARVANITIDIS IOANNIS**

**ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ MANAGING DIRECTOR
ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ TSENEBIS IOANNIS**

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Προεδρείο



Α' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ



ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ



Β' ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΤΡΑΥΛΟΥ

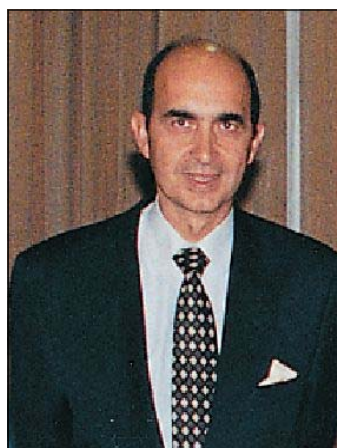
Διοικούσα Επιτροπή



ΑΝΤΩΝΙΟΣ
ΑΓΑΠΗΤΟΣ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΓΑΒΡΙΛΑ



ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ
ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ

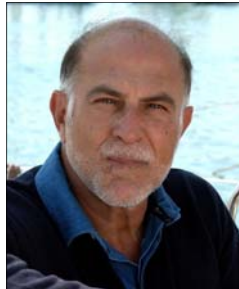
Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου



ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΒΑΡΒΑΤΕΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΘΕΟΔΟΣΑΚΗΣ ΦΩΤΙΟΣ



ΚΑΨΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ



ΚΟΥΡΟΓΛΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΛΑΙΜΟΣ ΚΩΣΤΗΣ



ΛΟΥΔΑΡΟΥ ANNA



ΜΑΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΝΟΜΙΚΟΣ ΛΟΥΚΑΣ



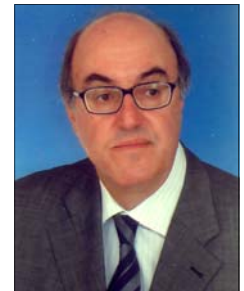
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΣΧΑΛΗΣ



ΠΕΡΑΝΤΙΝΟΣ ΙΑΚΩΒΟΣ



ΠΡΟΚΟΠΑΚΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ



ΛΑΖΑΡΟΣ-ΚΩΝ/ΝΟΣ ΡΗΓΟΣ



ΡΟΥΣΣΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ



ΣΑΚΕΛΛΙΔΗΣ ΜΙΧΑΗΛ



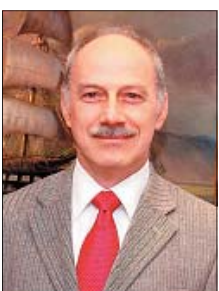
ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ



ΣΚΟΡΔΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



ΣΟΥΡΑΒΛΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΤΕΡΖΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ



ΤΡΙΦΥΛΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ



ΤΣΑΚΩΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



ΦΑΦΑΛΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ της ΕΛΛΑΔΟΣ αποτελεί τον επίσημο σύμβουλο της πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας. Είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και έχει ως σκοπό του την προστασία και την προαγωγή των συμφερόντων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω κοινής συνεργασίας όλων των μελών του και τον ορθολογικό συντονισμό της δράσεως τους. Ιδρύθηκε με τον Α.Ν. 191 της 30ης Σεπτεμβρίου 1936, αφού είχε διαπιστωθεί η ανάγκη υπάρξεως ενός συντονιστικού οργάνου μέσω του οποίου θα εξασφαλιζετο η εμπειριστατωμένη μελέτη των θεμάτων όλων των κλάδων της ναυτιλίας καθώς και η έγκυρη γνωμοδότηση και παροχή συμβουλών στις εκάστοτε κυβερνήσεις.

Από την ίδρυση του μέχρι σήμερα, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος έχει επιδείξει σημαντική δραστηριότητα μέσω της οποίας γνωμοδοτεί και διατυπώνει απόψεις με την βοήθεια των έμπειρων μελών του καθώς και μελών Εφοπλιστικών Ενώσεων, όπως και συνεργαζομένων ναυτιλιακών ειδημόνων, σε σχέδια Νόμων, Προεδρικών Διαταγμάτων, Κανονισμό Λιμένων και γενικά ναυτιλιακών θεμάτων. Η γνωμοδοτική δραστηριότητα του Επιμελητηρίου εκδηλώνεται επίσης και με την συμμετοχή εκπροσώπων του σε Επιτροπές, Συμβούλια, συσκέψεις και Ομάδες Εργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας, άλλων υπουργείων, οργανισμών, Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου κλπ. Επίσης παρακολουθεί και μελετά θέματα τα οποία έχουν σχέση με τη Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική, πλαισιώνοντας παράλληλα με έμπειρα και ικανά στελέχη την Ελληνική αντιπροσωπεία σε διάφορες συνόδους Διεθνών Οργανισμών.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο 32 μελών που εκπροσωπούν όλες τις κατηγορίες των πλοίων υπό Ελληνική σημαία. Η θητεία εκάστου μέλους είναι τετραετής, ενώ οι εκλογές πραγματοποιούνται ανά διετία για την ανανέωση 16 μελών και ακολούθως την εκλογή, από το Διοικητικό Συμβούλιο, Προέδρου, δύο Αντιπροέδρων και τεσσάρων μελών της Διοικούσας Επιτροπής.

Σήμερα το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, έχοντας την ευθύνη υποστήριξης του έργου και των συμφερόντων της πρώτης και μεγαλύτερης ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τις μεγαλύτερες του κόσμου, εντείνει τις προσπάθειες του για την ορθή διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής, προωθώντας παράλληλα θέματα τα οποία απασχολούν έντονα την παγκόσμια ναυτιλία, όπως αυτά της ασφάλειας πλοίων και ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, της ναυτικής εκπαίδευσης και της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, κ.α.

HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING

The HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING is the state's counsellor on shipping matters. It is a legal entity incorporated under Public Law aiming to safeguard and promote the Greek shipping interests, in cooperation with its members and through effective coordination of their actions.

It was incorporated in 1936 by Law 191 when it became apparent that a coordinating body was needed to thoroughly study the problems of the various shipping sectors and offer reliable advice to the government.

Since its inception to this date, the Hellenic Chamber of Shipping has had a record of significant activity offering opinion on draft legislation with the assistance of experts of the industry who participate in its permanent committees.

It is represented in most of the bodies of the Ministry of Mercantile Marine and other shipping-related organisations, following closely all developments in international shipping issues and participating in government delegations of International fora. All vessels under Greek flag, represented by eight shipowners' unions, are members of the Chamber.

Its board has 32 members who represent all types of vessels under the Greek flag. Each board member is elected for a four-year term, while elections are held every two years for the renewal of half of the board's seats. The board then elects its steering committee members (President two Presidents and four executive members).

Aiming at supporting and promoting the interests of the largest merchant fleet in the European Community and internationally, the Hellenic Chamber of Shipping endeavours to formulate a consistent and effective shipping policy, dealing at the same time with issues related to ship's safety and navigation, protection of the marine environment, maritime training and incentives for attracting new seafarers.

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΝΕΟΥ ΕΤΟΥΣ 2015

Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία η καθιερωμένη ετήσια εκδήλωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου για το νέο έτος την Τετάρτη 14 Ιανουαρίου στο Ίδρυμα Ευγενίδου. Παραβρέθηκαν πολλά και σημαντικά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας καθώς και εκπρόσωποι του πολιτικού κόσμου. Στα πλαίσια της εκδήλωσης, το ΝΕΕ επέδωσε τιμητική πλακέτα στην οικογένεια του εκλιπόντος Λουκή Φαφαλιού, επί σειρά ετών μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου και Αντιπροέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

Ο κεντρικός ομιλητής της εκδήλωσης, Πρόεδρος του ΝΕΕ Γεώργιος Γράτσος επεσήμανε μεταξύ άλλων ότι παρά την κρίση που συνεχίζει να πλήττει την ναυτιλία από το 2008, η Ελλάδα εισπράττει σημαντικούς φόρους και εθελοντικές εισφορές από την ναυτιλία της κάθε χρόνο. Για τον κλάδο της Ακτοπλοΐας, ο κ. Γράτσος τόνισε την ανάγκη μείωσης του ΦΠΑ στα εισιτήρια, ενώ η ανάπτυξη του homeporting στον κλάδο της Κρουαζιέρας είτε ότι καθυστερεί εξαιτίας των ακριβών τελών των αεροδρομίων και την μη αναβάθμιση των υποδομών. Για τα Σκάφη Αναψυχής, ο Πρόεδρος του ΝΕΕ αναμένει ανάπτυξη του κλάδου σαν αποτέλεσμα της νέας νομοθεσίας, ενώ επίσης αναφέρθηκε εκτενώς στην παραγωγικότητα των αξιωματικών ΕΝ. Αναλυτικά η ομιλία του Προέδρου του ΝΕΕ παρατίθεται μετά τα φωτογραφικά στιγμιότυπα από την εκδήλωση.

Απευθύνοντας χαιρετισμό, ο Υπουργός Ναυτιλίας & Αιγαίου Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης έκανε απολογισμό της θητείας του στο υπουργείο, αναφέρθηκε μεταξύ άλλων στην άριστη, όπως την χαρακτήρισε, συνεργασία του με την ναυτιλιακή κοινότητα και τόνισε την συνεισφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.

Ο εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης Θωδωρής Δρίτσας στον χαιρετισμό του μεταξύ άλλων τάχθηκε υπέρ της αυτονομίας του Υπουργείου Ναυτιλίας, υπέρ της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, ενώ είπε ότι όταν ο ΣΥΡΙΖΑ γίνει κυβέρνηση θα επιδιώξει καλή συνεργασία με το ΝΕΕ που το αναγνωρίζει ως θεσμικό φορέα για θέματα ναυτιλίας.

Στιγμιότυπα από την εκδήλωση



Η κοπή της πίτας μετά την ευλογία από τον Παπαγιώργη (Αντιναύαρχο ΛΣ) και τα συγχαρητήρια στον κ. Μ. Βαρβιτσιώτη που του έτυχε το φλουρί. (Για πρώτη φορά μετά από 2000 πίτες που συμμετείχε, όπως παρατήρησε ο ίδιος)



Επιδόθηκε τιμητική πλακέτα στην οικογένεια του εκλιπόντος Α' Αντιπροέδρου ΝΕΕ Λουκή Φαφαλιού



Ομιλητής ο κ. Γ. Γράτσος (Πρόεδρος ΝΕΕ) και τα μέλη της ΔΕ στο Πάνελ. Από αριστερά ο κ. Γ. Πατέρας (Α' Αντι/δρος),



Ομιλητής ο κ. Μ. Βαρβιτσιώτης, (Υπουργός Ναυτιλίας & Αιγαίου). Στην πρώτη σειρά καθήμενοι επίσημοι του Εφοπλιστικού χώρου, Υπουργοί, Βουλευτές, ο Δήμαρχος



Από αριστερά: ο κ. Γ. Πατέρας (Α' Αντι/δρος), η κα Μ. Τραυλού (Β' Αντι/δρος), ο Α. Αγαπητός (Μέλος ΔΕ), ο κ. Γ. Γράτσος (Πρόεδρος ΝΕΕ), Ο κ. Μ. Βαρβιτσιώτης (Υπουργός ΥΝΑ), ο κ. Ιωάννης Πλατσιδάκης (Μέλος ΔΕ), ο κ. Β. Λογοθέτης (Μέλος ΔΕ), ο κ. Τριφύλλης (Μέλος ΔΣ), η κα Α. Λουδάρου (Μέλος ΔΣ), ο κ. Ι. Περαντινός (Μέλος ΔΣ)



Ομιλητής ο κ. Θ. Δρίτσας, Βουλευτής και εκπρόσωπος



Ομιλητής ο κ. Λ. Δημητριάδης - Ευγενίδης, Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου

Η ομιλία του κ. Γ. Γράτσου

Σας ευχαριστώ που τιμήσατε την εκδήλωση του NEE για το νέο χρόνο, το 2015.

Ευχαριστώ επίσης το Ίδρυμα Ευγενίδου για τη φιλοξενία στις εγκαταστάσεις του.

Η χρονιά που πέρασε ατυχώς τέλειωσε με την καταστροφική πυρκαγιά στο επιβατηγό οχηματογωγό NORMAN ATLANTIC όπου χάθηκαν ανθρώπινες ζωές. Εκ μέρους της ναυτιλίας θέλουμε να εκφράσουμε την λύπη και την συμπάθειά μας στους συγγενείς των θυμάτων όπως και στους διασωθέντες επιβάτες για την περιπέτειά τους. Καθώς επίσης και για τα ναυάγια που συνέβησαν στα τέλη του χρόνου των πλοίων Hoegh Osaka και Cemfjord.

Τα αίτια των ατυχημάτων αυτών εξετάζονται. Όταν καταγραφούν, η γνώση θα μειώσει την πιθανότητα επανάληψης παρομοίων συμβάντων.

Το 2014 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά για την ναυτιλία. Βιώνουμε μια ναυτιλιακή κρίση που άρχισε τον Οκτώβριο του 2008 και ακόμη δεν δείχνει σημάδια ανάκαμψης. Οι εμπειρίες είναι τραυματικές.

Ποντοπόρος

Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου με πολύ μεγάλες διακυμάνσεις. Οι τιμές των πλοίων διαχρονικά απαξιώνονται, άρα οι αποσβέσεις είναι μεγάλες. Από τα στοιχεία εισηγμένων ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια διαπιστώνεται μια πτώση της αξίας των μετοχών από την αρχή της ναυτιλιακής κρίσης, το φθινόπωρο του 2008, που κυμαίνεται από 20%-90%. Από τις καλές μέρες η μείωση είναι μεταξύ 80% έως και 99%. Αντίστοιχες είναι και οι ζημιές. Από το 2011 οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες μειώθηκαν κατά 12% και κυρίως οι μικρότερες (Petrofin Research).

Από στοιχεία της Bundesbank υπάρχουν παγκοσμίως περίπου 100 δις ΕΥΡΩ ναυτιλιακά δάνεια, μεγάλο μέρος των οποίων είναι μη εξυπηρετούμενα και υπό συνεχή παρακολούθηση.

Τα ανωτέρω στοιχεία, γνωστά από τα διεθνή μέσα ενημέρωσης, δείχνουν ότι οι συσσωρευμένες ζημιές της ποντοπόρου ναυτιλίας τα τελευταία 6 περίπου χρόνια είναι πάρα πολύ μεγάλες και Κύριος οίδε πότε θα αποσβεσθούν, για να ξαναγίνουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις κερδοφόρες. Φυσικά και νομικά πρόσωπα επιβιώνουν από αποθεματικά καλύτερων εποχών και αναδιαρθρώσεις.

Παρά τις σημαντικές αυτές πολυετείς ζημιές, με το ισχύον φορολογικό σύστημα η Ελλάδα εισπράττει σημαντικούς φόρους και εθελοντικές εισφορές από την ναυτιλία κάθε χρόνο.

Λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, βάσει των οποίων τα νέου σχεδιασμού πλοία έχουν 20% έως 30% λιγότερη κατανάλωση στις ίδιες ταχύτητες με ίδιες φορτώσεις, εφοπλιστικές εταιρείες διεθνώς προσπαθούν να προσελκύσουν κεφάλαια για την απόκτηση ανταγωνιστικότερων πλοίων, για να επιβιώσουν και να αναπτυχθούν. Αυτές οι αυξήσεις κεφαλαίου αλλοιώνουν το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Εδώ ας σημειωθεί ότι σε ορισμένες χώρες οι επενδύσεις σε πλοία νέας τεχνολογίας επιχορηγούνται, για να βοηθούν τις ναυτιλίες τους να είναι πιο ανταγωνιστικές και να λειτουργούν πλοία φιλικότερα στο περιβάλλον.

Όπως έλεγαν οι παλιοί «η θάλασσα αρρωσταίνει αλλά δεν πεθαίνει». Εύχομαι στο εγγύς μέλλον να εξισορροπήσει η ναυτιλία για να αποσβέσει τις ζημιές και να αρχίσει να καταγράφει κέρδη.

Ακτοπλοΐα

Παρόμοια περίπου εικόνα έχουμε και στην ακτοπλοΐα, η οποία για να συνεχίσει να λειτουργεί αναγκάζεται να ανακεφαλαιώσει τα δάνειά της με αποτέλεσμα να μειώνονται, και εδώ, τα ποσοστά ιδιοκτησίας των παλαιών μετόχων. Πωλούνται πλοία για να καλύψουν υποχρεώσεις. Πέφτουν και οι αξίες των μετοχών. Έτσι οι απώλειες είναι πολλαπλές.

Πιστεύουμε ότι περισσότερα πρέπει να γίνουν για να μειωθεί το κόστος λειτουργίας των πλοίων, ενώ οι εταιρείες να συνεχίσουν να προσφέρουν τις απαραίτητες υπηρεσίες στο επιβατηγό κοινό. Αυτό έχει σχέση με την καλύτερη οργάνωση δρομολογίων, συνεργασίες, χρήση μικρότερων πλοίων εκτός εποχής, εναρμονισμό επάνδρωσης με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα και την επιλογή πλησιέστερων λιμένων όπως π.χ. το

Λαύριο που θα μείωνε σημαντικά τον χρόνο λειτουργίας και την κατανάλωση των πλοίων.

Είναι ανάγκη να μειωθεί ο ΦΠΑ στα εισιτήρια, καθ' όσον είναι το μόνο μέσο που συνδέει 1.6 εκατομμύρια νησιώτες και τις νησιωτικές οικονομίες με τον κύριο κορμό της χώρας. Έτσι κάνει δυνατή την αύξηση του τουρισμού στην χώρα μας, του οποίου το 75% περίπου γίνεται στα νησιά μας.

Εδώ να σημειωθεί ότι οι κρατικές επιχορηγήσεις στο νευραλγικό αυτό μέσο είναι ελάχιστες σε σχέση με αυτές που δίδονται για χερσαίες μεταφορές ή αερομεταφορές.

Προς αυτή την κατεύθυνση είναι η μεταρρύθμιση με την ρυθμιστική διάταξη του Αυγούστου 2014, η οποία παρέχει την δυνατότητα του απεγκλωβισμού της Πολιτείας από πολυετείς συμβάσεις, όταν προκύπτουν προβλήματα ελλιπούς εξυπηρέτησης και ποιοτικής υποβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών από τα πλοία στις επιδοτούμενες γραμμές. Ήδη καθιερώνεται το ηλεκτρονικό εισιτήριο μετά προσπάθεια 18 μηνών. Πρέπει όμως να γίνουν και άλλα για να επιτευχθεί η παραγωγικότητα του κλάδου.

Διαμετακομιστικό κέντρο

Η ανωτέρω σκοτεινή εικόνα φωτίζεται από τις εξαιρετικές επιδόσεις της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από τον Πειραιά, όπου το 2014 παρουσίασε και πάλι σημαντική αύξηση πλησιάζοντας το 20% ενώ παράλληλα φαίνεται να έχουν αρθεί και επιλυθεί τα εμπόδια για την ολοκλήρωση της μεγάλης επένδυσης στις λιμενικές υποδομές του Πειραιά αλλά και στη σιδηροδρομική σύνδεση του Πειραιά με την κεντρική Ευρώπη.

Για το θέμα αυτό ο ΠΑΣΚΑΛ ΛΑΜΙ, διακεκριμένος Γάλλος οικονομολόγος πρώην εκτελεστικός διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) και πρώην Επίτροπος Εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με δημοσίευση σε Ελληνική Εφημερίδα (Καθημερινή 26.10.2014), αναφέρει ότι ο Πειραιάς μπορεί να μετατρέψει την Ελλάδα σε Σιγκαπούρη της Μεσογείου, διότι η θέση της χώρας και οι δρόμοι του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου την προικοδοτούν με σημαντικά πλεονεκτήματα για να αναπτυχθεί στα πρότυπα της Σιγκαπούρης. Προϋπόθεση όμως είναι ένα ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο πολύ δουλειά και συνεχής προσπάθεια, όχι μόνο για τα λιμάνια αλλά και για την εγκατάσταση γραμμών συναρμολόγησης και μεταποίησης, Ήδη τα βήματα που έχουν γίνει δείχνουν ότι είναι επιτεύξιμοι φιλόδοξοι στόχοι, αποφαίνεται ο κ. ΛΑΜΙ.

Το ΝΕΕ αισθάνεται δικαιωμένο γιατί από τα τέλη της δεκαετίας του 1990 πίστευε ότι ο Πειραιάς, λόγω της γεωγραφικής του θέσης, θα μπορούσε να εξελιχθεί στο διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου και στην πύλη εισόδου προς την Ε.Ε. των εμπορευμάτων που παράγονται στην Άπω Ανατολή. Από τότε το ΝΕΕ πίεζε για την αποπεράτωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Ικονίου και Θριάσιου, η οποία είχε αρχίσει προς τα τέλη της δεκαετίας του 1980 αλλά ολοκληρώθηκε μόλις φέτος!!

Μόλις αναβαθμιστεί το όλο σιδηροδρομικό δίκτυο προς τα σύνορα πιστεύουμε ότι θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο η διακίνηση πράγμα που θα ωφελήσει την Ελλάδα γιατί θα δημιουργήσει πολλές θέσεις εργασίας στην ελαφρά βιομηχανία που θα προσθέτουν αξία αποφεύγοντας έτσι δασμούς εισαγωγής.

Κρουαζιέρα

Παρά τις επιδράσεις από τα περιστατικά της Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής η άφιξη επισκεπτών με κρουαζιερόπλοια διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα. Ατυχώς όμως αργεί ακόμη η ανάπτυξη της Ελλάδας ως homeporting hub για κρουαζιερόπλοια πράγμα που πιστεύουμε ότι έχει να κάνει με τα ακριβά τέλη των αεροδρομίων και της σχετικές υποδομές που χρειάζονται αναβάθμιση.

Σκάφη αναψυχής

Στον τομέα των σκαφών αναψυχής τον Απρίλιο του 2014 με την συνδρομή όλων των φορέων της ναυτιλίας και τουρισμού αναμορφώθηκε το μέχρι σήμερα απωθητικό νομοθετικό πλαίσιο. Η Ελλάδα, μια κατ' εξοχή ναυτική χώρα με τις καλύτερες παραλίες και μαγευτικά νησιά, είχε καταντήσει να φιλοξενεί το μικρότερο ανά κεφαλή αριθμό σκαφών αναψυχής, ποσοστό που είναι 74% μικρότερο από τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με την καινούργια νομοθεσία πιστεύουμε ότι η Ελλάδα θα καταφέρει να προσελκύσει πολλά περισσότερα σκάφη αναψυχής στις μαρίνες της και να δημιουργηθούν και άλλες ακόμη. Έτσι θα δημιουργηθούν δεκάδες

χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

Η ως τώρα πολιτική μας έδωχνε σκάφη αναψυχής από την Ελλάδα τα οποία έφευγαν και πήγαιναν να ελλιμενισθούν στην Τουρκία, Κροατία, Μαυροβούνιο κ.α.

Εδώ θα ήθελα να ευχαριστήσω το επιτελείο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και κυρίως τον κ. Υπουργό για την πολύ καλή συνεργασία που είχαμε στην διαμόρφωση της νομοθεσίας. Οι σημαντικές μεταρρυθμίσεις που έγιναν αφορούν την απρόσκοπτη λειτουργία της ναυτιλίας συμπεριλαμβάνουν δε και θέματα όπως:

την Ναυτεργασία και την Ναυτική Εκπαίδευση με τις νέες διατάξεις για την επαγγελματική σταδιοδρομία των ναυτικών μας, την διευκόλυνση των αξιωματικών μας και αποφυγή συνωστισμού στο ΚΕΣΕΝ για τα πτυχία εξειδικεύσεως μέσω των ΝΕΚΕ,

την αύξηση των εισαγομένων σπουδαστών στις ΑΕΝ και την δυνατότητα φοίτησης σε αυτές με την λιγότερη δυνατή δαπάνη από πλευράς των σπουδαστών (όσον αφορά διαμονή, μετακίνηση κ.λ.π.)

την ενοποίηση του ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ με το ΓΕΝΕ και άλλα πολλά

Παραγωγικότητα

Θεωρώ σκόπιμο να σταθώ στο θέμα της παραγωγικότητας. Η λέξη ατυχώς στην Ελλάδα θεωρείται ανάθεμα επειδή όλοι την συνδέουν με την μείωση του κόστους εργασίας. Αυτό είναι λάθος. Όσοι το κάνουν δεν έχουν, προφανώς, διερωτηθεί γιατί άλλες ανεπτυγμένες χώρες, με σημαντικά ψηλότερο κατά κεφαλή εισόδημα, προσελκύουν επενδύσεις επειδή είναι ανταγωνιστικές και παραγωγικές, ενώ εμείς δεν το καταφέρνουμε.

Παραγωγικότητα είναι η παραγωγή έργου ανά μονάδα κόστους.

Ο εξειδικευμένος εργάτης με κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή και νομοθεσία που δεν δημιουργεί αγκυλώσεις είναι παραγωγικός. Άτομα μορφωμένα στο επίπεδο της ελάχιστης απαραίτητης γνώσης που λειτουργούν σε ένα δυσλειτουργικό, γραφειοκρατικό περιβάλλον είναι προφανώς πολύ λιγότερο παραγωγικά. Χρειάζεται να γίνουν οι απαραίτητες διαρθρωτικές αλλαγές γιατί συμφέρουν την χώρα και τον πληθυσμό της. Εφ' όσον δεν αλλάζει η νομοθεσία πρέπει να μειωθεί το κόστος του ανθρώπινου δυναμικού για να επιτευχθεί παραγωγικότητα. Με άλλα λόγια οι μισθοί μειώνονται λόγω της δυσλειτουργικής νομοθεσίας μας.

Ας καταλάβουμε επιτέλους ότι για να γίνει η πατρίδα μας ανταγωνιστική, να αναπτυχθεί και το κατά κεφαλήν εισόδημα να γίνει μεγαλύτερο, πρέπει να αποκτήσουμε ένα λειτουργικό πλαίσιο που προωθεί την παραγωγικότητα.

Προφανώς οι υλικοτεχνικές υποδομές των ΑΕΝ υστερούν πολύ από τις αντίστοιχες άλλων χωρών με μικρότερη ναυτιλία. Για παράδειγμα η αντίστοιχη σχολή μηχανικών αξιωματικών της Κίνας (Shanghai Maritime University) έχει ολόκληρο μηχανοστάσιο πλοίου στις εγκαταστάσεις της με διάταξη πραγματικού πλοίου. Έχει και δύο ποντοπόρα πλοία κατάλληλα διαμορφωμένα τα οποία εκτελούν μεταφορές αλλά έχουν επιπλέον ενδιαίτηση για 50 και 150 υποψήφιους αξιωματικούς, με δύο γέφυρες ούτως ώστε το μάθημα να γίνεται χωρίς να ενοχλεί την πραγματική λειτουργία του πλοίου. Το Ηνωμένο Βασίλειο, με ελάχιστη ναυτιλία (ποσοστό 2%) έχει πολύ καλές ναυτικές σχολές όπως την Warsash και άλλες.

Παράδειγμα: πολύ καλά εκπαιδευμένοι αλλά και με επικαιροποιημένες γνώσεις και ικανότητες Έλληνες αξιωματικοί αμείβονται περισσότερο από άλλους επειδή είναι παραγωγικότεροι αποφεύγοντας κακοτοπιές και άλλα που κοστίζουν στην επιχείρηση πολλά. Άλλοι, λιγότερο ικανοί, δυσκολεύονται να βρουν δουλειά.

