



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Πειραιάς, 29 Δεκεμβρίου 2015
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/49869/2015 /382-409

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ. : 213 137 1464
Fax : 213 137 4336
E-mail : ke@yna.gov.gr

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

**Κοινοποίηση: 1. Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης
και Τουρισμού (Γρ. κ. Υπουργού)**
2. Υπουργείο Οικονομικών (Γρ. κ. Υπουργού)
3. Βουλευτή κ. Σ. Δανέλλη
4. Βουλευτή κ. Ν. Μηταράκη

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (01)
Επισυναπτόμενα (12)
Σύνολο (13)

ΘΕΜΑ: Απάντηση της αριθ. πρωτ. 1195/17-11-2015 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Σ. Δανέλλη και της αριθμ. πρωτ. 1616/97/02-12-2015 Ερώτησης και ΑΚΕ του Βουλευτή κ. Ν. Μηταράκη.

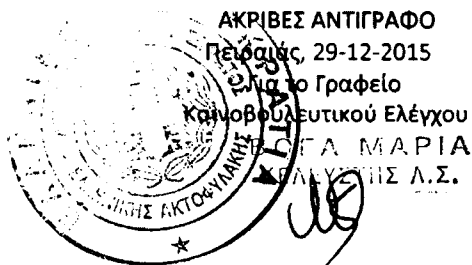
Το θέμα των Ερωτήσεων σχετικά με την “εγκατάλειψη” και “μαζική φυγή” των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον Πειραιά έχει αναδειχθεί από μερίδα του τύπου και από την αντιπολίτευση μέσα από τον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Επειδή την φημολογία αυτή ενθαρρύνουν διεθνή κυρίως κέντρα ανταγωνιστικά προς την ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία, κρίνω ότι για την πληρέστερη απάντηση επί των Ερωτήσεων που καταθέσατε, ορθότερο είναι να σας διαβιβάσω την πρόσφατη (10-12-2015) ομιλία μου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Ο Υπουργός

Θοδωρής Δρίτσας

Εσωτερική Διανομή:

1. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. Γ.Γ.
3. ΥΝΑΝΠ/Γρ. κ. Α/ΑΣ-ΕΛ.ΑΚΤ.
4. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./Γρ. κ. ΔΚΒ
5. ΥΝΑΝΠ/Α.Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ./ΔΠΝ-ΔΝΕΡ





**Ελληνική ναυτιλία:
ανθρώπινο δυναμικό, ναυτιλιακή τεχνογνωσία και ανταγωνιστικότητα**

Θοδωρής Δρίτσας

Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς – 10 Δεκεμβρίου 2015

Θα ξεκινήσω με μια αναφορά σε ένα θέμα που ήρθε ξανά στην επικαιρότητα τις τελευταίες ημέρες (όχι τυχαία βέβαια). Ξεκίνησε από κάποια δημοσιεύματα και αναπαράχθηκε και ενδύθηκε με κοινοβουλευτικό κύρος μέσα από ερωτήσεις βουλευτών της αντιπολίτευσης. Αυτό το θέμα αφορά την θρυλούμενη φυγή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον Πειραιά, ένα θέμα σημαντικό, το οποίο, δυστυχώς, αξιοποιείται με ιδιαίτερα αρνητικό τρόπο και θυσιάζεται στο βωμό των κομματικών και αντιπολιτευτικών σκοπιμοτήτων.

Τις τελευταίες ημέρες λοιπόν είναι σε εξέλιξη ένα δεύτερο κύμα δημοσιευμάτων, με βάση τα οποία σημειώνεται κύμα φυγής ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον Πειραιά, λόγω της υπερ-φορολόγησης που επιβάλλει η κυβέρνηση. Όσοι ξεκίνησαν αυτή την επικοινωνιακή εκστρατεία, προφανώς, έχουν σκοπιμότητες όπως αυτές στις οποίες αναφέρθηκα νωρίτερα. Όσοι όμως αναπαράγουν αυτές τις “ειδήσεις”, χωρίς να γνωρίζουν το θέμα και τις πραγματικές του διαστάσεις, το μόνο που καταφέρνουν, είναι να προκαλούν ζημιά στην εικόνα της ναυτιλίας, στην εικόνα του Πειραιά και στην ελκυστικότητα του ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, από αυτό το βήμα να κάνω ξεκάθαρο ότι:

