

Εκεί που αξιοποιούνται στο μέγιστο τα προτερήματα του Έλληνα, χωρίς να προκαλούν θνησιγενείς επιπτώσεις τα μειονεκτήματά του

Από τον **Βύρωνα Τομάζο** Μηχανολόγο, Απόφοιτο Πολυτεχνείου Μονάχου
e-mail: byron.tomazos@wartsila.com



Σαν καταξιωμένος η μη, πλέον, αρθρογράφος αυτής της τοπικής, κατά γενική ομολογία, **επιτυχημένης** εφημερίδας, **ανετοδιάβαστης, ευπαρουσίαστης, γλυκοχρώματης** (να παινέψουμε και τα γένια μας!), γράφοντας συνήθως χομπίστικα θέματα, σκέφθηκα να αλλάξω λίγο και να γράψω και για την δραστηριότητα που δίνει το βίός μου.

Εύκολο και δύσκολο θέμα, γιατί δεν ξέρω από πού να αρχίσω και πού να τελειώσω, όμως συγκλίνουν οι σκέψεις μου ότι πρέπει να την σκιαγραφήσω σε αυτούς ειδικά που την γνωρίζουν λιγότερο.

Πολλά γράφονται καθημερινά για τη **Ναυτιλία** -και εγώ έχω γράψει σε ειδικά περιοδικά- όμως ένα report που διάβασα πρόσφατα είναι (της ALPHA BANK) ίσως το πιο εμπεριστατωμένο των τελευταίων ετών, και από αυτό θα αντλήσω ορισμένες πληροφορίες.

Συνήθως αρχίζουμε από τους ανθρώπους, **Εφοπλιστής, Καπετάνιος, Μηχανικός, Λοστρόμος, Λαδάς, Ναύτης** και άλλες ειδικότητες, ο πρώτος συνήθως προέρχεται από τον δεύτερο και τον τρίτο.

Η Χιώτικη καταγωγή μου, μου παρέχει πλήθος υλικού.

Στο γυμνάσιο Αρρένων τελειώσαμε περίπου 80, εκ των οποίων οι 70 πήγαν για καπετάνιοι, εγώ ήμουν από τους λίγους που ακολούθησα σπουδές, εργασία στην Siemens Γερμανίας, General Electric Αμερικής κ.ά. αλλά μετά κατέληξα και εγώ στη Ναυτιλία.

Για εμάς, στη Χίο εκείνα τα χρόνια, για να γίνεις Καπετάνιος ή Μηχανικός ήταν ένα δύσκολο και επίπονο όραμα.

Ο Καπετάνιος είχε αίγλη, ήταν ο καλύτερος γαμπρός, ήταν αυτός που θα τράβαγε κουπί για όλη την οικογένεια και θα εξασφάλιζε ευημερία και αίγλη, περηφάνια στην Μάνα και στον Πατέρα.

Το ίδιο και ο πρώτος Μηχανικός, θυμάμαι τον θείο μου που ήταν Πρώτος, γινόταν υποδοχή όταν ερχόταν στο σπίτι μας.

Διαχρονικά οι Έλληνες διαπρέπουν στη θάλασσα εδώ και 5.000 χρόνια, πρωτοπόροι και σκαπανείς. Η οδύσσεια του Ομήρου είναι το έ-

πος των θαλασσόφιλων, τολμηρών αλλά και πολύπαθων Ελλήνων ναυτιλομένων, γιατί από τους προγόνους ανέκαθεν θεωρούνταν «**μέγα το της θάλασσας κράτος**». (Α. Πετρόπουλος).

Η θάλασσα είναι ταυτισμένη με τη μοίρα του Έλληνα. Αδιάρρηκτη και παλιά σχέση, που χάνεται στα θολά νερά της προϊστορίας, είναι παντοδύναμη και απέραντη, ρουφάει ανθρώπους, καταστρέφει, ξελογιάζει, μαγεύει, δημιουργεί δέος, δημιουργεί μεγιστάνες παντός τύπου.

