

ΟΜΙΛΙΑ Γ.Α.ΓΡΑΤΣΟΥ ΣΤΗΝ ΗΜΕΡΙΔΑ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΑΛΣΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ»
ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ 3-4-14

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία

«Η Ναυτιλία η Ελληνική είναι υπερανάπτυκτος, και αγωνίζεται να χωρέσει εις τα πλαίσια του Ελληνικού κράτους. Αυτό είναι το πρόβλημά μας.» (Γεώργιος Παπανδρέου, Αύγουστος 1964). Θα προσέθετα: «Αλλά και η ευλογία μας».

Η Ελληνική ναυτιλία απαρτίζεται από την Ποντοπόρο, η οποία δραστηριοποιείται διεθνώς, είναι ανταγωνιστική και εξαρτάται από την διεθνή νομοθεσία και αυτήν που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, εξαρτάται από την Ελληνική νομοθεσία και μαραζώνει.

Η Ελληνική νομοθεσία κατέστρεψε τα Ελληνικά κρουαζιερόπλοια που ήταν πρωτοπόρα. Έκανε ζημιογόνο την ακτοπλοΐα. Απωθεί μέχρι σήμερα τα σκάφη αναψυχής, από μια κα' εξοχήν προικισμένη χώρα για θαλάσσιο τουρισμό, και κατέστρεψε την ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα, ενώ δραστηριοποιείται επιτυχώς σε άλλες, ακριβότερες Ευρωπαϊκές χώρες.

Πρέπει να γίνει βίωμα ότι η «ανταποδοτικότητα», η «παραγωγικότητα» και η «ανταγωνιστικότητα» είναι το τρίπτυχο της ανάπτυξης. Πρέπει δε να αναθεωρείται συνεχώς, γιατί σε μια ανοικτή, παγκοσμιοποιημένη οικονομία της αγοράς, οι συνθήκες ανταγωνισμού καθημερινώς αλλάζουν και πρέπει να προσαρμοζόμαστε συνεχώς στα νέα δεδομένα. Εφ' όσον βεβαίως θέλουμε να αυξάνεται το βιοτικό μας επίπεδο.

Η Ποντοπόρος Ναυτιλία των Ελλήνων

Η Ποντοπόρος ναυτιλία των Ελλήνων πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Είναι δε παράλληλα η κορυφαία ναυτιλιακή δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτό το επιτυγχάνει επειδή είναι ανταγωνιστική και καταφέρνει να προσαρμόζεται, στις συνεχώς διαμορφούμενες νέες συνθήκες.

Δραστηριοποιείται διεθνώς. Σκοπός της, η εξυπηρέτηση των παγκοσμίων μεταφορικών αναγκών. Όχι αυτών της πατρίδας μας.

Κατ' εξοχήν Δραστηριότητα της Διασποράς

Ο εφοπλισμός είναι ουσία δραστηριότητα των Ελλήνων της διασποράς. Αυτών που φύγανε και μεγαλούργησαν στα ξένα. Διαχρονικά οι Έλληνες εφοπλιστές λειτουργούσαμε στο εξωτερικό και κυρίως όπου δημιουργείτο η διακίνηση του εμπορίου. Έτσι οι πρόγονοι πολλών από μάζ ξεκίνησαν από χώρες της Μαύρης Θάλασσας.

Κατόπιν μεταφερθήκαμε στην Αγγλία (Κάρντιφ, Λονδίνο). Πριν τον Β' Παγκοσμίου Πολέμου στην Αμερική (Νέα Υόρκη, Σαν Φρανσίσκο), στον Καναδά (Μόντρεαλ, Βανκούβερ) και αλλού.

Με την αναδημιουργία και ανάπτυξη της Ευρώπης, από την δεκαετία του '60 το Λονδίνο άρχισε να μας προσελκύει πάλι.

Το σταθερό νομοθετικό πλαίσιο των τελευταίων δεκαετιών βοήθησαν την ανάπτυξη του Πειραιά, από τοπικό λιμάνι, που κυρίως έκανε μόνο πληρώματα, μαζί με τον ευρύτερο χώρο της Αττικής σε κέντρο διαχείρισεως πλοίων. Κατάφερε δε και να δημιουργηθεί τεχνολογία. Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο ανέπτυξε την μεγαλύτερη ναυπηγική σχολή στην Ε.Ε. και τα Πανεπιστήμια Πειραιώς και Αιγαίου και άλλα, δημιούργησαν μεγάλα ναυτιλιακά τμήματα.