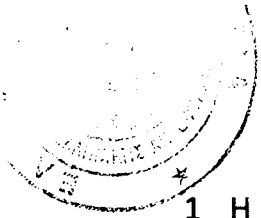
Κανένα κύμα φυγής ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον Πειραιά δεν έχει εκδηλωθεί. Αυτό δεν επιβεβαιώνεται από κανένα στοιχείο. Υπάρχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν διαγραφεί από τα σχετικά μητρώα. Υπάρχει όμως και πολύ μεγαλύτερος που έχει εγγραφεί.

- Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών του ν.27/75 στο Μητρώο Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων ήταν για το 2015 (έως 8-12-2015) 1.356

τη στιγμή που στο τέλος του 2014 ήταν 1328 (αύξηση της τάξεως του 1,3%).

- Σε ότι αφορά τα διαχειριζόμενα πλοία από τα εγκατεστημένα γραφεία των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών της παραπάνω κατηγορίας, ο τρέχων συνολικός αριθμός των ενεργών πλοίων και της χωρητικότητας αυτών σε σύγκριση με τα δύο προηγούμενα έτη παρουσιάζει αυξητική τάση (αύξηση της τάξεως του 3,7% ως προς τον αριθμό των πλοίων και αύξηση της τάξεως του 4,8% ως προς τη χωρητικότητα αυτών σε σχέση με τον Δεκέμβριο 2014).
- Βέβαια, πρέπει να πω ότι, για το χρονικό διάστημα 2014-2015 παρατηρείται μια μικρής τάξεως μείωση (2,8%) του συνολικού αριθμού νηολογημένων πλοίων στην ελληνική σημαία και μια μικρής τάξεως μείωση (2,4%) της χωρητικότητας αυτών. Ωστόσο, σύμφωνα με τα στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΝΑΝΠ, ο αριθμός των νηολογημένων πλοίων και η συνολική χωρητικότητα τους αναμένονται να αυξηθούν μέχρι τέλους του 2015 στα επίπεδα των προηγούμενων δύο ετών καθώς το τελευταίο τρίμηνο τρέχοντος έτους έχουν υποβληθεί 13 αιτήσεις υπαγωγής πλοίων (μεγάλης μεταφορικής ικανότητας & χωρητικότητας) στις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53 , για τα οποία όμως δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία εγγραφής τους στο ελληνικό νηολόγιο.
- Σε ότι αφορά το εισρεύσαν συνάλλαγμα το πρώτο εννιάμηνο του έτους 2015 παρουσιάζεται μείωση της τάξης του 17,4% σε σχέση με το πρώτο εννιάμηνο του έτους 2014, γεγονός που σύμφωνα με σχετικές αναλύσεις αποδίδεται μεταξύ άλλων στην παρατεταμένη κρίση της ναυλαγοράς κυρίως για τα φορτηγά πλοία και στους υφισταμένους περιορισμούς του τραπεζιτικού συστήματος λόγω επιβληθέντων περιορισμών διακίνησης κεφαλαίων (capital controls)

Θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ σε δύο σημεία, τα οποία για τους ανθρώπους της ναυτιλίας είναι γνωστά, πρέπει όμως να σταθώ σε αυτά και να απευθυνθώ και στους εκπροσώπους των ΜΜΕ ζητώντας τους να τα αξιολογήσουν:

- 
- 1 Η δημιουργία ενός αντιπροσωπευτικού γραφείου (στη νομική του συγκρότηση) είναι μια επιχειρηματική κίνηση και επιλογή που μπορεί να συνδέεται με προτεραιότητες ή επιλογές της επιχείρησης, δεν συνδυάζεται όμως απαραίτητα με την μετακίνηση της επιχείρησης.
 - 2 Η επιχείρηση, η κάθε επιχείρηση, έχει μια νομική μορφή που μπορεί να έχει την έδρα της ή μια αντιπροσωπευτική οντότητα σε διάφορα επιχειρηματικά κέντρα του κόσμου. Αυτό που έχει σημασία είναι το που βρίσκεται η πραγματική επιχείρηση, δηλαδή οι άνθρωποί της. Από ποιο σημείο γίνεται η διαχείριση των πλοίων της. Αυτό το σημείο, λοιπόν, για την ελληνική ναυτιλία είναι ο Πειραιάς.
Γιατί ο Πειραιάς, πρώτα από όλα είναι οι άνθρωποί του. Είναι αυτή η αξεπέραστη τεχνογνωσία διαχείρισης πλοίων που έχει αναπτυχθεί εδώ, από το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολείται στη ναυτιλία, στο επίπεδο της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, της εργασίας. Αυτό είναι το βασικό στοιχείο που καθιστά τον Πειραιά σημαντικό διαχειριστικό κέντρο και τόπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων.