Ο παραδοσιακός εφοπλιστής όπως ανέφερα γίνεται, συνήθως, ένας από τους δύο (καπετάνιος ή μηχανικός). Είναι αυτός που σιγά-σιγά μαζεύει δεκάρα-δεκάρα τους μισθούς του, ο κιμπάρης αλλά και νοικοκύρης, με διοικητικές ικανότητες, με πειθώ για να πείσει και άλλους να συνεταιρισθούν ή και μόνος του να πάρει ένα παλιό βαπόρι να βάλει υποθήκη ότι είχε και δεν είχε να μην μπορεί να κοιμηθεί από αγωνία μέσα ή έξω από το βαπόρι, να παλέψει με όλους τους αντίξοους παράγοντες της ναυτιλίας, τράπεζες, πληρώματα, να κανονίσει όλες τις παραμέτρους για να μεταφέρει αποδοτικά ένα φορτίο από το ένα σημείο του κόσμου στο άλλο.

Να αγοράσει ένα πιο καινούριο βαπόρι, και άλλο, και άλλο... Να πάρει το πλήρωμα το μισθό του, ώστε να θρέψουν τις οικογένειες τους πλουσιοπάροχα.

Παλιά με ένα μεγάλο μπάρκο, ακόμη και τα κατώτερα πληρώματα, αγόραζαν ένα διαμέρισμα και μετά δεύτερο κι ύστερα τρίτο, κι έκανα περιουσίες. Και πάσχιζαν να φέρουν στην πατρίδα κεφάλαια-συναλλάγματα, που δεν ήταν καν ελληνικά. Κεφάλαια που δεν χρειάστηκαν ούτε τη βοήθεια του Ελληνικού κράτους στον τομέα των επιδοτήσεων και με τα οποία κάλυπταν και κάλυπταν ένα μέρος της διαχρονικής τρύπας συναλλαγών του Ελληνικού Κράτους.

Αυτοί ήταν, οι «**εργάτες της Ναυτιλίας**», που τους σέβονταν και τους αναγνώριζαν οι συμπατριώτες τους και αυτή η **αναγνώριση** ήταν το μόνο που απολάμβαναν στην ζωή τους, γιατί πάντα δούλευαν, ασταμάτητα, και μου έλεγαν θυμάμαι μερικοί από αυτούς: «Βύρωνα, τα βαπόρια και τα ουρητήρια δε σταματούν ποτέ...»

Είναι λοιπόν αυτοί, τα φτωχόπαιδα συνήθως,

που πάλεψαν και υπέφεραν, που άλλοι έχασαν τα πάντα -μερικοί και τις "γυναίκες" τους- και άλλοι επιβίωσαν επιτυχώς. Οι περισσότεροι αποτελούν **το θαύμα της Ελληνικής Ναυτιλίας** μιας χώρας με 0,0016% του πληθυσμού της γης να κατέχει το 18% του παγκόσμιου στόλου.

Αυτοί οι άνθρωποι είναι και επιχειρηματίες. Επιχειρηματίες, και ειδικά σήμερα, στη παγκόσμια ανταγωνιστικότητα σημαίνει ότι η επιχειρησή σου δε μπορεί να είναι ένα είδος φιλανθρωπικού ιδρύματος. Έτσι, αναγκάζεται κανείς εκ των πραγμάτων να είναι πιο σκληρός και πολλές φορές, στον αγώνα της επιβίωσης, να αφήσει άγρια ένστικτα να τον επηρεάσουν.

Δυστυχώς τα τελευταία τριάντα χρόνια έχει γίνει μια καμπάνια αμαύρωσης της Αίγλης και του έργου αυτών των ανθρώπων. Αν θυμάμαι καλά, τότε επισκέφθηκα με ένα περιηγητικό караβάκι τον Σκορπιό, ο βαρκάρης που έκανε την περιήγησή έδειχνε το νησί λέγοντας ότι αυτό έχει γίνει με το αίμα των λαών, του είπα ότι εσύ τουλάχιστον δεν πρέπει να τα λες αυτά που ζεις από αυτό, αποτέλεσμα με χτύπησε και μου έσπασε τα γυαλιά. Η πολιτεία επηρεασμένη από την εκστρατεία κατά του εφοπλιστή δεν θα του έκανε τίποτε και εγώ λοιπόν δεν προχώρησα σε αγωγή.

Όμως, μήπως δε συμβαίνει αυτό και σήμερα; Τα κόμματα της αριστεράς και της "προόδου" δεν συμφωνούν ούτε στις δωρεές του Νιάρχου για τα έργα στον Ιππόδρομο! Κι όμως θα γίνει εκεί Όπερα και μία από τις καλύτερες ψηφιακές Βιβλιοθήκες του κόσμου.