Σκοπός της ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να είναι η δημιουργία καλής ποιότητας, παραγωγικούς αξιωματικούς. Για να το κάνει αυτό πρέπει να έχει τις κατάλληλες υποδομές, τους κατάλληλους δάσκαλους με επικαιροποιημένες γνώσεις και να οργανώνει τακτικά σεμινάρια από ειδικούς παγκόσμιων οργανισμών. Οι οργανισμοί αυτοί εν πολλοίς προσφέρονται να κάνουν τα σεμινάρια δωρεάν για να αναβαθμίσουν την ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού στα πλοία που ασφαλίζουν, παρακολουθούν η χειρίζονται τα μηχανήματά τους.

Ας γίνει αντιληπτό ότι η ισοπέδωση της μόρφωσης στα ελάχιστα αποδεκτά κριτήρια των διεθνών συμβάσεων είναι αντιπαραγωγική. Το ζητούμενο για την ναυτική εκπαίδευση είναι να προσφέρει αναβαθμισμένη ποιότητα μόρφωσης στους υποψήφιους Έλληνες αξιωματικούς.

Είναι προφανές ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία στην πλειοψηφία της θέλει καλά εκπαιδευμένους Έλληνες αξιωματικούς. Το σημερινό σύστημα χωλαίνει. Πρέπει κάποια στιγμή να ξεπεράσουμε τις όποιες ιδεολογικές αγκυλώσεις έχουμε και να ακολουθήσουμε την πεπατημένη ανεπτυγμένων χωρών, όπου επιτρέπεται η δημιουργία σχολών από ιδιωτικά ιδρύματα τα οποία έχουν κάθε κίνητρο να θέλουν οι αξιωματικοί που παράγουν να είναι οι καλύτεροι για να χρησιμοποιούνται από ναυτιλία που υπηρετούν. Έτσι θα κρατηθεί η ναυτική τεχνογνωσία στη Ελλάδα και όλα τα οφέλη που παρέχει ανέξοδα στην Πατρίδα μας.

Εδώ θέλω να σημειώσω ότι υπολογίζουμε ότι το κόστος για την δημιουργία ενός αξιωματικού είναι περί τα € 17.000 ενώ κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας του θα προσφέρει στην χώρα περί τα €2.200.000 συνάλλαγμα σε σημερινές τιμές. Άρα η δημιουργία ποιοτικών αξιωματικών συμφέρει την Ελλάδα.

Από ότι καταλαβαίνουμε σήμερα Έλληνες δημιουργούν παρόμοιες σχολές στην αλλοδαπή. Γιατί να μην μπορούν και στη πατρίδα τους, όπως γινόταν παλιότερα;

Επιμορφωτικές σχολές που λειτουργούν στην Ελλάδα πιστοποιούνται από άλλες χώρες αλλά όχι από την Ελλάδα. Κάποια στιγμή αυτά πρέπει να αλλάξουν και να καταργήσουμε κάθε ιδεολογική αγκύλωση που μας κρατάει πίσω.

Εδώ θα ήθελα να αναφέρω κ. Υπουργέ ότι με μεγάλη χαρά είδαμε την ίδρυση της NORSAFE ACADEMY στο Λαύριο για σωσίβιες λέμβους ελεύθερης πτώσης και άλλα σωστικά μέσα. Το NEE για χρόνια πίστευε ότι μια παρόμοια σχολή στην Ελλάδα ήταν απαραίτητη. Από ότι ενημερωθήκαμε η σχολή του Λαυρίου θα είναι το κέντρο εκπαίδευσης της NORSAFE ACADEMY για την Μεσόγειο.

Τελειώνοντας, το NEE θα επιδώσει τιμητική πλακέτα στην οικογένεια του αγαπημένου μας ΛΟΥΚΗ ΦΑΦΑΛΙΟΥ επί σειρά ετών μέλους του ΔΣ και Αντιπροέδρου, που έφυγε τόσο νωρίς από κοντά μας.

Σας ευχαριστώ και σας εύχομαι Καλή Χρονιά

Γιώργος Γράτσος
Πρόεδρος

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 15/1/2015

«Αριστερά, δεξιά και μυαλό»

«**Η** καρδιά είναι αριστερά, το ποτόφιλο δεξιά και το μυαλό στη μέση. Κάπως έτσι πρέπει να κινηθούμε και αύριο στο χώρο της ναυτιλίας και πιστεύω ότι θα πάμε καλά». Με τη φράση αυτή έκλεισε την εκδήλωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, που πραγματοποιήθηκε

χθες με την ευκαιρία του νέου έτους, ο πρόεδρος του ΝΕΕ, Γιώργος Γράτσος. Την ενδιαφέρουσα αυτή άποψη τη διατύπωσε ο κ. Γράτσος, μετά την τοποθέτηση του υποψήφιου βουλευτή της Α' Πειραιώς του ΣΥΡΙΖΑ Θοδωρή Δρίτσα, ο οποίος αναφέρθηκε σε γενικές γραμμές στη ναυτιλιακή πολιτική που θα ακολουθήσει το κόμμα του εάν κληθεί να σχηματίσει κυβέρνηση μετά τις εκλογές της 25ης Ιανουαρίου. Περιττό να αναφέρουμε ότι η προτροπή του κ. Γράτσου χειροκροτήθηκε από τους παριστάμενους παράγοντες της ναυτιλίας. **Α. ΚΑΡ.** [SID:9150997]

NEWSFRONT

GREEK SHIPPING INTELLIGENCE

16 January 2015

Vol. 16 / No. 2

A BALANCE HAS TO BE FOUND FOR RECOVERING SHIPPING, SAYS GRATSOS

Shipping is gradually healing from the wounds suffered since 2009, was the message delivered by the president of the Hellenic Chamber of Shipping, George Gratsos, at the HCS' annual New Year gathering. Gratsos gave a detailed rundown of all sectors of the maritime industries and stressed the need for Greece to become more investment-friendly, stressing the importance and significance of the industry's voluntary contributions to the national economy, set against heavy losses sustained since 2008.

"Despite years of losses, under the current tax system, Greece receives substantial taxes and voluntary donations from shipping every year," he said.

Addressing the opposition Syriza party's shipping spokesman, Theodore Dritsas, who outlined his party's policy should it come to power, Gratsos said: "The heart is on the left, the wallet is on the right. The mind, though, is in the middle and somehow it has to provide a balance."

With regard to the ferry sector, Gratsos stressed the importance of cutting VAT on tickets to help improve the economy of the islands economy, but also the positive reflection that will have on tourist flows, continuing last year's increasing trends. He also made a reference to the incident of the Norman Atlantic, saying "the year ended with this tragic incident in the ferry sector".

Gratsos stressed the development of Piraeus thanks to private initiatives, as Cosco has been the reason for a great increase growth of containers moving through the port, which he said could have begun 20 years ago if the rail system had been restored as the Chamber has long advocated.

Shipping and Aegean minister, Mihailidis Varvitsiotis, gave a comprehensive review of the "excellent cooperation" he has had with the maritime community during his stint at the ministry. He also referred to shipping's contribution to the national economy through the voluntary taxation.

He laid out the achievements of the current administration in the maritime sector, mentioning an increase in foreign exchange earnings of some 27% in 2014 and an increase in the Greek-controlled fleet.

He mentioned international companies such as Samsung and Hewlett Packard have chosen Piraeus as a transshipment hub, and noted that from the time Cosco started operating the container terminal in 2008, throughput increased from 450,000 teu to 3.5m teu last year.

He added that despite the poor outlook for shipping, the climate of trust between the shipping community and the state had improved.

Varvitsiotis said the notion of lumping the ministries of both tourism and shipping under a single mega-ministry of development was a repeat of the discredited strategy of the short-lived George Papandreou government in 2009, when the country's debt crisis broke out. He said the New Democracy-led coalition government had successfully re-established the ministry along modern lines and could claim numerous other shipping policy successes.

in.gr 15/1/2015

Γράτσος : Το 2014 δύσκολη χρονιά για την ναυτιλία. Προειδοποιήσεις ΝΕΕ για ποντοπόρο ναυτιλία



Ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γιώργος Γράτσος. (Φωτογραφία: ΑΠΕ)

Αθήνα

Στις προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας αναφέρθηκε χθες Τετάρτη ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) Γιώργος Γράτσος κατά την καθιερωμένη ετήσια εκδήλωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου για το νέο έτος που διεξήχθη στο Ίδρυμα Ευγενίδου.

Ο κ. Γράτσος τόνισε πως το 2014 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά για την ναυτιλία, καθώς η ναυτιλιακή κρίση που άρχισε τον Οκτώβριο του 2008 δεν αποκλιμακώθηκε ακόμη. Όπως σημείωσε η ποντοπόρος ναυτιλία είναι κλάδος εντόσσιως κεφαλαίου με πολύ μεγάλες διακυμάνσεις και οι τιμές των πλοίων διαχρονικά αποζώνονται, άρα οι αποσβέσεις είναι μεγάλες. Επικαλέστηκε δε στοιχεία σύμφωνα με τα οποία υπάρχουν παγκοσμίως περίπου 100 δισ. ευρώ ναυτιλιακά δάνεια, μεγάλο μέρος των οποίων είναι μη εξυμνητούμενα και υπό συνεχή παρακολούθηση.

Γράτσος : Δύσκολη χρονιά το 2014 για την ναυτιλία

Πέμπτη, 15 Ιανουαρίου 2015



• Προειδοποιήσεις ΝΕΕ για ποντοπόρο ναυτιλία και ακτοπλοΐα

Στις προοπτικές της ποντοπόρου ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας αναφέρθηκε χθες Τετάρτη ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) Γιώργος Γράτσος κατά την καθιερωμένη ετήσια εκδήλωση του Ναυτικού Επιμελητηρίου για το νέο έτος που διεξήχθη στο Ίδρυμα Ευγενίδου.

Ο κ. Γράτσος τόνισε πως το 2014 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά για την ναυτιλία, καθώς η ναυτιλιακή κρίση που άρχισε τον Οκτώβριο του 2008 δεν αποκλιμακώθηκε ακόμη. Όπως σημείωσε η ποντοπόρος ναυτιλία είναι κλάδος εντόσσιως κεφαλαίου με πολύ μεγάλες διακυμάνσεις και οι τιμές των πλοίων διαχρονικά αποζώνονται, άρα οι αποσβέσεις είναι μεγάλες. Επικαλέστηκε δε στοιχεία σύμφωνα με τα οποία υπάρχουν παγκοσμίως περίπου 100 δισ. ευρώ ναυτιλιακά δάνεια, μεγάλο μέρος των οποίων είναι μη εξυμνητούμενα και υπό συνεχή παρακολούθηση.

«Από τα στοιχεία εισηγμένων ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια διαπιστώνεται μια πτώση της αξίας των μετοχών από την αρχή της ναυτιλιακής κρίσης, το φθινόπωρο του 2008, που κυμαίνεται από 20%-90%. Από τις καλές μέρες η μείωση είναι μεταξύ 80% έως και 99%. Αντίστοιχες είναι και οι ζημιές», είπε ο επικεφαλής του ΝΕΕ. Ο κ. Γράτσος προσέθεσε πως παρά τις σημαντικές αυτές πολυμελείς ζημιές, με το ισχύον φορολογικό σύστημα η Ελλάδα εισπράττει σημαντικούς φόρους και εθελοντικές εισφορές από την ναυτιλία κάθε χρόνο.

Αναφερόμενος στην ακτοπλοΐα, είπε πως για να συνεχίσει να λειτουργεί αναγκάζεται να ανακεφαλαιώσει τα δάνεια της με αποτέλεσμα να μειώνονται τα ποσοστά ιδιοκτησίας των πλοίων μετόχων. Ζήτησε δε να γίνουν περισσότερα για να μειωθεί το κόστος λειτουργίας των πλοίων, ώστε οι εταιρείες να συνεχίσουν να προσφέρουν τις απαραίτητες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Ενδεικτικά ανέφερε πως η επιλογή πληρωτέων λιμένων όπως π.χ. το Λαύριο θα μετράει σημαντικά τον χρόνο λειτουργίας και την καταπόνηση των πλοίων.

Όμοιος υποστήριξε πως είναι ανάγκη να μειωθεί ο ΦΠΑ στα εισιτήρια, καθώς η ακτοπλοΐα είναι η μόνη που συνδέει 1,5 εκατομμύρια νησιώτες και τις νησιωτικές οικονομίες με τον κύριο κορμό της χώρας και καθιστά δυνατή την αύξηση του τουρισμού στην χώρα μας, του οποίου το 75% περίπου γίνεται στα νησιά μας.


portnet.gr 15/1/2015

Το ΝΕΕ στα Ποσειδώνια 2014

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος είναι ένας από τους βασικούς φορείς που παρέχουν θεσμική στήριξη στα Ποσειδώνια θέτοντας υπό την Αιγίδα του την κορυφαία στο είδος της διεθνώς ναυτιλιακή εκδήλωση. Στο περίπτερο του στην έκθεση των Ποσειδωνίων, το Ναυτικό Επιμελητήριο παρουσίασε με πίνακες την ταυτότητα του συνοπτικά, καθώς επίσης οικονομικά και τεχνικά στοιχεία της δυναμικότητας όλων των κλάδων της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ειδικότερα,

1) Ο ρόλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου στην Ελληνική Ναυτιλία



**THE ROLE
OF THE HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING**

Since 1936, the Hellenic Chamber of Shipping has been the institutional advisor to the Greek State on maritime affairs. Members are 24,000 Greek-registered commercial vessels and other craft. HCS is a member of the International Chamber of Shipping (ICS).

The Chamber:

- Uses the assistance of experts and scientists to form opinion and proposals based on sound research and study.
- Advises the Ministry of Merchant Marine and the Aegean, as well as, other governmental agencies on policies and on legislative and regulatory matters. The recent changes in the legislation affecting the cruise ship sector, yachting, coastal shipping and marine education are in line with the proposals of the Chamber.
- Supports the Greek delegations to IMO and other international institutions.
- Studies and proposes substantiated arguments which support the views of Greek shipping with regard to shipping technology and legislations.
- Participates in committees for Social Security, Safety of Navigation, Ship Technical and Environmental matters, Maritime Education, Sea Tourism, the Environment, Seamen's Pension Fund, Civil Emergency, Coastal Shipping, and others.
- Coordinates the dialogue with the various sectors of the shipping industry and with the wider maritime community.
- Conducts maritime arbitrations, ship valuations and other similar functions, with the reliability and authority vested in it by the Greek State.

2) Οι προοπτικές ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού και η μεγάλη συνεισφορά του ποικιλοτρόπως στον τόπο



CRUISE SHIPS HOMEPORTING

After years of efforts by the HCS, legislation for cruise ships visiting Greece is now compatible with European standards.


- Greece, because of its rich history, culture and the unique Greek Islands, is a prime tourist destination.
- When home-porting of cruise ships in Greece will be fully developed this industry will create about 11,500 new jobs and in excess of €1 bn additional revenue per annum to the Greek economy.
- With Greek homeports, cruise ships could economise on fuel and visit more Eastern Mediterranean destinations in the time allocated.

Cruise ship passenger visits are increasing and several new destinations have been added.

YACHTING

- The Greek Archipelago with 16,000 km of coastline, 1,200 islands and 4,800 islets is the world's best cruising ground.
- Greece hosts about 17,700 pleasure boats of all types and flags of which 7,000 are over 6-metre-long. This number includes about 4,000 yachts for charter of which 600 are manned.
- Greece has safe, modern marinas with all required facilities for berthing and off season stay.
- Yachting in Greece creates about 40,000 jobs, 20,000 of which are direct.
- Because of its location and unique archipelago, Greece can become the recreational and boating playground of the European Union attracting people from all over the world who enjoy this.
- With a friendly and safe environment and the capacity to host 100,000 more pleasure craft in many more marinas, Greece could create a further 300,000 jobs.
- With HCS's contribution, the recent law 4256/2014 has set the necessary framework for the further expansion and development of the yachting sector.

3) Ο Ελληνόκτητος στόλος που κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο από άποψη μεγέθους ενώ παράλληλα η ηλικία του είναι μικρότερη από τον μέσο όρο. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υποστηρίζουν θερμά το μοντέλου πλοίου που θα είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον και ταυτόχρονα πιο επικερδές. Στον ίδιο πίνακα παρουσιάζεται η δυναμική του κλάδου της Ακτοπλοΐας με τον ανανεωμένο στόλο που συμβάλει στην ανάπτυξη των νησιών. Επίσης γίνεται αναφορά στη ναυτική εκπαίδευση, στην έλλειψη αξιωματικών και στις προοπτικές σταδιοδρομίας στο ναυτικό επάγγελμα.



GREEK CONTROLLED OCEAN GOING SHIPPING

The Greek controlled ocean going fleet is among the world's biggest.

The average size of ships in the Greek controlled fleet is substantially bigger as it caters to international trade. It is also younger.

The fleet is considered a reliable strategic partner for the transport requirements of all the major trading nations.

Greek shipping urges ship designers and shipyards to design energy efficient ships that will be profitable in a high energy cost environment. To attain this, they must trade off deadweight capacity for savings in consumption using all proven technology. These ships will also be more eco-friendly and more profitable.

MARITIME EDUCATION

The BIMCO-ISF study of 2010 indicated a shortage of 15,000 officers with increasing tendencies going forward.

In 2013, about 7,000 young Greeks applied to enter in the Greek Maritime Academies. Only 1,203 were accepted because of lack of facilities.

The cost to educate an officer is about €20,000. Throughout his career he will earn about €2.5 million. Educating officers provides excellent returns for Greece.

Greek officers are among the best in the world and are in great demand. The indicated officer shortage would create good employment prospects for many more young Greeks in the Greek or international shipping.

GREEK FERRIES

Greek ferries serve 1,566,000 islanders or the 14.2% of the national population and 70% of the tourists visiting Greece.

The Greek ferry fleet is among Europe's most modern ferry fleets, comprising many of the fastest ships in Europe. It:

- carries 60 million passengers per year which is about 22% of the EU ferry passenger traffic
- transport 570,000 busses or trucks and 1,600,000 passenger cars per year
- is a valuable asset in civil emergencies i.e. evacuation of civilians from war-ridden countries.


Vision: to make coastal passenger services cost effective

- Implementation of the EU directive 3577/92 with no additional restrictions and alignment with the requirements of the IMO conventions of SOLAS and STCW. Duration of employment should be adjusted to operational needs.
- Application of a uniform VAT rate of 6.5%, as applicable to tourism, on both passenger and cargo services in view of the fact that the island economies are mostly tourist driven.
- Encourage operational synergies between the operators in order to meet the transport needs of the island throughout the year.
- EU to provide realistic incentives for the adaptation of coastal shipping to the LNG technology and scrubbers.

HCS estimates that should these measures be applied, they will:

- reduce transport costs
- generate additional turnover at the islands, which in turn would provide greater total VAT receipts
- create about 100,000 new jobs on the islands
- ensure the viability of the coastal ferries services sector.

4) Παρουσιάζονται οι δυνατότητες που ανοίγονται για το λιμάνι του Πειραιά να αναπτυχθεί σε κεντρικό λιμάνι διαμετακόμισης για την Βαλκανική και Κεντρική Ευρώπη έως την Πολωνία. Τέλος, γίνεται αναφορά στα αυξημένα οφέλη που θα μπορούσε να αποκομίσει η εθνική οικονομία από τη ναυτιλία μέσα σε ένα σταθερό νομοθετικό περιβάλλον χωρίς αντικίνητρα για την επιχειρηματική πρωτοβουλία



GREECE HAS ALWAYS PROSPERED WHEN IT EMBRACED THE SEA

In the 21st century Greece can once again prosper if it develops into:

- The maritime and financial centre of the Eastern Mediterranean attracting international business.
- The recreational and boating playground of the European Union, attracting people from all over the world.
- The cruise ship home-porting hub of the Eastern Mediterranean.
- The transport hub of the central and eastern Europe.

All this is possible with vision and well thought out, modern, efficient and stable, business friendly legislation which will eliminate all the current disincentives.

In this way, hundreds of thousand of competitive jobs would be created and Greece could prosper.

GREECE AS CENTRAL-EASTERN EUROPE'S TRANSPORT HUB

The Hellenic Chamber of Shipping has long been promoting the idea of developing Greek ports with private sector involvement into logistics centres to serve the central and eastern Europe. This will provide substantial economic benefits for the national economy. Today, the Chamber feels justified because the government's policy in this respect has succeeded in making Piraeus into a major European transshipment port. Many companies are participating in its privatization. Already 4 international port operators and 2 funds, expressed their interest.

From April 2014 onwards shipments by rail started. Several major manufacturers and logistics companies have already expressed their interest to use Piraeus as a port of entry to the E.U. An efficient railway system linking Greek ports with the European rail system provides faster service between the Far East and the central, eastern Europe.

Examples:

Shanghai to Budapest, Hungary:

	Via Piraeus	about 23 days
	Via Trieste	about 28 days
	Via Hamburg	about 35 days

Shanghai to Warsaw, Poland:

	Via Piraeus	about 24 days
	Via Trieste	about 28 days
	Via Gdansk	about 36 days
	Via Hamburg	about 35 days

Shanghai to Bucharest, Romania:

	Via Piraeus	about 24 days
	Via Trieste	about 28 days
	Via Constanta	about 30 days

Since slow steaming has been applied by the liner operators, sea transit times to the major North European ports have increased by 7 to 10 days.

Greek ports appear to be the natural gateways to/from Central-Eastern European locations as well as Germany by means of an efficient railway system. Greek ports could also be a transshipment hub for Black Sea destinations and the Eastern Mediterranean with feedervessels.

Φωτογραφικά στιγμιότυπα



Ο Πρωθυπουργός Α. Σαμαράς εγκαινιάζει την ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια 2014». Από δεξιά, οι κ.κ. Χαρ. Φαφαλιός (Πρόεδρος GSCC), Γ. Γράτσος (Πρόεδρος NEE), Θ. Βενιάμης (Πρόεδρος ΕΕΕ), Πρωθυπουργός, Μ. Βαρβιτσιώτης (ΥΝΑ), Θ. Βώκος (εκπρόσωπος Ποσειδωνίων)



Ο Πρόεδρος NEE κ. Γ. Γράτσος υποδέχεται τον Πρωθυπουργό κ. Α. Σαμαρά στο περίπτερο του NEE



Στο Περίπτερο ΝΕΕ από αριστερά, οι κ.κ. Μ. Βαρβιτσιώτης (ΥΝΑ), Α. Σαμαράς (Πρωθυπουργός, Γ. Γράτσος (Πρόεδρος ΝΕΕ), Ι. Πλατσιδάκης (Μέλος ΔΕ/ΝΕΕ), Μ. Λογοθέτης (Μέλος ΔΕ/ΝΕΕ), Ε. Αποστολάκης Α. ΓΕΝ), Ι. Τραγάκης (Αντιπρ. Βουλής)



Το Περίπτερο του ΝΕΕ με θέμα "The Greek Maritime Economy". Δεξιά, banner του ΓΕΘΑ που φιλοξενείτο στο περίπτερο.






Στο περίπτερο του NEE, σπουδαστές ΑΕΝ Ύδρας με τον Πρωθυπουργό



Στον ενδιάμεσο χώρο μεταξύ των περιπτέρων ΕΕΕ-ΝΕΕ, οι κ.κ Ι. Τσενεμπής, Σ. Ξυνός (Δ/ντές ΝΕΕ και ΕΕΕ αντίστοιχα) με την κα Κ. Πέππα (Αναπλ. Δ/ντρια ΕΕΕ)

ΕΓΓΡΑΦΑ - ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ

 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Αστή Μεσοπόλεως 185 36 Πειραιάς Τηλ : 21042 93 027 - 29, ΦΑΧ: 21042 93 831	Αρ. Πρωτ.: Πειραιάς, 18 ^ο Δεκεμβρίου, 2014 Αξιότιμο Καθηγητή Κύριο ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟ ΜΟΥΤΖΟΥΡΗ, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου
<p>ΘΕΜΑ : Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο ΜΑΡΙΝΕΣ</p> <p>Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (ΝΕΕ) ευχαρίστως αποδέχεται την πρόταση σας να συμβάλλει ως συνεργαζόμενος φορέας στην οργάνωση του Συνεδρίου που θα διεξαχθεί τον Νοέμβριο 2015 με αντικείμενο τις Μαρίνες.</p> <p>Ως εκπρόσωπος του ΝΕΕ στην Οργανωτική Επιτροπή, ορίζεται ο κ. Γιώργος Βερνίκος.</p> <p>Με τιμή,</p> <p style="text-align: center;">Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ</p>	

 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	<p><i>η/δων 19/12/14</i></p>
<p>Προς κ. Μιχάλη Σαρή Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος</p> <p style="text-align: right;">Χίος, 18 Δεκεμβρίου 2014</p>	
<p>Αγαπητέ κύριε Σαρή,</p> <p>Το Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτικών και Λιμενικών Επιχειρήσεων (ΕΔΙΝΑΛΕ) του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών (ΤΝΕΥ) του Πανεπιστημίου Αιγαίου, στο πλαίσιο της προσπάθειας για ανάπτυξη και διατήρηση σχέσεων με τους παραγωγικούς φορείς και οργανισμούς της Ναυτιλίας, οργανώνει την τακτική ετήσια εκπαιδευτική επίσκεψη των φοιτητών του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών στον Πειραιά.</p> <p>Συγκεκριμένα, το ΕΔΙΝΑΛΕ θα πραγματοποιήσει για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά την επίσκεψη φοιτητών και φοιτητριών, με τη συνοδεία καθηγητών, σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οργανισμούς του Πειραιά. Η εκπαιδευτική επίσκεψη προγραμματίζεται να πραγματοποιηθεί στις 17, 18 και 19 Δεκεμβρίου και εντάσσεται στην προσπάθεια του ΤΝΕΥ και του ΕΔΙΝΑΛΕ για οργάνωση δραστηριοτήτων που απευθύνονται τη μεταφορά γνώσεων και εμπειριών των στελεχών της ναυτιλίας στους φοιτητές του προπτυχιακού προγράμματος.</p> <p>Θα ήταν ιδιαίτερη τιμή για εμάς να φιλοξενηθούν οι φοιτητές μας στις εγκαταστάσεις του Οργανισμού σας και να τους δοθεί η δυνατότητα να γνωρίσουν από κοντά το επιχειρηματικό σας περιβάλλον και να συζητήσουν με στελέχη της επιχείρησής σας.</p> <p>Στο βήμα που οι υποχρεώσεις του Οργανισμού σας το επιτρέπουν, θα παρακλιόμαστε για την οργάνωση της επίσκεψης στους φιλόξενους χώρους σας την Παρασκευή 19 Δεκεμβρίου 2014.</p> <p>Ευελπιστούμε ότι θα ανταποκριθείτε θετικά στην πρόσκλησή μας, σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων.</p> <p>Με ιδιαίτερη εκτίμηση  Γιώργος Θεοδοσιάδης Καθηγητής Διευθυντής Εργαστηρίου Διοίκησης Ναυτικών και Λιμενικών Επιχειρήσεων</p>	



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 21042 93 627 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 1664

Πειραιάς, 14^η Οκτωβρίου, 2014

Προς τον
Αξιότιμο Κύριο
ΜΙΛΤΙΑΔΗ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗ
Υπουργό Ναυτιλίας
και Αιγαίου

Kyris Varvitis

ΘΕΜΑ: ΟΛΠ - ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ), έχοντας μέλη του πλοία όλων των κατηγοριών και μεγεθών, ορισμένες κατηγορίες των οποίων χρησιμοποιούν τακτικά τον Πειραιά, έχει θεσμική υποχρέωση να επιθυμεί τα πλοία μέλη του να τυχάνουν διεθνούς επιπέδου ανταγωνιστικών υπηρεσιών στο θέμα της αποκομιδής απορριμμάτων και υγρών καταλοίπων.