Οι υποδομές για την καταξίωσή του Πειραιώς ως ναυτιλιακού κέντρου βρίσκονται ακόμα σε νηπιακή κατάσταση. Όλοι συνεχώς ταξιδεύουμε αεροπορικώς, με ανταποκρίσεις και μεγάλες καθυστερήσεις, από το περιφερειακό μας πλέον αεροδρόμιο, για να κάνουμε δουλειές, που αλλού γίνονται επί τόπου.

Οι εφοπλιστές 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 βρισκόμαστε εκεί.

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία από την ίδρυση του Ελληνικού κράτους
Όπως αναφέρει ο ιστορικός της ναυτιλίας Γιώργος Φουστάνος:

«Περί τα μέσα του 19ου αιώνας, δύο συμπατριώτες μας με καταγωγή από την Σμύρνη ο Μιχαήλ Παπαγιάννης και από την Πάτμο ο Στέφανος Ξένος, δημιούργησαν εκ του μηδενός σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες στην Μεγάλη Βρετανία διαχειριζόμενοι πλοία βρετανικής σημαίας.»

Το 1870 Έλληνες είχαν περίπου 5.000 πλοία όλων των μεγεθών. Εκείνη την εποχή πολλές εφευρέσεις βρήκαν εφαρμογή στην ατμοκίνητη ναυτιλία που την έκαναν οικονομικότερη και έτσι βιώσιμη.

«Επιφανείς συμπατριώτες μας, επιχειρηματίες της διασποράς, όπως ο Θεοφιλάτος, οι Βαλλιάνοι, οι Σιδερίδηδες, οι Σταθάτοι, ο Ζαρίφης και άλλοι, υπήρξαν οι πρωτοπόροι αλλά και συγχρόνως οι στυλοβάτες στις προσπάθειες πολλών караβοκραίων να αντικαταστήσουν τα ιστιοφόρα τους με ατμόπλοια.»

Ο Βαλιάνος, ο μεγαλύτερος τότε έμπορος, χρηματοδότησε περίπου 20 νεότευκτα φορητά ατμόπλοια τα οποία κτίστηκαν στην Αγγλία. Άλλοι χρηματοδότησαν περισσότερα ατμόπλοια.

Η οικογένεια μας είναι από την Ιθάκη. Οι Θεοφιλάτοι και Σταθάτοι, ξαδελφια μας, ίδρυσαν μαζί την πρώτη Ελληνική εφοπλιστική Εταιρεία «Θεοφιλάτος και Σταθάτος» στην Βραΐλα, η οποία και απέκτησε παγκόσμια φήμη. Μετά όμως από το πρόωρο θάνατο του Παναγιώτη Θεοφιλάτου, της οποίας υπήρξε η κινητήριος δύναμη, η εταιρεία αυτή διαλύθηκε και δημιουργήθηκε η εταιρεία «Αδελφοί Σταθάτοι». Η προγιαγιά μας ήταν η Καλλιόπη Θεοφιλάτου σύζυγος Κωνσταντίνου Δρακούλη. Μαζί με τα ξαδελφια μας, την οικογένεια Δρακούλη, εκεί εργαζόμασταν έως ότου ιδρύσουμε την δική μας εταιρεία το 1902. Το 1924 αποχώρησε από αυτήν ο παππούς μας Πλοίαρχος Γεώργιος Δ. Γράτσος με τα πλοία που του αντιστοιχούσαν.

Η συμμετοχική ιδιοκτησία ήταν συνήθης στα νησιά μας με κάποιους να έχουν πολύ μικρή συμμετοχή. Το «χρηματιστήριο» της εποχής, στο οποίο συμμετείχαν και γνωστές τότε εφοπλιστικές οικογένειες, ήταν το καφενείο του νησιού. Στο «παγκόσμιο χωριό» που ζούμε δημιουργήθηκαν θεσμοθετημένα χρηματιστήρια που υποκατέστησαν τα «καφενεία». Οι μετοχές σήμερα είναι διαφορετικές αλλά η ουσία παραμένει η ίδια, συνεργασία και εμπιστοσύνη για κοινό όφελος. Κάποιοι θα επενδύσουν στην επιχείρησή σου αν καταλάβουν ότι γνωρίζεις το αντικείμενο, και ότι η επιχειρηματική σου προσπάθεια έχει βάση.