Από τα παραπάνω είναι, πιστεύω, εμφανές ότι πίσω από κάθε συζήτηση για την «αναχώρηση» της ναυτιλίας από τον Πειραιά κρύβεται σκοπιμότητα ή άγνοια.

Έχω βαθιά επίγνωση του γεγονότος ότι η ναυτιλία, ιδιαίτερα η ποντοπόρος ναυτιλία, είναι ένας τομέας που μεταβάλλεται δυναμικά, ένας τομέας στον οποίο οι συνθήκες αλλάζουν ακόμα και στιγμιαία και κάθε μεταβολή μπορεί να προκαλέσει αλυσιδωτές επιδράσεις. Ένας τομέας που δημιουργεί την ίδια στιγμή αισθήματα ευφορίας, ανησυχίας ή απογοήτευσης, όπως συμβαίνει αυτή την περίοδο λόγω των διαφορετικών αποδόσεων που προκύπτουν στις ναυλαγορές των υγρών και των ξηρών φορτίων. Αυτό δημιουργεί μια πίεση προς επιλογές άμεσης απόδοσης, οι οποίες όμως, πιστεύω, δεν πρέπει να απομακρύνουν τις επιχειρήσεις από τον μακροχρόνιο στρατηγικό προσανατολισμό της και από τα στοιχεία εκείνα που συνιστούν την ταυτότητά της.

Γνωρίζω λοιπόν ότι τίποτα δεν είναι δεδομένο. Αν αναφέρομαι στον Πειραιά και στη δυναμική του είναι γιατί λαμβάνω υπόψη μου τα ιστορικά στοιχεία και την αποτύπωση της τρέχουσας κατάστασης. Αυτά τα δεδομένα είναι που με οδήγησαν να επιλέξω για τη σημερινή συνάντησή μας το θέμα που θα σας αναπτύξω να είναι:

Ελληνική ναυτιλία: ανθρώπινο δυναμικό, ναυτιλιακή τεχνογνωσία και ανταγωνιστικότητα

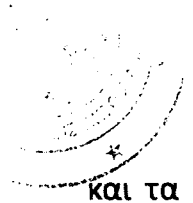
Η ελληνική ναυτιλία, τουλάχιστον στην περίοδο της εδραίωσης της ηγετικής της θέσης στην παγκόσμια ναυτιλία, χαρακτηρίζεται ως μια ποιοτική ναυτιλία που έχει την ικανότητα να παράγει μεταφορικές υπηρεσίες με κόστος που είναι ανταγωνιστικό. Είναι σαφές ότι υπερτερεί των ανταγωνιστών της στο ότι έχει τη δυνατότητα, σε γενικές γραμμές, να προσφέρει σε συγκρίσιμο κόστος υπηρεσίες υψηλότερης ποιότητας.

Είναι άξιο σημασίας και αποτελεί ίσως πρωτοτυπία σε παγκόσμιο επίπεδο το γεγονός ότι σε μια παγκοσμιοποιημένη δομή, που περιλαμβάνει μια δραστηριότητα κατ' εξοχήν διεθνή, όπως η ποντοπόρος ναυτιλία, ένα σύνολο επιχειρήσεων που διατηρούν κοινά χαρακτηριστικά, βρίσκονται στην κορυφή τουλάχιστον για τέσσερις δεκαετίες.