Παγίως το ΝΕΕ και γενικότερα η Ελληνική Ναυτιλία, υποστηρίζει πολιτικές και δράσεις που σκοπό έχουν την προστασία του περιβάλλοντος, όπως ο περιορισμός της θαλάσσιας ρύπανσης, της μείωσης εκπομπών καυσαερίων, τοις εις τους οποίους έχει καταγραφεί σημαντική βελτίωση τα τελευταία χρόνια. Αναφορικά με την αποκομιδή στερεών και υγρών καταλοίπων των πλοίων, το ΝΕΕ ανέκαθεν υποστηρίζει την ανάγκη απελευθέρωσης των υπηρεσιών αυτών στα Ελληνικά λιμάνια, για να υπάρξει ο δίκαιος ανταγωνισμός και επιτευχθεί το βέλτιστο αποτέλεσμα με λογικό κόστος.

Αναφορικά με το διεθνή ανοιχτό διαγωνισμό που προκήρυξε η ΟΛΠ ΑΕ με την 43/2013 διακήρυξη, το ΝΕΕ εκφράζει την αντίθεσή του στην διενέργεια αυτού του διαγωνισμού αλλά και για την εφαρμοζόμενη από την ΟΛΠ ΑΕ πολιτική στην αποκομιδή στερεών και υγρών καταλοίπων από τα πλοία από μόνον ένα πάροχο. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή οδηγία είναι στην διακριτική ευχέρεια του πλοίου να παραδώσει τα κατάλοιπα σε όποιο λιμάνι επιθυμεί εφ' όσον έχει χώρα αποθήκευσής τους. Όπως εφαρμόζεται όμως το Άρθρο 7 παρα.2δ, Απόφαση 8111.1/41/09 ΦΕΚ 412, 6 Μαρτίου 2009, από τις Ελληνικές Λιμενικές Αρχές ουσιαστικά επιβάλλεται η παράδοση καταλοίπων άσχετα με το αν υπάρχει αρκετός χώρος για την εκτέλεση του επόμενου πλοίου, ακόμη και προς λιμάνι εκτός Ε.Ε.

- Μέχρι σήμερα η διαδικασία που εφαρμόζει η ΟΛΠ Α.Ε., είναι:-
- α) Να καταρτίζει συγκεκριμένα τέλη & τιμολόγιο παροχής ευκαλύπτων καταλοίπων, που εγκρίνονται από το ΥΝΑ
 - β) Να αναθέτει κατόπιν πλειοδοτικού διαγωνισμού το αποκλειστικό έργο σε 1 μόνο ανάδοχο.
 - γ) Να μην παρέχεται η δυνατότητα προσφοράς χαμηλότερων τιμών από άλλους παρόχους υπηρεσιών, ώστε να διασφαλισθεί η ύπαρξη ανταγωνισμού

Τα ανωτέρω οδηγούν, ώστε το συνολικό κόστος αυτών των υπηρεσιών να είναι σημαντικά υψηλότερα από τα ισχύοντα σε άλλα λιμάνια της Ευρώπης. Ο συνδυασμός της Ελληνικής νομοθεσίας, πρακτικής και ανάθεσης του έργου στον πλειοδότη φαίνεται να προσφέρουν σημαντικό όφελος στην ΟΛΠ Α.Ε., πράγμα που μπορεί να έχει ως συνέπεια την βραδύτερη ανάπτυξη του λιμανιού.

Παράλληλα η επέκταση του πεδίου εφαρμογής των υπηρεσιών αυτών και στο αγκυροβόλιο, μάς βρίσκει αντίθετους γιατί έτσι μειώνει ακόμα περισσότερο την ανταγωνιστικότητα του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας.

Η ΟΛΠ Α.Ε., προβάλλεται ως ECOPORT, δηλαδή ως λιμάνι με ιδιαίτερα αυξημένη οικολογική ευαισθησία. Για να επιτευχθεί αυτό θα έπρεπε το έργο της αποκομιδής των καταλοίπων να είναι σε ανταγωνιστικές τιμές για να υπάρχει κίνητρο πράγμα που εξασφαλίζεται όταν υπάρχει ανταγωνισμός (δηλαδή πλέον του ενός παρόχου).

Στον Πειραιά διαπιστώνεται ότι ο ανάδοχος, όχι μόνο δεν καταβάλλει κάποιο τίμημα για ανακύκλωση υλικό, όπως γίνεται π.χ. στη Civitanavechia που δίδεται ξεχωριστά το γυαλί, αλλά διαχειρίζεται τα απόβλητα ομαδοποιημένα, δηλαδή μαζί με τα οργανικά και άλλα κατάλοιπα, δυσκολεύοντας έτσι την ανακύκλωση.

Επιπροσθέτως όπως μάς αναφέρουν μέλη του ΝΕΕ, εκτός των υψηλών τελών για τα στερεά και υγρά κατάλοιπα, δεν υφίσταται τιμολογία τελών για επικίνδυνα απόβλητα, ούτε σύστημα αποκομιδής των απορριμμάτων διαχωριζόμενα σε χαρτί, αλουμίνια, γυαλί από πλοία με σκοπό την ανακύκλωση.

Θεωρούμε ότι με την παρέμβαση της Πολιτείας που κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε., θα πρέπει ο διαγωνισμός που έχει προσδιορισθεί για την 17^η Οκτωβρίου να ανασταλεί και παρακαλούμε να επαναπροσδιορισθεί περιέχοντας άρους που θα παρέχουν την δυνατότητα να υπάρξουν περισσότεροι του ενός ανάδοχοι, και τουλάχιστον 2, με στόχο οι υπηρεσίες να αναβαθμισθούν ποσοτικά και να ηρραλογούνται ορθολογικά.

Παρακαλούμε, κύριε Υπουργέ, για την θετική σας συνδρομή.

Πάντα στη διάθεσή σας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Βαθμός Προστασίας
Αρ.Π. Πρωτ.: 1520
Πειραιάς 3.9.2014

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ακτή Μιαούλη 65 - 185 36 Πειραιάς
Τηλ.: 2104293827-29
FAX: 2104293831
E-mail : nee@nee.gr

Προς την
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ Α.Ε.
Υπόψη του Θεοδώρου Βάικου

Συνέδριο Θαλάσσιου Τουρισμού 2015

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) αποδεχόμενο το αίτημά σας και στο πνεύμα της άριστης συνεργασίας με την «Ποσειδωνία Α.Ε.», θέτει το «3^ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ» που θα πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα 26-27 Μαΐου 2015, υπό την αιγίδα του.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
 Ακτή Μιαούλη 65 - 185 35 Πειραιάς
 Τηλ.: 21042 93 827 - 29, FAX: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 1465

Πειραιάς, 6^η Αυγούστου, 2014

Πρός τον
 Αξιότιμο Κύριο
 ΜΙΛΤΙΑΔΗ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗ
 Υπουργό Ναυτιλίας και
 Αιγαίου

ΘΕΜΑ: Η ΕΛΛΑΔΑ ΩΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας με ικανοποίηση διαπιστώνει την πρόοδο που σημειώνεται ώστε να καταστεί η Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Ευρώπης. Η επικείμενη μεταβολή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και τον επακόλουθο εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του, οι συμπληρώσεις/βελτιώσεις στην σύνδεση του λιμένα με προορισμούς στην Ευρώπη καθώς και οι αναμενόμενες εξελίξεις στο εμπορευματικό κέντρο του Θριάσιου, θα προσφέρουν πολλαπλά ωφέλη στην Εθνική μας οικονομία.

Το ΝΕΕ από δεκαετηστείας και πλέον, υποστηρίζει το σύνθετο αυτό εγχείρημα.

Παρακολουθώντας τις εξελίξεις στον κλάδο αυτό, θεωρούμε χρήσιμο να σας επισημάνουμε ότι αντίστοιχη πρωτοβουλία ανέλαβε πρόσφατα η Αίγυπτος, όπου παράλληλα με έργα βελτίωσης της διώρυγας του Σουέζ, θα δημιουργηθούν Ελεύθερες Ζώνες υπηρεσιών logistics και διανομής (επισυνάπτεται σχετικό δημοσίευμα).

Δεδομένου ότι τα έργα αυτά στην Αίγυπτο, θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά προς το Ελληνικό δίκτυο διαμετακόμισης, η επίτευξη της ολοκλήρωσης των διαδικασιών για τον ΟΛΠ, το Θριάσιο και των εκκρεμούντων αεροδρομικών έργων, καθίσταται πλέον επιτακτικότερη.

Η πρωτοβουλία αυτή της Αιγύπτου μπορεί να έχει προεκτάσεις στο να θέλουν και αυτοί να γίνουν οικονομικό και ναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου πράγμα το οποίο θα έπρεπε να επισπεύσει την δημιουργία ενός λειτουργικότερου και φιλικότερου πλαισίου για την ναυτιλία στην Ελλάδα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
 ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΡΑΤΣΙΟΣ

HSN Egypt starts digging new Suez Canal section president says will finish next year

in Port News 06/08/2014



Egypt's president on Tuesday inaugurated the digging of a new section of the Suez Canal, a \$4 billion military-led project to expand a key corridor of world trade that he says will be finished next year.

As warplanes flew overhead in a ceremony broadcast on state television from the canal city of Ismailia, Abdel-Fattah el-Sissi said that the new 35-km (22 mile) segment is part of several planned mega projects to boost the country's dilapidated economy.

Egypt is the gatekeeper of the canal, one of the world's busiest water corridors and the strategic link between the Red Sea and the Mediterranean. It is one of Egypt's main sources of income, generating annual revenues of \$5 billion.


The canal was opened for navigation in 1869. Its official website says the original construction of the 160-km (99-mile) long waterway took ten years of "excruciating and poorly compensated labor by Egyptian workers, who were drafted at the rate of 20,000 every ten months from the ranks of the peasantry."

The inauguration of the new segment comes on the 58th anniversary of the nationalization of the canal by former Egyptian leader Gamal Abdel-Nasser. State television broadcast images from the event of workers and dozens of bulldozers digging in unison as patriotic music played in the background.

Expansion of the canal has been an issue of national security since the canal connects most of Egypt's territory with Sinai Peninsula, which borders the Gaza Strip and Israel. The region has been invaded several times by Israel, which withdraw from the peninsula entirely in 1962 in accordance with a peace treaty signed in 1979.

The region is also major hub for weapons smuggling, while an insurgency by Islamic militants in the area has been on the rise over the past decade.

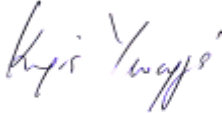
During the inauguration speech, el-Sissi, a former army chief, said that the initial plan was to create a whole parallel canal which stretches from the Red Sea to the Mediterranean, although this was canceled.


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 95 - 155 38 Πειραιάς
Τηλ: 21042 93 827 - 29, ΦΑΧ: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: _____

Πειραιάς, 26^η Ιουνίου 2014

Πρός τόν Αξιότιμο
Κύριο
ΜΙΛΤΙΑΔΗ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗ
Υπουργό Ναυτιλίας και
Αιγαίου



Τό Ναυτικό Επιμελητήριο τής Ελλάδος με αφορμή τήν εκκίνηση του 1^{ου} εμπορευματικού σурμού τής ΤΡΕΝΟΣΣ από τό λιμάνι τού Πειραιά, όραμα και πρόταση ετών τού ΝΕΕ, εξέδωσε τήν σχετική συνημμένη ανακοίνωση.

Όπως αναφέρεται και στην ανακοίνωση, η λειτουργία αυτής τής νέας χερσαίας διόδου εγκυμονεί πολύπλευρες και ασύμμετρες αντιδράσεις από εκείνα τά μεταφορικά δίκτυα και συμφέροντα τών οποίων τά μερίδια αγοράς επαπειλούνται. Οργανισμοί λιμένων, τερματικοί σταθμοί, ναυτιλιακές και σιδηροδρομικές εταιρείες, σέκοι και ποτάμιοι μεταφορείς, ναυτικοί πράκτορες, διαμεταφορείς και πολλοί άλλοι επαγγελματικοί κλάδοι καθώς και δημόσια έσοδα Κ-Μ και τοπικών αρχών, θά επηρεασθούν εφόσον η σιδηροδρομική σύνδεση από τόν Πειραιά προς τήν Κεντρική Ευρώπη λειτουργήσει αποτελεσματικά και μεγιστοποιήσει τίς δυνατότητες τής. Πιθανόν οι αντιδράσεις νά μεθοδευσθούν αντίστοιχα μέ τήν διαδικασία πού οδήγησε στην αδρανοποίηση τών Ναυπηγείων Σκαρामαγκά.

Σέ κάθε περίπτωση τά συμφέροντα πού θά αναλάβουν τήν λειτουργία τών σιδηροδρόμων θά πρέπει νά ευθυγραμμίζονται πρωτίστως μέ τά εθνικά μας συμφέροντα.

Προϋποθέσεις γιά τήν λειτουργία και τήν μεγιστοποίηση αποτελούν η άμεση ολοκλήρωση τών εκκερματώντων έργων δικτύου (σήραγγα Καλλιδρόμου) και η λειτουργία τού inland rail terminal στο Θριάσιο Πεδίο.


Η αναμενόμενη μεγαλύτερη αύξηση στην διακίνηση αγαθών μεταξύ χωρών τής Απω Ανατολής και τής Κεντροανατολικής Ευρώπης, σε σχέση μέ τήν Δυτική Ευρώπη καθώς και η από 1.1.2015 θέση σε ισχύ τής κάυσης ναυτιλιακών πετρελαίων


χαμηλότερης περιεκτικότητας σε θείο και συνεπώς υψηλότερου κόστους, στην περιοχή ECA (Emission Control Area) τής Βορείου Ευρώπης, αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα τής εναλλακτικής τού Πειραιά έναντι τών συμβατικών επιλογών. Η δέ υψηλή τιμή τών ναυτιλιακών καυσίμων, προκαλεί τήν εφαρμογή τού slow και extra slow steaming πού διευρύνει τό χρονικό πλεονέκτημα τής Ελληνικής διόδου όσο αφορά τήν διάρκεια τού θαλασσίου ταξιδιού.

Παράλληλα οφείλουμε νά επισημόνουμε ότι η λειτουργία απευθείας σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ τής Απω Ανατολής και τής Ευρώπης, πιθανότατα νά καταστούν ανταγωνιστικές προς τήν Ελληνική δίοδο. Ας σημειωθεί ότι μέσω τού δικτύου τού Υπερσιβηρικού στο οποίο η Ρωσία επενδύει σημαντικούς πόρους γιά εκσυγχρονισμό, εκτελούνται μεταφορές από τήν Κίνα στην Γερμανία σε 14 ημέρες , ενώ σχεδιάζεται και δίκτυο μέσω τής Τουρκίας τό οποίο θά διέρχεται υπογειώς τόν Βόσπορο μέσω τής νέας σήραγγας.

Ός επίσημος σύμβουλος τής Πολιτείας σε ναυτιλιακά θέματα μέ στόχο τίς ωφέλειες στην Εθνική οικονομία, τό Ναυτικό Επιμελητήριο τής Ελλάδος, διαρκώς μελετά ενδεδειγμένα θέματα μεταφορών και ναυτιλιακής οικονομίας υποβάλλοντας στην Πολιτεία απόψεις και προτάσεις. Μετά τίς θετικές εξελίξεις στους κλάδους τής κρουαζιέρας, τών σκαφών αναψυχής και τής σιδηροδρομικής σύνδεσης, προτεραιότητες μας συνεχίζουν νά αποτελούν τά ακενθώδη προβλήματα τής Ακτοπλοΐας και τής Ναυπηγοεπισκευής.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

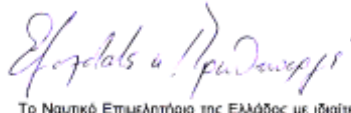

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΡΑΤΣΟΣ


ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Ακτή Μιαούλη 95 - 155 38 Πειραιάς
Τηλ: 21042 93 827 - 29, ΦΑΧ: 21042 93 831

Αρ. Πρωτ.: 1281

Πειραιάς, 28^η Ιουνίου 2014

Πρός τόν Αξιότιμο Πρόεδρο
τής Κυβερνήσεως
Κύριο
ΑΝΤΩΝΗ ΣΑΜΑΡΑ



Τό Ναυτικό Επιμελητήριο τής Ελλάδος με ιδιαίτερη ικανοποίηση παρακολούθησε τα εγκαίνια τής εμπορευματικής σιδηροδρομικής σύνδεσης τού Πειραιά με τήν Κεντρική Ευρώπη και εξέδωσε σχετική ανακοίνωση η οποία και επισυνάπτεται.


Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση, η λειτουργία αυτής τής νέας ηπειρωτικής διόδου, πού συμφέρει πολύ τήν χώρα, εγκυμονεί πολύπλευρες και ασύμμετρες αντιδράσεις από μεταφορικά δίκτυα και συμφέροντα τών οποίων τά μερίδια αγοράς απειλούνται. Ιδιαίτερα βλάπτονται η Αμβέρσα, τό Ρότερνταμ και τό Αμβούργο, λιμάνια χωρών πού θά βρουν τρόπο να αντιδράσουν. Ενδεχομένως να αντιδράσουν και άλλοι.

Η θέση σε ισχύ τής κάυσης ναυτιλιακών πετρελαίων χαμηλότερης περιεκτικότητας σε θείο, και συνεπώς υψηλότερου κόστους, στην περιοχή ECA (Emission Control Area) τής Βορείου Ευρώπης από 1/1/2015, ενισχύει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τού Πειραιά. Η υψηλότερη τιμή καυσίμων προκαλεί τήν πείση των πλοίων σε χαμηλότερες ταχύτητες, πράγμα πού αυξάνει τό χρονικό πλεονέκτημα τής Ελληνικής διόδου.

Σε κάθε περίπτωση πιστεύουμε όπ καλό είναι τά συμφέροντα όποιου αναλάβει τους σιδηροδρόμους να ευθυγραμμίζονται με τό εθνικό συμφέρον. Οι δε σήραγγες τού Καλλιδρόμου και τό inland rail terminal τού Θριάσιου πρέπει επίσης να λειτουργήσουν τό ταχύτερο.

Είμαστε πάντα στην διάθεση σας Κύριε Πρωθυπουργέ να συνδράμουμε στο δύσκολο έργο σας γιά τήν ανασυγκρότηση και εκσυγχρονισμό τής Χώρας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ


ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΠΡΑΤΣΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
Γ/ΘΜΙΑΣ & Δ/ΘΜΙΑΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
Δ/ΝΣΗ Δ/ΘΜΙΑΣ ΕΚΠ/ΣΗΣ
Γ' ΑΘΗΝΑΣ

2ο ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ
ΛΥΚΕΙΟ ΙΛΙΟΥ

Ταχ. Δ/ση: Ανδρομάχης & Φιλής
131 22 ΙΛΙΟΝ
E-mail: ma1102@rai-ilia.edu.gr
Πληροφορίες: Γεωργιοπούλου Γωλιάντα
Τηλέφωνο: 210- 2611632
Κινητό: 6907191696

Έλιον 7/4/2014

ΠΡΟΣ

κ. Γεώργιο Γράτσο
Πρόεδρο Ναυτικού Επιμελητηρίου

ΥΠΟΥΦ

κκ. Ιωάννη Πλατσάκη

Ιωάννη Τσενεμκή

Θέμα: Επίσκεψη του Ναυτικού Τομέα του 2^{ου} ΕΠΑΛ Ιλίου στο Ναυτικό
Επιμελητήριο

Κατόπιν της επίσκεψης της Β' και Γ' τάξης του Ναυτικού τομέα του σχολείου μας, που πραγματοποιήθηκε στις 2/4/2014 στο Ναυτικό Επιμελητήριο, θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε τόσο για την φιλοξενία που μας παρέχετε όσο και για την ενημέρωση των μαθητών/τριών μας σε θέματα που άπτονται του τομέα τους.

Θέλουμε να σας γνωρίσουμε, ότι στο σχολείο μας, 2ο ΕΠΑΛ Ιλίου, λειτουργεί για δεύτερη χρονιά Ναυτικός τομέας (ειδικότητα πλοιάρχων). Συγκεκριμένα, λειτουργούν 5 τμήματα (2 τμήματα στην Α', 2 στην Β', και 1 στην Γ' τάξη). Το ενδιαφέρον των μαθητών είναι πολύ μεγάλο και η ζήτηση για τον εν λόγω τομέα βγαίνει διαρκώς αυξανόμενη, γι' αυτό πιστεύουμε, ότι την επόμενη σχολική χρονιά, ο αριθμός των εγγραφών θα είναι ακόμη μεγαλύτερος.

Στη συνέχεια της συζήτησης που είχαμε, σας γνωρίζουμε, ότι στο σχολείο μας δεν υπάρχει εργαστήριο, ώστε οι μαθητές να εμπεδώσουν καλύτερα τη θεωρία και να αποκτήσουν πληρέστερη εικόνα των όσων διδάσκονται. Στα πλαίσια αυτά, επιθυμούμε την αρωγή σας προκειμένου να εξοπλίσουμε με το αναγκαίο υλικό το υπό ίδρυση εργαστήριο του Ναυτικού τομέα.

Θέλοντας να σας ευχαριστήσουμε άλλη μία φορά για το ενδιαφέρον σας, σας επισυνάπτουμε συνημμένα σχετική κατάσταση, η οποία περιλαμβάνει τον απαραίτητο εξοπλισμό του εργαστηρίου. Προτεραιότητά μας αποτελούν τα ναυτιλιακά όργανα και ο ναυτιλιακός εξοπλισμός, καθώς επίσης ο υπολογιστής και ο βιντεοπροβολέας.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ
ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΥΡΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Ταχ. Δ/ση : Επ. Παπαδόμ 1
Ταχ. Κώδικας : 84100 - Ερμούπολη
Σύρος
Πληροφορίες :
Τηλέφωνο : 2281082450
Τηλεμοιρασία: 2281082480
E. mail : syrosaeen@yen.gr

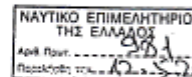
Σύρος : 07 - 04 - 2014

Αριθ. Πρωτ: 3621.20/06/14

ΠΡΟΣ: **ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ**
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 65
18536 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

FAX: 210 4293831
(Υπόψη: κ. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗ Ι.)

ΚΟΙΝ: 1. Γ.ρ. κ. Γ.Γ.Υ.Ν.Α.
2. Γ.ρ. κ. ΚΝΠ
3. Υ.Ν.Α/ΔΕΚΝ Β' (Γ.ρ. Απογραφής)



ΘΕΜΑ: «Έκφραση Ευχαριστιών.»

Με την παρούσα επιστολή παρακαλώ δεχθείτε τις θερμές ευχαριστίες του συνόλου των σπουδαστών/στριων, του μόνιμου / έκτακτου εκπαιδευτικού προσωπικού αλλά και της Διοίκησης της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Σύρου για την εκ μέρους σας προσφορά ειδών που περιγράφονται στην αριθμ. 813/14-4-2014 επιστολή προκειμένου αυτά να χρησιμοποιηθούν για τις εκπαιδευτικές ανάγκες της Σχολής Πλοιάρχων.

Η βούληση σας για την εν λόγω χορηγία δείχνει το συνεχές ενδιαφέρον σας για την υποστήριξη γενικότερα της Ναυτικής Εκπαίδευσης και από τη πλευρά μας βεβαιώνεται ότι γίνεται το καλύτερο δυνατόν προς όφελος των νέων δοκιμών Αξιωματικών Ε.Ν. , σε μια εποχή έντονου ανταγωνισμού και απαιτήσεων.



Για εκτίμηση

Πλοίαρχος Σ. ΠΟΛΕΜΗΣ Νικόλαος.
Διοικητής

Θέματα που απασχόλησαν το Διοικητικό Συμβούλιο το 2014

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΝΕΕ κατά το 2014 συζήτησε, ανέλυσε, μελέτησε και σε συνεργασία με τις Εφοπλιστικές Ενώσεις και άλλους ναυτιλιακούς φορείς διαμόρφωσε θέσεις και ναυτιλιακή Πολιτική, που προωθήθηκε σε Κυβερνητικούς φορείς στην Ελλάδα και στον διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ΙΜΟ.

Επιγραμματικά τα θέματα που απασχόλησαν το Διοικητικό Συμβούλιο ήταν:

- Η ενεργειακή Πολιτική που πρέπει διεθνώς να εφαρμοσθεί για την κατασκευή των νέων πλοίων και για τον έλεγχο και την μέθοδο καταγραφής των εκπομπών αερίων EEDI-MRV.
- Η προστασία των ωκεανών, θαλασσών, κόλπων, λιμένων κλπ. από τους επιβλαβείς μικροοργανισμούς που διακινούνται με το θαλάσσερμα.
- Ανάλυση και μελέτη των υποχρεώσεων που η σχετική διεθνής σύμβαση BMW επιβάλλει στα πλοία και τα συστήματα καθαρισμού του έρματος. Το ΝΕΕ και η Ελληνική Πλοιοκτησία έχουν τηρήσει επιφυλακτική στάση στην επικύρωση της Σύμβασης και δεν διαφεύστηκα διότι πρόσφατα οι ΗΠΑ αμφισβητούν τα όποια συστήματα έχουν υιοθετηθεί από τον ΙΜΟ ως κατάλληλα
- Η αναμόρφωση του θεσμικού και νομικού πλαισίου λειτουργίας των θαλαμηγών στην Ελλάδα με στόχο την απλούστευση των Διοικητικής φύσεως διαδικασιών (αυτοπρόσωπη παρουσία επιβατών στο Λιμεναρχείο, ναυλοσύμφωνο, διακοπή ταξιδιού, Ηλεκτρονικό Μητρώο κλπ.) όλα αυτά έγιναν νόμος του κράτους 4256/14-A92 .
- Η Ναυτική Εκπαίδευση – Ναυτεργασία με προτάσεις για την θαλάσσια Υπηρεσία που πραγματοποιείται σε πλοία ξένης σημαίας να αναγνωρίζεται για φοίτηση στο ΚΕΣΕΝ, για έκδοση αποφάσεων και Π.Δ. για λειτουργία ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης ,για την βελτίωση των ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ με επί πρόσθετη ύλη και ναυτοδασκάλους, για την συνέχιση των αποφοίτων ναυτικών λυκείων, να εξελίσσονται σε ναυτικούς εκτός ΑΕΝ κλπ.
- Η ανταγωνιστικότητα της ακτοπλοούσας Επιβατηγού Ναυτιλίας και ασφάλεια γενικότερα της Επιβατηγού Ναυτιλίας.
- Η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για την δημιουργία ευνοϊκού συστήματος έναρξης και λήξης κρουαζιέρας από τα Ελληνικά λιμάνια, ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τις άλλες κατηγορίες πλοίων μελών ΝΕΕ.
- Ο Κώδικας για πλεύση δια μέσου του Βορείου Περάσματος .«POLAR CODE» που τελευταία υπάρχει κινητικότητα κλπ.

Αναλυτικότερα:

Θαλαμηγά σκάφη

Ο νέος νόμος 4256 Απρίλιο 2014 (ΦΕΚ Α92) για τα Θαλαμηγά Επαγγελματικά & Ιδιωτικά επέφερε ουσιαστική μεταρρύθμιση μετά από 15 χρόνια συνεχών εισηγήσεων προτάσεων του ΝΕΕ και των

συναφών φορέων, όπου με το νέο νόμο.

