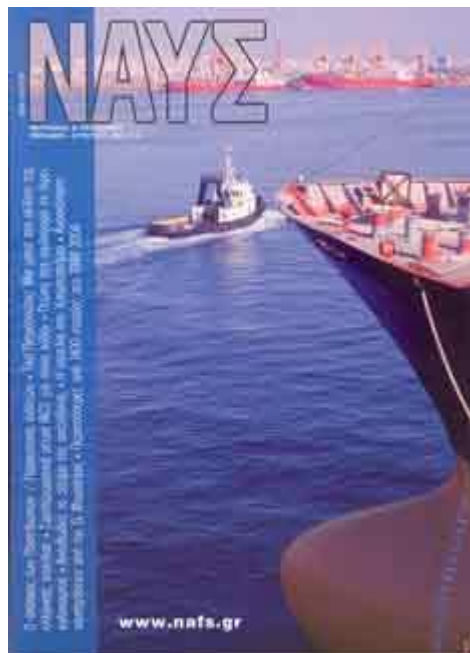




Ελληνική ναυτιλία: μια ματιά στο μέλλον

Αύγουστος 2004

του Ted Πετρόπουλου



Έχει δοθεί μεγάλη δημοσιότητα πρόσφατα στην επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας. Πέραν των τελευταίων στατιστικών στοιχείων για τον ελληνικό στόλο που έχουν δημοσιοποιηθεί από την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας και την Petrofin Research© (www.petrofin.gr) τα οποία δείχνουν την συνεχόμενη δυναμική άνοδο, ειδικότερα όσον αφορά στο τονάζ και την πτώση της μέσης ηλικίας του στόλου, υπάρχει και η έρευνα για τις νέες παραγγελίες της Ναυτιλιακής που δείχνει ένα σύνολο 370 παραγγελιών ελληνικών συμφερόντων.

Το δεκαπενθήμερο των Ποσειδωνίων συνέβαλε περαιτέρω στην ανάδειξη της ελληνικής επιτυχίας και όλοι θα πρέπει να συμφωνήσουμε ότι φέτος ήταν τα πλέον επιτυχημένα από άποψη προσέλευσης και επιπέδου.

Επιπλέον, μετά την πρόσφατη αλλαγή της κυβέρνησης, ο πρωθυπουργός καθώς και ο υπουργός ναυτιλίας έδωσαν ιδιαίτερη προσοχή στην σημασία της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτό επιτεύχθηκε όχι μόνο με την παρουσία τους στην έκθεση αλλά και με τις δημόσιες δηλώσεις τους που

τόνιζαν την σημασία της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και τα σχέδια τους να κάνουν την ελληνική σημαία πιο ανταγωνιστική. Επίσης, έμφαση δόθηκε στην λειτουργία και την προσέλευση φοιτητών στις ναυτιλιακές ακαδημίες, στο να δοθούν οικονομικές παροχές και κίνητρα στους νέους και στις νέες για μία σταδιοδρομία στην θάλασσα, στο να προωθηθεί ο Πειραιάς και η Ελλάδα γενικότερα ως το ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου, καθώς και να βοηθηθεί η ανάπτυξη στην Ελλάδα ναυτιλιακών προϊόντων και υπηρεσιών από το τραπεζικό και το ασφαλιστικό ως τις επισκευές, ανταλλακτικά και προμήθειες με την προοπτική να παραμείνει στην Ελλάδα μεγαλύτερο ποσοστό του τζίρου που προέρχεται από την ελληνική ναυτιλία.

Διατηρώντας βέβαια μία επιφύλαξη ότι αυτά τα καλοπροαίρετα σχέδια θα υλοποιηθούν ώστε να έχουν ως αποτέλεσμα την θετική ανάκαμψη της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, σε γενικές γραμμές θα μπορούσαμε να πούμε ότι η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει ήδη δεσμεύσει δισεκατομμύρια δολάρια σε ναυτιλιακές επενδύσεις.

Κοιτώντας το μέλλον, η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη. Δεν είναι □θείο δώρο□ στους Έλληνες ούτε είναι απρόσβλητη η ελληνική ναυτιλία σε σύγκριση με τα άλλα ναυτιλιακά κράτη. Καθώς η ναυτιλία μας εμπεδώνεται στην κορυφή, θα προσελκύει τον ανταγωνισμό. Ήδη η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας έχει υπονομευθεί όχι μόνο από σημαίες ευκαιρίας αλλά και από τα οικονομικά μέτρα που έχουν θεσπιστεί από την Βρετανία, την Νορβηγία, την Ολλανδία, την Γερμανία και άλλα κράτη ώστε να υποστηρίξουν την δική τους σημαία.

