

Αθήνα, 09/12/2018



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ
Ηρακλέους 64,
Ίλιον, ΤΚ: 121 31
Ελλάδα
Τηλ: +30 215 515 0344
Κιν: +30 697 034 1754
Email: info@eba.gr
Web: www.eba.gr

Προς: : Υπουργό Ενέργειας &
Περιβάλλοντος,
Κο Γιώργο Σταθάκη,
Μεσογείων 119,
11526, Αθήνα,
Τηλ. : 2131513870
Φαξ : 213-1515771
E-mail: secmin@ypen.gr

Αξιότιμε κε Σταθάκη,

Θα θέλαμε να σας ευχαριστήσουμε για την πρόσκληση σας στο **Υπουργείο Ενέργειας & Περιβάλλοντος** και θα θέλαμε να σας αναλύσουμε το φαινόμενο της **Ηλεκτροπρόωσης Θαλασσίων μέσων** γενικότερα μα και του **Εξηλεκτρισμού της Ναυτιλίας** γενικότερα, παραθέτοντας σας τα παρακάτω επιχειρήματα.

Θεωρούμε πως ο **Εξηλεκτρισμός της Ναυτιλίας** έχει να προσφέρει τα μέγιστα στο Ελληνικό κράτος σε πάρα πολλούς τομείς με αρχή, αυτόν της **Γενικότερης Οικονομίας** της χώρας, της **Καινοτομίας**, της **Ανεργίας**, του **Ανταγωνισμού**, του **Τουρισμού**, του κατασκευαστικού τομέα της **Ναυπήγησης** και των **Ναυπηγοεπισκευαστικών Ζωνών, της Πράσινης Ενέργειας** και εν κατακλείδι του βιοτικού επιπέδου του συνόλου των πολιτών.

Έτσι λοιπόν, μια εξειδίκευση του **Ελληνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα** αλλά και μια στροφή της γενικότερης φιλοσοφίας του κράτους προς τον **Εξηλεκτρισμό και της Ναυτιλίας** θα μπορούσε να επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην,

1. Μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων

Στη σημερινή καμπή της ιστορίας του Ανθρώπινου πολιτισμού, καλούμαστε πλέον ως έθνος με βαθύτατη ιστορία αιώνων στην προστασία της φύσεως, να αφήσουμε το στίγμα μας επάνω στον πλανήτη, όντας μια εκ των μεγαλύτερων δυνάμεων της Ναυτιλίας στην ιστορία αυτού του πλανήτη, προχωρώντας άμεσα στην μείωση των εκπομπών των αερίων ρύπων που εκλύονται από τη Ναυτιλία.

Πάνω από το **90% του παγκόσμιου εμπορίου** μεταφέρεται σε όλο τον κόσμο με περίπου 90.000 πλοία. Όπως όλα τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα, τα πλοία παράγουν εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που **συμβάλλουν σημαντικά στην παγκόσμια αλλαγή του κλίματος και την όξυνση**. Εκτός από το διοξείδιο του άνθρακα που απελευθερώνουν τα πλοία, απελευθερώνουν επίσης μια σειρά από άλλους ρύπους που συμβάλλουν στο πρόβλημα. Η **ναυτιλιακή βιομηχανία είναι υπεύθυνη** για ένα σημαντικό ποσοστό του παγκόσμιου προβλήματος της κλιματικής αλλαγής. **Περισσότερο από το 3%** των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μπορούν να αποδοθούν σε ωκεάνια πλοία. Αυτό είναι ένα ποσό συγκρίσιμο με τις μεγάλες χώρες που εκπέμπουν άνθρακα - και η βιομηχανία συνεχίζει να αναπτύσσεται με ταχύ ρυθμό.

Στην πραγματικότητα, αν η παγκόσμια ναυτιλία ήταν χώρα, θα ήταν ο έκτος μεγαλύτερος παραγωγός εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Μόνο οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία και η Ιαπωνία εκπέμπουν περισσότερο διοξείδιο του άνθρακα από τον παγκόσμιο ναυτιλιακό στόλο. Ωστόσο, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από πλοία που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές δεν έχουν ρυθμιστεί επί του παρόντος.