(α) Περιορίζεται σημαντικά η Γραφειοκρατία, όπως με την δημιουργία «Ηλεκτρονικού Μητρώου» που πλέον με ηλεκτρονικό τρόπο θα διευκολύνεται η διασύνδεση των διαφόρων Υπηρεσιών και θα παρέχονται εύκολα τα όποια στοιχεία.

(β) Καταργείται η υποχρέωση έκδοσης άδειας ναυλώσεως, η οποία όμως παραμένει έως ότου τεθεί σε εφαρμογή το Ηλεκτρονικό Μητρώο.

(γ) Παρέχεται υπό προϋποθέσεις η δυνατότητα ναύλωσης του ιδιωτικού σκάφους.

(δ) Το επαγγελματικό σκάφος, όταν δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης επιτρέπεται να χρησιμοποιείται από τον Πλοιοκτήτη.

(ε) Επιτρέπεται στα κοινοτικά σκάφη η ναύλωση στην Ελλάδα και για τα σκάφη σημαίας τρίτων χωρών, όσα είναι άνω των 35 μέτρων.

(στ) Απλοποιείται η Διαδικασία Ναύλωσης και επιβίβασης των επιβατών, όπου με προγενέστερη διάταξη έπρεπε όλοι οι επιβάτες να περάσουν πρώτα από τη Λιμενική Αρχή (ταυτοπροσωπία).

(ζ) Βελτιώνεται η απαίτηση και ο έλεγχος του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης σε σχέση με το παρελθόν.

(η) Απλουστεύεται και διευκολύνεται η Διαδικασία υποβολής του Ναυλοσυμφώνου στις Αρχές με ηλεκτρονικό τρόπο.

(θ) Για σκάφη έως 24 μέτρα δεν απαιτείται οργανική σύνθεση, εφόσον έχουν πλήρωμα αυτό θα ασφαλίζεται στο NAT.

(ι) Σκάφη που δεν έχουν ναυτολογημένο πλήρωμα δεν απαιτείται άδεια Απόπλου / Κατάπλου, ενώ όσα έχουν πλήρωμα απαιτείται μόνον άδεια απόπλου από το αρχικό λιμάνι.

(κ) Επιτρέπεται ο μόνιμος ελληνισμός των αλλοδαπών σκαφών στην Ελλάδα, βασικός στόχος του Επιμελητηρίου με τις κατά καιρούς προτάσεις του ως αναπτυξιακό βασικό στοιχείο με άμεση απόδοση, για θέσεις εργασίας και ενίσχυση της Εθνικής Οικονομίας.

(λ) Προβλέπεται κλιμακωτή μείωση στο ΦΠΑ που φθάνει το 90%, στη φορολογητέα αξία με βάση την αρχική πώληση.

Τα στοιχεία, οι εισηγήσεις και προτάσεις του ΝΕΕ για τη βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου για τα Σκάφη Αναψυχής, ύστερα και από την μελέτη που το ΝΕΕ πραγματοποίησε το 2012 συνέβαλαν αποτελεσματικά στην κατάρτιση του νόμου.

Ακόμη για το νόμο 4256/14 εκκρεμούν να εκδοθούν ορισμένες Υπουργικές Αποφάσεις, είτε μόνο από τον Υπουργό Ναυτιλίας & Αιγαίου, είτε μαζί και με Υπουργεία Οικονομίας, Τουρισμού κλπ.

Μεταξύ άλλων και οι αναφερόμενες στα άρθρα:

Άρθρο 1.- «Ορισμοί παρ. 2» Κριτήρια για να υπαχθεί Ιστιοφόρο Πλοίο στα Επαγγελματικά. Επίσης για να χαρακτηριστεί ένα σκάφος Παραδοσιακό.

Άρθρο 2.- «Μητρώο παρ. 5γ2». Διαδικασία για να εγγραφεί στο Ηλεκτρονικό Μητρώο.

Άρθρο3.-«Εκμετάλλευση Επαγγελματικού». Ίδρυση Ναυλομεσιτικών Γραφείων.

Άρθρο 7.- «Ναυλοσύμφωνο παρ. 2α» Υπόδειγμα Ναυλοσύμφωνου και τρόπος υποβολής. (Το ΝΕΕ καλείται να προτείνει) .

Άρθρο 8.- Στελέχωση επαγγελματικού παρ. 2β Προσόντα Κυβερνήτη.
(Το ΝΕΕ καλείται να προτείνει.)

Άρθρο12.- «Ημερόπλοια παρ. 8». Εκπαίδευση πληρώματος για προσβασιμότητα αναπήρων – ΑΜΕΑ.

Άρθρο 13.- «Κυρώσεις παρ.3» Όρια προστίμου

Άρθρο 15.-«Ασφαλιστικά παρ. 4γ» Αναπροσαρμογή ποσού.

Ναυτική Εκπαίδευση - Ναυτεργασία

Το Δ.Σ. του ΝΕΕ σε συνεργασία με την ΕΕΕ και άλλες εφοπλιστικές Ενώσεις, συμμετέχει σε συζητήσεις στο Υπουργείο για τη Ναυτική Εκπαίδευση και σταδιοδρομία των ναυτικών και σε συνεργασία με την ΕΕΕ και άλλες Εφοπλιστικές Ενώσεις διαμορφώνει την σχετική Πολιτική που ως βάση έχει την κατά το δυνατόν καταλληλότερη σε διεθνή standards εκπαίδευση & κατάρτιση και την επάρκεια ποσοτικά – ποιοτικά ικανών αξιωματικών για την στελέχωση των Ελληνικής σημαίας και άλλων σημαίων Ελληνόκτητα πλοία.

Ανάμεσα στα πολλά που εισηγείται το ΝΕΕ/Εφοπλισμός είναι:

- η βελτίωση της εκπαίδευσης με επάρκεια και σε ναυτοδασκάλους
- η αναγνώριση θαλάσσιας υπηρεσίας σε Ελληνόκτητα πλοία
- η ευχέρεια τα παιδιά από τα Ναυτικά Λύκεια να εξελίσσονται σε αξιωματικούς
- η νομοθετική ρύθμιση να αναγνωρισθεί η λειτουργία παράλληλα με την Δημόσια (ΑΕΝ & ΚΕΣΕΝ) και ιδιωτικής που επανομάζεται ΝΕΚΕ
- η αναγνώριση ναυτολόγησης Δοκίμων και σε Ελληνόκτητα χωρίς την υποχρέωση αλλά σε εθελοντική βάση την εξαγορά συντάξιμης υπηρεσίας.

Από τα παραπάνω σε αρκετά ήδη έγινε νομοθετική ρύθμιση.

Polar Code

Διεθνώς συζητείται η διάβαση πλοίων από το βόρειο πέρασμα όπου από χρόνια υπάρχει νομοθέτημα με τίτλο «Polar Code» που ρυθμίζει, τον διάπλου από τον αρκτικό ωκεανό. Το θέμα όμως είχε μείνει αδιάφορο, διότι δεν υπήρχε ενδιαφέρον πλοίων να διαπλέουν την δύσκολη αυτή περιοχή, ενώ ο χρόνος είναι υπολογίσιμα μικρότερος έναντι πλου από την νότια διαδρομή μέσω Ειρηνικού – Ινδικού κλπ.

Τα τελευταία χρόνια όμως, αξιολογήθηκε ως συμφερότερη διαδρομή, λόγω αύξησης και των Bunkers, οπότε πολλά πλοία πλέον χρησιμοποιούν το «North Passages».

Για τούτο έχουν αρχίσει συζητήσεις στον IMO επικαιροποίησης του κώδικα σε θέματα κατασκευαστικά των πλοίων, εφαρμογής διατάξεων της MARPOL κλπ. Ήδη διαμορφώθηκε σχετική μεθοδολογία που συζητείται με στόχο να περιοριστούν απαιτήσεις τοπικού χαρακτήρα όπως πλοήγηση κλπ.

CO2 & MRV (Monitoring Reporting & Verifications) - EEDI

Το ΝΕΕ συζητά και συμμετέχει στον IMO με διαμορφωμένες θέσεις που υπηρετούν την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Η ΕΕ ύστερα από διαβουλεύσεις επί προτάσεων σχετικά με το GT πλοίων που θα απαιτείται «MRV» κατέληξε για πλοία πάνω από 5000 GT.

Γενικότερα η επίλυση του θέματος εκπομπών CO2 από τα πλοία αποκτά δυναμική με την απόφαση της ΕΕ που θα βοηθήσει για τελική λύση από τον IMO εφαρμοζόμενη διεθνώς.

Το επικρατέστερο σενάριο είναι η «Συλλογή στοιχείων από τη χώρα σημαίας σε ετήσια βάση» αναφορικά με «tone miles». Επειδή όμως υπάρχουν και άλλες θέσεις αποφασίστηκε και λειτουργεί «intercessional correspondence group» υπό τον Κύπριο κ. Ανδρέα Χρυσοστόμου πρώην Πρόεδρο MEPC – IMO.

Η συντομογραφία των τίτλων είναι:-

GHG – Green House Gases

MRV – Monitoring Reporting and Verification Scheme

MBM – Market Based Measure

EEDI – Energy Efficiency Design Intex

SO_x – Sulfur Oxide

NO_x – Nitrogen Oxide

ETS – Emission Trading Scheme

NECAS – Nox Emission Control Areas

Η φόρμουλα του EEDI έχει ως εξής:

$$EEDI = \frac{P \cdot SFC \cdot CF}{DWT \cdot V_{ref}}$$

Όπου

P=75% of the rated shaft power

SFC is the specific full consumption of the engines

CF is CO2 emission based on fuel type

DWT is the deadweight

V. ref is the vessel speed at design load.

Πρόκειται το EEDI Certificate να γίνει απαιτητό για τα νέα πλοία, εντασσόμενο σε chapter 4A του Annex VI της MARPOL, ενώ για όλα τα πλοία θα απαιτείται το SEE MP (Ship energy efficiency Management Plan).

Αναφορικά με τα θέματα εκπομπών αερίων από τα πλοία σε σχέση με την λειτουργία της Μηχανής και την ταχύτητα του πλοίου το ΝΕΕ/ΕΕΕ προ έτους σε συνεργασία με το ΕΜΠ (κ.Γ.Γρηγορόπουλος) πραγματοποίησε ειδική Μελέτη σχέσεων ταχύτητας κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών από στοιχεία 4 πλοίων, όπου καταδεικνύεται έως πιο επίπεδο δύναται να μειωθεί η υποδύναμη χωρίς να υπάρξει πρόβλημα Ασφαλούς διακυβερνήσεως του πλοίου. Αυτή η Μελέτη υπεβλήθη στον IMO και στηρίχτηκε κατά τις συζητήσεις με εκπροσώπους ΝΕΕ/ΕΕΕ .

Στο θέμα εμπίπτει και η διαμόρφωση κανόνων από « ITTC - ISO 15016», όπου αυτοί οι 2 φορείς συνεργαζόμενοι θα παραγάγουν τις σχετικές διεθνές διατάξεις. Στις εργασίες τους συμμετέχει το ΝΕΕ.

BWM – Convention

Το 2016 ενδέχεται να τεθεί σε εφαρμογή με δεδομένο ότι τα υπάρχοντα πλοία θα υποχρεωθούν σε εφαρμογή μετά το πρώτο survey αντικατάστασης του IOPP (5ετία) Certificate.

Συνεχίζουν όμως να υπάρχουν προβλήματα στην αξιοπιστία των από τον IMO αποδεκτών Συστημάτων καθαρισμού έρματος κατά δηλώσεις Intercargo, Intertanco, ICS, Bimco και πρόσφατα οι ΗΠΑ έχουν εκφράσει έντονη επιφυλακτικότητα..

Άλλα θέματα που μένει να διευκρινιστούν είναι το stripping των δεξαμενών με τις αντλίες του έρματος, ενώ τα υπολείμματα είναι επεξεργασμένο έρμα, οι διαδικασίες δειγματοληψίας κλπ.

Πάντως υπάρχουν πιέσεις για να τεθεί σε εφαρμογή. Η χώρα μας και ορθώς δεν έχει ακόμη κύρωση την σύμβαση.

Επιβατηγός Ναυτιλία

Σε συνόδους στον IMO το 2014, που το NEE επίσημα συμμετείχε και εξέφραζε την διαμορφωθείσα Ναυτιλιακή Πολιτική αναφορικά με τα επιβατηγά (Διεθνών πλοίων – Ακτοπλοΐα) πλοία σε έντονο τρόπο προσβλήθηκαν και

Σημειώθηκαν

- Η ανάγκη για Υψηλού επιπέδου Ασφάλεια
- Να απαντηθούν πρακτικά τα ερωτήματα προς τον IMO όπως;
Ποια λάθη έγιναν ;
Ποιο το μάθημα, που πήραν και ποια εμπειρία που θα εκφραστεί με κανονισμούς ;
Ποια τα ληφθέντα μέτρα ;

Προκειμένου η κοινωνία να εμπιστεύεται τον IMO πρέπει να αποδειχθεί ό,τι υπηρετεί το στόχο του «SAFETY».

- Φυσικά συντάχθηκαν με αυτό οι αντιπροσωπείες και προτάθηκαν.
- Να ξεκαθαριστούν οι διάφοροι τύποι πλοίων και υποχρεώσεις τους.
- Διπλό κέλυφος του Μηχανοστασίου..
- Μηχανισμοί αυτόνομου κλεισίματος Υδατοστεγών χώρων για αποφυγή. Κατάκλισης και παρακολούθηση.
- Σύστημα ευστάθειας μετά από ατύχημα.
- Πραγματικά Γυμνάσια με εικονική βλάβη – ατύχημα
- Ανανέωση συστημάτων σωσιβίων λέμβων κλπ.

Κέντρο θαλάσσιου Εμπορίου ο Πειραιάς

Το NEE από 10ετίας με αναλυτικά υπαρκτά στοιχεία υποστήριξε ότι το Βασικό λιμάνι διαμετακομιστικού Εμπορίου προς την Κεντρική & Ανατολική Ευρώπη θα πρέπει να είναι ο Πειραιάς αφού διαμορφωθεί το αναγκαίο μεταρρυθμιστικό νομικό πλαίσιο και λειτουργήσει η σιδηροδρομική γραμμή μέσα από το λιμάνι. Στις ναυτιλιακές εκθέσεις «Ποσειδώνια» ένα από τα θέματα που προβάλλει επίμονα το NEE είναι και αυτό.

ΟΜΙΛΙΕΣ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΝΕΕ ΣΕ ΣΥΝΕΔΡΙΑ & ΗΜΕΡΙΔΕΣ

Ναυτική Εκπαίδευση

Χαιρετισμός του Προέδρου του ΝΕΕ Γεωργίου Γράτσου στο Συνέδριο για την Ναυτική Εκπαίδευση στο Ίδρυμα Ευγενίδου την 7η Μαρτίου 2014

Ευχαριστώ για την πρόσκληση να χαιρετίσω το Συνέδριο για την Ναυτική Εκπαίδευση και ευχαριστώ ιδιαίτερα τους οργανωτές, το «Ίδρυμα Ευγενίδου».

Γενική θεώρηση της εκπαίδευσης εκ μέρους των χρηστών

Η ναυτική εκπαίδευση είναι βασικός πυλώνας της Ελληνικής και Ελληνόκτητης ναυτιλίας που είναι, πιθανώς η μεγαλύτερη στον κόσμο.

Η ναυτιλία μας δημιουργεί μεταξύ 200.000 και 300.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας και εισφέρει 12-19 δις ΕΥΡΩ ετησίως αναλόγως της ναυλαγοράς. Δημιουργεί δε περίπου 7% του ΑΕΠ αν όχι περισσότερο. Η ύπαρξη αυτού του πλουτοπαραγωγικού κλάδου στην Ελλάδα είναι αποτέλεσμα ενός σταθερού φορολογικού συστήματος για την ναυτιλία και βασίζεται στην τεχνογνωσία των Ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού οι οποίοι επανδρώνουν τα πλοία και είναι απαραίτητα στελέχη των γραφείων που τα διοικούν.

Όπως όλα τα πράγματα, η τεχνογνωσία, ο τρόπος λειτουργίας και τα σκάφη, εξελίσσονται και εκσυγχρονίζονται με τον καιρό. Για παράδειγμα το μέγεθος του μέσου φορτηγού πλοίου τα τελευταία 30 χρόνια διπλασιάστηκε, ο αριθμός δε των πλοίων ξηρού φορτίου αυξήθηκε κατά 110% περίπου. Αντίστοιχα εξελίχθηκαν και όλα τα άλλα είδη πλοίων. Όλα αυτά τα πλοία κυκλοφορούν με μεγαλύτερη ασφάλεια, στις ίδιες ακριβώς θάλασσες και ποτάμια, λόγω επικαιροποιημένων κανονισμών. Προφανώς, επειδή είναι μεγαλύτερα, η γνώση της συμπεριφοράς κάθε πλοίου σε περιορισμένα νερά πρωτεύει σήμερα.

Υπολογίζεται ότι οι εν ενεργεία Έλληνες αξιωματικοί είναι περίπου 11.000. Το 2000 εκτιμάται ότι ο αριθμός αυτός ήταν περίπου 18.000. Ο αριθμός των Ελλήνων αξιωματικών συρρικνώνεται, και μαζί του μικραίνει ο όγκος της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει η Ελλάδα. Πρέπει να θυμόμαστε ότι διαχρονικά αυτή ήταν ένας από τους βασικούς παράγοντες που συνετέλεσε στην σημαντική ανάπτυξη του εμπορικού μας στόλου.

Το ΝΕΕ από το 1999 είχε υπολογίσει ότι για να έχουμε 1 Πλοίαρχο και 1 Α' Μηχανικό στο 90% του τότε εμπορικού μας 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 υπηρετήσουν την ναυτιλία μας περίπου 2.000 υποψήφιοι ετησίως.

Με βάση αυτό το σκεπτικό θα έπρεπε να είχαμε σύνολο περίπου 13.000 Πλοιάρχους και Α' Μηχανικούς. Σήμερα έχουμε μόνον 11.000 αξιωματικούς ανεξαρτήτως βαθμού. Ας σημειωθεί ότι το 2013 λειτουργούσαν περίπου 3.400 Ελληνικά και Ελληνόκτητα πλοία πράγμα που σημαίνει ότι ο απαραίτητος αριθμός θα διαμορφώνετο στους 13.800 περίπου.

Εδώ θέλω να επισημάνω ότι ο Πλοίαρχος είναι ο άνθρωπος που συντονίζει την σωστή εκτέλεση όλων των εμπορικών και διαχειριστικών λειτουργιών του πλοίου, αλλά και τον ασφαλή του πλου. Με άλλα λόγια ο ρόλος του είναι ρόλος διευθυντού παραγωγικής

μονάδας που έχει αξία πολλές δεκάδες εκατομμυρίων δολαρίων. Εξυπακούεται ότι πρέπει να έχει και τις απαραίτητες γνώσεις.

Δεν χωράει αμφιβολία ότι η μεγάλη πλειονότητα των Ελλήνων εφοπλιστών θα ήθελαν να είχαν τουλάχιστον Έλληνα Πλοίαρχο στα πλοία τους. Αυτή η επιλογή όμως σήμερα δεν είναι εφικτή. Επειδή η ζήτηση είναι μεγαλύτερη, αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι σημαντικά υψηλότερο το κόστος των Ελλήνων. Με την μικρότερη παραγωγή αξιωματικών η κατάσταση θα επιδεινώνεται, με ότι αυτό συνεπάγεται.

Το σύστημα εισαγωγής, εκπαίδευσης, εκπαιδευτικού πλου και τελικής παραγωγής αξιωματικών οδηγεί σε φαύλο κύκλο μείωσης αξιωματικών, άρα και της συνολικής τεχνογνωσίας. Για να διατηρήσουμε την ναυτιλία μας αυτό πρέπει να αλλάξει. Γιατί συμφέρει την Ελλάδα να αλλάξει.

Για ανεξήγητους λόγους δεν εισάγονται στις σχολές παρά μόνο περίπου 1.300 σπουδαστές τον χρόνο, ενώ υποβάλλουν αιτήσεις περίπου 5.000 υποψήφιοι, πράγμα που συρρικνώνει την τεχνογνωσία της ναυτιλίας, την οποία προφανώς αποκτούν άλλοι. Αν συνεχίσει αυτό, είναι ορατή και η συρρίκνωση της ναυτιλίας και των ωφελειών της για την Ελλάδα.

Η ναυτιλία επιθυμεί οι αξιωματικοί που παράγονται από τις AEN να είναι καλοί χειριστές. Οι γνώσεις που αποκτούν είναι ικανοποιητικές, αλλά σε ένα συνεχώς εξελισσόμενο κόσμο πρέπει οι γνώσεις και ο τρόπος διδασκαλίας να γίνονται με συστήματα αιχμής, ούτως ώστε οι αξιωματικοί αυτοί να ανταποκρίνονται στις σημερινές αλλά και τις διαμορφούμενες στο μέλλον υποχρεώσεις τους, και να είναι παραγωγικοί.

Είναι απαραίτητο να γίνει αντιληπτό ότι η παραγωγικότητα είναι συνάρτηση της εκπαίδευσης. Είναι επίσης απαραίτητο να καλλιεργείται κριτική σκέψη ούτως ώστε, γνωρίζοντας όλες τις παραμέτρους και τα προβλήματα που είναι πιθανό να συναντήσει το πλοίο κατά την διάρκεια της λειτουργίας του, να μπορούν να παίρνουν τις σωστές αποφάσεις για να αποφεύγονται ζημιές πλοίου και φορτίου, καθυστερήσεις και κάθε τι που επηρέαζε αρνητικά την κερδοφορία ενός πλοίου. Στο μέτρο αυτό, είναι απαραίτητο η εκπαίδευση να πηγαίνει πέρα από τις απαιτήσεις της STCW και να εστιάζεται και στα εμπορικά και στα νομικά θέματα τα οποία συναντούν κυρίως οι πλοίαρχοι κατά την διάρκεια της θητείας τους στο πλοίο.

Παράδειγμα που προβληματίζει: Ενώ το NEE είχε κανονίσει το UK CLUB να κάνει δωρεάν σεμινάριο σε κάθε κύκλο του ΚΕΣΕΝ στο θέμα αποφυγής πρόληψης και αποφυγής ζημιών και προβλημάτων και το Υπουργείο Ναυτιλίας είχε συμφωνήσει τα σεμινάρια αυτά δεν έγιναν ποτέ για ανεξήγητους σε εμένα λόγους.

Είναι βέβαιο ότι οι καλύτερα εκπαιδευμένοι, και ως εκ τούτου οι πιο παραγωγικοί αξιωματικοί, θα μπορούν να διεκδικούν υψηλότερες αμοιβές λόγω των μεγαλύτερων ικανοτήτων τους.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι όπως λέει ο λαός «με όποιον δάσκαλο καθίσεις τέτοια γράμματα θα μάθεις». Οι καθηγητές των AEN πρέπει να έχουν και αυτοί επικαιροποιημένες γνώσεις της ναυτιλίας και να έχουν υπηρετήσει πρόσφατα επί πλοίου ώστε να είναι ενήμεροι των εξελίξεων. Προφανώς οι AEN πρέπει να είναι εξοπλισμένες με τα καλύτερα και πιο σύγχρονα μέσα και μηχανήματα, για να επιτυγχάνεται ποιοτική εκπαίδευση.

Σήμερα θέλουν να ενταχθούν στις AEN πολλοί αξιόλογοι νέοι. Εφ' όσον θέλουμε να διατηρήσουμε την τεχνογνωσία της ναυτιλίας στην Ελλάδα, και ότι αυτή αποφέρει σε θέσεις εργασίας και πλούτο στην χώρα, θα πρέπει να εκπαιδεύουμε το δυνατόν περισσότερους.

Σύμφωνα με την μελέτη BIMCO-ISF του 2010 αναφέρεται έλλειψη 15.000 αξιωματικών με αυξητικές τάσεις. Η υπολογιζόμενη έλλειψη θα δημιουργήσει μεγάλη ζήτηση για καλούς Έλληνες αξιωματικούς και έτσι, θα βρουν εργασία πάρα πολλοί νέοι, σε Ελληνικά, Ελληνόκτητα και ξένα πλοία

Το κόστος της τετραετούς φοίτησης για την μόρφωση ενός αξιωματικού στις Σχολές ανέρχεται στα €20.000 περίπου. Το μεγαλύτερο μέρος του κόστους αυτού καλύπτεται από τα Ελληνικά πλοία. Μικρότερο μέρος είναι από τα κονδύλια της ΕΕ. Η δε συμμετοχή της Ελλάδας είναι μικρή.

Τονίζω αυτή την διαφορετικότητα γιατί τα έξοδα κάθε άλλης μορφής εκπαίδευσης στην χώρα μας καλύπτεται από το κράτος.

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, της Ελληνικής ναυτιλιακής συστάδας και της Ελληνικής οικονομίας.

Πιστεύω ότι είναι μονόδρομος η δημιουργία περισσότερων πολύ καλά εκπαιδευμένων Ελλήνων αξιωματικών, γιατί τα οφέλη της πατρίδας μας θα είναι πολλαπλάσια. Κυρίως δε θα μπορέσουμε να κρατήσουμε την ναυτική τεχνογνωσία στην Ελλάδα, και μαζί της ότι προσφέρει ο Ελληνικός και Ελληνόκτητος στόλος.

Οι λεπτομερείς εισηγήσεις του εφοπλισμού για την εκπαίδευση έχουν κατατεθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Τελειώνοντας, εύχομαι κάθε επιτυχία στο Συνέδριο αυτό προς όφελος της ναυτικής εκπαίδευσης.

Γιώργος Γράτσος,
Πρόεδρος ΝΕΕ

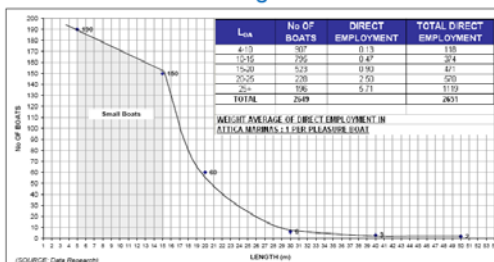
ISLAND TOURISM AND YACHTING IN GREECE

A presentation of George A. Gratsos Ph.D., President of the Hellenic Chamber of Shipping, at the High Level Conference on Insularity organized by the Ministry of Shipping & Aegean, at the Eugenides Foundation, on April 4, 2014

Greece:

Is easily one of the few wonderful seaside resort and cruising ground in the world. We combine it with rich culture and a long history

Dispersion of pleasure boats in Attica according to LOA



Bigger yachts create more direct and indirect jobs. We must attract not repel them.

Underutilized national resources

- Greece has about **16,000** km of coastline the biggest in European Union, has about **1,200** islands and **4,800** islets and is the best pleasure boats' destination. **116** of these are inhabited.
- From ancient times Greece was a nation of seafarers. Despite that:
 - Greece has only **1** pleasure boat for every **621** people whereas
 - Europe has **1** pleasure boat for every **164** people
- In **Greece**, with about **16,000** km of coastline, there are only **14,400** mooring places. **France**, with only **6,300** km of coastline, the largest part of which is in the Atlantic, has **226,000** mooring places and the relevant pleasure boats. Italy has **9,500** km and **130,000** mooring places. **Greece has 1.4 m coastline/inhabitant whereas France has only 10 cm of coast line/inhabitant and Italy 15 cm!**
- All above are a result of the hostile Greek tax system that existed until now, which appeared only to want to tax yachts, driving them away. With law **3790 of 2009** 25% of the pleasure boats which were berthed at marinas (about **2,000** boats) left for other, more friendly destinations taking with them most probably closer to **20,000-30,000** direct and indirect jobs, since these yachts were mostly much bigger.

