

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

Τμήμα Επιστημονικού & Αναπτυξιακού Έργου

Ημερίδα

**«Η Ναυπηγική Βιομηχανία στην Ελλάδα -
Παρούσα κατάσταση – Προοπτικές»**

Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος

30 Μαΐου 2005

**ΘΕΜΑ: «Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία, Δυνατότητες
Ανανέωσης Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων Ακτοπλοΐας»**

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: Γ. Αλεβίζος,
Εκπρόσωπος Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΜΑΪΟΣ 2005

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ
Ε/Γ – Ο/Γ ΠΛΟΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

1. Ο πλοιοκτήτονος Νομός Παπουτσή 2932/01 με την μείωση του ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών σκαφών απαξίωσε τις αξίες των πλοίων ακόμη και τις υπολειμματικές.
2. Ο υπερδανεισμός των Ακτοπλοϊκών Εταιρειών κατά την πενταετία εμφανίζει απρόθυμες τις Τράπεζες να χρηματοδοτήσουν τις Εταιρείες για την ανανέωση των Α/Κ σκαφών.
3. Η “φούσκα” του Χρηματιστηρίου εκμηδένισε την δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων για νέες ναυπηγήσεις, όπως έγινε στην προηγούμενη πενταετία.
4. Οι πενιχρές αποδόσεις για τους μετόχους των Ακτοπλοϊκών Εταιρειών δεν ενθαρρύνουν την συμμετοχή σε αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου για την ανανέωση των πλοίων της Εταιρείας που συμμετέχουν.
5. Οι ποντοπόροι πλοιοκτήτες με τα πλεονάζοντα κεφάλαια που διαθέτουν, επουδενί τολμούν να επενδύσουν στην εγχώρια Ακτοπλοΐα. Αιτία η παρεμβατικότητα του ακτοπλοϊκού καθεστώτος που επέβαλε ο Νόμος Παπουτσή 2932/01. Αλλά και οι αρνητικές αποδόσεις ιδίων κεφαλαίων που εμφανίζουν οι ισολογισμοί των εγχώριων Ακτοπλοϊκών Εταιρειών.
6. Αλλά και να υπήρχε δυνατότητα παραγγελίας ναυπήγησης ακτοπλοϊκών σκαφών τα ξένα Ναυπηγεία που λειτουργούν είναι κλεισμένα μέχρι και το 2008. Οπότε σειρά παραγγελίας παίρνουμε για μετά το 2008 με αναμενόμενη παράδοση πλοίου το 2010.
7. Όμως με τον πλοιοκτήτονο νόμο Παπουτσή του 2932/2001 λόγω μείωσης του ορίου απόσυρσης των ακτοπλοϊκών σκαφών από τα 35 στα 32 χρόνια μέχρι το 2008 ή και νωρίτερα θα έχουν αποσυρθεί όλα τα Ε/Γ – Ο/Γ που σήμερα καλύπτουν τις άγονες γραμμές.
8. Και τότε η Κυβέρνηση με τα συναρμόδια Υπουργεία Οικονομικής Ναυτιλίας και Αιγαίου θα υποχρεωθούν, κατόπιν διαγωνισμού να αναθέσουν τα άγονα δρομολόγια σε πλοία με σημαία Κύπρου, Μάλτας, Τουρκίας. Ναι Τουρκίας, αφού στους διαγωνισμούς των Άγονων εκτός από τα κράτη μέλη της Ε.Ε συμμετέχουν και τα οικονομικώς συνδεδεμένα μέλη όπως η Τουρκία, με ότι αυτό συνεπάγεται.
9. Στην ενδεχόμενη αυτή κατάληξη κανείς από την Κυβέρνηση, κανείς από την Βουλή, δεν ταρακουνιέται. Από μήνα σε μήνα. Από χρόνο σε χρόνο. Να περάσει η θητεία στο Υπουργείο. Να περάσει η τετραετία. Οι επόμενοι ας βγάλουν τα κάστανα από τη φωτιά.