Ο **James Corbett, του Πανεπιστημίου του Delaware**, έκανε την αρχή για τις εκπομπές των πλοίων. Υπολόγισε το 2010 έναν **παγκόσμιο αριθμό θανάτων περίπου 64.000 ετησίως**, εκ των οποίων οι **27.000 θα ήταν στην Ευρώπη**. Η Βρετανία ήταν και είναι μια από τις χώρες που θα πλήττονταν χειρότερα, με περίπου 2.000 θανάτους από καπνούς. Ο Corbett προέβλεψε ότι ο παγκόσμιος αριθμός θα αυξανόταν σε **87.000 θανάτους ετησίως** έως το 2012. Για τη χρονιά του **2016 στην Ασία** και μόνο έφτασαν τις **24.000 θανάτους**.

Μέρος της ευθύνης για αυτό το διεθνές σκάνδαλο βρίσκεται κοντά στα στρατηγεία των μεγάλων Ναυτιλιακών εταιρειών.

Στο Λονδίνο, στη νότια όχθη του Τάμεση που βλέπει τα σπίτια του Κοινοβουλίου, είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οργανισμός του ΟΗΕ που ασχολείται με τη ναυτιλία του κόσμου. Για δεκαετίες, ο **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)** είχε απορρίψει κλήσεις για τον καθαρισμό της ρύπανσης από πλοία. Ως αποτέλεσμα, παρά το γεγονός ότι είναι μακράν παράνομος ο μαύρος, θειωμένος καπνός από φουγάρα ή καυσαέρια, η ναυτιλία είχε διατηρήσει την άδεια να μολύνει.

Για **31 χρόνια**, ο **IMO** είχε εφαρμόσει μια πολιτική που συμφωνήθηκε από τις **169 κυβερνήσεις** που απαρτίζουν την οργάνωση, η οποία επέτρεπε στα περισσότερα πλοία να καίνε τα κατάλοιπα των καυσίμων.

Ο Christian Eyde Moller, επικεφαλής της ναυτιλιακής εταιρείας DK στο Ρότερνταμ, περιέγραψε πρόσφατα αυτό ως «απλά πετρελαιοκίνητα ορυκτά, βασικά όσα έχουν απομείνει αφού όλα τα καθαρότερα καύσιμα έχουν εξαχθεί από το αργό πετρέλαιο. Είναι πίσσα, το ίδιο με την ασφάλτο. Είναι το φθηνότερο και πιο βρώμικο καύσιμο στον κόσμο». Το καύσιμο των καυσίμων αυτό των πλοίων δηλαδή, είναι επίσης παχύρρευστο με θείο. Οι κανόνες του IMO επέτρεπαν στα πλοία να καίνε καύσιμα που περιείχαν έως **4,5% θείο**. Αυτό ήταν **4.500 φορές περισσότερο** από ό, τι επιτρέπεται στο **καύσιμο αυτοκινήτων** στην

Ευρωπαϊκή Ένωση. Το θείο προέρχεται από τα φουγάρα των πλοίων ως μικροσκοπικά σωματίδια και είναι αυτά που εισχωρούν βαθιά στους πνεύμονες. Χάρη στους κανόνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), μέχρι χθες, τα μεγαλύτερα πλοία μπορούσαν να εκπέμπουν το καθένα έως και **5.000 τόνους θείου** σε ένα χρόνο - το ίδιο με **50 εκατομμύρια τυπικά αυτοκίνητα**, εκ των οποίων το καθένα εκπέμπει κατά μέσο όρο 100 γραμμάρια θείου το χρόνο.

Με περίπου **800 εκατομμύρια αυτοκίνητα** που ταξιδεύουν στον πλανήτη, αυτό σημαίνει ότι **16 σουπερ-πλοία** μπορούν να εκπέμπουν τόσο θείο όσο και ο παγκόσμιος στόλος των αυτοκινήτων.

Σήμερα πια ο ΙΜΟ ομιλεί για ποσοστά 0,5% θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα και οι Έλληνες εφοπλιστές από τη μια πλευρά αντιδρούν, από την άλλη το Ελληνικό κράτος δεν δείχνει το απαραίτητο για τις γενικότερες συνθήκες ενδιαφέρον.