Considering the ratio of direct to indirect jobs yachts create in the EU, Greece would benefit a lot more by attracting more, bigger yachts to berth and cruise in our wonderful waters, thus creating substantially more income and many thousands more jobs.

Yachting in Greece

Based on a study made by the **University of Piraeus** for the HCS the total number of pleasure boats in Greece is about **17,700**. These pleasure boats contribute:

- about **40,000** direct and indirect jobs (1:1 in Europe 1:3)
- about **€607 millions** to the Greek economy **without taking into account the charter income of the yachts for rent, the charterers' (users) expenses in the islands, the amounts paid for the purchase of pleasure boats, brokerages etc.** These amounts must be considerable as these boats represent **45%** of the registered pleasure boats but on average are much larger.

Their total cash flow must therefore be substantially greater.

The tax system which was replaced with new legislation yesterday was punitive

According to the opinion expressed a few years ago by a company that invests at marinas:

"Also, as you know, 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."

The HCS has worked closely with the present government to create a new, Yachting friendly legal framework, which we expect will reverse the disastrous effects of heretofore legislation.

Greece's income from Megayachts is tiny

A study by the London School of Economics for MYBA shows that in 2011:

Italy, France, Greece and Spain's income from Megayachts was **€2.24 billion**, **€1.37 billion**, **€158 million** and **€892 million** respectively.

Considering that some of the above countries specialize in building such yachts, **the income from sources that are common to all 4 countries** was **€358 million**, **€314 million**, **€46 million** and **€303 million** respectively.

The findings of the study show that heretofore Greek yachting legislation destroyed potential income of about **€275 million/year** only from Megayachts.

Yachting legislation has changed but other legislations must also change so as to maximize income from yachting

Everything in Greece is **marred by red tape and counterproductive legislation which destroy the country's competitive advantages**, for example:

- **15** marinas are awaiting permits blocked by red tape in order to be developed.
- Piers and facilities of other marinas in need for repairs are deteriorating because permits for their upgrading are delayed.

Legislation must be simplified, become effective and promote growth.

To create jobs we must attract more, bigger yachts

- Greece, because of our geographical position and our unique Archipelago, could be the preferred recreational center of Europe and the rest of the world. **On the other hand we compete the Dalmatian and the Turkish coasts, so we are not alone.**
- With yachting friendly laws and the construction of new marinas that they will accommodate **10,000** more pleasure boats, preferably bigger ones (over 15m), at least **30,000** more jobs would be created. **Possibly many more.**
- Attracting only a **100** super yachts could create about **3,000** more direct and indirect jobs.

We must develop Greece's comparative advantages. This is the only way forward.

Cruise ships

- Whereas Greece was among the first Mediterranean countries to have cruise ships now it has none.
- Cruises started in Greece in the 50's. In the 70's Greece had the largest cruise ship fleet in the Mediterranean. Greek cruise ships also cruised in the Caribbean, Alaska, Baltic and even China.

POTENTIAL INCREASE OF THE CRUISE SHIP CONTRIBUTION TO GREECE

Ratio of passenger embarkations to passenger visits as per 2012 study were:

Year	Employment	Greece		Spain		Italy	
		Passenger arrivals	Passenger visits	Passenger arrivals	Passenger visits	Passenger arrivals	Passenger visits
2006	6,224	236,000	2,386,000	716,500	2,778,000	1,351,000	3,411,000
2007	-	-	-	-	-	-	-
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	49,730,000	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
Ratio embarkations/visits 2012		1:19.7		1:4.3		1:3	

In 2012 Greece had a 4.6 times smaller ratio of embarkations/visits. In 2006 the ratio was only 2.8 times. Arrivals in 2012 were similar to 2006. This shows that we have still not managed to attract cruise ships to homeport in Greece. If Greece manages to achieve the same ratio as Spain this would create 12.700 more jobs and about €1.5 billion more income. The reason for this must be investigated and corrected.

Ro Pax Ferries

Greece has about 105 large Ferries and about 95 local Ferries.

Ferries provide essential daily transport services to 116 islands inhabited by about 1.600.000 islanders, about 15% of the Greek population. Ferries support the islands' mostly tourist driven economies, allowing tourists to travel from island to island.

For island economies to survive and prosper, tickets must be affordable.

Ferries must also be profitable in order to exist and provide year-round service to the islands.

Operating expenses must be trimmed, but how? They are mostly beyond the control of the operators. Ferries are slow steaming to reduce fuel consumption. **Manning scales must be brought down further to the minimum international standards.**

To balance the equation either VAT must be brought down or they must be subsidized for providing a public service.

Remember 15% of the Greek population lives on islands and islands provide most of Greece's tourist income.

Greece has important advantages as a home-porting hub

- Piraeus is in a more central location in the Eastern Mediterranean than any other home port. Using Piraeus as a homeport cruise ships will have to steam less miles and therefore save bunker costs.
- They will have the added benefit of being able to visit more Eastern Mediterranean destinations.
- Per capita Income from homeporting is about 5 times greater than that from visits. This will be an additional benefit to Greece.

The above combination benefits both cruise ships and the Greek economy.

- Present legislation is compatible to that of other E.U. nations.
- **Port infrastructure and accessibility must be improved now.**

ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Παρουσίαση του Προέδρου του ΝΕΕ Γεωργίου Γράτσου στη Δημερίδα «Χίος - Ναυτιλία - Προκλήσεις - Ανιγμάτα». Χίος, 3-4 Μαΐου 2014

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.

Βασικές αρχές της οικονομίας

«Η τέχνη της οικονομικής (επιστήμης) συνίσταται στο να βλέπεις όχι μόνον τις άμεσες αλλά και τις μακροχρόνιες επιπτώσεις όποιας πράξης ή πολιτικής. Συνίσταται δε στο να αντιλαμβάνεσαι τις συνέπειες αυτής της πολιτικής όχι μόνο σε μια ομάδα αλλά για όλον τον πληθυσμό.»

Henry Hazlitt - "Economics in One Lesson" (*)

(*) Οικονομικός αναλυτής και αρθρογράφος των Wall Street Journal, New York Times, Newsweek κ.α., συγγραφέας 25 σχετικών βιβλίων.

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.

Αίτια 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** προσελκύνοντας διεθνείς επενδύσεις
- **Προορισμό αναψυχής και θαλασσιού τουρισμού** της Ε.Ε. προσελκύνοντας 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.



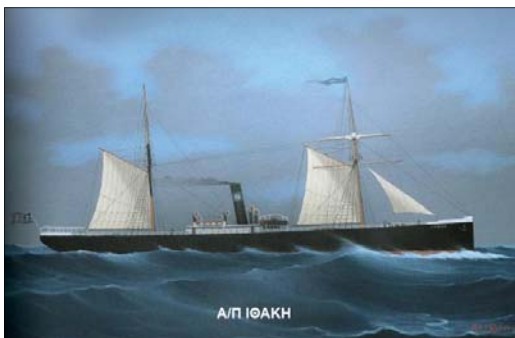
Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία

Οι Έλληνες ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα που αντιπροσωπεύει το **17.7%** περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Είναι επίσης ο νεότερος. Έχουμε επιτύχει να προσφέρουμε ανταγωνιστικές μεταφορικές υπηρεσίες για τα εμπορεύματα των άλλων.

Το μέσο μέγεθος του Ελληνόκτητου στόλου άνω των **1.000 GT** είναι περίπου **75.557 tdw**. Το μέσο μέγεθος αντίστοιχων πλοίων στον κόσμο είναι περίπου **36.896 tdw**. Το μέσο μέγεθος αυτών των πλοίων παγκοσμίως, εξαιρώντας τα Ελληνόκτητα πλοία, είναι περίπου **33.842 tdw**.

Τα Ελληνόκτητα πλοία είναι περίπου 2.20 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.



Η Ελληνική ναυτιλία του 19ου αιώνα

Τον 19ο αιώνα οι Έλληνες ήταν κυρίως έμποροι με έδρα εκτός Ελλάδας. Αυτοί οι έμποροι χρηματοδότησαν έμπιστους πλοίαρχους για να αγοράσουν ή να κτίσουν πλοία για να εξυπηρετηθεί το εμπόριο τους.

Το 1870 οι Έλληνες είχαν περίπου 5.000 ιστιοφόρα όλων των μεγεθών.

Εκείνη την εποχή εφαρμόστηκαν εφευρέσεις που έκαναν τα ταξίδια με ατμόπλοια να είναι οικονομικός βιώσιμα. Έλληνες επιχειρηματίες όπως ο Παταγιάνης, ο Ξένος, ο Θεοφύλατος, ο Βαλιάνος, ο Σιδερίδης, ο Ζαρίφης και άλλοι χρηματοδότησαν επενδύσεις Πλοιαρχών και έτσι ανανέωσαν τον Ελληνικό στόλο. Ο Βαλιάνος, ένας από τους μεγαλύτερους εμπόρους, χρηματοδότησε περίπου 20 νεότευκτα εμπορικά ατμόπλοια τα οποία κτίστηκαν στην Αγγλία. Άλλοι χρηματοδότησαν πολλά ατμόπλοια.

Το πρώτο Ελληνικό φορτηγό ατμόπλοιο ήταν το «**IOAKH**» των αδελφών Θεοφύλατου.

Μετοχική συμμετοχή σε πλοία ήταν πολύ διαδεδομένη στις νησιωτικές κοινότητες. Μεγάλες μετοχικές οικογένειες συνεργάστηκαν με μικρότερους μετόχους. Το «**Χρηματιστήριο**» της εποχής ήταν το τοπικό καφενείο. Αυτό ισχύει και σήμερα. Το «παγκόσμιο χωριό» έχει απλώς άλλο τύπο «καφενείου». Το χρηματιστήριο σήμερα έχει διαμορφωθεί σχετικά αλλά η διαδικασία στηρίζεται στην ίδια ιδέα. Εμπιστοσύνη.

Διάφοροι θα επενδύσουν στην επιχειρηματική σου ιδέα αν καταλάβουν ότι γνωρίζεις το αντικείμενο και θεωρούν ότι η ιδέα σου έχει βάση.

Δομή Ελληνικής Ναυτιλίας

Ελληνικές πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
1-5	257
6-10	81
11-20	58
21+	52
ΣΥΝΟΛΟ	440

Οι περισσότερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι οικογενειακές επιχειρήσεις με παρουσία στον χώρο για πολλές δεκαετίες ακόμη και πάνω από 100 χρόνια. Οι περισσότερες έχουν μικρό αριθμό πλοίων. Αυτές οι εταιρείες έχουν επιζηήσει και κερδοφορήσει, έχουν ζητηρήσει τα δάνειά τους και στην πιστωτική κατάταξη βρίσκονται πολύ ψηλά στα πλαίσια της Ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Οι πράξεις δεν θα πρέπει να θεωρούν ασφαλέστερους πελάτες τους μεγάλους Στόλους από τις μικρές παραδοσιακές Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Σύμφωνα με την DNB: "The changes (increase in non-performing and doubtful loans) were mainly attributable to a few large shipping loans which are being closely monitored".

Ελληνικά νεότευκτα

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πάντα επένδυναν σε νέες τεχνολογίες και στο παρελθόν και σήμερα.

Από το **1873** μέχρι το **1900** ο Ελληνόκτητος στόλος προχώρησε από την εποχή των ιστιοφόρων στην εποχή των ατμόπλοιων. Κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου περίπου **250** ατμόπλοια αποκτήθηκαν από Ελληνικά συμφέροντα εκ των οποίων **100** ήταν νεότευκτα. Αυτά ταξίδευαν κυρίως υπό Ελληνική σημαία αλλά και υπό σημαίες Ρωσίας και Τουρκίας.

Περίπου **200** νεότευκτα ατμόπλοια παραδόθηκαν στους Έλληνες μέχρι τον **Α' Παγκόσμιο Πόλεμο**.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι Έλληνες παρήγγειλαν έναν μεγάλο αριθμό νεοτεύκτων εκ των οποίων τα πρώτα παραδόθηκαν το **1948**. Οι Έλληνες παρέλαβαν **524** νεότευκτα κατά την περίοδο **1948-1960**, εκ των οποίων **46**, όλα δεξαμενόπλοια, κτίστηκαν στην **Αμερική**. Η πλειονότητα των Ελληνικών νεοτεύκτων κτίστηκε στην **Ιαπωνία**. **Ένα σύνολο 1.265 Ελληνικών πλοίων κτίστηκαν στην Ιαπωνία έως το τέλος του περασμένου αιώνα.**

Τώρα σχεδιάζονται τα **ενεργειακά οικονομικά πλοία** στα οποία οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήδη επενδύουν.

Ελληνόκτητος στόλος

	ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ		ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ	DWT	ΑΡΙΘΜΟΣ	DWT
ORE & BULK	1.752	138.665.642	148	14.992.786
OIL TANKERS	632	100.000.475	44	7.453.300
COMBINATION CARRIERS	-	-	-	-
PURE CONTAINERS	339	20.387.170	61	5.219.223
LIQUID GAS	183	6.480.271	70	3.624.878
CHEMICAL & PRODUCTS	599	22.979.017	48	2.308.756
CARGO	230	1.718.918	1	11.253
PASSENGER	96	245.356	2	5.550
OTHERS	70	380.283	6	48.008
ΣΥΝΟΛΟ	3.901	290.847.132	378	33.635.518

GSCC ΜΑΡΤΙΟΣ 2014

Σύνολο Ελληνόκτητου στόλου υπό παραγγελία **378** εκ των οποίων **159** στην Κίνα.

Σημαντική η διεθνής παρουσία της Ελληνόκτητης ναυτιλίας

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία είναι δυνατό διαπραγματευτικό πλεονέκτημα των ελληνικών κυβερνήσεων γιατί είναι **σημαντικός και αξιόπιστος μεταφορικός εταίρος** για τις μεταφορικές ανάγκες πολλών σημαντικών χωρών όπως των Η.Π.Α., της Κίνας, της Ε.Ε., των **Αραβικών κρατών** και άλλων.

Διαχρονική πορεία της Ελληνικής σημαίας

Στο απόγειό της στα τέλη της δεκαετίας του '70, την Ελληνική σημαία ύψωνε η μεγάλη πλειοψηφία του Ελληνόκτητου στόλου. Από την δεκαετία του '80 άρχισε η συρρίκνωση λόγω άστοχων παρεμβάσεων των Ελληνικών κυβερνήσεων. Το 1987 είχε το **48.7%**. Σήμερα έφθασε να αποτελεί **μόνο το 21%** του Ελληνόκτητου στόλου.

Αυτό είναι ενδεικτικό του τι μπορεί να συμβεί πολύ σύντομα με απερισκεπτες και αναποτελεσματικές νομοθετικές παρεμβάσεις

Ναυτιλία και Ελληνική οικονομία

Η Ελληνική ποταπόρος ναυτιλία προσφέρει εισροές μεταξύ €13 και €19 δις ετησίως στην Ελληνική οικονομία ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Η ποταπόρος ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ, ίσως και περισσότερο. Επίσης απασχολεί άμεσα και έμμεσα περίπου 200.000 - 300.000 άτομα(*). **Ενισχύοντας την ναυτιλιακή ουσία 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, ασφαλείας και το οικονομικό κέντρο εξπηρέτησης ναυτιλίας εισροών περίπου €37 δις ετησίως και δημιουργούνται 537.000 θέσεις εργασίας. Ας σημειωθεί ότι το Λονδίνο, από περίπου 4.000 αιτήσεις για διατηρήσιες ετησίως διακτεταίνονται περίπου 600 διεθνείς ναυτιλιακές αιτήσεις τον χρόνο. Οι υπόλοιπες συμβιβάζονται μεταξύ των διαδίκων. Στην Ελλάδα διακτεταίνονται 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.

Ο Νορβηγικός στόλος είναι σημαντικό μικρότερος του Ελληνόκτητου. Η Νορβηγία όμως έχει ισχυρές ναυτιλιακές τράπεζες και ασφαλιστικούς οργανισμούς.

Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 720 διαχειρίστριες εταιρείες. Πολλοί διεθνείς οίκοι παροχής υπηρεσιών, ξένες τράπεζες, ασφαλιστικοί οργανισμοί, δικηγόροι, μεσίτες, νηγιόμενες και άλλοι **διατηρούν μικρά κυρίως περιφερειακά γραφεία** στην Ελλάδα.

Σαν ναυτιλιακό κέντρο οι υποδομές μας είναι ακόμα σε νηπιακή ηλικία. Δεν έχουμε ισχυρή παρουσία ασφαλιστικών εταιρειών, εταιρειών χρηματοοικονομικού τομέα, ναυτιλιών και εμπόρων. Με φιλικό νομοθετικό περιβάλλον που θα δημιουργήσει ανάπτυξη, θα προσελκύσουμε πολλούς.

(* Μελέτες: Πανεπιστήμιο Πειραιώς 2005, IOBE 2013 με την μέθοδο Leonidien εισροών/εκροών

Καταστροφικές συνέπειες λανθασμένων επιλογών

Ο **Νορβηγικός Νηγιόμενος (DNV)** ιδρύθηκε το 1864, το 2012 είχε 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 Νηγιόμενος** ο οποίος ιδρύθηκε το 1870 είναι πια σχεδόν **ανύπαρκτος** παρ' όλο του ότι το ΕΜΠ έχει την μεγαλύτερη ναυπηγική σχολή της Ε.Ε. και η ναυπηγική τεχνολογία στην Ελλάδα είναι ανεπτυγμένη.

Αυτό είναι αποτέλεσμα της διαφορετικής αντιμετώπισης των Ελλήνων.

Ναυπηγική, Μηχανολογία, Ναυτιλιακή και Οικονομική εκπαίδευση

Ναυπηγική-Μηχανολογία

Το **Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο** διαθέτει το μεγαλύτερο τμήμα Ναυπηγών και Μηχανολόγων Μηχανικών και εγκαταστάσεις στην Ευρώπη.

Αποφοίτουν κάθε χρόνο περίπου 50 άτομα με **M.Sc.** Λόγω της σημασίας της **Ελληνικής ναυτιλίας**, η ονομασία του τμήματος πιστευόμαστε ότι πρέπει να παραμείνει ως έχει.

Ναυτιλιακά και Οικονομικά της ναυτιλίας

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

Βασικές αρχές της αγοράς

Οι οικονομίες αποτελούνται από ανθρώπους.

Ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης ισχύει πάντα.

Η **ανάλυση κόστους-ωφέλειας** είναι σημαντική για οποιαδήποτε επενδυτική απόφαση (συμπεριλαμβανομένων επισκευών, ανανεώσεων κλπ.) εντός των πλαισίων μιας ναυτιλιακής επένδυσης.

Οι αγορές (ελεύθερες από cartel) πάντα θα προσπαθούν να μειώσουν το κόστος και να δημιουργούν ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες, προσφέροντας λογικά κέρδη σε όλους τους συμμετέχοντες. Ακριβά προϊόντα ή υπηρεσίες αναπόφευκτα θα αποτυγχάνουν.

Νομοθετημένες στρεβλώσεις επηρεάζουν αρνητικά τους μηχανισμούς της αγοράς, παράγοντας υπερβολικό κόστος προϊόντα. Έτσι διαταράσσουν την παραγωγικότητα και τις θέσεις εργασίας.

Ο σύγχρονος κόσμος είναι μια παγκόσμια αγορά.

Ναυτιλία – Ναυτική τεχνολογία

Η ναυτική εκπαίδευση είναι βασικός πυλώνας για την διατήρηση της Ελληνικής και Ελληνόκτητης ναυτιλίας και τα οφέλη που προσφέρει στην Ελλάδα.

Απαραίτητο: Να διατηρηθεί και να εξελίσσεται συνεχώς η ναυτική εκπαίδευση και τεχνολογία στην Ελλάδα.

Ο τρόπος λειτουργίας και τα σκάφη συνεχώς εξελίσσονται και εκσυγχρονίζονται. Τα τελευταία 30 χρόνια ο αριθμός και το μέγεθος των φορτηγών πλοίων διπλασιάστηκε.

Λειτουργούν ασφαλέστερα στις ίδιες θάλασσες και ποτάμια λόγω τεχνικών και νομοθετικών εξελίξεων.

Μείωση μεταφορικού κόστους

Το μεταφορικό κόστος ανά **TDW** της ναυτιλίας χύδην φορτίου τα τελευταία 31 χρόνια μειώθηκε κατά **33%** περίπου λόγω των μεγαλύτερων και οικονομικότερων πλοίων. Το μέσο μέγεθος του στόλου μεγάλωσε από **35.500 tdw** που ήταν το 1981 σε **70.600 tdw** το 2012.

Για να βελτιωθεί περαιτέρω το μεταφορικό κόστος ίδιας τεχνολογίας πλοίων πρέπει τα μεγέθη συνεχώς να αυξάνουν. Σε όλες τις κατηγορίες πλοίων διαχρονικά αυξάνει το μέγεθος των πλοίων.

Τα ενεργειακά αποδοτικότερα πλοία χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια **καταλώνουν περίπου 20%-30% λιγότερα καύσιμα** από τα υπάρχοντα. Έτσι μειώνεται το κόστος μεταφοράς, αυξάνεται η κερδοφορία των πλοίων και ωφελείται το περιβάλλον.

Ναυτική εκπαίδευση

Η ναυτιλία επιθυμεί οι αξιωματικοί που παράγονται από τις ΑΕΝ να είναι **καλοί Χειριστές**.

Η παραγωγικότητα είναι συνάρτηση της εκπαίδευσης και πρέπει να είναι αντίστοιχη των απαιτήσεων της αγοράς. **Μεγαλύτερη παραγωγικότητα συνεπάγεται μεγαλύτερα έσοδα. Η κριτική σκέψη επιβάλλεται.**

Τα βιβλία πρέπει να είναι **σύγχρονα και περιεκτικά**.

Ο υλικότεχνικός εξοπλισμός των σχολών πρέπει να είναι σύγχρονος και άρτιος.

Οι **καθηγητές** πρέπει να έχουν επικαιροποιημένες γνώσεις. **Πρέπει να έχουν υπηρετήσει πρόσφατα επί πλοίοι ώστε να είναι ενήμεροι των εξελίξεων.**

Διεθνείς ανάγκες για αξιωματικούς πλοίων

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.

Οικονομικά οφέλη από την δημιουργία περισσότερων αξιωματικών

Λόγω της μεγάλης ανεργίας στην χώρα μας (65% στους νέους) πολλοί Έλληνες σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο μιας καριέρας στην θάλασσα. 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 τεχνολογία στην Ελλάδα.

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

Επάρκεια Αξιωματικών

Σύμφωνα με τα στοιχεία υπολογίζεται ότι οι εν ενεργεία Έλληνες αξιωματικοί είναι περίπου 13.400. Το 2000 εκτιμάται ότι ο αριθμός αυτός ήταν περίπου 18.000.

Το NEE υπολογίζει ότι για να έχουμε **1 Πλοίαρχο** και **1 Α' Μηχανικό** στο 90% του εμπορικού μας στόλου των περίπου 3.900 πλοίων και να υπάρχει ένας Αρχιπλοίαρχος και ένας Αρχιμηχανικός στα γραφεία για κάθε 4 πλοία, πρέπει να εισάγονται στις σχολές για να υπηρετήσουν την ναυτιλία μας περίπου 2.600 υποψήφιοι ετησίως. Με βάση αυτό το σκεπτικό θα έπρεπε να είχαμε σύνολο περίπου 18.600 Πλοίαρχους και Α' Μηχανικούς. Λιγνιστο πόσους έχουμε σήμερα.

Στις σχολές εισάγονται περίπου 1.300 σπουδαστές τον χρόνο, ενώ υποβάλλουν αιτήσεις περίπου 5.000 υποψήφιοι. Έτσι συρρικνώνεται η τεχνολογία την οποία προφανώς αποκτούν άλλοι.

Αν συνεχίσει αυτό, είναι ορατή και η συρρίκνωση της ναυτιλίας και των ωφελειών της για την Ελλάδα.

Ο Πλοίαρχος

Ο Πλοίαρχος είναι ο άνθρωπος που συντονίζει την σωστή εκτέλεση όλων των εμπορικών και διαχειριστικών λειτουργιών του πλοίου, αλλά και τον ασφαλή του πλοιο. **Ο ρόλος του είναι ρόλος διευθυντού παραγωγικής μονάδας που έχει αξία πολλές δεκάδες εκατομμυρίων δολαρίων.** Εξυπακούεται ότι πρέπει να έχει και τις απαραίτητες γνώσεις και κρίση.

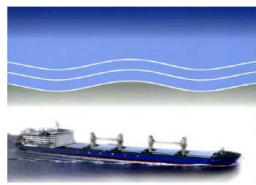
Είναι απαραίτητη η **εκπαίδευση** να πηγαινει πέρα από τις απαιτήσεις της STCW και να εστιάζεται και στα **λειτουργικά, τα εμπορικά και τα νομικά θέματα** τα οποία συναντούν κυρίως οι πλοίαρχοι κατά την διάρκεια της θητείας τους στο πλοίο.

Η **κριτική σκέψη είναι απαραίτητη** ούτως ώστε, γνωρίζοντας όλες τις παραμέτρους και τα προβλήματα που είναι πιθανόν να συναντήσει το πλοίο κατά την διάρκεια της λειτουργίας του, να μπορούν να **πάρουν τις σωστές αποφάσεις για να αποφευχθούν ζημιές πλοίου και φορτίου, καθυστερήσεις και κάθε τι που επηρεάζει αρνητικά την κερδοφορία ενός πλοίου.**

Ετσι μόνον είναι παραγωγικοί.



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



Ο Α' Μηχανικός

Ο Α' Μηχανικός συντονίζει την σωστή λειτουργία όλων των μηχανικών λειτουργιών του πλοίου. Εξυπακούεται ότι πρέπει να έχει και τις απαραίτητες γνώσεις και κρίση.

Επειδή τα καινούργια μηχανήματα είναι πολύπλοκα και ευαίσθητα, **πρέπει να είναι πλήρως εξοικειωμένος με τα εγχειρίδια λειτουργίας των μηχανημάτων τα οποία και να ακολουθεί κατά γράμμα.** Τα προβλήματα συνήθως οφείλονται σε **ανθρώπινη παράλειψη ή λάθος.** Καλό είναι η εκπαίδευση να εστιάζεται στην καλή κατανόηση των εγχειρίδιων και την αναζήτηση του τι μπορεί να μην έκαναν σωστά, με την **πεποίθηση ότι το μηχανήμα σχεδιάστηκε σωστά και θα λειτουργεί απρόσκοπτα αν ακολουθούν τις οδηγίες του κατασκευαστή.**

Η **κριτική σκέψη είναι απαραίτητη** ούτως ώστε, γνωρίζοντας όλες τις παραμέτρους και τα πιθανά μηχανικά προβλήματα που είναι πιθανόν να συναντήσουν να μπορεί να **πάρουν τις σωστές αποφάσεις για να αποφευχθούν ζημιές, καθυστερήσεις και κάθε τι που επηρεάζει αρνητικά την κερδοφορία ενός πλοίου.**

Ετσι μόνον είναι παραγωγικοί.

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 απορρέπει τον τουρισμό.

Λόγω:

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 62!!