10. Γενικώς όλοι, Συμπολίτευση, Αντιπολίτευση, Συνδικάτα, Χρήστες πλοίων μιλούν, ζητούν ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου.
Κι εμείς οι Εκπρόσωποι των Εταιρειών, οι Διαχειριστές των πολυμετοχικών εταιριών των εισηγμένων και μη στο Χ.Α, οι Εφοπλιστές όπως μας αποκαλείτε, θέλουμε την ανανέωση των πλοίων μας.
Όμως για τους λόγους που προαναφέραμε δεν υπάρχουν οι εκ μέρους μας δυνατότητες για νέες παραγγελίες Ε.Γ / Ο.Γ πλοίων.
11. Για την άμεση αντικατάσταση και συμπλήρωση των Ε.Γ / Ο/Γ σκαφών θα πρέπει να συνεργασθούν άμεσα η Ελληνική Κυβέρνηση, η Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία, οι Ακτοπλοϊκές Εταιρείες.
12. Α) Η Ελληνική Κυβέρνηση θα πρέπει:
- Να εξασφαλίσει τους πόρους για την ναυπήγηση. Η νησιωτικότητα της χώρας μας, οι θαλασσοδρόμοι (κατά τους αυτοκινητόδρομους) του Ελληνικού Αρχιπελάγους, έστω και αργά, δικαιολογούν την κατ' εξαίρεση από τις Κοινοτικές Οδηγίες επιδότηση αυτών των ναυπηγήσεων. Η ενίσχυση της άγονης ακτοπλοΐας θωρακίζει τα απομακρυσμένα νησιά της επικράτειας, τα ακραία σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα οποία, όλο και περισσότεροι, θεωρητικά μόνο νοιάζονται.
 - Ενδεικτικά, αναφέρουμε ότι η πολυμετοχική λαϊκής βάσης Εταιρεία ΛΑΝΕ, που εκπροσωπούμε, με τα δύο πλοία της, ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ και ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ. για τα επιδοτούμενα δρομολόγια εισέπραξε το 2004 περίπου 4 εκατ. ευρώ μικτά. Διευκρινίζουμε ότι αυτά τα μισθώματα συμμετέχουν στα έξοδα και δεν καλύπτουν το κόστος του άγονου ταξιδιού. Με απλοϊκά οικονομικά θα λέγαμε ότι εάν η Κυβέρνηση διπλασιάσει αυτά τα μισθώματα τότε από το 1/2 του διπλασιασμού και με απ' ευθείας απόδοση στο ανάλογο ναυπηγείο, τότε σε 12 χρόνια ($4 \times 12 = 48$ εκατ. ευρώ) σχεδόν θα έχουν αποπληρωθεί τα νεοναυπηγηθέντα που θα αντικαταστήσουν τα πλοία που προαναφέραμε.
 - Και φυσικά αυτά τα πλοία τουλάχιστον για 12 χρόνια θα εκτελούν μισθωμένες άγονες γραμμές με πολυετείς συμβάσεις αναβαθμίζοντας τις προσφερόμενες υπηρεσίες των νησιών που θα εξυπηρετούν.
 - Υπάρχουν κι άλλες δυνατότητες χρηματοδότησης, όπως η απαλλαγή από ναυτασφαλιστικές εισφορές στο ΝΑΤ, που φθίνουν περίπου το ένα εκατ. ευρώ για δύο (2) πλοία ετησίως. Τακτική που εφαρμόζεται προ πολλού σε Ευρωπαϊκά κράτη όπως Γαλλία, Ιταλία κ.α.
 - Φυσικά από πλευράς πολιτείας υπάρχουν κι άλλες δυνατότητες ανεύρεσης πόρων για ναυπηγήσεις ακτοπλοϊκών σκαφών, που πρέπει να επιταχύνει κάποιος.

Β)

- Η Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία από τη Σύρο μέχρι την Ελευσίνα, από τον Σκαραμαγκά μέχρι το Πέραμα έχει τις τεχνικές δυνατότητες να ναυπηγήσει ακτοπλοϊκά σκάφη που θα αντικαταστήσουν τα “παρήλικα” ή τα ξηνητευόμενα ακτοπλοϊκά μας κατά τον πλοιοκτόνο Νόμο Παπουτσή 2932/01.

Οι δυνατότητες της Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας, (επιτρέψτε μου να επικαλεσθώ την υπερσαρανάχρονη επαγγελματική εμπειρία μου) ξεκινούν το 1962 με τη ναυπήγηση του δεξαμενόπλοιου “Παγκόσμια Ελπίδα” (“World Hope”) στα Ναυπηγεία του Νιάρχου, στον Σκαραμαγκά.