2. Ανάπτυξη της Οικονομίας

Στο πεδίο της γενικότερης Οικονομίας τα οικονομικά μεγέθη δύνανται να αυξηθούν πολύπλευρα όπως και τα ποσοστά ανάπτυξης τουλάχιστον σε μεγέθη να είναι αριθμητικά τέτοια που μόνο οι οικονομίες μεγάλης κρατών μπορούν να πλησιάσουν.

- α. **Κατασκευή νέων εγκαταστάσεων στεριάς**, καθώς τέτοιες ναυπηγήσεις θα απαιτήσουν αρχικά, **αποθηκευτικούς χώρους** για την τροφοδοσία των νέων προϊόντων ναυπήγησης. Η εσωτερική αγορά δεν μπορεί να καλύψει την ανάγκη. Οι **εγκαταστάσεις** αυτές θα απαιτήσουν **προσλήψεις νέου προσωπικού** για τη λειτουργία των. Η κατασκευή νέων παραγωγικών μονάδων από τις εξωχώριες εταιρείες δεν είναι κάτι το δεδομένο, όμως η **απαίτηση ποσοτήτων** για την κατασκευή ενός και μόνου προϊόντος είναι τόσο μεγάλες που η κατασκευή μονάδων αποθήκευσης θα πρέπει να θεωρείτε ως δεδομένη.
- β. **Νέες επενδύσεις από παρόχους ενέργειας** είτε μέσω της διασύνδεσης των νήσων με την ηπειρωτική χώρα, είτε διαμέσου **έργων & μονάδων παραγωγής πράσινης ενέργειας** στα ίδια τα νησιά, που θα παράσχουν την απαιτούμενη ενέργεια στα λιμάνια. Κάτι τέτοιο σημαίνει **απαιτητό προσωπικό** κατασκευών εγκαταστάσεων – συντήρησης & φύλαξης –πόντισης καλωδίων).
- γ. Τα πλοία θα πρέπει και να **επανεκπαιδεύσουν** κάποιο ποσοστό του προσωπικού τους αλλά υποχρεωτικά να **προσλάβουν** και νέους τεχνικούς καθώς συγκεκριμένα συστήματα δεν μπορούν να τα χειριστεί, **μη εξειδικευμένο προσωπικό**.

3. Αναβίωση της Ναυπηγοεπισκευαστικής

Όπως είναι γνωστό τα τελευταία χρόνια η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία συρρικνώνεται και παραπαίει, λόγω των παθογενειών του παρελθόντος που είναι αφενός η μη δημιουργική ανταγωνιστικότητα των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων και αφετέρου η παντελής έλλειψη χρηματοδότησης των συναφών επιχειρήσεων λόγω της οικονομικής κρίσης, καθώς και η αδράνεια των έως σήμερα κυβερνήσεων να διεκδικήσουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ηγέτιδα θέση για την Ελλάδα στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής.

- α. Έτσι λοιπόν, μέσω της ενεργοποίησης ναυπηγείων και ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων και με τη γενικότερη τεχνογνωσία του προσωπικού των Ελληνικών ναυπηγείων, καθώς και την πιθανή βούληση Ελληνικών εταιρειών σχεδίασης πλοίων, μπορούμε στην παρούσα

κατάσταση, να συνδράμουμε προκειμένου να **υλοποιηθεί επιτυχώς**, πάντοτε **με τη βοήθεια των μελών μας** που είναι οι κορυφαίες εταιρείες σχεδίασης, κατασκευής & μετατροπής Ηλεκτρικών Πλοίων της Νορβηγίας, οποιοδήποτε έργο αφορά την εξ' αρχής κατασκευή ή την μετατροπή ενός πλοίου σε ηλεκτρικό.