Το ερώτημα: Ποια είναι τα συστατικά αυτής της μοναδικότητας; Αν συμφωνήσουμε στην απάντηση σε αυτό το ερώτημα μπορούμε να αναζητήσουμε και τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη διατήρησή της. Με βάση την δική μου ανάλυση, λοιπόν, βασικά συστατικά είναι:

- -ανθρώπινο δυναμικό
- -τεχνογνωσία που αναπτύσσει
- -πλαίσιο εντός του οποίου αυτοί οι δύο παράγοντες συνδυάζονται

Σπεύδω να προλάβω πιθανές απορίες: Θεωρώ αυτονόητη την συμβολή των επιχειρηματικών στρατηγικών, τις οποίες για τους σκοπούς της συζήτησής μας εντάσσω στην ευρύτερη ενότητα ανθρώπινο δυναμικό, δεδομένου ότι αυτές εκπορεύονται και υλοποιούνται από τους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες



και τα στελέχη των επιχειρήσεων. Αποδέχθηκα, λοιπόν, την πρόσκληση να είμαι σήμερα εδώ όχι για να σας πω αν είστε καλοί επιχειρηματίες και πόσο καλοί είστε ή αν έχετε επιτυχημένες στρατηγικές ή όχι.

Θα ξεκινήσω την αναφορά από το πρώτο συστατικό στοιχείο της μοναδικότητας, το ανθρώπινο δυναμικό, τον ανθρώπινο παράγοντα, τόσο στο σκέλος της επιχειρηματικότητας, όσο και στο σκέλος της εργασίας, στα πλοία και στα γραφεία, στη ναυτιλιακή διοίκηση αλλά και στο σύνολο των επιχειρήσεων που υποστηρίζουν τη ναυτιλία

Άλλωστε, διαχρονικά, η εργασία, κυρίως η ναυτική, είναι αυτή που κυρίαρχα έχει τροφοδοτήσει την επιχειρηματικότητα. Είναι ακριβώς αυτή η οργανική σχέση που διαχρονικά αποτέλεσε πηγή ανταγωνιστικότητας και δημιουργίας για την ελληνική ναυτιλία. (αναφορά στο Λιβάνειο γυμνάσιο και στο γεγονός ότι ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία του 1960 όλοι οι απόφοιτοι έγιναν ναυτικοί-αξιωματικοί και στη δεκαετία του 1990 αρκετοί από αυτούς ήταν πλοιοκτήτες)

Ασφαλώς, τα τελευταία χρόνια, γνωρίζεται πολύ καλύτερα από εμένα, οι τάσεις στις διεθνείς ναυλαγορές δυσχεραίνουν αυτή τη διαδικασία τροφοδότησης της επιχειρηματικότητας από την εργασία, όμως, εξακολουθεί να υπάρχει. Κατά συνέπεια, η αναπαραγωγή και η διεύρυνση της επιχειρηματικής βάσης της ελληνικής ναυτιλίας εξακολουθεί να έχει ανάγκη την εργασία και την συνέχιση του μοντέλου επιτυχής εργασία στη θάλασσα, μετακίνηση σε θέση διοίκησης στόλου στο γραφείο, επιχειρηματική πρωτοβουλία.

Το δεύτερο συστατικό της μοναδικότητας της πορείας της ελληνικής ναυτιλίας, στο οποίο αναφέρθηκα, είναι η βάση γνώσης που κατέχει αυτό το ανθρώπινο δυναμικό, ή για να μείνω και στο θέμα της ομιλίας, η αξεπέραστη ναυτιλιακή τεχνογνωσία που συναντά κανείς στην ελληνική ναυτιλία. Αυτή η ναυτιλιακή τεχνογνωσία έχει τις ρίζες της στο χρόνο, όμως είναι δυναμική και αναπτύσσεται διαρκώς. Μπορεί και αναπαράγεται τροφοδοτείται από την πλούσια εμπειρία που μεταφέρεται από γενιά σε γενιά και ανανεώνεται και διαχέεται μέσω της εκπαίδευσης και της έρευνας. Υπάρχουν, λοιπόν δύο

στοιχεία που πρέπει να συντρέχουν ως προϋποθέσεις για να συνεχίσει η βάση γνώσης να αναπαράγεται και να διαχέεται και να εμπλουτίζεται ενισχύοντας την ανταγωνιστική θέση της ελληνικής ναυτιλίας:

- Η δημιουργία στελεχών και η απασχόλησή τους στο πλοίο και στο γραφείο
- Η δημιουργία νέας γνώσης μέσω της έρευνας