Πριν το 1870 με τη συνθήκη Κιουτσούκ Καϊναρτζί επί Τουρκοκρατίας τα Ελληνικά πλοία νηολογούντο στη Ρωσία.

«Από το 1870 περίπου μέχρι το 1900, όταν ακόμα και η εικόνα ενός μεγάλου μέρους της Αθήνας δεν διέφερε από βοσκότοπο, οι Έλληνες είχαν κατορθώσει να αποκτήσουν περί τα 250 ατμόπλοια, χωρίς φυσικά την παραμικρή οικονομική στήριξη του κράτους.

Το εκπληκτικό είναι ότι από αυτά, σχεδόν τα 100 ήταν νεότευκτα, από τα οποία μάλιστα το 1/5 ύψωνε ρωσική σημαία, ενώ ένας μικρός αριθμός ύψωνε την τουρκική και την βρετανική. Κάτι ανάλογο συνέβαινε και με τα μεταχειρισμένα πλοία. Όπως αντιλαμβάνεστε, οι ξένες σημαίες δεν χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά μεταπολεμικά. Αποτελούσαν πάντοτε σημαντικό εργαλείο των εφοπλιστών μας στο πλαίσιο μιας δραστηριότητας που πραγματοποιούσαν στον διεθνή χώρο. Δεν ενοχλούσαν δε, κανέναν τότε.»

Περίπου 200 νεότευκτα ατμόπλοια παραδόθηκαν στους Έλληνες εφοπλιστές μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Κατά την διάρκειά του χάθηκαν 2314 Έλληνες ναυτικοί και 425 αλλοδαποί που υπηρετούσαν στα Ελληνικά πλοία. Τορπιλίστηκαν δε, έχασαν το πλοίο τους και επέζησαν πλείστοι όσοι άλλοι. Το ανθρώπινο κόστος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήταν πολύ μεγάλο.

Χάθηκαν όμως και πολλά πλοία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει ο Ναύαρχος Χρήστος Ντούνης στο αναλυτικό βιβλίο του «ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΠΟΛΕΜΟΥ», Η Ελλάδα στις αρχές του πολέμου, το 1939, είχε 586 πλοία, περίπου 1.879.000 κοχ. Από αυτά απώλεσε 432 πλοία, περίπου 1.347.000 κοχ. Η Ελληνική ναυτιλία έχασε το 74% των πλοίων της και το 73% της χωρητικότητάς της. Σημαντικά υψηλότερα ποσοστά από τις απώλειες της Βρετανικής Αυτοκρατορίας που απώλεσε μόνο το 28.64% των πλοίων της και το 52.77% της χωρητικότητας που είχε το 1939.

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία ήταν πάντα ή μεγάλη διεθνής παρουσία της Ελλάδος στον παγκόσμιο στίβο. Το απέδειξε και στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο

Επειδή η ο μύθος διαφέρει από την πραγματική ιστορία ο κ Φουστάνος αναφέρει:

«...την ίδια εποχή που παραλαμβάνετο το πρώτο υπό Ελληνική σημαία Λίμπερτυ, στα τέλη του 1946, οι Έλληνες είχαν ήδη υπό τον έλεγχο τους τουλάχιστον 50 Λίμπερτυ υπό άλλες σημαίες. Συγχρόνως δε, το ελληνικό ναυτιλιακό δαιμόνιο είχε επιτύχει να τεθούν υπό τη διαχείριση Ελλήνων εφοπλιστών, δεκάδες πλοίων όλων των κατηγοριών, όχι μόνον υπό σημαίες ευκαιρίας αλλά και μεγάλων κρατών, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς αλλά και της θαλασσοκράτειρας, τότε, Μεγάλης Βρετανίας. Η μελέτη δε των πραγματικών δεδομένων της εποχής, με τα οποία ασχολούμαι τις τελευταίες δύο δεκαετίες, μου έχει αποκαλύψει και το εξής συγκλονιστικό στοιχείο.