Αν κάτι έχουμε να επιδείξουμε εμείς σαν Έλληνες είναι η **Ναυτιλία** και οι υπηρεσίες της. Εκεί είμαστε πρωτοπόροι, σκαπανείς, όπως οι Γερμανοί στη βιομηχανία. Αντί λοιπόν να το προβάλλουμε το θάβουμε! Πρόσφατα **καταργήσαμε και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας**.



Η πιο εγκληματική πολιτική που ασκήθηκε ποτέ στην Ελλάδα (Καθημερινή - Γιανναράς) πολιτική αντικοινωνική, αντιπαραγωγική, αντιαναπτυξιακή, ασύμβατη με τον χαρακτήρα του Έλληνα ήταν η **κατάργηση της αξιοκρατικής διαρρύθμισης στον τομέα του δημόσιου βίου, η κατάργηση των θεσμών, των κινήτρων και προϋποθέσεων της άμιλλας - της έμπρακτης βράβευσης των άριστων**.

Αυτή η πολιτική φέρει τη σφραγίδα του Ανδρέα Παπανδρέου και συνεχίστηκε από τις επόμενες Κυβερνήσεις. Επέκταση της πολιτικής αυτής ήταν η αμαύρωση των στελεχών της Ναυτιλίας, του άρχοντα Πλοιάρχου. Στο πλοίο ήταν ο Θεός και ο Καπετάνιος.

Αυτός ισοπεδώθηκε, και πολλές φορές ακόμη και με κοινό απατεώνα. Κρίθηκε αυστηρά το μέτρος για το όλο. Οι εξαιρέσεις έγιναν γνώμονες και έτσι χάθηκε το μεράκι της θάλασσας. Αυτόν τον άρχοντα, μέσα σε μια γενιά τον μεταμορφώσαμε σε ευτελή προσωπικότητα, χρησιμοποιώντας λαϊκά κονσερβοποιημένα συνθήματα. **Και στη Ναυτιλία, αυτό τον Άρχοντα των γενεών, τον θεό τον Καπετάνιο, τον μετατρέψαμε μέσα σε μια γενιά λοστρόμο.**

Στον χαρακτήρα του Έλληνα αλλά και του Έλληνα Ναυτικού-εφοπλιστή είναι η δίψα για ανάδειξη, επιτυχία, αναγνώριση. Θέλει τον έπαινο του Δήμου και των σοφιστών. Τα δίκαια και ανεκτίμητα εύγε, για να επενδύσει τα χρήματα που έχει βγάλει στην αλλοδαπή.

- Ε, Βύρωνα, έχει πια χαλάσει η κοινωνία της ναυτιλίας. Πρώτα από σεβασμό, ούτε κοίτα-



ζαν στα μάτια οι ναύτες, τώρα θα αδειάσουμε και τα αμπάρια, μου έλεγε ένας παλιός καπετάνιος.

Για να αποδώσει η κοινωνία, να γίνει παραγωγική και ανταποδοτική, καθένας πρέπει να κάνει αυτό που ξέρει καλύτερα "stay with your core business" και τη Ναυτιλία τη γνώριζαν καλά και εκεί πρέπει να εμμείνουμε.

Τί είναι και τι σημαίνει Ναυτιλία (και ιδιαίτερα η Ελληνική) επιγραμματικά σε αριθμούς και σχόλια;

- Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη πιο αποδοτική και συμφέρουσα μεταφορά φορτίων και μεταφέρουν το 80% του διεθνούς εμπορίου.
- Η αξία του παγκόσμιου εμπορίου από το 1950 έχει 20πλασιαστεί. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου ή 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, αν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές.
- Ο συνολικός τζίρος στα ναύλα το 2005 ήταν \$632,4 δις. Στην ελληνική ναυτιλία θα πρέπει να είναι γύρω στα 18% x 112 δις, δηλαδή περίπου το μισό ΑΕΠ της Ελλάδας.
- Η ναυτιλιακή αγορά είναι άκρως ανταγωνιστική, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανταγωνίζονται διεθνώς και διαπρέπουν. Οι παραδόσεις και η βαθιά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν την συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το ελληνικό δαιμόνιο εκεί θριαμβεύει.
- Οι συνδυασμοί, οι πατέντες, μας κάνουν ανταγωνιστικούς, ο δε Πειραιάς είναι από τα καλύτερα και γρηγορότερα επισκευαστικά Κέντρα, που όμως του δένει τα χέρια το στίγμα της απεργίας και των κακών συνδικαλιστικών σχέσεων.
- Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο φιλικό τρόπο μεταφοράς ως προς το περιβάλλον: Η μεταφορά με πλοίο ρυπαίνει τέσσερις φορές λιγότερο από ότι με φορτηγό και 40 φορές λιγότερο από ότι με αεροπλάνο.
- Η ελληνική Ναυτιλία, ειδικά η ποντοπόρος είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στη παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μια άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, και να της δίνει διαχρονικά τα πρωτεία.
- Η παράδοση, η βαθιά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν την συγκεκριμένη αγορά, αποτελούν ισχυρό πλεονέκτημα και την κρατούν στα φαντασι-

κά υψηλά επίπεδα του 18% για μια τόσο μικρή χώρα όπως η Ελλάδα.

- Τα ελληνόκτητα πλοία (πάνω από 1000 κ.χ.) ανέρχονται σε 4161. Τα τελευταία χρόνια έχει μειωθεί σημαντικά ο μέσος όρος ηλικίας τους σε 11-9 έτη, ενώ του παγκοσμίου στόλου είναι 12,9 (ενώ το 2000 ήταν 20,3 έτη).
- Το πρώτο τρίμηνο του 2009 είχαν παραγγελθεί 1.050 πλοία από Έλληνες πλοιοκτήτες. Για να σκιαγραφήσω το νόημα το οικονομικό, είναι σαν να φτιάχνονταν στην Ελλάδα 1.050 μεγάλα εργοστάσια.

Τα πλοία αυτά με μέσο \$30 εκατ. θα αντιστοιχούσαν σε πολύ μεγάλα εργοστάσια και είναι ασύλληπτο όταν τα μεταφέρει κανείς στην ξηρά.

- Σχετικά με αυτές τις παραγγελίες, επενδύθηκαν \$19 δις το 2008 και \$31 δις το 2009. Επιτεύχθηκε μεγάλος εκσυγχρονισμός του στόλου, για αυτό έπεσε και ο μέσος όρος ηλικίας του.
- Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι ότι φτάνουν το 2008 σε \$19,2 δις (7,9 του ΑΕΠ) και ανταγωνίζονται τις εισπράξεις από τον τουρισμό.
- Επιπλέον, στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες 1200 ναυτιλιακές εταιρίες που σε σχέση με την ποντοπόρο Ναυτιλία και εγχώρια ακτοπλοία, είναι εφοπλιστικές, ναυλομεσιτικές, ασφαλιστικές, εφοδιαστικές, ναυπηγοεπισκευαστικές και διαλυτήρια πλοίων (που απασχολούν περίπου 12.500 εργαζομένους - 90% Έλληνες) και άλλες παρα-ναυτιλιακές δραστηριότητες.
- Τα έσοδα από τη Ναυτιλία μπορούν να αυξηθούν σημαντικά, όταν αυξήσουμε τις υπηρεσίες και τα παραναυτιλιακά. Επίσης, πρέπει να εντείνομε τη προσοχή μας ειδικά στην περαιτέρω

ανάπτυξη του Πειραιά σε μοντέρνο ναυτιλιακό κέντρο. Ενώ έμφαση πρέπει να δοθεί στην εκπαίδευση - επιμόρφωση, καθώς και στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Η σημερινή **Ναυτιλιακή Εταιρία**, έχει στελεχωθεί με νέα, μορφωμένα, μοντέρνα στελέχη, που χρησιμοποίησαν την πλατφόρμα απογείωσης των παλαιών εφοπλιστών και τα χειρίζονται πολύ καλά και σε πολλές περιπτώσεις καλύτερα. **Οι σχεδόν μεγαλύτερες επενδύσεις που έχουν γίνει στη χώρα, έχουν γίνει από τους εφοπλιστές και αν δεν είχε καλλιεργηθεί τέτοιο αρνητικό κλίμα θα ήταν πολλαπλάσιες.**

Η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει διάφορες σημαντικές επιπτώσεις με μεγάλη πτώση στη μείωση των θαλάσσιων μεταφορών. Όμως, παρ' όλες τις σημαντικές απώλειες, πιστεύουμε ότι η ελληνική ναυτιλία θα ξεπεράσει την κρίση. Σε κάθε περίπτωση, η πορεία της Ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πορεία ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου.