Το τρίτο συστατικό στοιχείο της μοναδικότητας είναι το πλαίσιο εντός του οποίου αυτοί οι δύο παράγοντες, το ανθρώπινο δυναμικό και η γνώση αλληλεπιδρούν και δημιουργούν αξία για την ελληνική ναυτιλία. Αυτό το πλαίσιο είναι κατά κύριο λόγο ο Πειραιάς. Δεν θέλω σε καμιά περίπτωση να υποτιμήσω την συμβολή που έχουν στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας επιχειρήσεις που παραμένουν εγκατεστημένες σε κέντρα του εξωτερικού, στο Λονδίνο και αλλού.

Άλλωστε, πολλές από αυτές τις επιχειρήσεις διατηρούν γραφεία διαχείρισης και στον Πειραιά, έχουν πλοία στην ελληνική σημαία και αντλούν το ανθρώπινο δυναμικό τους από τη δεξαμενή των Ελλήνων ναυτικών. Όμως, από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, ο Πειραιάς αποτελεί την βάση της ελληνικής ναυτιλίας. Πιστεύω λοιπόν ότι συνιστά το πλαίσιο στο οποίο το ανθρώπινο δυναμικό και η γνώση παράγουν το αποτέλεσμα. Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο ότι οι περισσότερες από τις επιχειρήσεις που διατηρούν την έδρα τους στο εξωτερικό, διαχειρίζονται το στόλο τους από τα γραφεία του Πειραιά.

Φυσικά, ο Πειραιάς αποτελεί το σημείο αλληλεπίδρασης γιατί συνιστά το πλαίσιο εντός του οποίου συνυπάρχουν πολλά επιμέρους στοιχεία:

- Ναυτιλιακή Διοίκηση
- Νόμοι, κανόνες και πολιτικές που έχουν ευνοήσει τη στροφή στη ναυτιλία
- Σταθερό καθεστώς λειτουργίας (ανεξάρτητα από το εάν κανείς το κρίνει περισσότερο ή λιγότερο ευνοϊκό προς τη μια ή την άλλη κατεύθυνση, παραμένει γεγονός ότι στην Ελλάδα η ναυτιλία είναι η μόνη οικονομική δραστηριότητα που για πολλές συνεχόμενες δεκαετίες διεξάγεται σε αδιατάρακτο καθεστώς)



- Επιχειρήσεις που είτε αποτελούν τροφοδότες είτε αποτελούν πελάτες της ναυτιλίας (νηογνώμονες, ασφαλιστές, τράπεζες, μεσίτες κ.α.)
- Οι εξωτερικές οικονομίες που δημιουργούνται για όλες τις επιχειρήσεις που έχουν πρόσβαση στους ίδιους πόρους

Γνωρίζω καλά ότι αναφέροντας όλα τα παραπάνω δεν σας λέω κάτι νέο, αλλά μάλλον το αντίθετο. Κρίνω όμως απαραίτητο να το κάνω σαφές υπό ποιο πρίσμα αναλύουμε τα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας ώστε να γίνουν κατανοητές οι προτεραιότητες και οι άξονες της πολιτικής που εφαρμόζεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που στη δική μας αντίληψη αποτελούν την προϋπόθεση για τη διατήρηση και διεύρυνση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας.

Προχωρώ λοιπόν στη συνοπτική αναφορά αυτών των προτεραιοτήτων και των αξόνων πολιτικής παρέμβασης:

- Ξεκινώ από τη Ναυτική Εκπαίδευση γιατί είναι το πεδίο που κατεχοχόν σχετίζεται με το ανθρώπινο δυναμικό και την ενίσχυσή του
 - Υπάρχουν πολλά που πρέπει να γίνουν, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν τα προηγούμενα χρόνια στο πεδίο της χρηματοδότησης και του ανθρώπινου δυναμικού ουσιαστικά απογύμνωσαν τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση και αύξησαν τα προβλήματα. Περισσότερο από όλα, όμως, αυτό που απαιτείται είναι να εμπεδωθεί μια άλλη αντίληψη για τη ναυτική εκπαίδευση. Θα πρέπει να αντιμετωπίζουμε όλοι τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση σαν την πρώτη και βασικότερη προϋπόθεση για την διατήρηση της ίδιας της ναυτιλίας και της ανταγωνιστικότητας της. Στο πλαίσιο των περιορισμένων δημοσιονομικών δυνατοτήτων, αλλά θα μου επιτρέψετε να πω και άστοχων επιλογών του παρελθόντος, έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες.
 - Υλοποιούνται ήδη ενέργειες για την κάλυψη κενών οργανικών θέσεων εκπαιδευτικού προσωπικού.