- β. Λαμβάνοντας υπόψη την **βούληση της Ευρωπαϊκής Ένωσης** για καθαρότερο περιβάλλον στις θαλάσσιες μεταφορές, που εκφράζεται δια μέσω των οδηγιών προς τα κράτη μέλη της για καθαρότερα καύσιμα, καθώς και της αποφορολόγησης του ρεύματος στα πλοία, η κατασκευή νέων πλοίων με Ηλεκτροπρόωση, η μετασκευή των υπαρχόντων σε υβριδικά ή ηλεκτρικά με διάφορους τρόπους παροχής ηλεκτρική ενέργειας (μπαταρίες, κυψέλες καυσίμων κλπ), πάντοτε με στοχευμένες παρεμβάσεις στην σχεδίαση, μπορούν και είναι ικανές συνθήκες να σηματοδοτήσουν την επανεκκίνηση της ναυπηγοεπισκευής στην χώρα μας.
- γ. Για να υλοποιηθούν τα πιο πάνω αναφερόμενα θα πρέπει να συσταθεί **ΑΜΕΣΑ**, μία **ομάδα εργασίας** με την συμμετοχή εμπειρογνομόνων των εμπλεκόμενων υπουργείων και οργανισμών όπως ο **Ο.Η.Σ.Ε.** , η οποία σε πολύ σύντομο διάστημα θα προτείνει τις απαραίτητες λύσεις και οδηγίες που χρειάζεται να τηρηθούν μια εξ' αυτών πχ το θεσμικό πλαίσιο, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα άλλων Ευρωπαϊκών κρατών που ήδη το πραγματοποιούν.

Ο **Ο.Η.Σ.Ε.** έχει διενεργήσει διάφορες παρουσιάσεις στο Υπουργείο Ναυτιλίας μαζί με τις **δέκα (10)** μεγαλύτερες εταιρείες του **Παγκόσμιου χώρου της Ναυπήγησης** με θέμα την **Ηλεκτροπρόωση** των πλοίων, έχει συναντηθεί με τους Υπουργούς & Υφυπουργούς Ναυτιλίας καθώς και με τους Γενικούς Γραμματείς του Υπουργείου, έχει παρουσιάσει τις θέσεις του στον Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομίας και Ανάπτυξης κο **Στέργιο Πιτσιόρλα** , καθώς επίσης συμμετέχει ως πρωταγωνιστικό μέλος στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα, **Agenda Venice 2028**, με σκοπό την μετατροπή όλων των σκαφών που κυκλοφορούν στην Βενετία σε Ηλεκτρικά.

4. **Μείωση της ανεργίας - δημιουργία νέων θέσεων εργασίας**

Την τελευταία δεκαετία περίπου, τα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας υπολειτουργούν η δεν λειτουργούν καθόλου, όπως επίσης και η ναυπηγοεπισκευαστική βάση στο Πέραμα, λόγω έλλειψης νέων κατασκευών και επισκευών. Σαν αποτέλεσμα αυτού του μαρασμού της ναυπηγοεπισκευής η ανεργία στον κλάδο, είναι σε πολύ υψηλά επίπεδα, της τάξης του 80-90%. Αυτό συμπαρασύρει και τις περιφερειακές εταιρείες που προμηθεύουν και παρέχουν υπηρεσίες.

- α. Μέσω της προώθησης της τεχνολογίας της αμιγούς ηλεκτροπρόωσης καθώς και της υβριδικής τεχνολογίας, χρησιμοποιώντας και τα διαθέσιμα προγράμματα επιδοτήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη συγκεκριμένη τεχνολογία, θα δοθεί μια μεγάλη ώθηση στην αναβίωση της ναυπηγοεπισκευής, με αποτέλεσμα την δραματική μείωση της ανεργίας του κλάδου, καθώς και των περιφερειακών υποστηρικτικών επιχειρήσεων που θα αναδιαμορφώσουν τον τρόπο λειτουργίας τους ή που θα δημιουργηθούν εξ' αρχής .