Μπορεί η Ελλάδα να ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά δεν είναι σημαντική οικονομία σε διεθνή επίπεδα. Γι□ αυτόν τον λόγο, οι Έλληνες μεταφέρουν φορτία άλλων χωρών, κάτι που τους καθιστά ιδιαίτερα ευάλωτους σε οποιαδήποτε απόφαση η οποία περιορίζει το διεθνές εμπόριο όπως ο προστατευτισμός, η προτίμηση προς τα εθνικά φορτία, οι ποσοτώσεις, κλπ. Καθώς μεγαλώνει το διεθνές εμπόριο, γίνεται ευκολότερο να παραβλέψουμε το ανερχόμενο κύμα προστατευτισμού σε έμμεση ή άμεση μορφή που περιορίζει αυτή την ανάπτυξη. Πολλοί βλέπουν εθνικά συμφέροντα πίσω από τους αυξανόμενους και αυστηρότερους κανονισμούς που αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Οι τελευταίες απαιτήσεις για την αποκάλυψη της ιδιοκτησίας και για την πρόβλεψη ενάντια στο □ξέπλυμα□ χρημάτων μπορεί να δικαιώνονται ως θέμα αρχής αλλά η επιλεκτικότητα με την οποία εφαρμόζονται, όπως και οι ποινές τους είναι ανησυχητικές για την ελληνική όπως και για την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Η μετατόπιση της οικονομικής ανάπτυξης και του διεθνούς εμπορίου στην Άπω Ανατολή αποτελούν ακόμα μία πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία. Ήδη οι Έλληνες είναι έντονα αναμειγμένοι σε πορτς και σε μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις αλλά παραμένει το ερώτημα εάν οι χώρες της Άπω Ανατολής θα προτιμήσουν πλοία που φέρουν την δική τους σημαία ή ανήκουν και τα διαχειρίζονται ντόπια συμφέροντα.

Ένα συγκεκριμένο σημείο είναι η Κίνα. Ο στόλος κινεζικών συμφερόντων δείχνει εκρηκτική ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία αλλά ο όγκος κινεζικών εισαγωγών / εξαγωγών είναι τόσο τεράστιος ώστε οι εθνικές προτιμήσεις δεν έχουν ακόμα επηρεάσει τους Έλληνες ή διεθνείς πλοιοκτήτες. Καθώς οι Κινέζοι πλοιοκτήτες (ιδιώτες ή ημι-κρατικοί) συνεχίζουν να αναπτύσσονται, όμως, υπάρχουν ενδείξεις ότι κλείνονται μακροχρόνια συμβόλαια μεταξύ Κινέζων και άλλων συμφερόντων της Άπω Ανατολής. Ως εκ τούτου, με τον καιρό η ελληνική ναυτιλία μπορεί να σπρωχτεί στο περιθώριο από εκεί που είναι ο κύριος τροφοδότης των κινεζικών απαιτήσεων. Η προοπτική κάτι τέτοιου δεν είναι καθόλου ευχάριστη για τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Παρ' όλο που όλο και περισσότεροι Έλληνες επισκέπτονται την Κίνα και την Άπω Ανατολή ψάχνοντας συνεργασίες (joint ventures), παραμένουν τεράστιες πολιτισμικές διαφορές πέραν των άλλων εθνικών και τοπικών προτιμήσεων. Το να καταφέρει κανείς να κάνει δουλειές στην Άπω Ανατολή είναι δύσκολο αλλά όχι ακατόρθωτο για χώρες όπως η Ιαπωνία και η Κορέα. Στην Κίνα όμως, ο συνδυασμός ενός έντονου εθνικισμού και ακραίας εμπορικότητας καθιστούν την Κίνα την πιο δύσκολη αγορά αλλά και την πιο σημαντική όσον αφορά στην προσέγγισή της.

Η ελληνική ναυτιλιακή τεχνογνωσία σε επίπεδο αξιωματικών και πληρώματος είναι η σκιά του προηγούμενου εαυτού της. Πρέπει να παραδεχτούμε ότι παραμένει ένα σημαντικό απόθεμα τεχνογνωσίας που βρίσκεται στη στεριά πια και που ακόμα ευνοεί πολύ την ελληνική ναυτιλία. Καθώς όμως οι άνθρωποι αυτοί της στεριάς γερνούν, η νεότερη γενιά θα είναι αναμφισβήτητα με καλύτερη παιδεία και μεγαλύτερη ευελιξία αλλά ελάχιστη έμπειρη σε πρακτικά θέματα. Αυτό είναι ένα φλέγον θέμα. Πολλοί πιστεύουν ότι η ναυτιλία απομακρύνεται από την πρακτική τεχνογνωσία και προχωράει προς την οργανωμένη και καλοσχεδιασμένη τεχνογνωσία η οποία είναι υπέρ της νεότερης γενιάς. Ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής ναυτιλίας και η μετατόπιση της ιεραρχίας από το πλοίο στην στεριά μαζί με την υιοθέτηση της οργανωμένης παρά της αυθαίρετης μεθοδολογίας, υποστηρίζουν αυτούς που πιστεύουν ότι η παλαιότερη ναυτιλιακή γενιά ήταν καλή για την εποχή της

αλλά είναι σταδιακά όλο και λιγότερο σχετική με το μέλλον. Άλλοι πιστεύουν ότι η αποχώρηση αυτών των τέως καπεταναίων και μηχανικών θα αφαιρέσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο αυτή τη στιγμή κατέχει η ελληνική ναυτιλία.