- Υλοποιούνται και ολοκληρώνονται επιτυχώς έργα ΕΣΠΑ για την περίοδο 2007-2013 με ιδιαίτερη έμφαση στην ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού των Ακαδημιών
- Γίνεται προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, με τη σημαντική συμβολή και οικονομική συνδρομή της ΕΕΕ. Θα μου επιτρέψετε να σταθώ ιδιαίτερα στην περίπτωση της ΑΕΝ Μηχανιώνας η ανακατασκευή της οποίας είναι στο στάδιο ολοκλήρωσης χάρις στην οικονομική συνδρομή της ΕΕΕ. Πρόκειται για έργο που ουσιαστικά ήταν βαλτωμένο εδώ και πολλά χρόνια, όμως με θέληση και πείσμα τόσο από την πλευρά του ΥΝΑΝΠ όσο και από την πλευρά της ΕΕΕ, σε περίοδο λίγο μόνο μηνών καταφέραμε ένα θαυμάσιο αποτέλεσμα.
- Έχουν ξεκινήσει και ολοκληρώνονται εργασίες ανακαίνισης στην ΑΕΝ Ασπρούργου.
- Στο επόμενο διάστημα θα ξεκινήσει η λειτουργία της ηλεκτρονικής πλατφόρμας που θα υποστηρίζει το Γραφείο Σταδιοδρομίας με στόχο να λυθεί το σημαντικό θέμα της ναυτολόγησης των σπουδαστών/σπουδαστριών μας για να ολοκληρώσουν τη φοίτηση τους και να αποκτήσουν το πτυχίο τους.
- Αναθεώρηση του ΠΔ 141 που ορίζει τις προϋποθέσεις για την απόκτηση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας ώστε να υπάρχει δυνατότητα προσέλκυσης χωρίς εμπόδια, υψηλής ποιότητας νέων επιστημόνων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Θα γίνουν όλες οι αναγκαίες ενέργειες ώστε η ναυτική εκπαίδευση να αναβαθμίζεται συνεχώς, προκειμένου ικανά και εξειδικευμένα στελέχη να διασφαλίσουν την ηγετική θέση που η ελληνική ναυτιλία θέλει να διατηρήσει στο παγκόσμιο πλήρως ανταγωνιστικό στερέωμα. Ποιοτική ναυτική εκπαίδευση σημαίνει ικανότητα προσέλκυσης ποιοτικού ανθρώπινου δυναμικού στη ναυτιλία. Και όπως στην περίπτωση της αναθεώρησης του ΠΔ 141 θα κινηθούμε με τρόπο που να διασφαλίζει ότι όλες οι αναγκαίες

μεταβολές θα είναι αποτέλεσμα διαδικασιών και συζητήσεων στις οποίες συμμετέχουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Στο πλαίσιο αυτό, στο αμέσως επόμενο διάστημα θα συγκροτηθεί Ομάδα έργου που θα εξετάσει εισηγηθεί την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

- Συνοψίζοντας, όλες οι προσπάθειές μας στοχεύουν στο τρίπτυχο:
 - Ενίσχυση των υποδομών και του ανθρώπινου δυναμικού
 - Βελτίωση ποιότητας σπουδών και εργασιακών προοπτικών των σπουδαστών των ακαδημιών, αγοριών και κοριτσιών
 - Εξασφάλιση συνθηκών που θα διευκολύνουν τις σπουδές