- β. Το όφελος στη μείωση της ανεργίας θα επηρεάσει θετικά, εκτός από το εργατοτεχνικό προσωπικό των επιχειρήσεων και το επιστημονικό προσωπικό που είναι άμεσα συνδεδεμένο με την τεχνολογία της ηλεκτροκίνησης.
- i. Με αρχή από τους **Ηλεκτρολόγους μηχανικούς** αλλά και
 - ii. τους απλούς **ηλεκτρολόγους τεχνίτες**,
 - iii. τους **Τεχνικούς κλιματισμού και ψύξης** των συστημάτων,
 - iv. τους **νέους τεχνικούς** που θα είναι εξειδικευμένοι για τη λειτουργία των μπαταριών & των υβριδικών συστημάτων,
 - v. τους τεχνίτες ή μηχανικούς που θα χρειαστούν για τις νέες τεχνολογίες των εγκατεστημένων **φωτοβολταϊκών** και των **ανεμογεννητριών** επί των **σκαφών και των πλοίων**,
 - vi. τους νέους τεχνίτες που θα πρέπει να αναπτυχθούν και οποίοι θα είναι απαραίτητοι για τη λειτουργία και τη συντήρηση των φορτιστών στους λιμένες,
 - vii. τους **Χημικούς Μηχανικούς** για την ομαλή λειτουργία νέων τεχνολογιών όπως για παράδειγμα εκείνης του **υδρογόνου** που ήδη έχει βγει στην παραγωγή και την κυκλοφορία,

όλα τα παραπάνω δύνανται να επιφέρουν **καταλυτικές μειώσεις στα ποσοστά της ανεργίας**.

5. **Καινοτομία:**

Θα δώσει την απαραίτητη ευκαιρία για λύσεις στην υπάρχουσα ανάγκη για εγχώρια ανάπτυξη **νέων τεχνολογιών** και όχι μόνο για εισαγωγές, σε έναν τομέα που γενικότερα η χώρα μας έχει παράδοση, στον τομέα δηλαδή της κατασκευής ηλεκτροκινητήρων και στις επισκευές αυτών .

Η **απαλοιφή κινούμενων μερών** (όπως στους κινητήρες εσωτερικής καύσης, πιστόνια έμβολα, βαλβίδες κλπ, καθώς και διάφορα άλλα μέρη), στους **νέου αυτού τύπου κινητήρες** (όλα τα προαναφερθέντα απαραίτητα μέρη του κινητήρα), **ενσωματώνονται** σε δυο και μοναδικά σημεία. Στον **ρότορα** και στους **μαγνήτες**.

Η «απλότητα» αυτή μας επιτρέπει,

- α. τη δυνατότητα ανάπτυξης νέων ειδών κινητήρων, διάφόρων επιδόσεων.
Στις μηχανές εσωτερικής καύσης δεν υπάρχει ούτε παράδοση, ούτε τεχνογνωσία, ούτε παραγωγή. Η επαναλειτουργία μονάδων κατασκευής κινητήρων μας δίνει και τη δυνατότητα ανάπτυξης συναφών τεχνολογιών που απαιτούνται, όπως για παράδειγμα είναι
- β. να επιτευχθούν λύσεις για την ανάγκη τροφοδοσίας τους με ενέργεια.
Ένα παράδειγμα, είναι η τεχνική της **παραγωγής λιθίου μέσω της αφαλάτωσης**, ένα δεύτερο η εν πλω φόρτιση (αρόδο) και ένα τρίτο παράδειγμα, η εν πλω παραγωγή υδρογόνου για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω κυψελών καυσίμου στους ηλεκτροκινητήρες.
- γ. Ένα τελευταίο παράδειγμα ανάπτυξης καινοτόμων τεχνολογιών είναι η ναυπήγηση με χρήση αλουμινίου, σε έναν τομέα που ναι μεν δεν έχουμε την απαραίτητη τεχνογνωσία, αλλά είμαστε σημαντικός παραγωγός πρώτης ύλης

6. **Πράσινη ενέργεια**

Απαραίτητη προϋπόθεσή για την μετάβαση στην ηλεκτροπρόωση,

- α. είναι η **παροχή ενέργειας** για τη φόρτιση των σκαφών-πλοίων είτε στη **στεριά**,
- β. είτε **μέσα στη θάλασσα** (αρόδο).

