

Ελληνική Ναυτιλία και ανταγωνιστικότητα

Το «η»



Γράφει ο
Βύρων Τομάζος
Μηχανολόγος,
Απόφοιτος Πολυτεχνείου
Μονάχου
e-mail: btomazos@gmail.com

Στις μέρες μας πολλά λέγονται και γράφονται για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και υπηρεσιών. Κι εγώ κατά καιρούς έχω γράψει πολλά γι αυτό το θέμα, όπως π.χ. για την παραδοσιακή επιχείρηση, τριών γενεών, στον Πειραιά που έφτιαχνε κιθάρες και την έκλεισε ένας Κινέζος από την Ταϊβαν, ο οποίος τις έφτιαχνε στο κόστος των υλικών, σήμερα όμως πλέον με την παγκοσμιοποίηση, που δεν υπάρχουν φραγμοί και δεν μπορούν να υπάρξουν ο ανταγωνισμός είναι οξύς π.χ. αν αυξήσεις μονομερώς τους δασμούς στον Κινέζο θα σε αυξήσει στο ελαιόλαδο, αλλά ούτως ή άλλως δεσμεύεσαι από διεθνείς Συνθήκες. Δυστυχώς ακόμα και λεμόνια πρέπει να παράγουμε σε ανταγωνιστικές τιμές...

Άρα για να επιζήσουμε πρέπει να παράγουμε υπηρεσίες και προϊόντα ανταγωνιστικά. Μιας λοιπόν και πολύ

λίγα προϊόντα και υπηρεσίες που παράγουμε είναι ανταγωνιστικά, για να ενισχύσουμε λίγο το ηθικό μας στην κρίση σκέφτηκα να γράψω για την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Διάβασα στη «Shipping Finance» (πρόκειται για μια από τις πιο αξιόλογες εφημερίδες στο ναυτιλιακό χώρο): «Οι πιο ανταγωνιστικοί πλοιοκτήτες (οι Έλληνες) του κόσμου, συμβάλλουν στην Ελλάδα κατά 13,5 δις ευρώ ετησίως. Το μέσο λειτουργικό κόστος των ελληνόκτητων στόλων είναι **23% χαμηλότερο** από τον παγκόσμιο μέσο

όρο».

Για το δυναμισμό της Ελληνικής Ναυτιλίας, το ό-τι προσφέρει 13,5 δις ευρώ ετησίως, συνεισφέρει 7% στο ΑΕΠ και προσφέρει εργασία σε περίπου 165.000 εργαζόμενους που αντιστοιχούν στο 3,5% της συνολικής απασχόλησης και αυτός έχει λεχθεί πολλές φορές.

Αυτό όμως που δεν έχει επισημανθεί είναι ότι ο ελληνόκτητος στόλος έχει κόστος

λειτουργίας κατά **23%** λιγότερο από το διεθνή

Συνέχεια στη

σελίδα 2

Συνέχεια από τη

σελίδα 1

μέσο όρο, που σημαίνει ότι είμεθα κατ' αναλογία περίπου 23% φθηνότεροι από τους άλλους, **δηλαδή κατά 23% πιο ανταποδοτικοί** κι εκεί έχουμε διαχρονικά την πρωτιά, για

να πούμε και μια **διαχρονική αναμφισβήτητη πρωτιά μας** (σημειωτέον ότι η ανταγωνιστικότητα δεν οφείλεται στους μισθούς των πληρωμάτων οι οποίοι είναι υψηλότεροι από το διεθνή μέσο όρο).

Προς τιμήν της **Αρχαίας Ελληνικής Σκέψης** η ανταποδοτικότητα σχετίζεται με το **βαθμό απόδοσης** και συμβολίζεται διεθνώς με το ελληνικό γράμμα «η». Όπως οι Γερμανοί είναι πρώτοι στην βιομηχανία έτσι

κι εμείς είμαστε πρώτοι στη ναυτιλία με το μεγαλύτερο «η» διεθνώς.

Ο **Βασίλης Αντωνιάδης** αναφέρει στο άρθρο του Οκτωβρίου ότι η ναυτιλία όπως διαχρονικά κάνει, μπορεί να βοηθήσει την ελληνική οικονομία όσον αφορά **στη ρευστότητα, στην απασχόληση, στη συμβολή στο ΑΕΠ και στις επενδύσεις σε ξηρά και σε θάλασσα**, έτσι έγινε από το 1960 που σχεδόν όλες οι επενδύσεις είχαν προέλευση από τη Ναυτιλία. Τότε οι μεγαλύτερες Ναυτιλια-



Γράφει ο
Βύρων Τομάζος
Μηχανολόγος,
Απόφοιτος Πολυτεχνείου
Μονάχου
e-mail: btomazos@gmail.com

κές έφεραν την έδρα τους στην Ελλάδα και δημιούργησαν κλίμα ευφορίας και ανάπτυξης στη χώρα, αλλά μετά από το 1980 άρχισε μια δαιμονοποίηση του κέρδους των εφοπλιστών και επιχειρηματιών το οποίο συνεχίζεται ακόμη για λαϊκιστικούς κυρίως λόγους, που αυτοί που λένουν και γράφουν δεν το πιστεύουν κι οι ίδιοι....

Η Ναυτιλία είναι ανεξάρτητη από την κρατική επιχορήγηση εν αντιθέσει με τον τουρισμό ο οποίος απορροφά μεγάλα κρατικά κεφάλαια.

Είναι βέβαιο ότι η Ναυτιλία μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά και πολύ στην ανάπτυξη αρκεί να γίνουν σωστές κινήσεις από τις κυβερνήσεις. Πρώτα απ' όλα πρέπει να απαλειφθεί το στίγμα του «κομπιναδόρου» στους εφοπλιστές κι επιχειρηματίες και να μην κρίνεται το μέρος δια του όλου. Σημειωτέον ότι αρκετές επενδύσεις έγιναν στην Ελλάδα και από **πατριωτισμό**.