Κυρίες και κύριοι

- Η αύξηση της απασχόλησης στα πλοία είναι ένας από τους τομείς στους οποίους επιδιώκουμε να συμβάλλει καθοριστικά η ελληνική ναυτιλία. Επιδίωξη μου είναι να υπάρξει συζήτηση μεταξύ των εκπροσώπων ναυτικών και των πλοιοκτητών για την αναζήτηση των δυνατοτήτων αύξησης της απασχόλησης. Για όλους τους λόγους που ανέλυσα προηγούμενα, είναι βαθιά μου πεποίθηση ότι η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι βασικό συστατικό της επιτυχίας της ελληνικής ναυτιλίας. Ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς σημαίνει ναυτιλία χωρίς ταυτότητα στην τεχνογνωσία της και από την άποψη αυτή, ελληνική ναυτιλία όπως τη γνωρίζουμε σήμερα χωρίς τους Έλληνες ναυτικούς δεν μπορεί να υπάρξει.

Η απασχόληση Ελλήνων ναυτικών στα πλοία αποτελεί την βασική προϋπόθεση για την ανανέωση και επέκταση της τεχνογνωσίας στην οποία στηρίζει την ανάπτυξή της η ελληνική ναυτιλία. Κατά συνέπεια, είναι προς το συμφέρον όλων να αναζητηθούν οι δυνατότητες αύξησης της απασχόλησης, με τρόπο που θα είναι επωφελής και για ναυτικούς και επιχειρήσεις αλλά και για την ελληνική οικονομία.

Αυτό, όμως δεν μπορεί να γίνει με όρους που θα λαμβάνουν υπόψη τους μόνο μια πραγματικότητα σε διεθνές επίπεδο, η οποία όμως είναι

πέρα και έξω από τις παραδόσεις, τις προσδοκίες αλλά και τις κοινά παραδεκτές συνθήκες που πρέπει να διέπουν την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.

Στο πλαίσιο της προσπάθειας προώθησης της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών και ανάδειξης των πλεονεκτημάτων που προσφέρει στη μακροχρόνια περίοδο, το Υπουργείο θα ενθαρρύνει επιτυχημένα πρότυπα και πρακτικές που καταγράφονται μεταξύ των επιχειρήσεων (απασχόληση Ελλήνων σε πλοία υπό ξένη σημαία – απασχόληση περισσότερων Ελλήνων από όσους προβλέπεται στην οργανική σύνθεση της ελληνικής σημαίας) (ναυτικοί τέταρτης γενιάς μιας οικογένειας στην ίδια επιχείρηση)

- Αναδιοργάνωση Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, της οργανωτικής δομής που έχει στόχο την προώθηση της απασχόλησης των άνεργων ναυτικών. Η αναδιοργάνωση θα στοχεύει στον εκσυγχρονισμό και διαφάνεια του πλαισίου λειτουργίας του με τρόπο που να επιτρέπει τη διεκδίκηση πόρων για υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων δράσεων και η αναβάθμιση της παρέμβασής του σε θέματα προστασίας ναυτικής εργασίας και μείωσης της ανεργίας των ναυτικών.
- Αναδιοργάνωση της λειτουργίας της κρατικής διοίκησης της ναυτιλίας, δημιουργία υποδομών και συστημάτων που θα επιτρέψουν την ολοκληρωμένη ηλεκτρονική διακυβέρνηση (μητρώα πλοίων και εταιρειών, νηολογήσεις, μητρώα ναυτικών) και ενίσχυση με στελέχη στο δεδομένο περιοριστικό δημοσιονομικό πλαίσιο
- Εξέταση των παραγόντων που δεν συνδέονται με την εργασία ή την ασφάλεια, τα οποία θεωρούμε δεδομένα, αλλά με τη διοικητική αποτελεσματικότητα, που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην εγγραφή περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία

Υπάρχουν μια σειρά μελέτες, με διαφορετικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις που, αν και δεν καταλήγουν ακριβώς στις ίδιες διαπιστώσεις,

εξετάζουν τη μέχρι σήμερα συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Στο σημείο αυτό θα μου επιτρέψετε να επισημάνω μια αδυναμία, η οποία έχει μια δομική διάσταση, που είναι η ελλιπής επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων του κράτους και η αξιοποίησή τους για την παραγωγή ερευνητικών αποτελεσμάτων. Επιδίωξή μας είναι αυτή η αδυναμία να αντιμετωπιστεί.