Για όλες τις περιπτώσεις θα χρειασθεί

- γ. η **παραγωγή ή και η μεταφορά της ενέργειας** και με τον ανταγωνισμό πλέον ανοικτό, οι μονάδες παραγωγής πράσινης ενέργειας θα **αυξήσουν σημαντικά το μερίδιό τους** στην αγορά τους, συμβάλλοντας έτσι και στους στόχους που η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει
- δ. για την **απεξάρτηση** της ενέργειας από την **καύση ορυκτών υλών** αλλά και
- ε. στην **επίτευξη της Συνθήκης των Παρισίων για την Προστασία του Περιβάλλοντος** και του στόχου για μη υπερθέρμανση του Πλανήτη.
- στ. Η **δε κατασκευή υποδομών φόρτισης στα νησιά μας**, ακόμα και σε περιοχές που δεν υφίστανται αυτή τη στιγμή επίσημοι λιμένες, δίνει το τεχνικό πλεονέκτημα στα νησιά μας να πρωταγωνιστήσουν στην προσέλευση νέων ειδών κρουαζιέρας, οι οποίες θα μπορούν να επαναφορτίζονται οπουδήποτε (χαρακτηριστικό παράδειγμα νησιά που πάροχοι ενέργειας έχουν εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας αλλά δεν υφίσταται επίσημος λιμένας).
- ζ. Με αποτέλεσμα την αύξηση του τουρισμού και την αύξηση στα έσοδα των τοπικών επιχειρήσεων, των ιδιωτών, των πολιτών και τέλος του κράτους.

7. Ανταγωνισμό

Τα ηλεκτρικά σκάφη και πλοία δεν κινούνται επιθετικά στον ανταγωνισμό αλλά συμπληρωματικά,

- α. **μειώνοντας** πρωτίστως το κόστος λειτουργίας των ιδιοκτητών πλωτών μέσων – εφοπλιστές σε ποσοστά **έως και 80%**,
- β. δίνοντας το δικαίωμα **κατασκευής νέων προϊόντων** από της εταιρείες κατασκευής και ναυπήγησης,
- γ. αυξάνοντας έτσι τον **παραγόμενο όγκο προϊόντων** και δίνοντας επιλογές για νέα έσοδα σε αυτές, μέσω πωλήσεων σε **εγχώρια αγορά** αλλά και μέσω **εξαγωγών**.

Αυτή τη στιγμή στη χώρα μας ο κατασκευαστικός αυτός τομέας δεν υφίσταται.

Η νέα αυτή τεχνολογία θα απαιτήσει **πρόσληψη - χρησιμοποίηση Ναυπηγών μηχανικών** οι οποίοι θα μεριμνήσουν για την αναδιαμόρφωση – ανασχεδιασμό των χώρων στα προς μετατροπή υφιστάμενα σκάφη όπως και για την παραγωγή των νέων, καθώς ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει πλέον να δοθεί αφενός στην εξισορρόπηση του κέντρου βάρους καθώς και στις καινούργιες ιδιότητες των «νέων» σκαφών.

Στην κατηγορία των **καραβιών – φέρρυ (ανοικτών-κλειστών)** που το πεδίο είναι ακόμη πιο απαιτητικό, θα απαιτηθούν

- α. **νέες προσλήψεις επιστημόνων** καταλλήλως καταρτισμένων σε εξειδικευμένες τεχνολογίες & τεχνογνωσίες κι εν συνεχεία
- β. **επενδύσεις και υπαγωγές** σε ευρωπαϊκά προγράμματα για την **ανάπτυξη** των Ναυπηγείων & των **Ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών**.

8. Τουρισμός

Παγκοσμίως πλέον υφίσταται η προσαρμογή των τουριστικών επαγγελματιών γενικότερα αλλά κι εκείνων της θάλασσας στον λεγόμενο «Πράσινο Τουρισμό» και η μετάβαση όλων στην παροχή «πράσινων προϊόντων», εξασφαλίζοντας έτσι,