Αποτελέσματα:

- Στην γραμμή της Αδριατικής το 2000 υπήρχαν 29 Ελληνικά πλοία, **κανένα** δε ξένο. **Σήμερα** υπάρχουν μόνο 6 πλοία Ελληνικής σημαίας και άλλα 6 υπό ξένη σημαία
- Οι εταιρείες καταγράφουν συνολικές ζημιές περίπου **€1 δις** για περίπου 4 συνεχή χρόνια, **πολλές δεν αντίζουν 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 αποζήωσης, 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 ετήσια επήρεια
-μεταφέρουν 570.000 λεωφορεία/φορτηγά και 1.600.000 αυτοκίνητα κάθε χρόνο
-είναι ένα ορόσημο 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 **ακτοπλοία επιβαρύνεται με μόνο €3.45** (2008). Σχέση επιχορηγήσεων 33.4:1, σχέση πληθυσμού ηπειρωτικής Ελλάδας/νησιών 5.7:1. **Με τις επιχορηγήσεις σε δρόμους, ΚΤΕΑ κλπ., η διαφορά μεγαλώνει. Για να υπάρξει ισονομία να αυξηθεί σημαντικά (x6) η επιχορήγηση όλης της Ακτοπλοίας.** Μόνο ο επόρθος της ακτοπλοίας επιβαρύνεται με **3% επίναυλο** για να χρηματοδοτηθούν οι άγονες γραμμές.

Θράμα: 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. Παρά τις ενστάσεις των αρμοδίων περί του αντιθέτου, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες θα μπορούσαν με μειωμένη σύνθεση όπως εφαρμόζεται στην Ε.Ε.Η διάρκεια της εργασίας επί των πλοίων να αναμορφωθεί και να προσρμοσθεί 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 Άγαιου αποτελεί διενήθ ύδατα να ερευνηθεί μήπως αποφευχθεί ο ΦΠΑ βάσει του παραδείγματος Πορτογαλίας-Καναρίων-Αζόρων.**

-Υιοθέτηση ελαστικής συνεργασίας των εταιρειών ώστε να εξυπηρετηθούν οι μεταφορικές ανάγκες των νησιών αντί υποχρεωτικά δρομολόγια
-Τα πλοία θα πρέπει να μπορούν να προσρμοθούν την ταχύτητά τους και τα δρομολόγια 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 όποιου απώλειας του ΦΠΑ από τα ειστήρια
- δημιουργήσουν περίπου 100.000 νέες θέσεις εργασίας στα νησιά
- εδραιώσουν την βιωσιμότητα του οχηματαγωγού στόλου

Ο πρόσφατος νόμος 4256/14-4-14 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 ακτοπλοία να επιχορηγηθεί με σημαντικό ποσό της τάξεως των €300 εκατομμυρίων ετησίως ή και μεγαλύτερο.



Homeporting

Στο «homeport» δημιουργούνται περίπου πενταπλάσια έσοδα ανά επιβάτη από ότι οι επισκέψεις.

Στο «homeport» επίσης το πλοίο συντηρείται και αναποφοδοτείται δημιουργώντας και άλλα έσοδα.

Είναι προφανές ότι την Ελλάδα ωφελεί η ανάπτυξη του «homeporting».

Έτος	Αποαπόληση	Ελλάδα		Ισπανία		Ιταλία	
		Αρχικές Επιβατών	Επισκέψεις	Αρχικές Επιβατών	Επισκέψεις	Αρχικές Επιβατών	Επισκέψεις
2006	6.224	236.000	2.586.000	716.500	2.778.000	1.251.000	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/ Αρχικών 2012	Ελλάδα	Ισπανία	Ιταλία
	19,7:1	4,3:1	1:3

Παρά την αλλαγή της νομοθεσίας, ενώ έχουν αυξηθεί οι επισκέψεις δεν φαίνεται να έχει αυξηθεί το «homeporting». Εφόσον η νομοθεσία έχει ήδη ερμηνευθεί με αυτήν των Ευρωπαϊκών χωρών, ο 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» κατόντισε περιφερειακό αεροδρόμιο επειδή έχει ακριβό τέλη. Δεν συνδέεται δε απ' ευθείας με τις Η.Π.Α., Κίνα, Αυστραλία ή άλλες σημαντικές αγορές.

Κρουαζιερόπλοια/Homeporting Η Ελλάδα ήταν κάποτε πρωτοπόρος στις κρουαζιέρες

Οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν από τους πρώτους που επένδυσαν στην κρουαζιέρα την δεκαετία του '50. Δροσπροσηθήθηκαν και στην Καραϊβική, Αλάσκα, Βαλτική και αλλού. Την δεκαετία του '70 είχαμε τον μεγαλύτερο στόλο κρουαζιερόπλοιοι της Μεσογείου. Σήμερα δεν υπάρχουν Ελληνικά κρουαζιερόπλοια κυρίως λόγω της Ελληνικής, δήμεν «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 κρουαζιερόπλοιοι 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 κρουαζιερόπλοιοι 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 σημάτων εκ των οποίων περίπου 8.000 είναι άνω των 12 μ. Αυτός ο αριθμός περιλαμβάνει περίπου 4.000 σκάφη αναψυχής προς ενοίκιο 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 αφιλόξενης μας νομοθεσίας (Ελλάδα: 1 σκάφος ανά 621 κατοίκους, Ευρώπη: 1 σκάφος ανά 164 κατοίκους).

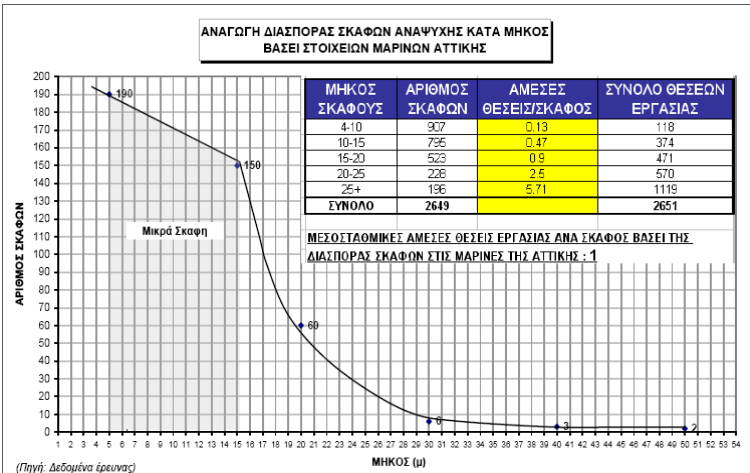
Η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς εκτιμά ότι στην Ελλάδα 1 άμεση θέση δημιουργεί 1 έμμεση θέση εργασίας. Σε άλλες χώρες η σχέση είναι 1 άμεση δημιουργεί 3 έμμεσες. Ο τουρισμός των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα δημιουργεί περίπου 40.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας, ενδεχομένως και περισσότερες.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

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

1.000 σκάφη άνω των 35 μέτρων θα δημιουργούσαν περίπου 23.000 θέσεις εργασίας.

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

Ύστερα από συζητήσεις για την τελευταία διετία για την διαμόρφωση του σχετικού νόμου και με πολλά στοιχεία η ΝΕΕ για την γενικότερη ωφέλεια της χώρας από την προσέλκυση σκαφών αναψυχής, ο πρόσφατος νόμος 4256/14-4-14 «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» αξιολογείται ως ο καταλληλότερος για την ανάπτυξη αυτού του τομέα.



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:	Μέσω Πειραιώς περίπου 23 ημέρες ✓ Μέσω Τεργεστής περίπου 28 ημέρες Μέσω Αμβούργου περίπου 35 ημέρες	Σύγκριση με άλλα Ελληνικά λιμάνια Καλαμάτα: Αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου 5 ώρες εφ' όσον αναπτυσσόταν ομόσημη, ταχεία σιδηροδρομική σύνδεση Μείωση συνολικού πλοιο Port Said-Καλαμάτα-Γιοία Ταυτο 5 ώρες σε σχέση με τον Πειραιά
Shanghai/Budapest (Hungary):		
Shanghai/Warsaw (Poland):	Μέσω Πειραιώς περίπου 24 ημέρες ✓ Μέσω Τεργεστής περίπου 28 ημέρες Μέσω Gdansk περίπου 36 ημέρες Μέσω Αμβούργου περίπου 35 ημέρες	
Shanghai/Bucharest (Romania):	Μέσω Πειραιώς περίπου 24 ημέρες ✓ Μέσω Τεργεστής περίπου 28 ημέρες Μέσω Constanta περίπου 30 ημέρες	Θεσσαλονίκη: Αύξηση χρόνου μεταφοράς φορτίου 2 ώρες Αύξηση συνολικού πλοιο Port Said-Θεσσαλονίκη-Γιοία Ταυτο 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 καλών σιδηροδρομικών δικτύων. Ο Πειραιάς συμφέρει ακόμα και για την εξιτηρέτηση και της Γερμανίας.

Οι μεταφορές επίσης να γίνουν τα κέντρα μεταφόρτισης προς την Μαύρη Θάλασσα και την Ανατολική Μεσόγειο με τροφοδοτικά πλοία.

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 αυξάνε.

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

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

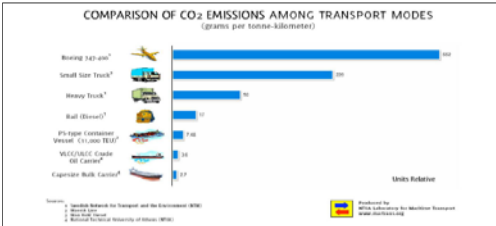
Για τουλάχιστον 15 χρόνια το ΝΕΕ προωθεί την ιδέα του Πειραιά σαν διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου εμπνέοντας στην ανάγκη περαιτέρω της σιδηροδρομικής σύνδεσης Θρακίου-Ικονίου. Το έργο που άρχισε προ εικοσαετίας περίπου, επίλους ολοκληρώθηκε.

Το "Time as a Trade Barrier" των Hummels and Schaur – Ιανουάριος 2012 υπολογίζει ότι μέρες καθυστέρηση στην παράδοση ενός φορτίου αυξάνει το κόστος των μεταφορέμενων αγαθών κατά 0,6% έως 2,3%.

Αργοτητα 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 άλλοιξε. 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 έδειξε τον δρόμο. Ήδη ακολούθησαν πολλοί άλλοι.



ΣΧΕΣΗ ΕΚΠΟΜΩΝ ΦΟΡΤΗΓΟΥ/TRAINΟΥ 3:1 Η σχέση κόστους μεταφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον αντίστροχη

Τα λιμάνια εξυπηρετούν ανάγκες

Τα σύγχρονα λιμάνια πρέπει:

Να έχουν πρόσβαση σε αυτοκινητόδρομους και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Να παρακολουθούν τις διαμορφούμενες τάσεις του εμπορίου και να προσαρμόζονται ταχύτητα. Οι υποδομές και ο υλικότεχνικός εξοπλισμός πρέπει συνεχώς να αναβαθμίζονται για να υποδεχονται 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 18.000 εμπορευματοκιβώτια.

Να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του χρήστη όσον αφορά θέση, υποδομές, παραγωγικότητα άλλως οι χρήστες τα παρακάμπτουν (ιδίως: παλιότερες, την αποτυχία των εγκαταστάσεων Πλαταινάδι (Αστακό) Αιτωλοακαρνανίας, που έγινε το 1984 ως NABIPPE, 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 Χαλκίδας από τον Ι.Κ. Καρρά στις αρχές του 1970 τα οποία μετασκέυασαν 2 πλοία σε κρουαζιερόπλοια και πουλήθηκαν την δεκαετία του '80
- Η Ναυπηγοεπισκευαστική βάση Σαλαμίνας Χανδρή το 1960 μετασκέυασε 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 αντιπαραωνικών συνδικαλιστικών πρακτικών που δημιούργησαν ασυνέπεια από το 1974 και μετά.

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

Ναυπηγήσεις στην Ελλάδα σήμερα

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 Φιλανδία. 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 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). 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.



2nd CRITICAL ANALYSIS OF SHIPPING ENVIRONMENTAL LEGISLATION

A presentation of George A. Gratsos Ph.D., President of the Hellenic Chamber of Shipping, at MARE FORUM 4th BLUE SHIPPING SUMMIT 2014 - "Looking Ahead", Athens, 28 May 2014

"Any intelligent fool can make things bigger, more complex and more violent. It takes a touch of genius - and a lot of courage - to move in the opposite direction."

Albert Einstein

Legislation is getting more complicated and ineffective. **This must change.**

A simple idea underpins science: "Trust, but verify"
(The Economist Oct 19-25, 2013)

This presentation is mostly about verification of the effectiveness of regulatory proposals

Some don't stand up to scrutiny

"The art of economics consists in looking not merely at the immediate but at the longer effects of any act or policy, it consists in tracing the consequences of that policy not merely for one group but for all groups."^(*)

This holds true for all legislation.

(*) Henry Stuart Hazlitt (November 28, 1894 – July 9, 1993) American journalist who wrote about business and economics for such publications as *The Wall Street Journal*, *The Nation*, *The American Mercury*, *Newsweek*, and *The New York Times*. He has written 25 books on economics.

Should regulations be based on:

facts or "fiat"?

$\pi = 3.14159265379...$

but:

- The Bible indicates that $\pi = 3$ (1 Kings 7:23-26). Also accepted by the Spanish Inquisition (1478-1834)! (*fiat followed by blinkers despite scientific proof*)
- Archimedes (~250 BC) proved that $223/71 < \pi < 22/7$ (3.1408 < π 3.1429) (*first scientific approximation*)
- Ptolemy (~150 AD) gave a value for π of 3.1416 (*better science*)
- Zu Chongzhi, (~480 AD), calculated that $\pi \sim 355/113$ (a fraction that goes by the name Milü in Chinese) with a correct value for its seven first decimal digits, this value of $\pi = 3.141592920...$ (*even better science*)
- The Indiana House of Representatives unanimously voted in 1897 that $\pi = 3.2$!!! It passed the first Senate hearing. On the second hearing it was postponed indefinitely!... by the Indiana Senate (thanks to Prof. C. A. Waldo of Purdue University who was visiting Indianapolis) (*attempted fiat*)

Nature's laws are always better thought out than man's.

"Laws are like sausages, it is better not to see them being made"

Otto von Bismarck

"In many ways this quotation is offensive to sausage makers, their process is better controlled and more predictable"

New York Time, December 4th, 2010

Really, what proportion of IMO or other shipping regulators have any seagoing experience or have been involved in commercial shipping, the industry they want to regulate?

You cannot legislate shipping with people "sailing desks".

"Laws are like sausages, it is better not to see them being made"

Otto von Bismarck

"In many ways this quotation is offensive to sausage makers, their process is better controlled and more predictable"

New York Time, December 4th, 2010

Really, what proportion of IMO or other shipping regulators have any seagoing experience or have been involved in commercial shipping, the industry they want to regulate?

You cannot legislate shipping with people "sailing desks".

Example 1: European Development of Short Sea Shipping Transport is about time and cost

Transport by ship is slower but environmentally friendlier. Transport by road is faster. Delays represent a cost element to the receiver.

Goal: To move cargo to ships to reduce emissions

Results:

Year	Road	Rail	Sea	Inland w/w	Pipe	Air (*)
1995	42.1%	12.6%	37.5%	4.0%	3.8%	0.1%
2010	45.3%	11.0%	36.8%	3.7%	3.1%	0.1%

The **increase in total emissions** between 1995 and 2010 represents 36.468 mtons of additional CO₂ when estimated for 2010 emission figures. This represents about 1,270 Panamax bulk carriers trading worldwide for a whole year (total Panamax BC fleet 1,975 ships)!! This despite: Marco Polo, Motorways of the Seas, TEN-T and other European projects costing a lot of taxpayer Euros.

- If overall economic implications of regulations are not taken into account they will fail.
- **The new SOx regulation will further increase road transport hence emissions.**

(*) Data from E.U. Statistical Pocket Book 2013

Chronology of basic environmental legislation (A bureaucrat's paradise)

- 1992 Rio De Janeiro, Framework of UNFCCC
- 1995 Berlin, 1st Conference of UNFCCC
- 1997 Kyoto, Kyoto Protocol Concluded
- 2007 Kyoto Protocol enters into force (13 years later!)

Since 1992 the weather has greatly deteriorated.

22 years have been spent with no visible positive result.

We don't seem to have got it right.

Example 2: Legislating on flawed shipping assumptions

Second IMO GHG Study 2009, paragraph 5.25, page 47 says:

"...and it is particularly important that they do not have incentives to contribute to inefficient behavior. As an example of the latter, ship upgrades and major maintenance activities depend on the high-level strategies of the operating companies. In cases where ships are operated by a different company than the commercial operator, the technical operator may tend to minimize time in dry dock (to minimize off-hire costs) and other maintenance costs (e.g., painting costs) while at the same time handing the fuel bill to the commercial operator."

This statement in the Study is incorrect and misleading.

Each ship is evaluated by the time charterer based on the speed and consumption warranties given by the shipowner and is offered a daily rate for a specific trip or period on this basis.

The higher the consumption the lower the T/C rate ceteris paribus.

No commercial operator will accept practices leading to inflated fuel bills above the ship's speed/consumption warranties.

Charterers will successfully recoup ship overconsumption or under performance through legal means.

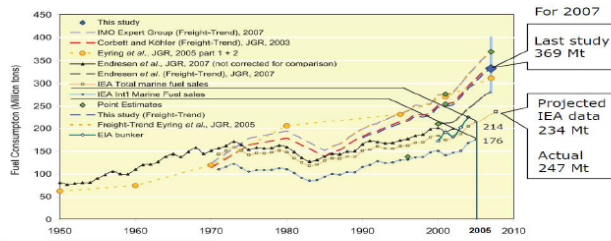
Pertinent question for the discrepancy:

Question: Where does the 50% more fuel above the IEA estimates made by expert "studies" come from? **To be credible, studies based on simulations and assumptions must identify rogue oil wells and refineries to explain their discrepancy.** "Leakage" from more expensive (taxed) products sold ashore subsequently to be on sold to tax free shipping make no financial sense.

If anything, "leakage" from bunkers allocated to be sold to shipping but eventually on-sold to on land consumers is not only probable but well documented. Therefore even the IEA estimates, as well as bunker receipts, very probably OVERSTATE ship consumption.

Example 3: Bunkers consumed

IEA statistics show much lower consumption than estimates based on activity based, bottom up approach. **Where did the additional bunkers of activity based estimates come from?**

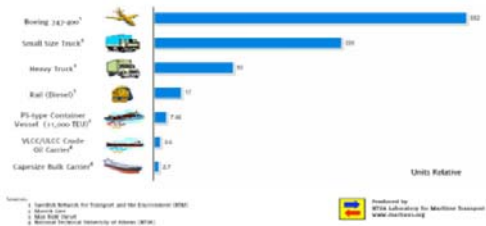


Source: IMO, Second IMO GHG study, 2009, p.175.



Therefore shipping emitted 1.8% of world emissions, not 2.7%

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



A Boeing 747-400 burns 204 times more fuel per tonne-km than a Cape size bulk carrier

Example 5: Ballast water treatment

Ocean currents move a million times more water all over the world than tankers and bulk carriers.

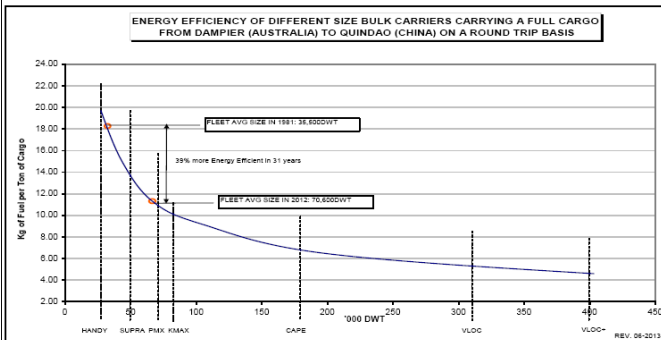
By now nearly all species have been transported all over the world, have created colonies and multiply.

They are all by now indigenous nearly everywhere.

Ballast water exchanges in deep waters have proved effective and are adequate. (See slides 38 to 40)

Larger ships are more energy efficient. Over the last 31 years energy efficiency of the average ship in the dry bulk fleet improved 39% from the increase in ship size alone or 1.26% PA.

Technological improvements increase efficiency further.



Example 4: Regulation 14-Annex VI MARPOL increases global warming, violent weather patterns and accidents

Regulation 14-Annex VI MARPOL increases global warming, violent weather patterns and accidents

SOx Aerosols create clouds, last only few days and cool the atmosphere (*)

NOx Destroys methane lifetime. Methane is a GHG 23 times more potent than CO₂ (*)
Reducing engine's NOx will increase CO₂ emissions

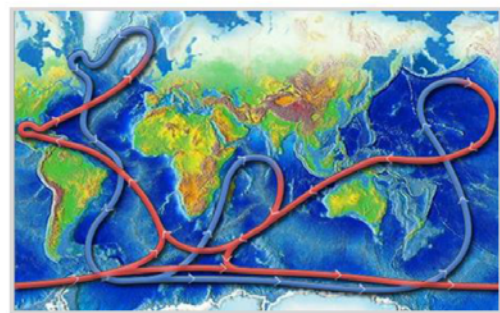
Low sulfur fuel production emits 15% more CO₂ (IPECA)
Cat fines increase accidents (DNVPS)

With this regulation shipping emissions' cooling effect has been reduced from ~350 years to about ~70 years.

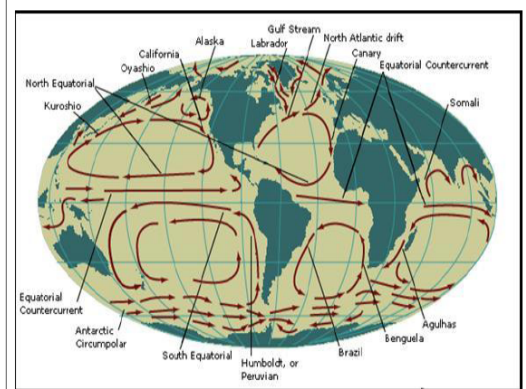
SOx should be regulated only in ECAs – Not globally (see slides 32 to 37)

(*)Sources: Environmental Science and Technology-Viewpoint, The Economist, UK MET office, National Science Journal, Cambridge and Erasmus Universities (FT July 25th, 2013)

The Global Conveyor Belt



More localized currents



Example 6: All similar legislation targets consumption at a certain speed or driving cycle

IMO decided instead to do it targeting power through EEDI.

Result: Underpowered ships
Longer sailing routes and times
Greater emissions

Greece in MEPC 65/6/6 proposed that EEDI be estimated at a specific speed.

The MEPC 64 criteria of 15.7 m/sec and 19 m/sec are clearly insufficient. The IMO Stability Code Severe Wind criterion requires testing in winds of 26 m/sec plus gusts (10+B and 8 m waves)! Recent observed wind speeds reached 31 m/sec, 44 m/sec and 52.8 m/sec !! "Flat"?

Ships, not being able to maneuver in a storm, will ground upright.

Greece, concerned with these developments made a minimum powering study, MSC 93/2/5 and MSC/inf.13, presented and discussed in MSC 93 (May 2014). Ships need ~20% more power. Greece's views were supported, among others, by the Royal Institution of Naval Architects (RINA) and the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA), two organizations that only care about ship safety.

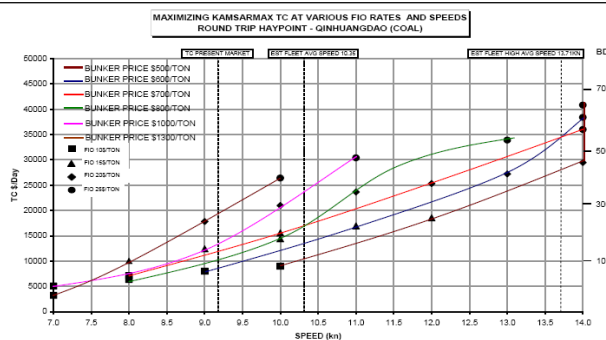
The matter will be discussed again in MEPC 67 (Oct. 2014), in an effort to avoid setting a reasonable minimum powering requirement. In the meantime more underpowered ships are being built (see slides 41 to 44).

Underpowered ships have to travel longer distances

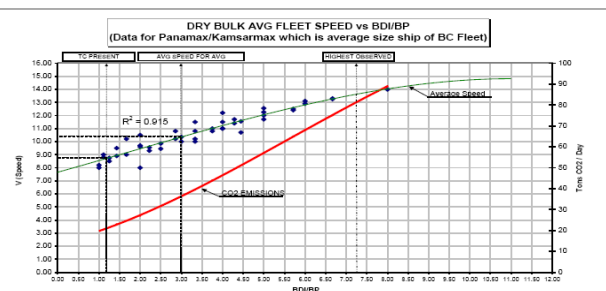
Distances as per OCEAN PASSAGES OF THE WORLD, Hydrographic Department, Admiralty, (London 1950)

San Francisco to Yokohama		Rio De Janeiro to Cape Town	
MODERATE POWERED STEAMERS		MODERATE POWERED STEAMERS	
June to September	4535 miles	All seasons	3310 miles
October to May	4840 miles		
LOW POWERED STEAMERS		LOW POWERED STEAMERS	
All seasons	4840 miles	All seasons	3550 miles
Increase in voyage length 6.70%		Increase in voyage length 6.04%	
Sunda Strait to Aden		New York to Gibraltar	
MODERATE POWERED STEAMERS		MODERATE POWERED STEAMERS	
May to September	3820 miles	July 31 st to April 30 th	3.180 miles
		April 11 th to June 30 th	3.185 miles
LOW POWERED STEAMERS		LOW POWERED STEAMERS	
April to June	4145 miles	October to April	3.645 miles
September to October	4145 miles	May to September	3.360 miles
July to August	4000 miles		
Increase in voyage length 8.51%		Increase in voyage length 14.60%	
Rio de La Plata to Cape Town			
MODERATE POWERED STEAMERS		LOW POWERED STEAMERS	
All season	3590 miles	All seasons	3550 miles
Increase in voyage length 1.67%			

Over the last 60 years weather patterns have deteriorated. The necessary deviations for the Low Powered Steamers, in all probability, have increased causing higher CO₂ emissions.



Simulation for other trips show similar results



Ships will proceed at the speed at which they maximize earnings. This speed is a function of the ratio of the freight market to the bunker price.

The above shows that increasing the bunker price will predictably reduce the fleet's profitable operating speed, therefore its emissions.

Too much time and taxpayer money have been spent – no measurable benefit has been achieved

Both emissions and the world transport system are very complex. Their interaction is obviously even more complicated.

Example 7: M.R.V.-An exercise in futility

Trade expands in line with the world economy therefore ship emissions will always increase *ceteris paribus*.

Ships operate in an environment producing many variables most of which are not controlled by the shipowner. All affect speed, resistance and consumption. These are:

- Condition of load: full load, part load, light ballast, heavy ballast, trim etc., which create greater or lesser resistance and powering requirements.
- Consumption and emissions vary with speed. The speed at which profit is maximized varies with the ratio of freight rate to bunker price if there are no other constraints. It also varies with weather conditions.
- Water surface currents: Over the year they may vary from 1kn to 3 kn on the prevalent axis.
- Wind speed and direction
- Hull and propeller fouling
- Hull deformation/damages/groundings

No amount of data analysis can be meaningful when trying to assess the recorded speed and consumption of about 50,000 ships, operating with the above variables, particularly if one tries to take averages over extended periods. Even identical sister ships in different trades and trading areas have recorded different consumptions.

A practical suggestion for rating ship efficiency

"Columbus's egg"

All owners create warranted time charter speed and consumption descriptions for their ships at various speeds and conditions of load which they update from time to time based on the ship's observed performance.

Charterers monitor a ship's speed/consumption performance daily using routing companies. This way they calculate overconsumption or underperformance, if any.

Since these speed and consumption descriptions are legally binding there is no reason to ask for third party verifications. A ship's recent speed and consumption warranties are known on the market and verified by the fact that both owners and charterers accept them.

This is (and has been) how ships are rated on a daily basis.