Όταν η κυβέρνηση του Στρατάρχη Παπάγου θεσμοθέτησε το 1953 μέτρα για την ναυτιλία, αξιοποιώντας άριστα μια ιδέα που προήλθε από τον ναυτιλιακό χώρο και διατυπώθηκε εγγράφως το 1950, ο Ελληνικός εφοπλισμός είχε υπό την διαχείρισή του περί τα 600 πλοία όλων των κατηγοριών, συμπεριλαμβανομένων και 100 νεοτεύκτων, τεράστιος αριθμός για τα δεδομένα της εποχής.»

Στην συζήτηση για την δημιουργία του Άρθρου 13 του νόμου 2687 του 1953 θυμάμαι τον πατέρα μου, που ήταν μέλος του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. και της διαπραγματευτικής ομάδος, να αναφέρει περίπου τα ακόλουθα:

Ελληνική Κυβέρνηση: «Μα γιατί εμπιστευέσθε την Λιβεριανή σημαία. Είναι μια πρόσφατη Αφρικανική χώρα. Εμείς έχουμε ιστορία χιλιετιών;»

Δικηγόροι Αμερικανικών τραπεζών: «Το σύνταγμα της ισχύει αναλλοίωτο για 100 χρόνια. Το δικό σας στο ίδιο διάστημα άλλαξε πολλές φορές!»

Αυτή η στιχομυθία τα λέει όλα. Η προχειρότητα και το «ράβε, ξήλωνε» των Ελλήνων νομοθετών πάντα απωθούσε και απωθεί. Δείχνει έλλειψη γνώσης και ανυπαρξία μακροπρόθεσμου σχεδιασμού. Κάποτε πρέπει επιτέλους να σοβαρευτούμε.

Η σταθερότητα και η προβλεψιμότητα της νομοθεσίας ήταν και είναι το παν για τον επενδυτή.

Συνεχίζει ο κ. Φουστάνος: «Αυτό (η μεταπολεμική ανάπτυξη της Ελληνόκτητης ναυτιλίας) βέβαια δεν έγινε τυχαία. Ήταν αποτέλεσμα σκληρής προσπάθειας πολλών ανθρώπων που δεν περίμεναν το όποιο σχέδιο Marshal για να ανασυγκροτήσουν τις επιχειρήσεις τους, αλλά τόλμησαν να μεταναστεύσουν οικογενειακά, πολλοί χωρίς καλά-καλά να γνωρίζουν την αγγλική γλώσσα, και να εγκατασταθούν την επαύριο του Πολέμου στα τότε μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου. Από τα παραπάνω πλοία μόλις 100 είχαν υψώσει την Ελληνική σημαία. Τα γνωστά Λίμπερτυ...».

«Είναι λοιπόν ηλίου φαινότορο ότι η μεταπολεμική ναυτιλία των Ελλήνων γεννήθηκε και εξακολουθεί να μεγαλώνει και να κυριαρχεί στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, με βάση το εξωτερικό. Η ύπαρξη της υπαγορεύεται απόλυτα από τις ανάγκες που διαμορφώνονται στον διεθνή χώρο. Για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Ελληνικής οικονομίας, εισαγωγών και εξαγωγών, θα αρκούσε σήμερα ο στόλος ενός από τους σημαντικούς εφοπλιστές μας. Δεν θα χρειαζόνταν, σε καμία περίπτωση, να έχουμε 3500 ποντοπόρα πλοία.»

Τα νεότευκτα

«Το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα οφείλεται σε μεγάλο βαθμό τόσο στην αποφασιστική, όσο και τολμηρή στροφή των εφοπλιστών μας σε νεότευκτα στη διάρκεια των δύο μεταπολεμικών δεκαετιών. Είναι πράγματι συγκλονιστική η διαπίστωση ότι από το 1948 μέχρι το 1960 κατασκευάστηκαν για λογαριασμό Ελλήνων σε ναυπηγεία όλου του κόσμου 524 ποντοπόρα πλοία» εκ των οποίων 46 ήταν δεξαμενόπλοια κτισμένα στις Η.Π.Α.. «Η πλειοψηφία τους εντάχθηκε στο νεοϊδρυθέν τότε νηολόγιο της Λιβερίας, που με τον τρόπο αυτό απέκτησε σε σύντομο χρονικό διάστημα τεράστια ισχύ αλλά και κύρος.»