- α. **νέους πελάτες** που επιδιώκουν τον «πράσινο τουρισμό»,
- β. Σκάφη & Πλοία νέας πράσινης τεχνολογίας και οι συμπληρωματικές επιχειρήσεις τουρισμού (καταλύματα κλπ) πλέον δίνουν την ευκαιρία στους επιχειρηματίες να προσφέρουν **υπηρεσίες αυξημένης αξίας, χαμηλότερου κόστους λειτουργίας** και ταυτοχρόνως την **ανάδειξη νέων επαγγελματιών – προϊόντων – υπηρεσιών** δια μέσου της τεχνολογίας όπως για παράδειγμα εκείνων της **αυτόνομης λειτουργίας** (νέου τύπου θαλάσσια ταξί) άρα και νέο εξειδικευμένο προσωπικό καθώς & έσοδα για επαγγελματίες και κράτος.
- γ. **Μείωση απαιτήσεων κρατικού προϋπολογισμού** για έργα υποδομών,
- δ. Προστατευμένες περιοχές **NATURA** μπορούν πλέον να αποτελέσουν **περιοχές έλξης και αυξημένης τουριστικής δραστηριότητας & επισκεψιμότητας**, προστατεύοντας πρωτίστως το περιβάλλον και εν συνεχεία αυξάνοντας τα ισοζύγια των διάφορων τουριστικών επιχειρήσεων των κοντινών νήσων ή της ενδοχώρας.
- ε. Αποφυγή αρνητικών επιθετικών ενεργειών από ανταγωνιστικά ή μη κράτη με πρόσχημα τη ρύπανση

9. Εκπαιδευτικό τομέα

Η **ναυτιλιακή εκπαίδευση** στην χώρα μας είναι ένας τομέας που πάσχει πολλαπλώς αλλά και λόγω της έλλειψης σημαντικών κονδυλίων. Οι απαιτήσεις για συνεχή εξειδίκευση στον τομέα της ναυτιλίας είναι καθημερινή ενώ παράλληλα καινοτόμα θέματα και τεχνολογίες έρχονται στο προσκήνιο και γίνονται **απαιτητά από τον IMO** χωρίς να υπάρχει όμως εξειδικευμένο κέντρο να **πραγματώσει** και να **εκπαιδεύσει** κόσμο πάνω σε αυτές τις νέες απαιτήσεις.

Παρά ταύτα, ακόμη και τα κονδύλια που **επενδύονται** από το κράτος τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή για παράδειγμα στα ναυτικά λύκεια,

- α. από τους **μαθητές των ναυτικών λυκείων μόνο το 10%** προχωρούν σε επαγγέλματα της θάλασσας και αυτά μόνο στη θέση των Πλοιάρχων, δηλαδή περίπου **60 άτομα** το χρόνο.
Υπάρχει δηλαδή ένα **κονδύλι χρήματων που ξοδεύεται δίχως αντίκρισμα** μα και προσωπικό που δεν μπορεί να τοποθετηθεί στην κατηγορία των ναυτικών επαγγελματιών.
- β. Τη συγκεκριμένη περίοδο υπάρχει **μεγάλη ανάγκη τεχνικού ναυτικού προσωπικού** το οποίο αντικαθίσταται από **τεχνικούς στεριάς** που μετεκπαιδεύονται στις **απαιτήσεις του IMO** οι οποίες θα γίνουν ακόμη πιο δύσκολες.

10. Προστασία του Περιβάλλοντος

Η Μείωση των καυσαερίων στα λιμάνια αλλά και κατά τα δρομολόγια που πιστοποιημένα πλέον ανέρχεται στο ποσοστό του 95%, θα μπορούσε να επιφέρει μείωση ασθενειών που προκαλούνται από τη μόλυνση του περιβάλλοντος με αποτέλεσμα τη μείωση κονδυλίων του κράτους για την υγεία καθώς και ως κέρδος την αύξηση του προσδόκιμου ζωής των πολιτών.

- α. Μπορεί να επέλθει άμεση μείωση της ρύπανσης θαλασσών, με άμεσο αντίκτυπο και στην αύξηση αλιευμάτων,
- β. Δύναται να προκαλέσει κάθετη μείωση κρατικών επεμβάσεων άρα κι άμεσων εξόδων για μεθόδους Απορρύπανσης, όπως συνέβη για παράδειγμα με τη μεγάλη ρύπανση του Αργοσαρωνικού το 2017.
- γ. Η μετάβαση στην Ηλεκτροπρόωση των Σκαφών και πλοίων καθώς και η υποστήριξη του Υπουργείου σας του συγκεκριμένου τομέα, μπορεί να επιφέρει γρήγορη επίτευξη του στόχου 1.5°C που ο Ο.Η.Ε. πλέον έχει υιοθετήσει ως άμεσο στόχο .