Shipping reacts to cost inputs and profitability criteria

To improve shipping's already very good environmental performance we must think clearly, free of ideological constraints and avoid meaningless, unnecessary complications.

Ships trade at the speed at which they maximize earnings for any given freight rate and bunker price. Ship emissions vary with the cube (or more) of the speed. Ships operate in an environment producing many variables most of which are not controlled by the shipowner. All affect speed, resistance and consumption.

The only practical solution for reducing emission is a fixed bunker levy

- A bunker Levy alone could act as both:
- A ship design improvement mechanism, and
 - An automatic speed regulating mechanism

It would do this while reducing emissions, increasing ship profitability, eliminating unnecessary complexities and uncertainty.

A bunker Levy will not create underpowered ships.

Because of its simplicity the Levy is also 2 to 5 times more cost efficient from ETS (USA CBO) thus increasing environmental benefits at a lower overall cost to society.

Concluding remarks

- An EEDI pegged to a certain speed for different ship types (dry bulk, tanker, container) is a better guide to designers to produce a real eco ship which is safe and has enough power to prosecute the shortest possible voyages. Longer voyages will invariably consume more fuel.
- Ship speed and consumption descriptions clearly identify a ship's energy efficiency.
- IEA data and/or bunker delivery notes give a clear indication of shipping's bunker consumption and emissions which may be higher than the actual consumption because of "leakage".
- Low sulfur fuel for worldwide trading is unnecessary, it increases transport cost, it induces global warming and as presently refined is unsuitable for ship engines with dangerous safety implications.
- If an MBM is considered necessary the Carbon Levy is the most appropriate and most cost efficient method to reduce CO₂ emissions from shipping because it induces a bias for slower steaming without improving safety.

Governments should carefully study the repercussions of their regulations before they inflict irreversible damage to society through inappropriate legislation. Our society has developed substantial analytical capabilities to help guide us.

Regulations should be supported by facts not feelings

ATTEMPTS TO DATE ARE NOT IMPRESSIVE
THE ENVIRONMENT CAN'T WAIT

MINIMUM POWER REQUIREMENTS FOR SAFE NAVIGATION

A presentation of George A. Gratsos Ph.D., President of the Hellenic Chamber of Shipping, at SHOPERA Meeting - Hamburg 29-31 October 2014

“The Road to Hell is Paved with Good Intentions”

Saint Bernard of Clairvaux (c.1150)

The authors of the EEDI formula wanted to create the most efficient ships targeting a 75% MCR which coincides approximately with the best SFOC.

This is the root cause of the ship powering problem.

Efficiency of road transport is estimated on a driving cycle and has proved successful in increasing vehicle efficiency.

Why change the concept?

Energy efficiency “BACK TO THE FUTURE?”

The EEDI is the Energy Efficiency Design Index. Its purpose is to promote the design of energy efficient ships. That means improved Hulls (the platform) and of course Machinery and Propellers. The simplified formula is as follows:

$$\text{The formula} \rightarrow \frac{P \cdot SFC \cdot C_t}{dW \cdot v} = EEDI \leq a \cdot dW^{-c} \quad \text{the reference line}$$

As formulated (at a V equivalent to P at 75% MCR) it has a bias to reduce power rather than improve the design.

In MEPC 62/5/6 of 11-15 July 2011, Greece proposed that the EEDI should instead of be linked to a specific speed for different types of vessels. This would directly link engine power to ship hull design and safe navigation.

The databases that produced the regressions which formulate the reference line are plagued with inconsistencies “GiGo”

Table from IMO MEPC 62/5/6 of May 5, 2011 submitted by Greece

MO/YEAR	YARD	DWT (Ton)	Engine (HP)	Speed (kn)	EST EEDI
Feb-95	YARD 1	68519	9799	15.00	3.398 (3.730)
Jun-94	YARD 1	68621	9800	13.90	3.652 (4.019)
Jul-81	YARD 2	65337	15200	15.50	5.334 (5.871)
Jul-81	YARD 2	65020	15202	16.80	4.946 (5.444)
Aug-99	YARD 3	73725	10261	14.00	3.533 (3.889)
Sep-99	YARD 3	73655	10261	15.50	3.194 (3.516)

The above 3 pairs of 2 sister ships built by the same yard within a few months of each other have 8%-10% differences in EEDI.

You also see power reduction over time. The first pair with inadequate power hardly made headway in heavy weather.

Survivability and maneuvering requirements

With the EEDI as formulated, minimum powering requirements should be established for each ship.

Criteria:
The IMO minimum speed requirement for maneuvering in heavy weather, works out from about 7 kn for Handysize ships to about 10 knots for Capesize ships. From studies carried out at NTUA for 5 ships, present powering is marginal particularly so for the smaller ships. Any reduction will create underpowered ships which will need to follow longer fair weather routes thus causing more emissions.

The IMO Stability Code Severe Wind criterion requires testing in winds of 26m/sec plus gusts (10+8 and 8 m waves).

- October 2014 Japan typhoon Yongfong 71.4m/sec (267 km/h)
- October 2013 UK wind speeds of 21.1m/sec (76 mph) and gusts 44.0m/sec (99 mph) Denmark 52.0m/sec (119 km/h)
- October 1987 UK wind speeds of 51.1m/sec (115 mph)
- Top wind speeds Hurricanes: Katrina 2005 sustained 77.8 m/sec, gusts 95.6 m/sec; Sandy 2012 sustained 47.1m/sec, gusts 52.1m/sec

Ships often meet such weather conditions and must survive.

Any powering requirements to meet lesser weather conditions would result in the ship grounding in an upright position in bad weather!

MEPC 64 and MSF Dec 2012 decided on: 19m/sec (8 Beaufort and 6 m waves)
MEPC 65 May 2013 reduced the above to: 15.7m/sec and 4 m waves for ships <200m and 19.0m/sec and 5.5 waves for ships >250m !!

In view of the above does this represent safe thinking? **NO**

Underpowered ships are dangerous

Greece has submitted to IMO MSC 93/inf.13 of 11th March 2014 the paper “Minimum Power Requirements for Ship’s Safe Operation in Adverse Weather Conditions”, a study prepared by the National Technical University of Athens (NTUA) suggesting that the proposed powering criteria were inappropriate for the weather likely to be encountered. The study proposes that the minimum power should be increased by 15%-20%.

Greece’s views at IMO were supported by:

- The Royal Institution of Naval Architects (RINA)
- The International Federation of Shipmasters’ Associations (IFSMA)

Press comments

... mariners and marine engineers alike ought to welcome the important intervention of Greece at this month’s International Maritime Organization’s maritime safety committee, raising the subject of the safety evaluation of the interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the maneuverability of ships in bad weather.”

Michael Grey “The need for speed” – Lloyd’s List May 2nd, 2014:

Legislating on flawed shipping assumptions

Second IMO GHG Study 2009, paragraph 5.25, page 47 says:

“...and it is particularly important that they do not have incentives to contribute to inefficient behavior. As an example of the latter, ship upgrades and major maintenance activities depend on the high-level strategies of the operating companies. In cases where ships are operated by a minimize company than the commercial operator, the technical operator may tend to minimize time in dry dock (to minimize off-hire cost) and other maintenance costs (e.g., painting costs) while at the same time handing the fuel bill to the commercial operator.”

This statement in the Study is incorrect and misleading.

Each ship is evaluated by the time charterer based on the speed and consumption warranties given by the shipowner and is offered a daily rate for a specific trip or period on this basis.

The higher the consumption the lower the T/C rate *ceteris paribus*.

No commercial operator will accept practices leading to inflated fuel bills above the ship’s speed/consumption warranties.

Charterers will successfully recoup ship overconsumption or under performance through legal means.

“An expert is a man who has made all the mistakes which can be made, in a narrow field”
(Niels Bohr (1885 - 1962), Danish Physicist)

A simple idea underpins science:
“Trust, but verify”
(The Economist Oct 19-25, 2013)

I hope by now we know better!!

THE TECHNOLOGIES HAVE BEEN KNOWN FOR A LONG TIME

Hull form is the most important

- A racing skiff does ~10 kn with 1 M-P
- A light rowboat does ~2.5 kn with 1 M-P

Slow speed engines and propellers

“Propeller efficiency usually increases with increasing diameter” ... “A reduction of the RPM tends to be beneficial” Muntjewerft in 1983 mentions a possible increase of propulsive efficiency of 10 to 15 pct” (PNA-1988)



In 1981 B&W produced their MKIII 65,000 tdw Panamax bulk carrier with a greatly improved hull, 12,600 BHP engine and a slow turning 6.9 m diameter propeller doing 82 RPM @75% MCR, thus creating a very energy efficient ship.

The ship at scantling draft traded at 13.5 kn consuming 26 t/day of H.F.O.

Its consumption was about 25% less than other ships built at the time.

The B&W MKIII eco Panamax was designed because of high fuel prices

No “EEDI” was necessary

5

Underpowered ships will have to travel greater distances in order to avoid weather. They will also burn more because they will also operate their engines at a higher SFOC.

Distances as per OCEAN PASSAGES OF THE WORLD, Hydrographic Department, Admiralty, (London 1950)

San Francisco to Yokohama	Rio De Janeiro to Cape Town
MODERATE POWERED STEAMERS	MODERATE POWERED STEAMERS
June to September October to May	All seasons
4535 miles 4840 miles	3310 miles
LOW POWERED STEAMERS	LOW POWERED STEAMERS
All seasons	All seasons
4840 miles	3510 miles
Increase in voyage length 6.70%	Increase in voyage length 6.04%
Sunda Strait to Aden	New York to Gibraltar
MODERATE POWERED STEAMERS	MODERATE POWERED STEAMERS
May to September	July 1 st to April 10 th April 11 th to June 30 th
3820 miles	3180 miles 3185 miles
LOW POWERED STEAMERS	LOW POWERED STEAMERS
April to June September to October July to August	October to April May to September
4145 miles 4145 miles 4000 miles	3.645 miles 3.360 miles
Increase in voyage length 8.51%	Increase in voyage length 14.60%
Rio de La Plata to Cape Town	
MODERATE POWERED STEAMERS	LOW POWERED STEAMERS
All season	All seasons
3590 miles	3650 miles
Increase in voyage length 1.67%	

Over the last 60 years weather patterns have deteriorated. The necessary deviations for the Low Powered Steamers, in all probability, have increased causing higher CO₂ emissions.

Underpowered ships continued:

At the MEPC 67, Greece made an Interim compromise proposal to ensure adequate power until the SHOPERA study was completed.

Whereas it was supported by about 15 Nations and Associations it was not passed.

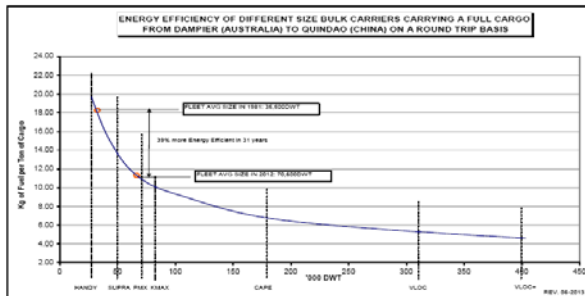
More significantly, it was supported by:

- The Nautical Institute and
- The ITF

Both are Associations whose members sail ships, not desks.

Larger ships are more energy efficient. Over the last 31 years energy efficiency of the average ship in the dry bulk fleet improved 39% *ceteris paribus* or 1.26% PA from the increase in average ship size alone from 35.500 tdw to 70.600 tdw.

Technological improvements increase efficiency further.



A practical suggestion for rating ship efficiency

“Columbus’s egg”



All owners create warranted time charter speed and consumption descriptions for their ships at various speeds and conditions of load which they update from time to time based on the ship’s observed performance.

Charterers monitor a ship’s speed/consumption performance daily using routing companies. This way they calculate overconsumption or underperformance, if any.

Since these speed and consumption descriptions are legally binding there is no reason to ask for third party verifications. A ship’s recent speed and consumption warranties are known on the market and verified by the fact that both owners and charterers accept them.

This is (and has been) how ships are rated on a daily basis.

The only practical solution for reducing emission is a fixed bunker levy

A bunker Levy alone could act as both:

- A ship design improvement mechanism, and
- An automatic speed regulating mechanism with a bias for slow steaming

It would do this while reducing emissions, increasing ship profitability, eliminating unnecessary complexities and uncertainty.

A bunker Levy will not create underpowered ships.

Because of its simplicity the Levy is also 2 to 5 times more cost efficient from ETS (USA CBO) thus increasing environmental benefits at a lower overall cost to society.

Power is an Incorrect Metric for Operational Performance The Correct one is Speed

Speed encapsulates safety and forces ship designers to compete on hull lines, displacement to consumption trade-offs, energy saving devices etc.

The EEDI Legislators did not Account for the Human Element.

The EEDI, as formulated, considers lower powered ships with the same hull as “eco”. Shipyards immediately complied, by installing smaller engines, as it was cheaper than redesigning a new hull.

Result: A Lost Generation of Underpowered Ships

To avoid more such ships being built, IMO should adopt an Interim Minimum Speed Requirement for ocean going ships of, say, 14-15 knots at full draft, irrespective of their installed power. Such ships would probably have sufficient power for “adverse weather” conditions. They would also generally operate at a lower SFOC.

M.R.V.-An exercise in futility

Trade expands in line with the world economy therefore ship emissions will always increase *ceteris paribus*.

Ships operate in an environment producing many variables most of which are not controlled by the shipowner. All affect speed, resistance and consumption. These are:

Condition of load: full load, part load, light ballast, heavy ballast, trim etc., which create greater or lesser resistance and powering requirements.

Consumption and emissions vary with speed. The speed at which profit is maximized varies with the ratio of freight rate to bunker price if there are no other constraints. It also varies with weather conditions.

Water surface currents: Over the year they may vary from 1kn to 3 kn on the prevalent axis.

- Wind speed and direction
- Hull and propeller fouling
- Hull deformation/damages/groundings

No amount of data analysis can be meaningful when trying to assess the recorded speed and consumption of about 50.000 ships, operating with the above variables, particularly if one tries to take averages over extended periods. Even identical sister ships in different trades and trading areas have recorded different consumptions.

Shipping reacts to cost inputs and profitability criteria

To improve shipping’s already very good environmental performance we must think clearly, free of ideological constraints and avoid meaningless, unnecessary complications.

Ships trade at the speed at which they maximize earnings for any given freight rate and bunker price. Ship emissions vary with the cube (or more) of the speed. Ships operate in an environment producing many variables most of which are not controlled by the shipowner.

All affect speed, resistance and consumption.

“Any intelligent fool can make things bigger, more complex and more violent. It takes a touch of genius - and a lot of courage – to move in the opposite direction.”

Albert Einstein

I hope SHOPERA shows “a touch of genius and a lot of courage” to simplify this unrealistically complicated exercise.

Life is not one dimensional. Try some lateral thinking.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ENVISHIPPING

Την 14η Νοεμβρίου 2014, το Ναυτικό Επιμελητήριο διοργάνωσε στα γραφεία του Ημερίδα με σκοπό την παρουσίαση του προγράμματος Envishipping στη ναυτιλιακή κοινότητα. Για το πρόγραμμα συνεργάστηκαν το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, ο DNV, η HELMEPA, η POLYECO, η Hellenic SeaWays, η Ariston Navigation και το ΝΕΕ. Δηλαδή, συνεργασία φορέων της Ακαδημαϊκής Κοινότητας, ναυτιλιακών επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων της ναυτιλίας.

Το Πρόγραμμα ασχολείται με την αποτύπωση θεμάτων των αερίων και στερεών ρύπων καθ' όλη την διάρκεια της ζωής του πλοίου. Είναι εργαλείο που εισάγοντας σταθερές και μεταβλητές παραμέτρους κατασκευής και λειτουργίας του πλοίου, εκτιμώνται στοιχεία ποσοτήτων ρύπων που το κάθε συγκεκριμένο πλοίο και οι λειτουργικές του ιδιαιτερότητες εκλύουν στο περιβάλλον.

Η Ελληνική πλοιοκτησία από την δεκαετία του 1980 έχει δείξει την ευαισθησία της στο θαλάσσιο και ατμοσφαιρικό περιβάλλον ξεκινώντας με την πρωτοποριακή δημιουργία της HELMEPA που είναι εθελοντική συμμετοχή στην προστασία του περιβάλλοντος και καταλήγοντας στα econovessels που προοδευτικά σήμερα αποκτούν οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Οι πρωτοβουλίες αυτές έχουν μετρήσιμα αποτελέσματα, όπου με επίσημα συγκριτικά στοιχεία από 2007 έως 2012 έχουμε 20 % μείωση ατμοσφαιρικών ρύπων από την ναυτιλία.

Οι δε πρωτοβουλίες για την προστασία των θαλασσών και ωκεανών τις οποίες ενστερνίστηκε ο Εφοπλισμός έχουν θεαματικά αποτελέσματα, όπου μετά τα μεγάλα ατυχήματα ρυπάνσεως του Echon Valdez το 1989, του Prestige το 2002 κλπ, σήμερα καμία σημαντική ατυχηματική ρύπανση δεν καταγράφεται και ούτε φυσικά διανοείται κανείς σήμερα να εκβάλλει ρευστές ρυπαντικές ουσίες στη θάλασσα ούτε να απορρίψει στερεά απόβλητα στην θάλασσα.

Η διαμορφωθείσα σήμερα συνείδηση για την προστασία του περιβάλλοντος στη ναυτιλιακή κοινότητα, είναι εγγύηση για όλο και πιο βελτιωμένες μεθόδους και πρακτικές αποφυγής της ρυπάνσεως. Το δε πρόγραμμα Envishipping ενισχύει την περιβαλλοντική ευαισθησία.

Αναλυτικά για το πρόγραμμα στη διεύθυνση: <http://www.envishipping.gr>



The image shows a presentation slide for the Envishipping program. At the top center is the 'ENVISHIPPING' logo, with 'ENV' in green and 'SHIPPING' in blue. Below the logo is the title 'Total Environmental Footprint of Ships' in a bold, dark blue font. The slide features several logos of partner organizations: the Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) logo on the left, the POLYECO logo below it, the HELLENIC SEAWAYS logo to the right of POLYECO, the DNV-GL logo above the NAYS logo, and the NAYS logo (National Association of Shipyard Owners) below it. On the right side, there is a 3D graphic of white blocks on a green and blue grid, with one block having a green leaf and another having a black silhouette of a ship. At the bottom center, the text 'EnviShipping Workshop Piraeus 14.11.2014' is displayed.

Οι ομιλητές της Ημερίδας Envishipping



Γ. Γράτσος, Πρόεδρος ΝΕΕ



Ν. Βεντικός, ΕΜΠ



Α. Στάμου, ΥΝΑ



Δ. Λυρίδης, Laboratory of Maritime Transport



Σ. Χατζηνικολάου, ΕΜΠ



Γ. Δημόπουλος, DNV-GL



Τ. Longva, DNV-GL



Panel Discussion

ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΑ

Οικονομικοί παράγοντες από την Κίνα επισκέφθηκαν το Ναυτικό Επιμελητήριο την 4η Ιουνίου, με την ευκαιρία της ναυτιλιακής έκθεσης Ποσειδώνια 2014, και είχαν επικοινωνητική συζήτηση για χρηματοοικονομικά και επενδυτικά θέματα με στελέχη του ΝΕΕ.

Οι εκπρόσωποι της Κίνας μεταξύ άλλων ενημέρωσαν για το σύστημα επενδύσεων σε κατασκευές πλοίων σε ναυπηγεία της πατρίδας τους, πληροφορήθηκαν για την οντότητα της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και για τα επενδυτικά προγράμματα των Ελλήνων σε νέες κατασκευές.



ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΦΟΙΤΗΤΩΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Φοιτητές του Πανεπιστημίου Αιγαίου που συμμετέχουν στο Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων, πραγματοποίησαν την καθιερωμένη ετήσια ενημερωτική επίσκεψή τους στο Ναυτικό Επιμελητήριο την 19η Δεκεμβρίου συνοδευόμενοι από την Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Μαρία Λεκάκου.



ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 26/10/2014

Πώς ο Πειραιάς μπορεί να... μετατρέψει την Ελλάδα σε Σιγκαπούρη της Μεσογείου

Μιλάει στην «Κ» για τις ελληνικές προοπτικές ο Πασκάλ Λαμί, πρώην εκτελεστικός διευθυντής του ΠΟΕ

Συνέντευξη στον ΝΑΙΑ Γ. ΜΠΕΛΛΟ

Εξίσωση θέση ανάμεσα στα κομβικά σημεία του παγκόσμιου εμπορίου και της οικονομίας μπορεί να δικαιώσει η Ελλάδα και ειδικότερα ο Πειραιάς, καθώς οι εμπορικές συναλλαγές περνούν σε μια νέα εποχή. Η παγκόσμια αλυσίδα προσιθήμενης αξίας που εισάγει η παγκοσμιοποίηση μπορεί να φέρει στη χώρα μεγάλη μέρος της μεταποίησης και συναρμολόγησης προϊόντων από την Ασία που προσελκύονται για τις ευρωπαϊκές αγορές. Όμως για να γίνει αυτό και να μπορεί η ελληνική οικονομία να καρπωθεί όλο το δυναμικό όφελος, χρειάζονται πολύ περισσότερα από υποδομές.

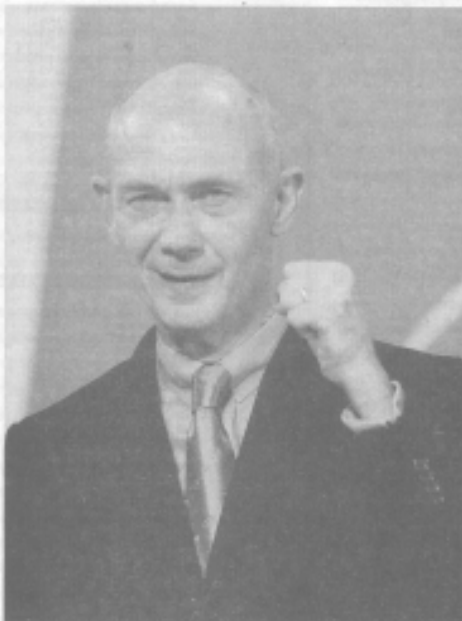
Αυτό εξηγεί, μιλώντας στην «Κ», ο διακεκριμένος Γάλλος οικονομολόγος Πασκάλ Λαμί, εκτελεστικός διευθυντής του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου από το 2005 έως το 2013 και επίτροπος Εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1985 έως το 1994. Επιστρέφει δε, πως η Ελλάδα θα πρέπει να βρει λύσεις μέσα σε μια μεταλλασσόμενη Βερόνη, όπου η ιστορική κεντρική μετοχή Γαλλίας και Γερμανίας έχει διαταραχθεί και η έμφαση είναι στην οικονομική απόδοση και όχι στη συνεργασία και την αλληλεγγύη.

Στην Αθήνα

Φυσικός ευρωπαϊστής, προερχόμενος από την κεντροαριστερά, ο Πασκάλ Λαμί, που βρέθηκε στην Αθήνα στο πλαίσιο συνεδρίου για τα ναυτικά που διοργάνωσε το Ιδρυμα «Μέριε Τσάκος - Διεθνές Κέντρο Ναυτικής Έρευνας και Παράδοσης», μίλησε στην «Κ».

— **Πόσο δυναμικά μπορεί να συνεχίσει να αναπτύσσεται το διεθνές εμπόριο;**

— Το διεθνές εμπόριο ασφαλίσει και θα συνεχίσει να αναπτύσσεται, αλλά σε όγκους και όχι απαρτίτητα σε όλη καθώς ο ανταγωνισμός πιάνει τα τιμές. Σε αυτό το περιβάλλον όμως έχει μεγα-



«Η πρόκληση για μια οικονομία και για μια επικείμενη είναι να προσέλθει στρατηγικό και ανταγωνιστικό σε αυτό το νέο περιβάλλον της δεκαεξεμιάτης», τόνισε ο κ. Πασκάλ Λαμί.

«Δεν αρκεί η γεωγραφική θέση. Χρειάζεται δουλειά και συνεχής προσπάθεια».

λύτερα σημασία για μια οικονομία να τοποθετηθεί σε κομβικό σημείο της διεθνούς αλυσίδας προσιθήμενης αξίας (global value chain) παρά να εστιάσει σε παραδοσιακές παραγωγικές δραστηριότητες. Τα περισσότερα προϊόντα χρησιμοποιούν πλέον εξαρτήματα που παράγονται σε

διαφορετικές χώρες, συναρμολογούνται σε άλλες και ανήκουν σε εταιρείες που εδρεύουν σε τρίτες οικονομίες. Τα προϊόντα της Apple ή της Nokia αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα, με τις εταιρείες να εδρεύουν στις ΗΠΑ και την Ευρώπη, τα εξαρτήματα να κατασκευάζονται ανά τον κόσμο, τα συναρμολογούνται να γίνονται στην Ασία και τις πολλές παγκοσμίως. Η πρόκληση για μια οικονομία και για μια επιχείρηση είναι να τοποθετηθεί στρατηγικά και ανταγωνιστικά σε αυτό το νέο περιβάλλον της δεκαεξεμιάτης.

— **Μπορεί να αντιστήξει του λιμανιού του Πειραιά το βοήθησε**

Δύο νέες πραγματικότητες

— **Πόσο κατάλληλο είναι το όνομα της Διεθνοοικονομικής Απόδοσης;**

— Οι ευρωπαϊκές οικονομίες αδυνατούν να έρθουν σε ένα επίπεδο μόνιμης μη ανάπτυξης. Η διεθνοοικονομική προσαρμογή ήταν αναπόφευκτη. Για να ακυρωθεί όμως αυτή η διαδικασία δυναμική στο ευρωπαϊκό κέντρο λήψης αποφάσεων πρέπει να συνεκτιμηθεί δύο νέες πραγματικότητες. Πρώτη, η ιστορική ιστορική κεντρική μετοχή Γαλλίας και Γερμανίας έχει διαταραχθεί και η έμφαση είναι πλέον στην οικονομική απόδοση και όχι στη συνεργασία και την αλληλεγγύη που γίνονταν την ευρωπαϊκή ιδέα. Δεύτερη, η γερμανική κοινή γνώμη είναι αντίθετη για τη δημογραφική κατάσταση και τη συρρίκνωση του πληθυσμού της χώρας. Οι Γερμανοί προτιμούν με την ιδέα της αλληλεγγύης και της αλληλεγγύης που αυτή η κατάσταση συνεπάγεται. Το Βερολίνο λοιπόν λειτουργεί μόνο σε αυτό το περιβάλλον.

στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και να την εντάξει στο διεθνές πλαίσιο που περιγράφεται;

— **Ασφαλώς και μπορεί.** Και η δυναμική που ήδη έχει αποκτήσει δημιουργεί βέλτιστα προοπτικές. Πριν από λίγα χρόνια ήταν ένας αποδυναμωμένος τεμαχισμένος σταθμός και τώρα έχει γίνει ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου. Όμως για την από εδώ και πέρα ανάπτυξη του και την εξωνηλιακή εκμετάλλευση των προοπτικών του χρειάζονται πολύ περισσότερα από υποδομές. Πρέπει να εδραιώσει το ανταγωνιστικό του πλε-

ονεκτώματα στις διαμεταφορές. Να παράσχει εκκυστικά προαγωγμένες υπηρεσίες, ταχύτητα κινήσεων, αυτοματισμούς, επεσόδη και διαφανή συναλλαγές. Στο σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον δεν υπάρχουν περιθώρια για γραφειοκρατικές αναλώσεις, διαφθορά και αστάθεια θεσμικού πλαισίου.