Η πλειονότητα των Ελληνικών νεοτεύκτων κτίστηκαν στην Ιαπωνία. 1.265 Ελληνικά πλοία κτίστηκαν μέχρι το τέλος του περασμένου αιώνα.

Σήμερα εξελίσσονται και κτίζονται νέας γενιάς πλοία, με σημαντικά βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση εις το οποίοι Έλληνες εφοπλιστές επενδύουν.

Ο Ελληνόκτητος στόλος σήμερα

Ο Ελληνόκτητος στόλος το 2013 αριθμούσε 3.395 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 238.641 ΜΤDW. Το μέσο μέγεθος των Ελληνοκλήτων ποντοπόρων πλοίων είναι 63.500 TDW και είναι 2.85 φορές μεγαλύτερα από το μέσο μέγεθος του λοιπού παγκόσμιου στόλου. Ως εκ τούτου εξυπηρετούν κυρίως το υπερπόντιο εμπόριο μεγάλων κρατών.

Στο απόγειό της στα τέλη της δεκαετίας του '70, την Ελληνική σημαία ύψωνε η μεγάλη πλειοψηφία του Ελληνοκλήτου στόλου. Από την δεκαετία του '80 άρχισε η συρρίκνωση λόγω άστοχων παρεμβάσεων των Ελληνικών κυβερνήσεων. Το 1987 είχε το 48.7%. Σήμερα έφθασε να αποτελεί μόνο το 23% του Ελληνοκλήτου στόλου.

Αυτό είναι ενδεικτικό του τι μπορεί να συμβεί πολύ σύντομα με απερίσκεπτες και αναποτελεσματικές νομοθετικές παρεμβάσεις.

Η Ελληνοκλήτη ναυτιλία είναι δυνατό διαπραγματευτικό πλεονέκτημα των ελληνικών κυβερνήσεων γιατί είναι σημαντικός και αξιόπιστος μεταφορικός εταίρος για τις μεταφορικές ανάγκες πολλών σημαντικών χωρών όπως των Η.Π.Α., της Κίνας, της Ε.Ε., των Αραβικών κρατών και άλλων.

Προσφορά στο Έθνος

Η προσφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι τεράστια. Χωρίς αυτό να απαιτεί την παραμικρή κρατική δαπάνη.

Από την Ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία εισρέουν στην χώρα μας μεταξύ €12 - €19 δις ετησίως, αναλόγως με την κατάσταση της ναυλαγοράς. Περί τα €143 δις, δηλαδή το μισό περίπου δημόσιο χρέος, εισέρευσαν από την ναυτιλία την τελευταία δεκαετία. Αντίστοιχα δημιουργεί από 200.000 έως 300.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας και συνεισφέρει τουλάχιστον το 7% του ΑΕΠ.

Έτσι ήταν ανέκαθεν. Πέρα από ο όποιο οικονομικό όφελος. Όπως λέει ο κ. Φουστάνος: «Η ανεκτίμητη για το Έθνος συνεισφορά της εμπορικής μας ναυτιλίας φάνηκε ξεκάθαρα την εποχή των Βαλκανικών Πολέμων. Είχε δε, μεταξύ άλλων, ως αποτέλεσμα να γίνει ο Ελευθέριος Βενιζέλος ένας από τους πλέον θερμούς υποστηρικτές της, επειδή την θεωρούσε ως τέταρτο όπλο για την χώρα με σπουδαία σημασία για την εθνική άμυνα. Σε όλη του την μετέπειτα διαδρομή, ο Βενιζέλος ήθελε μια ισχυρή Ελληνική εμπορική ναυτιλία, χωρίς όμως να αποφύγει σοβαρά λάθη στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της κυβέρνησής του.»

Οι μόνες Ελληνικές σημαίες που κυμάτιζαν στην διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ήταν στα Ελληνικά πολεμικά και εμπορικά πλοία. Τα εμπορικά πλοία χρηματοδότησαν την Ελληνική Κυβέρνηση του Καΐρου με £14 εκ. (\$56 εκ. 1945).