Πρώτα από όλα πρέπει να συμπεριληφθεί η Ελληνική Ναυτιλία στη μακροπρόθεσμη πολιτική της κυβέρνησης όπως έχουν κάνει άλλα κράτη π.χ. η Σουηδία, η Σιγκαπούρη, η Αγγλία, η Μάλτα, η Ολλανδία κι άλλες χώρες.

Πρέπει να εξαλειφθούν τα γραφειοκρατικά, ειδικά στο τμήμα των επισκευών και να λυθεί το θέμα των Ναυπηγείων. Η ενδυνάμωση ξανά της επιχειρηματικής ζώνης Περάματος που είναι από τις καλύτερες στον κόσμο σε χρόνο παράδοσης, τιμής και ποιότητας αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα, να βάλουν νερό στο κρασί τους συνδικαλι-

Το «η»

(σε ασύνδετο σχήμα)

στές και επιχειρήσεις. Να αυξηθούν οι σχολές και να επιδοτηθούν οι ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, και γενικά να γίνει μια πανελλήνια **προβολή του ναυτικού επαγγέλματος**, να δώσουν παλιά αίγλη στον άρχοντα της θάλασσας, στον **Καπετάνιο** και αυτό να γίνει πόλος έλξης για τους νέους μας στη θάλασσα. Ηδη έχουμε τα καλά σημάδια της κρίσης, έχει αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός των νέων σπουδαστών στα ναυτιλιακά.

Για να έρθω και στα κιτάπια μου, στις παραναυτιλιακές δραστηριότητες εξοπλισμού πλοίων, ναυλομεσιτείες, τροφοδοσίες, επισκευές, ασφάλειες πλοίων, νομικές υπηρεσίες κ.α. εκεί όχι μόνο δεν υστερούμε αλλά πρωτοστατούμε και συμβάλλουμε σημαντικά σε αυτό το **23%**.

Όταν μια επιχείρηση βρίσκεται στο κόκκινο τότε η πρώτη συμβουλή είναι **«stay with your core business»** δηλαδή συγκεντρώσου σε αυτό που είσαι καλός και ανταγωνιστικός, αυτό πρέπει πρώτα να κάνουμε κι εμείς, σαν κράτος είναι να δώσουμε την ώθηση και να βοηθήσουμε τους δύο διεθνώς ανταγωνιστικούς πόλους Ναυτιλία - Τουρισμό για να αλλάξει το κλίμα.

Υπάρχουν πολλοί Έλληνες καταξιωμένοι διεθνώς, όχι μόνο στη Ναυτιλία αλλά και σαν επιχειρηματίες, αυτοί πρέπει να συμμετέχουν περισσότερο στα δρώμενα, να μπουν μέσα στα πάνελ και να δώσουν **ιδέες, αυτοπεποίθηση και θάρρος** στους νέους για να γίνουν επιχειρηματίες έστω και σε μικρή κλίμακα.

Είδατε ποτέ κανένα σοβαρό επιχειρηματία να συμμετάσχει στα πάνελ ή έχει κληθεί ποτέ κανείς από τους πρωτοκλασάτους δημοσιογράφους Παπαχελά, Χατζηνικολάου, Πρετεντέρη κ.α. (στα πάνελ;). Όλο καθηγητές, συνδικαλιστές, πολιτικοί και με όλο το σεβασμό που έχω για όλους, αυτοί δεν μπορούν να δώσουν ιδέες για ανάπτυξη διότι πολλοί από αυτούς δεν έχουν δουλέψει ποτέ σε επιχείρηση και δεν έχουν έρθει ποτέ σε επαφή με την παραγωγικότητα και γενικά με το «επιχειρείν». Άλλωστε όπως έχει πει και ο Ρουσσώ «Η γνώσις ανεβαίνει από το χέρι στο κεφάλι».

Επιμένω ότι ένας από τους σημαντικούς πόλους που μπορεί να γίνει **σκαπανέας** στην ανάπτυξη είναι η ναυτιλία όπου όπως σας προανέφερα, έχουμε τα παγκόσμια **σκήπτρα**. Κι έχουμε καταφέρει διαχρονικά αυτό που οι αγγλόφωνοι αναφέρουν ως **«Mission Impossible»** παραφράζοντας στα Ελληνικά θα το έλεγα **«σχήμαν οξύμωρον»**. **Το 1.6 τοις χιλίοις του πληθυσμού της γης κατέχει περίπου το 18% του παγκόσμιου στόλου**, και αυτό πέρα από τη διορατικότητα και την ικανότητα των εφοπλιστών, κατακτήθηκε και με τη βοήθεια των Ελλήνων ναυτικών μας. Το ζητούμενο είναι ποιοι μπορούν να φέρουν ανάπτυξη!

Σίγουρα στην ανάπτυξη μπορούμε να συνεισφέρουμε ολοι με τον τρόπο μας αλλά ο κορμός της ανάπτυξης πρέπει να έρθει από τους διεθνώς καταξιωμένους εφοπλιστές και επιχειρηματίες που η πείρα τους κάνει δυνατούς (κατά Νίτσε) και αυτοί πρέπει να γίνουν οι σκαπανείς και να μεταφέρουν την πείρα τους στο «επιχειρείν».

Ας τους δώσουμε καθαρό ορίζοντα χωρίς «στίγματα» και παντός είδους εμπόδια για να πάρουμε το μέγιστο της απόδοσής τους, (του «η» τους). ●