Η γνώμη μου είναι ότι είμαστε σε μεταβατική περίοδο. Έχουμε ανάγκη την εμπειρία καθώς και τα νιάτα και τα πρώτα παραδείγματα των ελληνικών εταιρειών που άλλαξαν δραστικά το αρχαιότερο προσωπικό τους με νέα στελέχη αποδείχτηκαν πολύ προβληματικές ιδίως τα πρώτα χρόνια.

Αυτό που έχει η Ελλάδα είναι μία ακόρεστη όρεξη για το ναυτιλιακό επενδυτικό ρίσκο καθώς αποδεικνύεται από την συνεχόμενη ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη και την μοναδική δέσμευση απέναντι στην ναυτιλία. Παρ' όλο που κάθε επιτυχημένος Έλληνας πλοιοκτήτης έχει το δικό τους διαφορετικό και εξατομικευμένο χαρμάνι από ταλέντα που τον βοήθησε να επιτύχει, τα κύρια χαρακτηριστικά είναι η εγρήγορση και το ανήσυχο πνεύμα, η αποφασιστικότητα, η γρήγορη κατανόηση των πραγμάτων και οι γρήγορες αποφάσεις, μια φυσική γοητεία, ανταγωνιστικότητα και πείσμα, αντίληψη και δυνατά κίνητρα, ταλέντο στον χειρισμό των κρίσεων, ένστικτο, προσαρμοστικότητα, υπερηφάνεια και ματαιοδοξία.

Οι νεότεροι επιχειρηματίες όχι μόνο έχουν να επιδείξουν τα ίδια χαρακτηριστικά αλλά συχνά τα έχουν σε πιο έντονη μορφή. Επιπλέον, πολλοί τώρα θέτουν στόχους που οι πατέρες τους θεωρούσαν αδύνατους, συνδυάζοντας συχνά νέες οικονομικές και επενδυτικές τεχνικές. Είναι φανερό ότι καθώς οι επενδύσεις πολλαπλασιάστηκαν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες ακόμα βασίζονται στον εαυτό τους παρά σε τρίτους ή σε κεφάλαια από την αγορά, το ρίσκο μιας βαθιάς και έντονης ύφεσης είναι τώρα σαφώς πιο υψηλό από πριν.

Η ναυτιλία δεν έχει χάσει το ευμετάβλητο της. Θα μπορούσαμε να πούμε κιόλας ότι το σχεδόν τέλειο δίκτυο πληροφόρησης και δεδομένων έχει κάνει την αγορά ακόμα πιο ευμετάβλητη καθώς η πληροφορία απορροφιάται άμεσα από τους συμμετέχοντες της αγοράς οι οποίοι μπορεί να αντιδράσουν με παρόμοιο τρόπο και να αυξήσουν περαιτέρω την αστάθεια της αγοράς. Έτσι το αγγελαίο ένστικτο ενδυναμώνεται.

Υπό την απουσία ικανών αποθεμάτων ρευστότητας, ένας πετυχημένος πλοιοκτήτης έχει τόση αξία όση και η τελευταία του επένδυση και μπορεί να βρεθεί εκτεθειμένος υπέρ το δέον σε μία ναυτιλιακή κρίση.

Επιπλέον, η ανταγωνιστικότητα ανάμεσα σε συναδέλφους είναι τόσο ισχυρή σήμερα όσο ήταν πάντα και η πρόσφατη στροφή προς τα νεότευκτα πλοία μπορεί να έχει βασιστεί ως επί το πλείστον σε διάφορους εύλογους λόγους αλλά η ανταγωνιστικότητα μέσα στον εφοπλιστικό κύκλο είναι αναμφίβολα ένας παράγοντας που συνετέλεσε.

Ανακεφαλαιώνοντας, οι απόψεις μου για την ελληνική ναυτιλία παραμένουν θετικές και αισιόδοξες. Η ελληνική προσαρμοστικότητα και δέσμευση απέναντι στην ναυτιλία καθώς και το ταλέντο θα συνεχίσουν να παίζουν τον ρόλο τους στο να κρατήσουν την ελληνική ναυτιλία σε επίπεδο μεγάλης διεθνούς δύναμης. Η αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα, οι διεθνείς πιέσεις και οι πιέσεις των κανονισμών συνδυασμένες με την κυκλικότητά της αγοράς θα γίνουν πιο έντονες. Η περαιτέρω συμμετοχή και κυριαρχία της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνείς οργανισμούς καθώς και η ανάπτυξη μιας συμπαγούς εθνικής πολιτικής για την σημαία θα ενδυναμώσουν την φωνή της ελληνικής ναυτιλίας και την σπουδαιότητά της διεθνώς και μπορεί να κάμψουν τις υπερβολές του προστατευτισμού και των κανονισμών.

*Από το περιοδικό 'Ναυς'
Αύγουστος 2004*