- Μια ...Ελπίδα που στη δεκαετία του '80 έσβησε από την Σοσιαλμανία της εποχής και την Συνδικαλιστική απληστία. Καθότι μεταδοτικός ο ιός της Σοσιαλμανίας και του Συνδικαλισμού σύντομα έφθασε στην Ελευσίνα, στη Σύρο, στο Πέραμα. Με επακόλουθο την οικονομική δυσπραγία, τον επαγγελματικό μαρασμό, τις οικογενειακές γκρίνιες των εργαζομένων.
- Με αντίδοτο το ρωμαϊκό μυαλό του Έλληνα Επιχειρηματία, του Έλληνα μηχανολόγου, του Έλληνα Ναυπηγού, του Έλληνα εργολάβου, του Έλληνα τεχνικού, του Έλληνα εργάτη, τα Ναυπηγεία μας μπορούν να λειτουργούν 365 ημέρες το χρόνο. Μπορούν να φτιάχνουν “παπάδες” κατά τη ναυπηγική αργκό. Μπορούν να ναυπηγήσουν το χειρότερο Ε/Γ – Ο/Γ σκάφος της Ακτοπλοΐας μας. Έχουμε δείγματα ακόμη και από τις μικρές ναυπηγικές μονάδες του Περάματος.

Παραδεκτόν ότι τα “εργατικά” είναι φθηνότερα στη Κίνα, στη Κορέα, απ’ ότι στην Ελλάδα. Όμως τα εργατικά της Ελλάδας είναι φθηνότερα από τα “εργατικά” της Σουηδίας, της Φιλανδίας, της Νορβηγίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Γερμανίας όπου ναυπηγήθηκαν τα Ε/Γ – Ο/Γ των 165-200 μέτρων.

Η αιτία δεν ήταν τα “εργατικά”. Ήταν οι εκεί κρατικές ενισχύσεις και η συνέπεια στο χρόνο παράδοσης. Αυτή η συνέπεια λόγω συγκεκριμένων περιπτώσεων δυστυχώς αμφισβητείται για τα Ναυπηγεία της χώρας μας.

Ευελπιστούμε ότι όλοι οι συντελεστές της Ελληνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας θα εντείνουν την προσπάθειά τους για την εξάλειψη αυτής της αμφισβήτησης αναφορικά με το χρόνο παράδοσης.

- Γ) Οι ακτοπλοϊκές Εταιρείες που θα κληθούν να συμμετέχουν στη προσπάθεια της Πολιτείας – Ναυπηγείων για την ανανέωση ή συμπλήρωση των Ε/Γ – Ο/Γ σκαφών θα πρέπει να επιλέγουν ανάλογα με το “ακτοπλοϊκό τους μητρώο”.

Υπό το βάρος των Συμβατικών τους υποχρεώσεων για την εκτέλεση αγόνων γραμμών πολυετούς διάρκειας, τουλάχιστον έξι συν έξι χρόνια, οι Ακτοπλοϊκές Εταιρείες θα πρέπει να εμφανίζουν υψηλούς δείκτες επαγγελματικής εμπειρίας, οικονομικής αξιοπιστίας, τακτικότητας δρομολογίων. Πολιτικές σκοπιμότητες και εκ των άνωθεν πιέσεις δεν χωρούν στο εν λόγω εγχείρημα. Στο παρελθόν αντίστοιχες περιπτώσεις ναυάγησαν παταγωδώς με ωφελημένους ελάχιστους ευκαιριακούς κερδοσκόπους ή “κατωτραπεζίτες” εισπράκτορες.

Αξιότιμοι Έλληνες,

Εάν όντως θέλουμε στο Αιγαίο να ακτοπλοεί η Ελληνική Σημαία είμαστε στο παρά πέντε.

Με ...ταχύτητα ταχυπλόου ας διατρέξουμε τη διαδικασία της Επιτακτικής ανανέωσης των Ε/Γ – Ο/Γ σκαφών, γιατί όχι, μέσω των Ναυπηγείων της χώρας μας. Ειδάλλως, με τα Τουρκικά να ακτοπλοούν στο Αιγαίο η περίπτωση “Ιμια” θα ακούγεται ρομαντική και παρωχημένη.

Τον πρώτο λόγο, την κύρια ευθύνη φέρει η Πολιτεία. Ας αρχίσουμε τώρα το 2005. Γιατί το 2006 θα είναι αργά...

Αλεβίζος Γεώργιος
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος

(εκπρόσωπος Δ.Σ. Ε.Ε.Α)