



## ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΑΣ

## «Η κρίση είναι μια ευκαιρία»

Προτάσεις για τη σωτηρία της ακτοπλοΐας αλλά και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης έκανε ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας κ. Γιώργος Γράτσος, ενώ δεν παρέλειψε να τονίσει την προσφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, αλλά και την ευεργετική απουσία του κρατικού παρεμβατισμού από αυτό τον τομέα

Παρουσία του υπουργού Ναυτιλίας, πολιτικών προσώπων, καθώς και επιφανών παραγόντων της ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε στις 10 Ιανουαρίου στο Ευγενίδειο Ίδρυμα η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης πήρε το λόγο ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γιώργος Γράτσος, ο οποίος, αφού έκανε μια μικρή εισαγωγή για την κρίση και τα αίτιά της, κατέληξε ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση. Τόνισε χαρακτηριστικά ότι «είναι πρώτη στον κόσμο, επειδή είναι ανταγωνιστική και προσαρμόζεται» επισημαίνοντας ότι «εφαρμόζει διεθνείς κανονισμούς, μακριά από τον κρατικό παρεμβατισμό». Προωθώντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της, σύμφωνα με τον κ. Γράτσο, η Ελλάδα μπορεί και πάλι να ευημερήσει, καθώς –όπως τόνισε– «η Ελλάδα, όποτε αγκάλιασε τη θάλασσα, μεγαλούργησε». Χρειάζεται να αναπτυχθεί σε ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, σε προορισμό αναψυχής και θαλάσσιου τουρισμού της Ε.Ε., σε κύρια αφετηρία κρουαζιερόπλοιων, διαμετακομιστικό κόμβο της Ανατολικής Μεσογείου και ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο.

#### ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ 30% ΜΕΙΩΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ 100.000 ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σχετικά με την ακτοπλοΐα ο πρόεδρος του ΝΕΕ πρότεινε σειρά μέτρων για τη μείωση του μεταφορικού κόστους, το οποίο απειλεί τη βιωσιμότητα του κλάδου και λειτουργεί σε βάρος της τουριστικής και νησιωτικής ανάπτυξης. Ο κ. Γράτσος σημείωσε ότι τα ελληνικά επιβατηγά-οχηματαγωγά

πλοία προσφέρουν ακριβό μεταφορικό έργο που επιβαρύνει τα νησιά και αποτρέπει τον τουρισμό. Ένας από τους κύριους λόγους του αυξημένου λειτουργικού κόστους στην ακτοπλοΐα είναι το εργατικό κόστος, σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΝΕΕ, ο οποίος ανέφερε ως παράδειγμα ότι ένα πλοίο που δραστηριοποιείται στη Βόρεια Ευρώπη έχει 17 άτομα πλήρωμα, ενώ το ίδιο στη χώρα μας χρειάζεται 31 άτομα. Επίσης, σύμφωνα με τον κ. Γράτσο, άλλο πλοίο, που λειτουργεί στην Ε.Ε. με 32 άτομα πλήρωμα, στη χώρα μας χρειάζεται 52. Ως αποτέλεσμα ο πρόεδρος του ΝΕΕ επικαλείται το παράδειγμα της Αδριατικής, όπου το 2000 υπήρχαν 29 ελληνικά πλοία και κανένα ξένο, ενώ σήμερα υπάρχουν 5 με ελληνική σημαία και 5 με ξένη. Επίσης ανέφερε ότι οι εταιρείες καταγράφουν ζημιές για τέταρτη συνεχή χρονιά και μίλησε για την

τύχη των 43 πλοίων που ναυπηγήθηκαν τη δεκαετία του '90. Σχετικά με το θέμα της επιδότησης των άγονων γραμμών, συνέκρινε την ακτοπλοΐα με τα μέσα μεταφοράς στη στεριά, τον ΟΣΕ και τις αστικές συγκοινωνίες.

Όπως είπε ενδεικτικά, κάθε Έλληνας επιβαρύνεται για επιχορηγήσεις προς ΟΣΕ και ΟΑΣΑ με 115,10 ευρώ ετησίως, ενώ για την ακτοπλοΐα επιβαρύνεται με μόλις 3,45 ευρώ. Μόνο ο επιβάτης της ακτοπλοΐας επιβαρύνεται με 3% επί ναυλο επί του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου, πρόσθεσε. Από την άλλη πλευρά, μόνο αμελητέο δεν είναι το έργο της ακτοπλοΐας, καθώς τα επιβατηγά πλοία και κανένα 1.566.000 νησιώτες, δηλαδή το 14,2% του πληθυσμού της χώρας, και το 75% των τουριστών. Τέλος, ο πρόεδρος του ΝΕΕ υπογράμμισε ότι ο ελληνικός επιβατη-

«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΝΑΙ ΠΡΩΤΗ, ΕΠΕΙΔΗ ΕΙΝΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ»