

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Αυτή η χρονιά άρχισε άσχημα για την ναυτιλία. Ενώ η αγορά των δεξαμενοπλοίων το 2015 ήταν καλή, από τις αρχές του χρόνου έχει υποχωρήσει. Η αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου προσπαθεί να πιάσει πάτο σε ένα βαρέλι που δεν έχει. Κατά πάσα πιθανότητα και τα δύο αυτά φαινόμενα έχουν ρίζα την συνεχή και ραγδαίως πτωτική πορεία της τιμής του πετρελαίου.

Τα μεν δεξαμενόπλοια μέχρι πρόσφατα είχαν ακόμη αρκετή δουλειά γιατί η Κίνα, και άλλες χώρες προσπαθούν να συγκεντρώσουν στρατηγικά αποθέματα όσο είναι φθηνή η τιμή του πετρελαίου. Ελλείπει καταλλήλων χώρων χρησιμοποιούν και τα ίδια τα πλοία ως αποθηκευτικούς χώρους.

Στα δε πλοία ξηρού φορτίου το θέμα είναι αντίστροφο. Ενώ η ζήτηση γενικώς παραμένει περίπου στα επίπεδα του 2014 με πιθανή αυξητική τάση το 2016, με την πτώση της τιμής του πετρελαίου κατά σχεδόν 70%, οι ναυλωτές δίνουν οδηγίες στα πλοία να πλέουν περίπου «πάση δυνάμει», πράγμα που έχει ως αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση των τονομιλίων που εκτελεί ο στόλος. Αυτή η αύξηση δίνει την εντύπωση στην αγορά ότι υπάρχουν περίπου 8% περισσότερα πλοία έτοιμα να φορτώσουν άλλο φορτίο, από ότι θα υπήρχαν αν πήγαιναν με ταχύτητες του 2014. Και γι' αυτό πέφτει.

Η αγορά, όπως πάντα θα ισορροπήσει με αυξημένη διάλυση πλοίων, πράγμα που πάντα αρχίζει να φαίνεται αρκετά σύντομα μετά την πτώση των ναύλων.

Σ' αυτές τις συνθήκες ο Ελληνόκτητος στόλος προσπαθεί να προσαρμοσθεί και να ανανεωθεί. Πράγμα δύσκολο μετά από 8 χρόνια παρατεταμένης ύφεσης, που έχει σημαντική αρνητική επίδραση στις ναυτιλιακές εταιρείες και τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Αυτή η στήριξη και ανανέωση κατά την διάρκεια της κρίσης, είναι απαραίτητη για να μπορέσει να εξέλθει η Ελληνόκτητη ναυτιλία δυνατή όταν, αναπόφευκτα, ισορροπήσει η ναυλαγορά.

Σ' αυτό, σημαντικό ρόλο πρέπει να παίξει ο Ελληνικός χρηματοοικονομικός τομέας ώστε να συνδράμει ναυτιλιακές επιχειρήσεις, για να διατηρηθεί η δυναμική της Ελληνόκτητης ναυτιλίας που προσφέρει πολλές, έμμεσες θέσεις εργασίας στην Ελληνική οικονομία.

Αυτό απαιτεί υγιείς τράπεζες που να κατανοούν τις δυναμικές της ναυλαγοράς, όπως θα έπρεπε να είναι οι Ελληνικές, και να μην σκέφτονται με τετριμμένες κενολογίες. Η ουσία είναι να αξιοποιηθεί η τεχνογνωσία των ναυτιλιακών επιχειρηματιών μας, και να στηριχθούν στην ανανέωση του στόλου τους κατά την διάρκεια μιας κακιάς ναυλαγοράς. Αυτό θα βοηθήσει στην άνδρωση της Ελληνόκτητης ναυτιλίας, και των περισσότερων θέσεων εργασίας που θα δημιουργήσει, κατά τον αναπόφευκτο ανοδικό κύκλο ο οποίος σύντομα θα υπάρξει. Η κυκλικότητα της ναυτιλίας είναι συνήθως της τάξεως των δύο ετών με τους δομικούς κύκλους να κρατάνε περίπου και 8 χρόνια έως ότου οι παγκόσμιες οικονομίες εξισορροπήσουν. Τώρα πρέπει να φτάνουμε στο τέλος του δομικού κύκλου που ξεκίνησε το 2008.

Εδώ πρέπει να τονίσω και την σημασία της ανάπτυξης των περί την ναυτιλία εργασιών, που προσφέρουν πάρα πολλά σε οικονομίες που φιλοξενούν πολύ λιγότερα πλοία και ναυτιλιακά γραφεία: Στην Ελλάδα εισρέουν από €13 ως €19 δις τον χρόνο αναλόγως με το επίπεδο της ναυλαγοράς, δημιουργώντας από 200.000 έως 300.000 θέσεις εργασίας. Με τα Capital Controls εισρέουν σημαντικά λιγότερα. Τούτων δοθέντων πρέπει να μειώθηκαν και αυτές οι θέσεις εργασίας.

Στην Μεγάλη Βρετανία, με λιγότερα πλοία, αναφέρεται ότι από τις κύριες υπηρεσίες ναυτιλίας, λιμένων, ασφάλειες και το οικονομικό κέντρο εξυπηρέτησης της ναυτιλίας εισρέουν περίπου €37 δις ετησίως και δημιουργούνται 537.000 θέσεις εργασίας (Maritime UK). Ας σημειωθεί ότι στο Λονδίνο, από περίπου 4.000 αιτήσεις για διεθνείς ναυτιλιακές διαιτησίες τον χρόνο, διεκπεραιώνονται περίπου 600. Οι υπόλοιπες συμβιβάζονται μεταξύ των διαδίκων. Στην Ελλάδα διεκπεραιώνονται περίπου 4 τον χρόνο και αυτές εθνικού και μόνο χαρακτήρα. Το Λονδίνο επίσης συντονίζει το 50% των ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων και το 30%-40% των ναυλώσεων χύδην φορτίων.

Η Νορβηγία έχει ισχυρές ναυτιλιακές τράπεζες και ασφαλιστικούς οργανισμούς. Ο Νορβηγικός στόλος είναι σημαντικά μικρότερος του Ελληνόκτητου. Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας (DNV) ιδρύθηκε το 1864. Ως DNV-GL έχει περίπου 16.000 υπαλλήλους και 400 γραφεία σε 100 χώρες. Το 85% είναι πτυχιούχοι ΑΕΙ. Ο τζίρος του είναι \$1.41 δις και τα καθαρά κέρδη \$114.5 εκ. Το DNV το 1945 είχε 200 υπαλλήλους!!

Τα προαναφερόμενα προφανώς δεν συγκρίνονται με τις Ελληνικές επιδόσεις, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι ο Ελληνικός νηογνώμονας ιδρύθηκε περίπου την ίδια εποχή με τον Νορβηγικό.

Αν καταφέρναμε να γίνουμε ελκυστικοί ως προορισμός και αν αναπτυσσόμασταν ως ναυτιλιακό κέντρο, ενισχύοντας την ναυτιλιακή συστάδα όπως το Λονδίνο και άλλα κέντρα, θα απορροφούσαμε μεγαλύτερο μέρος των υπαρχόντων εισροών, και θα προσελκύαμε άλλες, δημιουργώντας πολύ περισσότερες θέσεις εργασίας.

Όσον αφορά την εικόνα της ναυτιλίας υπό Ελληνική σημαία και τα παραναυτιλιακά επαγγέλματα στην Ελλάδα, οι προοπτικές δεν φαίνονται ιδιαίτερα θετικές αν ληφθούν υπ' όψιν τα ακόλουθα:

-Ο Πειραιάς μετά από πολλές προσπάθειες κατάφερε να αναδειχθεί σε Διαμετακομιστικό Κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Όταν επιτέλους, μετά από 20ετή προσπάθεια, κατάφερε να αποκτήσει σιδηροδρομική σύνδεση άρχισαν να τον χρησιμοποιούν περισσότερες πολυεθνικές.

Ήθελαν να συμμετάσχουν στον διαγωνισμό ιδιωτικοποίησής 3 εταιρείες. Με την παρεμπόδιση διελεύσεως των τρένων, φορτία άρχισαν να τον παρακάμπτουν. Με τις αλλαγές προδιαγραφών τελικά μόνο η COSCO υπέβαλε προσφορά.

-Κάποτε η ναυπηγοεπισκευή έσφυζε, δημιουργώντας πολλές χιλιάδες θέσεις εργασίας και πλούτο. Κατασκευάζαμε νεότευκτα, μετασκευάζαμε πλοία σε κρουαζιερόπλοια, επιβατηγά/οχηματαγωγά κ.α., επισκευάζαμε το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου.

Από την δεκαετία του '70 άρχισε ο κατήφορος και φτάσαμε στην σημερινή απαξίωση, παρ' όλους τους πολύ καλούς τεχνίτες και ναυπηγούς μας και σημαντικά χαμηλότερο κατά κεφαλή ΑΕΠ από άλλες χώρες της ΕΕ. Όλα αυτά ενδεικτικά ενός αντιπαραγωγικού λειτουργικού συστήματος.

Την δεκαετία του '70 τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια της Μεσογείου ήταν Ελληνικά. Ταξίδευαν και αλλού. Σήμερα δεν υπάρχει κανένα. Διώχναμε και τα ξένα. Το «MARCO POLO» το 1996 δεν μπόρεσε να αποβιβάσει επιβάτες στον Πειραιά αλλά μόνο στο Ναύπλιο. Παρενοχλήσαμε το «ZENITH» και πολλά άλλα. Ευτυχώς ο καταστρεπτικός αυτός νόμος αντικαταστάθηκε το 2010 με τον νόμο 3872/2010, ο οποίος έτυχε συντριπτικής πλειοψηφίας στη Βουλή και βελτιώθηκε 2 χρόνια μετά με τον νόμο 4072/2012. Έκτοτε προσεγγίζουν την Ελλάδα πολλά κρουαζιερόπλοια δημιουργώντας έτσι χιλιάδες νέες έμμεσες θέσεις εργασίας.

-Το 2000 περί τα 22 Ελληνικής σημαίας οχηματαγωγά, μόνα, συνέδεαν Ελλάδα με Ιταλία. Σήμερα περί τα 13 λειτουργούν, αλλά μόνον τα 5 έχουν Ελληνική σημαία! Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες αγκομαχούν και πολλές έχουν πλέον περιέλθει στα χέρια αλλοδαπών.

-Η Ελλάδα με ~16000 χμ ακτογραμμή, τις ωραιότερες παραλίες, νησιά και θάλασσες, φιλοξενεί λιγότερα από 20.000 σκάφη αναψυχής ενώ η Ιταλία 110.000, η Γαλλία 220.000, και οι δύο με σημαντικά μικρότερες και λιγότερο ελκυστικές ακτογραμμές.

-Το 2007 η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αριθμούσε περίπου 1000 Ελληνικής σημαίας πλοία. Τώρα απομένουν μόνο 400 πλοία (Καθημερινή 22-12-15).

-Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 η Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία υπό Ελληνική σημαία αντιπροσώπευε την συντριπτική πλειοψηφία του στόλου, ενώ σήμερα, ζήτημα να αντιπροσωπεύουν το 21% του συνόλου των Ελληνόκτητων ενώ τα υπόλοιπα αναπτύσσονται γιατί είναι ανταγωνιστικότερα.

Από την διαχρονική μείωση των υπό Ελληνική σημαία πλοίων, και ταυτόχρονα των Ελλήνων ναυτικών, αποδεικνύεται ότι, προσπαθώντας να διατηρήσουμε μη ανταγωνιστικές θέσεις εργασίας και πρακτικές, καταστρέφουμε τεχνογνωσία και άλλες, περισσότερες θέσεις εργασίας, που θα δημιουργούντο αν π.χ. μπορούσε το πλοίο να παραμείνει ανταγωνιστικό, διαχειριζόμενο εντός Ελλάδας και να αναπτύσσετο ο Πειραιάς σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Αν η θεωρία δεν επιβεβαιώνεται στη πράξη, αναμορφώνεις την θεωρία!

Εδώ να σημειωθεί ότι η γνώση καθημερινά αναπτύσσεται, αυξάνει και διαφοροποιείται. Μαζί της η τεχνολογία και οι βέλτιστες πρακτικές. Όλα αυτά μαζί δημιουργούν αυτό που αναφέρει ο Shumpeter ως «δημιουργική καταστροφή» που απαξιώνει τα παλιά και δημιουργεί νέα δεδομένα. Είναι επιστημονικά αποδεδειγμένο ότι τα νέα δεδομένα αυξάνουν την παραγωγικότητα και δημιουργούν, τον ίδιο χρόνο, τουλάχιστον τον ίδιο αριθμό θέσεων εργασίας από αυτές που χάνονται, και στον ίδιο γενικότερο τομέα. Ως εκ τούτου δεν υπάρχει καμία επιστημονική βάση στην διατήρηση νομοθεσιών που δήθεν προστατεύουν θέσεις εργασίας, ενώ εκ των πραγμάτων φαίνεται ότι τις καταστρέφουν (economics.mit.edu/files/1785 – Ricardo J. Caballero, Ford International Professor Economics του MIT, τέως πρόεδρος του τμήματος οικονομικών του MIT 2008-2011).

Είναι προφανές ότι η παρατηρούμενη μείωση Ελλήνων αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, λόγω των ανωτέρω αναφερομένων προβλημάτων του Ελληνικού λειτουργικού συστήματος, πιθανότατα θα αποβεί καταστροφική για την Ελληνική ναυτιλία, γιατί έτσι μειώνεται διαχρονικά η Ελληνική ναυτική τεχνογνωσία την οποία πλέον αποκτούν άλλοι.

Αυτό πρέπει να αντιστραφεί.

Για να γίνει αυτό πρέπει στις AEN να εισέρχονται περισσότεροι σπουδαστές και να διδάσκονται από ναυτοδάσκαλους με πρόσφατη εμπειρία σε πλοία, ειδικούς στον χειρισμό μηχανημάτων, ειδικούς ασφαλιστικών εταιρειών κ.α. ειδικούς, για να γίνουν οι ναυτικοί μας παραγωγικότεροι και να μπορούν να προβλέπουν και να αποφεύγουν ζημιές, κακοτοπιές και καθυστερήσεις που κοστίζουν ακριβά.

Άριστη, ουσιαστική, επικαιροποιημένη εκπαίδευση, χωρίς εκπτώσεις, είναι απαραίτητη σε όλους τους τομείς της οικονομίας, αν η πατρίδα μας θέλει να ανακάμψει.

Αν είναι καλοί και δεν βρουν δουλειά σε Ελληνόκτητα πλοία, θα βρουν δουλειά σε ξένα, γιατί υπάρχει μεγάλη έλλειψη καλών αξιωματικών διεθνώς.

Τούτων δοθέντων, αν δεν αναμορφωθεί το λειτουργικό σύστημα ώστε να γίνει η Ελλάδα γενικότερα, και μαζί της ο Πειραιάς, ναυτιλιακό κέντρο, και η Ελληνική σημαία ανταγωνιστική, οι προοπτικές δεν φαίνεται να είναι αισιόδοξες.

Γεώργιος Α. Γράτσος Ph.D.
Πρόεδρος NEE