Συμφωνούμε όλοι ότι η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Δεδομένης, βέβαια, της θέσης της στην πρωτοπορία της παγκόσμιας ναυτιλίας, μπορούμε βάσιμα να επιδιώξουμε να αυξηθεί η συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία και να είναι αντίστοιχη αυτής της ανταγωνιστικής θέσης. Για να γίνει αυτό πραγματικότητα επιδιώκουμε τη δημιουργία των προϋποθέσεων για την αύξηση των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων, κυρίως μέσω των μέτρων εκείνων που ενισχύουν την παραπέρα ανάπτυξη του Πειραιά και των εξωτερικών οικονομιών που δημιουργεί για τις επιχειρήσεις που λειτουργούν από εδώ.

Να τονίσω ξανά: μας ενδιαφέρει ο Πειραιάς να εδραιώσει την θέση του ως διαχειριστικό κέντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, ταυτόχρονα όμως ως βάση της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Όχι ως ένα απρόσωπο κέντρο διαχείρισης που θα το καθιστούν με όρους κόστους ελκυστικό για κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση σήμερα, αλλά θα κινδυνεύει να ξεπεραστεί από τον ανταγωνισμό αύριο. Αυτό είναι μια πολύ κοντόθωρη επιλογή για λόγους που νομίζω είναι σε όλους εμφανείς. Αν ο Πειραιάς προσχωρήσει στη λογική της ανάπτυξης με βάση την αρχή του χαμηλότερου κόστους, σύντομα, θα υπερσκελιστεί από άλλα κέντρα που θα έχουν πιο ευνοϊκές αντικειμενικές συνθήκες για την εφαρμογή μιας τέτοιας στρατηγικής.

Μας ενδιαφέρει η ενίσχυση εκείνων των χαρακτηριστικών που κατοχυρώνουν την ταυτότητα του Πειραιά και τροφοδοτούν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων του.

Παρά το γεγονός ότι έχει ανοίξει ξανά η συζήτηση για το ναυτιλιακό cluster, σήμερα δεν θα αναφερθώ σε αυτό. Νομίζω ότι η αναφορά μου στις

εξωτερικές οικονομίες δίνει με δύο λέξεις την ουσία που δεν είναι άλλη από τη διεύρυνση των προϋποθέσεων για την παραπέρα ανάπτυξη και διασύνδεση όλων των επιχειρήσεων και των φορέων που είτε άμεσα, είτε έμμεσα σχετίζονται με τη ναυτιλία και τις δραστηριότητές της.

Θα μπορούσε κανείς να ρωτήσει: Μα καλά, αυτό το αποτέλεσμα οι ελληνικές επιχειρήσεις δεν θα μπορούσαν να το επιτύχουν οπουδήποτε στον κόσμο;

Η απάντηση είναι: Πιθανόν θα μπορούσαν να πετύχουν θετικό αποτέλεσμα, όμως αυτό δεν θα αφορά μια ελληνική ναυτιλία με τα χαρακτηριστικά και την ταυτότητα που γνωρίζουμε σήμερα, τα οποία την καθιστούν έγκυρη και ελκυστική επιλογή στις διεθνείς ναυλαγορές και στα οποία σε σημαντικό βαθμό, θα μου επιτρέψετε να αποδώσω τη δυνατότητα να προσφέρει σε συγκρίσιμο με τους ανταγωνιστές της κόστος υπηρεσίες υψηλότερης αξιοπιστίας και ποιότητας και με βάση αυτό να επιλέγετε από τους ναυλωτές.

Με βάση αυτή την προσέγγιση, λυπτόν, η περισσότερο ωφέλιμη επιλογή για την ελληνική ναυτιλία στη μακροχρόνια περίοδο, είναι να συνεχίσει και να διευρύνει την εφαρμογή του επιτυχημένου μοντέλου λειτουργίας της, με την επιχειρηματική της έδρα στον Πειραιά.

Η πολιτική της κυβέρνησης και του Υπουργείου, κατά συνέπεια, ως βασική της επιδίωξη έχει την ανάδειξη και την ενίσχυση όλων εκείνων των στοιχείων που θα ενισχύσουν αυτό το μοντέλο, δηλαδή, αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού και της τεχνογνωσίας στο δεδομένο πλαίσιο που προσδίδει ταυτότητα στην ελληνική ναυτιλία.