Οι Προτάσεις του Ο.Η.Σ.Ε.

Αξιότιμε κε Υπουργέ,

Με τα δεδομένα της συγκεκριμένης στιγμής να είναι πως από το 2020 στα Ευρωπαϊκά λιμάνια δεν θα μπορούν να πλεύσουν και να αποπλεύσουν πλοία και σκάφη με ανάμενες τις μηχανές τους, καθώς και με τις ενεργές οδηγίες της **ΕΕ & του ΙΜΟ** περί καθαρών καυσίμων , του στόχου του **1,5°C του Ο.Η.Ε.** αλλά και της **Αποφορολόγησης** του ρεύματος , ζητούμε:

- α. Με την προώθηση της Ηλεκτροπρόωσης των Σκαφών & Πλοίων και σε συνεργασία με τα εμπλεκόμενα Υπουργεία Ναυτιλίας καθώς και με το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης να προχωρήσουμε στη θεσμοθέτηση του γενικότερα απαιτούμενου φάσματος νομοθεσίας,
- β. Να προωθήσετε πιλοτικό πρόγραμμα μετατροπής ή εξ' αρχής κατασκευής Ηλεκτρικών Σκαφών & Πλοίων για τις νησιωτικές γραμμές,
- γ. Να προωθήσετε την παρασκευή του απαιτούμενου νομικού πλαισίου Θαλάσσιων φορτίσεων,
- δ. Να συστήσετε ομάδα εργασίας στην οποία θα συμμετέχει και ο Ο.Η.Σ.Ε. και η οποία θα ασχοληθεί
 - i. με την πλήρη καταγραφή της απαιτούμενης ενέργειας της Ναυτιλίας ,
 - ii. με τις εκπομπές αερίων ρύπων της Ελληνικής Ναυτιλίας και
 - iii. τα κέρδη της Οικονομίας απο την μετάβαση στην Ηλεκτροπρόωση
- ε. Να συμβάλετε στην προσπάθεια ώστε να γίνει εφικτή η εκταμίευση από το Ταμείο Γιουνκέρ που επιδοτεί τις κατασκευές τέτοιων μέσων (και για τις εγκαταστάσεις στεριάς αλλά και τη ναυπήγηση των μέσων), με ποσοστό επιδότησης έως 50%,
- στ. Να προβλέψεται και να υπάρξουν αντίστοιχα προγράμματα και στην ίδια κατεύθυνση με εκείνα των επίγειων Ηλεκτροκινούμενων μέσων (επιδότηση, φοροαπαλλαγές κλπ), και για τα **Σκάφη & Πλοία Θαλάσσης** και να δοθούν και κίνητρα. Η ενεργοποίηση «καθαρού» τέλους στα μεγάλα καράβια στα πρότυπα και των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, δύναται να επιφέρει αύξηση εσόδων στα ταμεία

του Υπουργείου Ναυτιλίας & Οικονομίας ώστε να χρηματοδοτηθούν μεγάλα έργα είτε υποδομών σε πολλές νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, είτε σε ανάγκες των ίδιων των Υπουργείων.

- ζ. Σε συνεργασία με τα μεγαλύτερα Ναυπηγεία και τις Ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες της χώρας, να υπάρξει μεταφορά κονδυλίων για την επιδότησή τους ώστε να βοηθήσει την μεταστροφή τους στις νέες τεχνολογίες κι έτσι να υπάρξει άμεση τόνωση ενός μεγάλου τομέα της χώρας που πλήττεται από τα μεγάλα ποσοστά ανεργίας .

Με τιμή προς το πρόσωπό σας

Για τον Ο.Η.Σ.Ε.



Ανδρέας Αποστολόπουλος
Πρόεδρος Δ.Σ.