Έλληνες εφοπλιστές χρηματοδότησαν την λειτουργία της Προσωρινής Κυβέρνησης του Ελευθερίου Βενιζέλου στην Θεσσαλονίκη το 1916-1917.

Οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν πάντα αρωγοί σε κάθε ανάγκη της χώρας. Το 1975 συγκεντρώσαμε εθελοντικά πάνω από \$50 εκ., σχεδόν άμεσα, για επείγουσες ανάγκες της χώρας μετά την τραγωδία της Κύπρου.

Κοινωνική Δράση

Διαχρονικά η κοινωνική δράση της ναυτιλίας ήταν και παραμένει μεγάλη.

Λέει ο Γιώργος Φουστάνος: «Η ναυτιλία εξελισσόταν ανεξάρτητα από το κράτος, όλο και περισσότερα ταξίδευαν με πρωτοβουλία και ευθύνη Ελλήνων, και αυτό μόνον καλό ήταν για τον τόπο μας και ιδιαίτερα στα νησιά μας. Σημειώστε δε, ότι το σύνολο σχεδόν της νησιωτικής μας υποδομής, ιδιαίτερα κατά την προπολεμική περίοδο, στηρίχθηκε στα χρήματα που έφερε η ναυτιλία, είτε από εμβάσματα ναυτικών, είτε από τους ίδιους τους εφοπλιστές.»

Πέραν των ιδιωτικών προσφορών, νοσοκομείων, ιδρυμάτων και άλλων πολλών που προσέφεραν εξαιρετοι Έλληνες εφοπλιστές. Και η συλλογική μας δράση όμως είναι πολύ σημαντική και χωρίς τυμπανοκρουσίες.

Ναυτιλία και Τραπεζικό Σύστημα

Διαχρονικά, για να υπάρχει και να λειτουργεί η ναυτιλία αντλούσε κεφάλαια κυρίως από το εξωτερικό. Η συνεισφορά των Ελληνικών τραπεζών ήταν ελάχιστη. Τις τελευταίες δυο τρεις δεκαετίες άρχισαν να έχουν κάποια αξιόλογη παρουσία.

Η ναυτιλία όμως στήριζε και στηρίζει την Ελλάδα και 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.

Ατυχώς, λόγω της απερίγραπτης πολιτικής που μας έφερε στην χρεοκοπία, σήμερα η παρουσία και στήριξη των ελληνικών τραπεζών σε όποια επιχειρηματική προσπάθεια είναι περίπου ανύπαρκτη.

Ανάγκη Διατήρησης της Ναυτικής τεχνογνωσίας

Εδώ θέλω να επισημάνω κάτι σοβαρό που πολύ φοβούμαι μας διαφεύγει.

Η ναυτιλία μας υπάρχει γιατί οι παλιότεροι, για να εμπορεύονται επιτυχώς θεώρησαν σκόπιμο να αποκτήσουν καλά επανδρωμένα πλοία. Έτσι δημιουργήθηκε το σημερινό θαύμα της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Αυτό όμως δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένο. Η ναυτιλία υπάρχει ακόμα σήμερα λόγω της Ναυτικής Τεχνογνωσίας που ακόμα διαθέτουμε. Αυτήν την έχουν οι Έλληνες αξιωματικοί και κυρίως οι Πλοίαρχοι.

Ο Πλοίαρχος είναι ο άνθρωπος που συντονίζει την σωστή εκτέλεση όλων των εμπορικών και διαχειριστικών λειτουργιών του πλοίου, αλλά και τον ασφαλή του πλου.

Με άλλα λόγια ο ρόλος του είναι ρόλος διευθυντού παραγωγικής μονάδας που έχει αξία πολλές δεκάδες εκατομμυρίων δολαρίων. Εξυπακούεται ότι πρέπει να είναι άνθρωπος εμπιστοσύνης και να έχει και τις απαραίτητες γνώσεις.