Παρ' όλη την κρίση, φαίνεται ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν αρκετή ρευστότητα σε σχέση με άλλους εφοπλιστές, και όπως έχει αποδειχθεί και σε άλλες κρίσεις, όπως αυτή του '81-'86, οι Έλληνες βγήκαν ισχυρότεροι. Όπως λέει και η λαϊκή ρύση « **ο καλός καπετάνιος στη φουρτούνα φαίνεται** ». Και επειδή γνωρίζουμε

καλά την Ναυτιλία, θα επωφεληθούμε πάλι από την κρίση και θα βγούμε επικρατέστεροι.

Ευελπιστώ η παρούσα κυβέρνηση να επαναφέρει την **χαμένη αίγλη** στους Ναυτικούς και εφοπλιστές και γενικά να δώσει **έμφαση στην αξιοκρατία**.

Ίσως να υπερέβαλλα και σε ορισμένα σημεία να τα περιέγραψα μονομερώς, σίγουρα όμως το συμφέρον του τόπου μας επιβάλλει την αναγνώριση του δυναμικού που είναι σημαντικό για το μέλλον της πατρίδας μας.

Η μεγάλη ελληνική Ναυτιλία δεν είναι μόνο οι εφοπλιστές - είναι και οι Έλληνες αξιωματικοί και τα πληρώματα που αποτελούν και αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της ανάπτυξης και γιγάντωσης της ναυτιλίας μας. Οι Φιλανδοί π.χ. όταν λένε για την NOKIA τρέχουν τα σάλια τους από χαρά, υπερηφάνεια για την τεράστια προβολή ενός μικρού λαού με τό-



ση διεθνή επιτυχία-προβολή. Το ίδιο συνέβαινε και με εμάς παλιά όταν μιλούσαμε για την ελληνική Ναυτιλία, και αυτό πρέπει όλοι να το ξαναζήσουμε για το καλό όλων μας, για το μέλλον των παιδιών μας, μιας και πολλές άλλες δραστηριότητες μετατοπίζονται άρδην προς τον γίγαντα Δράκο που ο Καζαντζάκης έλεγε: « φοβάμαι τι θα γίνει όταν ξυπνήσει αυτός ο Δράκος » γράφοντας για την Κίνα -όπως ανέφερα στο προηγούμενο άρθρο μου.

Άλλαξαν οι συνθήκες ανταγωνισμού και πρέπει να προσαρμοστούμε σε όλες τις κατευθύνσεις και, ειδικά στο θέμα της ναυτιλίας, στην άποψη και τη νοοτροπία. Ο αφυπνιστής "Δράκος" και άλλοι αφυπνισθέντες (Ινδία, Βραζιλία), με τις θετικές και αρνητικές επιπτώσεις για εμάς πρέπει να μας δώσουν μια εγρήγορση, να δούμε που είμαστε καλοί, να τραβήξουμε όλοι μαζί κουπί για μια ευγενή και ανταγωνιστική άμιλλα σε μια ήδη παγκοσμιοποιημένη κοινωνία.

Πρέπει να ακολουθήσουμε το δόγμα του μοντέρνου management, όπως προαναφέραμε: **"stay first with your core business and expand around"**. Δηλαδή συγκεντρώσου και κάνε αυτό που γνωρίζεις καλύτερα για να είσαι ανταγωνιστικός, αλλιώς θα σε φάνε οι διάφοροι αντίπαλοι όσο μακριά και αν είναι, δηλαδή πρέπει πρώτα να συγκεντρωθούμε στην Ναυτιλία, στον Τουρισμό και στις Υπηρεσίες.

Ας δώσουμε περισσότερη προσοχή σε αυτούς που συνεισφέρανε και συνεισφέρουν, σε αυτούς που το αξίζουν, **για να επαναφέρουμε την χαμένη αίγλη και περηφάνεια**.