Παγκόσμιο εμπόριο

— **Εάν όλα αυτά διασφαλιστούν, ποια εκτιμάτε ότι είναι η προοπτική του Πειραιά;**

— Η Ελλάδα μπορεί να αναπτύξει τη θέση που της προσφέρει στο παγκόσμιο εμπόριο ο Πειραιάς, αλλά και τα άλλα λιμάνια της κατά τα πρότυπα της Σιγκαπούρας. Ασφαλώς και η θέση της χώρας και η δράση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου την προεκδοθούν με σημαντική πληθυντική. Η Ελλάδα διαθέτει έτσι δυναμικά τις προοπτικές να αναπτυχθεί κατά τα πρότυπα της Σιγκαπούρας. Αλλά αυτό προϋποθέτει μια το θεσμικό πλαίσιο όχι μόνο για το θαλάσσιο εμπόριο αλλά και για την εγκατάσταση εδώ γραμμών συναρμολόγησης και μεταποιήσεων θα είναι αναγκαία θέση. Χρειάζεται δουλειά και συνεπής προσπάθεια. Όμως τα βήματα που έχουν ήδη γίνει δείχνουν ότι είναι επιτεύξιμα φιλόδοξα στόχοι. Και όπου οι παραπάνω προϋποθέσεις εξασφαλιστούν, είτε στην Ασία είτε στην Κεντρική Αμερική είτε ολόκληρο, τα αποτελέσματα είναι πελάθια για τις οικονομίες.

— **Μπορεί το μοντέλο αυτό να εφαρμοστεί σε μια χώρα της Ευρωζώνης με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα;**

— Οι οικονομίες κλίμακας θα συσπειρώσουν να αποτελούν τον νόμο των γεωοικονομικών εξελίξεων. Η λογική της οικονομίας επιστημονικά είναι βέλτιστα θα υπερισχύσει να πάει της πολιτικής. Όμως η έκθεση κάθε προσπάθειας παραμένει στα μέτρα των ανθρώπων.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ 25/06/2014

Δικαιωμένος ο Γ. Γράτσος για τις εξελίξεις στο λιμάνι

Δικαιωμένος ανέπτυξε ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) κ. Γεώργιος Γράτσος από τις τελευταίες εξελίξεις στο λιμάνι του Πειραιά και κατέχει από την λειτουργία που τελούν, που συνδέει πλέον τον Πειραιά με την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη και το καλύτερο πύλο της Ευρώπης για το διεμποροεμπόριο.

Παράλληλα υποστηρίζει με στοιχεία ότι «Εξέμεινε, με τον παλιό συμβόλαιο μεταφορικών, το λιμάνι του Πειραιά κεντρική σημαντικό διεμποροεμπόριο διεμποροεμπόριο κέντρο. Ενδεχομένως να υπάρξουν παλαιότερες και ασύμμετρες αντιδράσεις, διακρίνοντας μεταξύ συμπεριφοράς. Σε σχετικά ανεκτίμητη του κ. Γράτσος αναφέρει τα εξής: «Την Παρασκευή 25/6/2014 ο Πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γεώργιος Γράτσος, και ο Πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γεώργιος Γράτσος, στον Πειραιά παρήγαγε συμφωνία το πρώτο κομμάτι και ανέπτυξε ο Γεώργιος Γράτσος με εμποροεμπόριο, ένα όραμα που αγγίζει το 15ο έτος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (ΝΕΕ). Το ΝΕΕ θα γίνει με αξιοποίηση της σημαντι-



Ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

κή θεσμική χαρακτηρισμό ενόψει για την οικονομία, ανάπτυξη, δημιουργία θέσεων απασχόλησης και αναβάθμιση του ρόλου της χώρας με το στρατηγικό από πλοκή, όπως ανέφερε και ο Έλληνας Πρωθυπουργός. Επίσης χαρακτηρίζει την επισημοποίηση του κ. Κριτόβου, που χαρακτηρίζει τον Πειραιά κεντρικό πύλο στα διεμποροεμπόριο εμπόριο κέντρο, Ευρώπης, το 80% του όγκου που αγγίζει δεκάκις δια θαλάσσης και συλλέγει μέσω Πειραιά κατά 7-11 μήνες το χρόνο να παράσχει τον διεμποροεμπόριο εμπόριο κέντρο, πράγμα που είναι επιστημονικά από κοινού. Είναι το ΝΕΕ δικαίωμα σήμερα επιβίβει να παρασχεθεί από 15 χρόνια, με αδιάλειπτα και με τη βέλτιστα οικονομική επένδυση που το πλοκή κέντρο αυτό και στο στρατό.»

Και συνεχίζει: «Στην σημαντική οικονομία, αλλά και αντίθετα, μπορούμε και μπορούμε να αποκτήσουμε όραμα και ναυτικό, αλλά και ως επιχειρηματικό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου προσελκύοντας κατάλληλες εταιρείες και επενδύσεις με στόχο, αλλά και ανταγωνιστικό λειτουργεί σε φορολογικό σύστημα που θα αποφέρει πολλά και πολλαπλά οφέλη. Έπλησαν το ΝΕΕ ένα σημαντικό ανα-

φερτικό και ισχυρό περιβάλλον το οποίο της χώρας μας από την ανάπτυξη και ενίσχυση της Εθνικής Οικονομίας και στα θέματα της Κοινωνίας, του Οικουμενικού Τουρισμού και της αναδιοργάνωσης της Ναυτιλιακής, όπου με αξιοποίηση βέλτιστα να γίνεται αντιστάση από τους φθινοκίς και με κοινότητες, πλοκή, πλοκή, πλοκή, πλοκή, πλοκή, πλοκή. Το 2015, με τις συσχετισμένες προσπάθειες του ΝΕΕ και άλλων φορέων έγινε η πρώτη διασφάλιση του κέντρου πύλου Κοινωνίας που πήρε την τελική μορφή το 2012.» Αναφερόμενος με τις θέσεις εργασίας που θα έρθουν στον Πειραιά επισήμως: «Εξέμεινε, με τον παλιό συμβόλαιο μεταφορικών, το λιμάνι του Πειραιά κεντρική σημαντικό διεμποροεμπόριο κέντρο. Ενδεχομένως να υπάρξουν παλαιότερες και ασύμμετρες αντιδράσεις, διακρίνοντας μεταξύ συμπεριφοράς. Σε σχετικά ανεκτίμητη του κ. Γράτσος αναφέρει τα εξής: «Την Παρασκευή 25/6/2014 ο Πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γεώργιος Γράτσος, και ο Πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γεώργιος Γράτσος, στον Πειραιά παρήγαγε συμφωνία το πρώτο κομμάτι και ανέπτυξε ο Γεώργιος Γράτσος με εμποροεμπόριο, ένα όραμα που αγγίζει το 15ο έτος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (ΝΕΕ). Το ΝΕΕ θα γίνει με αξιοποίηση της σημαντι-

Μπροστά στον γκρεμό

του Γιώργου Α. Γράτσου

Όσο έντιμότετα ή άβεβαιοτητα, καταρρέει ή πιθανότητα να βγει ή Πατρίδα μας από την κρίση που επέφεραν οικονομική θύελλα, έωλες πολιτικές και άπερίσκεπτοι θεσμοί.

Έννοι μός θυμίζουμε τό αυτόνομη. Ότι δηλαδή τό κράτος έχει συνέχεα και συνέπεια, λέγοντός μας ότι «κάθε νέα κυβέρνηση πρέπει να σεβαστεί τίς θεσμούς των προκατόχων της».

Οί λειωνταρισμοί του τύπου «έμεις θά παίξουμε τήν λύρα και οι άγορές θά χορεύουν πεντοζάλη» μάλλον θά έλεγετούν με τίς άγορές να μός εγκαταλείπουν, έμεις δέ να άποκοτούμε «παραζάλη» που μπορεί να άδηγήσει και στην έπανάληψη του χορού του Ζαλόγγου. Πράγμα που ήδη έχει άρχισει να φαίνεται.

Άνε, οι άνοητοι, ότι επειδή έχουμε πρωταγενές πλεόνασμα ή θέση μας είναι ισχυρή και δέν έχουμε τόση άνάγκη τίς άγορές, Πλανώνται. Άν δέν τηρήσουμε τίς συμβατικές μας άποχρεώσεις όποια περιουσία του Έλληνικού Δεμόσου και έταπειών ή όργανισμών που άνήκουν σ' αυτό, συμπεριλαμβανόμενου και όποιαδήποτε όλοκο (και των συστημάτων άμύνης τής χώρας) άπουδήποτε άν εύρίσκονταν στην άλλοδαση μπορεί να κατασχεθεί από τους πιστωτές. Αυτό συμπεριλαμβάνει και εισαγγελίς όθιας κόσμα, κ.ά.

Οί συναλλαγές μας σε Δολλάρια ΗΠΑ, καθώς και σε παρόμοια συναλλαγή γίνεται μέσω τής Federal Reserve των ΗΠΑ, μπορούν να κατασχεθούν βάσει του «Rule 18 In Removance Actions: Attachment and Garnishment». Αυτό σημαίνει ότι χρήματα κατά τήν διάρκεια διαπραγματιών πρόξεν, και όποιαδήποτε όλλες καταθέσεις, άξόγραφια, κινητές και άκίνητες άξίες του Έλληνικού Δεμόσου κ.λπ. ως άνωτέρω μπορεί να κατασχεθούν μέχρι του άπαιτούμένου ποσού. Πρόσφατη έφαρμογή εις βάρος τής Αργεντινής έγινε έτος με δεκαετή πρόξη για άπόπειρα έπιλοκήσις έξοφλήσεως Άμερικανών δανειατών. Πιθανότητα να ύπάρχει και άντίστοιχη ρόθμια στην ΕΕ για συναλλαγές σε Ευρώ.

Προφανώς έχουν γνώσει οι φίλικες Άρα ό «άπερλήφω»ς Έλληνικός λαός», λόγω του άπερδουρισμού και τής κανοδουλειρίας των κυβερνήσεων που περιγράφεται στη «Έστια» 27-12-14, έχουσι οικαιοθελιάς Έθνηκή κυριαρχία. Άς θυμώσουμε τής έπιγραφής «Έγγυά πάρα ό' άτα» στη μετώπη του ναού του Ποσειδίου Απέλλωνος των Δελφών, που μεταφράζεται ως «όόσις έγγύηση και έσται ή καταστροφή». «Βάλαμε τό χρέος μας και βγάλαμε τό μάτι μός μόνοι μας» (Κωνσταντίνος Κανάρης).

Στις 17-12-14 με τήν μεσαλόδηση του Πάπα Φραγκίσκου άρχισε ή έξομύλιση των σχέσεων Άμερικής και Κούβας προς μεγάλη χαρά των Κουβανών που 54 χρόνια τώρα είναι οικονομικά έπείσι άγορών. Ένώ ή έπίσημη ίσοσημία Δολλαρίου-Κουβανικού Πέσο είναι 1 προς 1 οι άνωτέρω συναλλαγές γίνονται με ίσοσημία 1-23 πέσους. Βάσει αυτού ή οικονομική άγοραστική άξία του μέσου μηνιαίου μισθού των 456 Κουβανικών Πέσο είναι περίπου 22 Δολλάρια (SIYANA TIMES 6-8-13). Ό δέ στόλος άποτακίτων στην Κούβα είναι κυρίως άμερικανικό όχηματα τής δεκαετίας του 1960.

Άς σημειωθεί ότι μέχρι τήν άπεκράτηση του «Κινέζικου» των άδελφών Κάτρο και του Τσι ή Άθήνα, από τό 1930 ήταν μία πόλη με παγκόσμια άόμνη, με θέατρα, πάρκα, μαρίνες, όόνησις άποκακίτων Great Post, τό πρωταίσιό θέατρο τής Καραϊβικής, είχε δέ τήν μεγαλύτερη άστική τάξη τής Λατινικής Άμερικής, άνωλημένη με τόν πληθυσμό της. Ή Κούβα ήταν με πλεόνασμα χώρα που ως σύνολο είχε τήν τρίτη μεγαλύτερη άστική τάξη από άπαιτο ήμισοφαιραί.

Μέ άπερίσκεπτες κινήσεις είναι πολύ δυνατόν ή Πατρίδα μας, που τώρα αγό-αγό μπαίνει στον δρόμο τής ύπερής άσπείρισης να καταρρεύσει σε πολύ χαμηλά έπίπεδα από τόν λαϊκόσ άνωθιλικών πολιτικών. Ό λαός με συντηρητική πλειοψηφία θέλει να έόλογει Πρόεδρος τής Δημοκρατίας από τήν παρούσα έξουσία, Άς τό σεβαστούν έπαύλους οι έσπρόσοποι μας.

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 13/03/2014

Τουριστική ανάπτυξη και θέσεις εργασίας από τα σκάφη αναψυχής

Μέχρι και 200.000 νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν από την αναπτυξιακή ώθησι που αναμένεται να δώσει στον κλάδο των τουριστικών σκαφών το σχέδιο νόμου «τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» που κατατέθηκε χτες στη Βουλή.

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αγίων Μηλιτάδης Βαρθολομαίος παρουσιάζοντας χτες τις βασικές διατάξεις του σχεδίου νόμου τόνισε ότι από τις πρώτες ημέρες της ανάπτυξης των καπνικών του ως προτεραιότητα του είχε θέσει να «εξολλοιστεί» έπίπεδος, ένα σχέδιο νόμου, που απασχόλησε περισσότερους από οκτώ υπουργούς και, τουλάχιστον, τρεις κυβερνήσεις. Στο ίδιο σχέδιο νόμου θα συμπεριληφθούν και διατάξεις που συνιστούν «μνημονιακή άποχρέωση», όπως ο έθνος και λειτουργία Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων. Επίσης περιλαμβάνεται και η έπισημη διάταξη για τη θρομολόγηση πλοίου ασφαλείας με σκοπό τήν εξυπηρέτηση των συγχρονιστικών αναγκών των νησιών σε περιπτώσις απειρηγών μεγάλων διάρκειας.

Όπως τονίζει το υπουργείο Ναυτιλίας, το νομοσχέδιο πρέπει να ψηφιστεί μέχρι τής 11 Απριλίου λόγω ακριβώς των νημιμονιακών άποχρεώσεων.

Χτες, λίγο πριν πάρει το δρόμο του για τη Βουλή, παρουσιότασε το περιεχόμενο του σχεδίου νόμου, παρουσία εκπροσώπων όλων των ενδιαφερόμενων φορέων και του προέδρου



Το σχέδιο νόμου για τα τουριστικά πλοία παρουσιόσε ο υπ. Ναυτιλίας Μηλιτάδης Βαρθολομαίος σε εκπροσώπους εμπλεκόμενων φορέων, μεταξύ των οποίων και ο πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Γιώργος Γράτσος.

του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλόδος Γιώργου Γράτσου, οι οποίοι, ως σημειωθεί, έξορρασαν τήν ικανοποίησή τους για τις διατάξεις του. Ο κ. Γράτσος τόνισε ότι το σχέδιο νόμου είναι σε θετική κατεύθυνση και συμπλήρωσε με νόημα ότι το κέρδος έρχεται μέσω από το μεγαλύτερο εύρος και όχι μέσω από το «στυψίμο». Παράλληλα εκτίμησε ότι εάν το σχέδιο νόμου εφαρμοστεί πλήρως, από τήν ανάπτυξη που θα γνώρισι ο κλάδος των σκαφών αναψυχής αναμένεται να δημιουργηθούν μέχρι και 200.000 νέες θέσεις εργασίας.

Αποτελεί πάγια πεποίθηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων ότι η διαμόρφωση κατάλληλου θεσμικού πλαισίου γύρω από το θαλάσσιο τουρισμό θα άποδειχθεί έπισημασίς για τη χώρα, τόσο σε όσοδα όσο και σε δημιουργία θέσεων εργασίας, τόνισε ο κ. Βαρθολομαίος, ο οποίος σημείωσε ότι σύμφωνα με μελέτες για τήν έπίδραση στην απασχόληση των σκαφών αναψυχής, για κάθε μία θέση εργασίας στη θαλάσσια δημιουργούνται εννέα άμεσες και έπόμενες θέσεις εργασίας στην τοπική οικονομία. Με το σχέδιο νόμου, όσος το παρουσιόσε ο κ. Βαρθολομαίος, μεταξύ άλλων:

- Καταργείται η «όδεια» των επαγγελματιών πλοίων αναψυχής
- Επιδέχεται η χρήση του πλοίου αναψυχής και για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή συμμετοχή σε αγώνες
- Εξορθολογίζεται η απαίτηση εκάστου έόδουσων ημερών ναύλωσις και προσαρμόζεται ανάλογα με τήν ηλικία του πλοίου
- Αναστέλλεται η άποχρέωση εκάστου ελάχιιστων ημερών ναύλωσις για το διάστημα που τα πλοία αναψυχής είναι παρολιόσημα ή κατασχεμένα.
- Επεκτείνεται, υπό προϋποθέσεις, το δικαίωμα ναύλωσις σε πλοία με μη κοινωνική σημασία.
- Συμπεριλαμβάνονται και οι ναυτικοί πράκτορες στα πρόσαια που μπορούν να διενεργούν ναύλωσις (σύσταση του ΟΟΣΑ).
- Επιδέχεται να ναυλώνονται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα πλοία αναψυχής μήκους έως 24 μ. (αύξηση από 20 μ. σε 24 μ.) όσως κούβις και σε άλλες χώρες τής Ε.Ε.
- Διευκρινίζεται το ασφαλιστικό καθεστώς του κυβερνήτη, που είναι εν ενεργεία ναυτικός, όστε να ασφαρίζεται μόνο στο ΝΑΤ (όσα διατάσσονται στον ΟΑΕΕ).
- Παρέχεται η δυνατότητα ναύλωσις σε πλοία με μεταφορικά.
- Κοδικοποιείται το καθεστώς των ημερησίων και καταργούνται αναχρονιστικοί περιορισμοί (π.χ. απαγόρευση προέγγησης σε όρμη ή ακτή όσος το ταξίδι ξεκινάει από λιμάνι).

• Εισάγεται δυνατότητα ημερήσιας περιήγησης με συνδυασμό κερσαίων και θαλάσσιων μέσων (ημερησίωση).

• Εξορμούνονται ως προς τα φορικά τα ό έξην σημαίες με τήν ελληνική όστε η μείωση τής κατά κεφαλή κερσαίας να άποτέλει κίνητρο για τήν αύξηση του αριθμού των επιβαίων που άποεπιβιβάζονται (Home porting).

Επίσης στο σχέδιο νόμου περιλαμβάνονται και άλλες διατάξεις, όσως η κατάργηση τής εργασιματικής όδειας όλιεας, ενώ άποδοποιείται η διαδικασία άπομάκρυνσης εγκαταλειμμένων πλοίων αναψυχής και ναυαγίων από τους τουριστικούς λιμένες και καταργείται το παρόλοιο των 0,88 ευρώ για τη λήψη όδειας άπόδοου και τη λήψη όδειας καθελαυτούσ - ανέλαυσις.

Στο δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου περιλαμβάνεται διάταξη που άφορούν στη θεσπιστική μετάρθρωση του υπουργείου. Πιο συγκεκριμένα προβλέπεται η σύγκληση του Οίκου Ναύτου και του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Έργασίας.

Πλοία ασφαλείας
Στις όσους διατάξεις, το σχέδιο νόμου προβλέπει τη διενεργηση των έπιδων κατηγοριών προώδων που έσοδούνται στην Ασθεμισμένη Έπιμερησία Ναυτικού. Παράλληλα θεσπίζεται διαδικασία για τη διασφάλιση ελάχιιστων ασφαλιστικών σύνθεσις, στην περίπτωση σβαρής διαταραχής τής συγχρονιστικής. (ΣΔ-8540469)

Δήλωση με αιχμές για το λιμάνι από τον Γ. Γράτσο

Piraeus2Day.gr 27/06/2014

Δήλωση με αδικαιολογήσιμες αιχμές έκανε ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γεώργιος Γράτσος με αφορμή τα εγκαίνια της αθηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού του Πειραιά παρουσία των πρωθυπουργών Αντώνη Σαμαρά και Λι Κετσιαγκ.

«Το ΝΕΕ χαίρεται με ικανοποίηση τη σημαντική αυτή θεσμικού χαρακτήρα ενέργεια για την οικονομία, ανάπτυξη, δημιουργία θέσεων απασχόλησης και αναβάθμιση του ρόλου της χώρας με το στρατηγικό αυτό πλεονέκτημα, όπως ανέφερε και ο Έλληνας Πρωθυπουργός. Επίσης χαίρεται την επισήμανση του κ. ΛΙ ΚΕΤΣΙΑΓΚ, που χαρακτήρισε τον Πειραιά κύρια πύλη για στο διαμετακομιστικό εμπόριο Κίνας- Ευρώπης το 80% του όγκου του οποίου διακινείται δια θαλάσσης και συντέμνει μέσω Πειραιά κατά 7-11 μέρες το χρόνο παράδοσης των διακινουμένων εμπορευμάτων μειώνοντας το κόστος, πράγμα που είχαμε επισημάνει από καιρό», ανέφερε ο κ. Γράτσος για να σημειώσει λίγο παρακάτω με νόημα:

«Σήμερα, με τον πρώτο συρμό εμπορευματοκιβωτίων, το λιμάνι του Πειραιά κατέστη σημαντικό διευρωπαϊκό διαμετακομιστικό κέντρο. Ενδεχομένως να υπάρξουν πολύπλευρες και ασύμμετρες αντιδράσεις. Διακυβεύονται μεγάλα συμφέροντα. Ας ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη».

Ο κ. Γράτσος έκανε λόγο για δίκαιωση του ΝΕΕ καθώς «για περισσότερο από 15 χρόνια, με οξυπότισα και μετρήσιμα οικονομικά στοιχεία επισημάνει τα πλεονεκτήματα αυτά και τα στηρίζει».

«Όλα αυτά περιλαμβάνονται στην μελέτη του με τίτλο «Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτική Στρατηγική» που επικυρωσείται συνεχώς, η οποία έχει προωθηθεί και στον Πρωθυπουργό, σε άλλους Υπουργούς, δι' υπομνημάτων, αναφορών και ομιλιών του Προέδρου του, με τελευταίες επισημάνσεις απ' ευκαρία των ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΩΝ 2012 & 2014 (συνημμένος πίνακας)», σημείωσε ο ίδιος. Και συνέχισε:

«Η Ελλάδα ευρίσκεται στο νοτιοανατολικό μέρος της ΕΕ αλλά και στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η Αθήνα είναι μάλιστα ώρα μακριά από τις πρωτεύουσες των χωρών της Εγγύς και Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής που σήμερα αντιμετωπίζουν υπαρκτά προβλήματα. Στην σημερινή συγκυρία, αλλά και ανάθετον, μπορούσαμε και μπορούμε να αναπτυχθούμε όχι μόνον ως ναυτικό, αλλά και ως επιχειρηματικό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου προσελκύοντας κατάλληλες εταιρείες και επενδύσεις με σταθερό, φιλικό και ανταγωνιστικό λειτουργικό και φορολογικό σύστημα που θα αποφέρει πολλά και ποικίλα οφέλη.

» Επιπλέον το ΝΕΕ έχει επιμόνως αναφερθεί και ενεργώς περιγράψει τα οφέλη της χώρας μας από την ανάπτυξη και ενίσχυση της Εθνικής Οικονομίας και στα θέματα της Κρουαζιέρας, του θαλασσιού Τουρισμού και της αναδιοργάνωσης της Ναυπηγοεπισκευής, όπου με κανοποίηση βλέπουμε να γίνονται αντιληπτά από τους θύοντες και με κατάλληλες πολιτικές πρωτοβουλίες να πραγματοποιούνται. Το 2010, με τις συντονισμένες προσπάθειες του ΝΕΕ και άλλων φορέων έγινε η πρώτη αναμόρφωση του νόμου περί κρουαζιέρας που πήρε την τελική του μορφή το 2012. Προ δύο μηνών αναμορφώθηκε και με την συνδρομή μας ο νόμος για τον Θαλάσσιο Τουρισμό. Σήμερα, με τον πρώτο συρμό εμπορευματοκιβωτίων, το λιμάνι του Πειραιά κατέστη σημαντικό διευρωπαϊκό διαμετακομιστικό κέντρο. Ενδεχομένως να υπάρξουν πολύπλευρες και ασύμμετρες αντιδράσεις. Διακυβεύονται μεγάλα συμφέροντα. Ας ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη».

«Η προταγόμενη ναυτική στρατηγική ενισχύει την στρατηγική θέση της Ελλάδος και συμβάλλει πολύ στην ανάπτυξη και την δημιουργία θέσεων εργασίας, υπό την προϋπόθεση ότι και τα λοιπά συνιστάμενα θεσμικά πλαίσια θα έχουν αναλόγως προσαρμοσθεί. Με αυτό το σκεπτικό και το θεσμικό ρόλο που έχει το ΝΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές, διατύπωσε όλα τα ανωτέρω και εύχεται καλή συνέχεια προς όφελος της Εθνικής οικονομίας», κατέληξε ο κ. Γράτσος.

zougla.gr 24/06/2014

Δικαιωμένος ο Γ.Γράτσος για τις εξελίξεις στο λιμάνι

Πρώτη καταχώρηση: Τρίτη, 24 Ιουνίου 2014, 10:30

Δικαιωμένος αισθάνεται ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ) κ. Γεώργιος Γράτσος από τις τελευταίες εξελίξεις στο λιμάνι του Πειραιά και κυρίως από την λειτουργία του τραίνου, που συνδέει πλέον τον Πειραιά με την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη και το καθιστά πύλη της Ευρώπης για το διαμετακομιστικό εμπόριο.

Παράλληλα υπογραμμίζει με σημασία ότι: «Σήμερα, με τον πρώτο συρμό εμπορευματοκιβωτίων, το λιμάνι του Πειραιά κατέστη σημαντικό διευρωπαϊκό διαμετακομιστικό κέντρο. Ενδεχομένως να υπάρξουν πολύπλευρες και ασύμμετρες αντιδράσεις. Διακυβεύονται μεγάλα συμφέροντα. Ας ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη». Σε σχετική ανακοίνωση του ο κ. Γράτσος αναφέρει τα εξής:

Την Παρασκευή 20/6/2014 ο Πρωθυπουργός της Κίνας, ΛΙ ΚΕΤΣΙΑΓΚ και ο Πρωθυπουργός της Ελλάδας, ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΑΜΑΡΑΣ στον Πειραιά πάτησαν συμβολικά το πράσινο κουμπί και εκκίνησε ο 1ος συρμός της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με εμπορευματοκιβώτια, ένα όραμα τουλάχιστον 15ετίας του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (ΝΕΕ).

Το ΝΕΕ χαίρεται με ικανοποίηση τη σημαντική αυτή θεσμικού χαρακτήρα ενέργεια για την οικονομία, ανάπτυξη, δημιουργία θέσεων απασχόλησης και αναβάθμιση του ρόλου της χώρας με το στρατηγικό αυτό πλεονέκτημα, όπως ανέφερε και ο Έλληνας Πρωθυπουργός. Επίσης χαίρεται την επισήμανση του κ. ΛΙ ΚΕΤΣΙΑΓΚ, που χαρακτήρισε τον Πειραιά κύρια πύλη για στο διαμετακομιστικό εμπόριο Κίνας- Ευρώπης, το 80% του όγκου του οποίου διακινείται δια θαλάσσης και συντέμνει μέσω Πειραιά κατά 7-11 μέρες το χρόνο παράδοσης των διακινουμένων εμπορευμάτων μειώνοντας το κόστος, πράγμα που είχαμε επισημάνει από καιρό.