Ο αριθμός όμως των Ελλήνων αξιωματικών μειώνεται επικινδύνως και μαζί τους η διαθέσιμη ναυτική τεχνογνωσία στην πατρίδα μας που τώρα πια την αποκτούν άλλοι. Υπολογίζεται ότι οι εν ενεργεία Έλληνες αξιωματικοί είναι περίπου 11.000. Το 2000 εκτιμάται ότι ο αριθμός αυτός ήταν περίπου 18.000. Πρέπει να θυμόμαστε ότι διαχρονικά αυτή ήταν ένας από τους βασικούς παράγοντες που συνετέλεσε στην σημαντική ανάπτυξη του εμπορικού μας στόλου.

Οι περισσότεροι Έλληνες εφοπλιστές κατάγονται από Έλληνες αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού.

Εάν θέλει η Ελλάδα να διατηρήσει την Ελληνόκτητη ναυτιλία και ότι αυτή προσφέρει στην χώρα, πέραν από σταθερό και φιλόξενο νομοθετικό περιβάλλον πρέπει να διατηρήσει και την ναυτική τεχνογνωσία που έχουν οι Έλληνες αξιωματικοί και κυρίως οι πλοίαρχοι.

Συμπέρασμα

Η Ελληνόκτητη ναυτιλία της Ελλάδος είναι σήμερα στο απόγειό της. Έχει πιθανώς τον μεγαλύτερο και νεότερο, με μέσο όρο ηλικίας τα 11 χρόνια, εμπορικό στόλο του κόσμου. Οι καταστάσεις αυτές δεν συντηρούνται μόνες τους στο διηνεκές. Πρέπει να υπάρχει και η υποδομή που την στηρίζει.

Από τις διαχρονικές διαδρομές των ναυτιλιακών εταιρειών φαίνεται ότι η ναυτιλία έχει μεγάλο λόγο ρίσκου/ωφέλειας. Εταιρείες μεσουραρούν και μετά χάνονται. Αυτό είναι φυσικό σε παρόμοια δραστηριότητα εντάσεως κεφαλαίων, πράγμα που φαίνεται να οδηγεί την ναυτιλία σε μεγαλύτερα σχήματα που να αντέχουν περισσότερο στους κραδασμούς.

Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας μετά από το κραχ του 2008 άλλαξε. Καινούργια συστήματα αναπτύχθηκαν να υποκαταστήσουν τον συρρικνούμενο τραπεζικό δανεισμό, με διαφορετικές οπτικές και απαιτήσεις.

Η τεχνολογία συνεχώς βελτιώνεται. Η νέα τεχνολογία θα εκτοπίσει την πεπερασμένη. Πράγμα σύνηθες, που όμως το είχαμε κάπως ξεχάσει τα τελευταία χρόνια. Τώρα εμφανίζεται δριμύτερο. Η δημιουργική καταστροφή θα συνεχίζεται υπέρ του περιβάλλοντος και του καταναλωτού.

Το μόνο σίγουρο είναι ότι για να υπάρξει Ελληνόκτητη ναυτιλία, πέραν ενός ανταγωνιστικού, σταθερού και φιλικού λειτουργικού περιβάλλοντος πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές, χρηματοπιστωτικοί και ασφαλιστικοί οργανισμοί και υπηρεσίες για να την στηρίζουν.

Η Ελλάδα θα μπορούσε να γίνει ναυτιλιακό και χρηματοοικονομικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου αλλά χρειάζεται αλλαγή της πολιτικής μας σκέψης. Ναυτιλία χωρίς χρηματοδότηση δεν μπορεί να υπάρξει.

Απαραίτητη πάντα θα είναι η ναυτική τεχνογνωσία. Σε έναν κόσμο που συνεχώς αλλάζει και εξελίσσεται, μόνο το ναυτικό δαιμόνιο των Ελλήνων δεν αρκεί. Κατάλληλες γνώσεις και καλό υποστηρικτικό σύστημα είναι απαραίτητα.

Πρέπει να γίνουν σοβαρές προσπάθειες να αντιμετωπισθεί η σημερινή συγκυρία, αλλά και οι μελλοντικές, για να μην κάνουμε διαλέξεις σε παρόμοιες συγκεντρώσεις αναπολώντας την ναυτιλία που είχαμε.

Γεώργιος Α. Γράτσος
Πρόεδρος ΝΕΕ