



ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ
Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Νόμοι του κράτους και νόμοι της αγοράς



Στο πλαίσιο της εκδήλωσης για την κοπή της πίτας του Ναυτικού Επιμελητηρίου Πειραιά στο Ίδρυμα Ευγενίδου, και παρουσία κορυφαίων πολιτικών προσώπων, ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γιώργος Γράτσος μίλησε για τις διαχρονικές επιτυχίες του ελληνικού εφοπλισμού και επέρριψε ευθύνες στη στάση του κράτους απέναντι στην επιχειρηματικότητα. Ανέπτυξε τις θέσεις του ΝΕΕ σε τομείς ναυτιλιακής πολιτικής, ενώ τέλος τίμησε δύο ιστορικές προσωπικότητες του Επιμελητηρίου. Ακολουθεί η ομιλία του κ. Γράτσου

«**Η** Ελλάδα έχει την τιμή της προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εύχομαι η συμβολή μας στη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. να είναι τέτοια που θα αναδείξει την Ελλάδα, κατεξοχήν ναυτιλιακή χώρα, ως το ναυτιλιακό, τουριστικό και διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Ατυχώς, η διαδρομή της χώρας μας τα τελευταία 40 χρόνια δεν δικαιολογεί τόσο αισιοδοξία. Η νομοθεσία μας κατάφερε να εξαφανίσει τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια, να καταστήσει ζημιόγωνα τα ναυπηγεία μας, την ακτοπλοία μας, να απωθήσει σκάφη αναψυχής και πρόσφατα να κλονίσει την εμπιστοσύνη στη σταθερότητα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος της ποντοπόρου ναυτιλίας. Η ποντοπόρος ναυτιλία των Ελλήνων πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Είναι δε παράλληλα η κορυφαία ναυτιλιακή δύναμη στην Ε.Ε. Αυτό το επιτυγχάνει επειδή είναι ανταγωνιστική και

καταφέρνει να προσαρμόζεται στις συνεχώς διαμορφούμενες νέες συνθήκες. Δραστηριοποιείται διεθνώς. Σκοπός της η εξυπηρέτηση των παγκόσμιων μεταφορικών αναγκών. Όχι αυτών της πατρίδας μας, για τις οποίες θα αρκούσαν μερικές δεκάδες ποντοπόρα πλοία. Για να λειτουργεί, αντλεί κεφάλαια κυρίως από το εξωτερικό. Με τη σημερινή κατάσταση της χώρας η συνδρομή των ελληνικών τραπεζών είναι ελάχιστη. Διαχρονικά, θα έλεγε κανείς ότι η ναυτιλία στηρίζει το ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Πολλές τράπεζες μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο δημιουργήθηκαν από εφοπλιστικά κεφάλαια. Ακόμα και σήμερα η ναυτιλία είναι αρωγός των ελληνικών τραπεζών. Η τεχνολογία και το σταθερό νομοθετικό πλαίσιο των τελευταίων δεκαετιών βοήθησαν να αναπτυχθεί ο Πειραιάς από τοπικό λιμάνι που κυρίως έκανε μόνο πληρώματα σε κέντρο διαχείρισης πλοίων. Οι υποδομές για την καταξίωσή του ως ναυτιλιακού κέντρου βρίσκονται ακόμα σε νηπιακή κατά-



Στη διάρκεια της εκδήλωσης επιδόθηκε τιμητική πλακέτα σε δύο πρώην μέλη του δ.σ. με μεγάλη συνεισφορά στο ΝΕΕ, οι οποίοι μάλιστα ανακηρύχθηκαν επίτιμα μέλη: στον εφοπλιστή κ. **Νίκο Σούτο** (φωτ. 1 με την οικογένειά του) και στον εφοπλιστή κ. **Δημήτρη Τσάκο** (φωτ. 2 με τον πρόεδρο κ. Γιώργο Γράτσο). Στη φωτ. 3 ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης

σταση. Όλοι συνεχώς ταξιδεύουμε αεροπορικά, με ανταποκρίσεις και μεγάλες καθυστερήσεις από το περιφερειακό μας πλέον αεροδρόμιο, για να κάνουμε δουλειές που αλλού γίνονται επιτόπου.

Στην ουσία ο εφοπλισμός είναι δραστηριότητα των Ελλήνων της διασποράς. Αυτών που φύγανε και μεγαλούργησαν στα ξένα. Διαχρονικά οι Έλληνες εφοπλιστές λειτουργούσαμε στο

εξωτερικό και κυρίως όπου δημιουργούνταν η διακίνηση του εμπορίου. Έτσι, οι πρόγονοι πολλών από μας ξεκίνησαν από χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Κατόπιν μεταφερθήκαμε στη Βρετανία (Κάρντιφ, Λονδίνο), πριν το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στην Αμερική (Νέα Υόρκη, Σαν Φρανσίσκο), στον Καναδά (Μόντρεαλ, Βανκούβερ) και αλλού. Με την αναδημιουργία και ανάπτυξη της Ευρώπης, από τη δεκαετία του '60 το Λονδίνο άρχισε

να μας προσελκύει πάλι. Πηγαίνουμε όπου υπάρχουν δουλειές και μπορούμε να λειτουργούμε απρόσκοπτα και ανταγωνιστικά. Κάπως έτσι, με βάση την ανθρώπινη σκέψη, ανθίζουν και μαραζώνουν χώρες, εμπόριο και ναυτιλιακά κέντρα. Τα πάντα έχουν σχέση με το επιχειρηματικό περιβάλλον. Σήμερα, πάνω από το 65% της διακίνησης του εμπορίου γίνεται με τις χώρες της Άπω Ανατολής, και προφανώς είναι πλεονέκτημα να βρισκό-

μαστε εκεί. Η προσφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι τεράστια. Χωρίς αυτό να απαιτεί την παραμικρή κρατική δαπάνη. Από την ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία εισρέουν στη χώρα μας 12-19 δισ. ευρώ ετησίως, ανάλογα με την κατάσταση της ναυλαγοράς. Περί τα 143 δισ. ευρώ, δηλαδή περίπου το μισό δημόσιο χρέος, εισέρευσαν από τη ναυτιλία την τελευταία δεκαετία. Αντίστοιχα, δημιουργούνται 200.000- ➤