

Το πλέγμα της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική πραγματικότητα

Η κορυφαία θέση παγκοσμίως που κατέχει η ελληνική εμπορική ναυτιλία φαίνεται πως αφήνει αδιάφορο το ελληνικό κράτος, καθώς αυτό επιμένει να παραβλέπει τα οικονομικά οφέλη, να διχοτομεί και να υποβαθμίζει το YEN και το Λ.Σ., να απέχει από τα διεθνή ναυτιλιακά ζητήματα, να απαξιώνει τη ναυτική εκπαίδευση



Η ναυτιλία επιμένει, το κράτος αδιαφορεί

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ
ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΣ Λ.Σ. (ε.α.)
ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΥ»

Τ

το να σχολιάζει κάποιος σήμερα τα καλώς ή κακώς κείμενα της ελληνικής πραγματικότητας και ειδικότερα αυτά που έχουν σχέση με την οικονομία, την ανάπτυξη, το μέλλον και την υπόστασή μας, ενδεχομένως δεν είναι ό,τι πιο παραγωγικό, κυρίως αν έχει να ασχοληθεί με πιο αποδοτικά θέματα, καθώς, όπως φαίνεται, ουδείς ασχολείται με κάτι που λέγεται ή γράφεται. Πλην όμως, η ναυτιλία είναι κάτι ξεχωριστό για τον τόπο, είναι μέσα στα

δυο τρία δυνατά σημεία, χάρη στα οποία η χώρα είναι σε θέση να ανταγωνίζεται τους έξω αποτελεσματικά. Έτσι, αξίζει ενδεχομένως να ενώνει κανείς τη φωνή του μ' εκείνους που προσπαθούν να καταδείξουν έναν άλλο, δοκιμασμένο αλλά συνήθως παραμελημένο δρόμο διαφυγής από τη σημερινή καταθλιπτική οικονομική κατάσταση. Ο μοναδικός κλάδος της οικονομίας στη χώρα σήμερα που φέρνει χρήματα, πολλά χρήματα, χωρίς κανέναν μηχανισμό του κράτους να προσπαθεί, να αγωνιά, να στηρίζει με πολιτικές, είναι η ελληνική εμπορική ναυτιλία. Ίσως αιτία αυτής της αδιαφορίας είναι η σιγουριά ότι για δεκαετίες ο κλάδος αυτός της οικονομίας μπορεί και πορεύεται μόνος του. Σε τέτοιο σημείο, μάλιστα, καθώς η σιγουριά για την αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα αυτής της δραστηριότητας, που κάποιοι αισθάνονται ότι έχουν και την πολυ-

τέλεια να κάνουν πειράματα με τις αντοχές της. Είναι δε τόσο υπεροπτική η αδιαφορία των αρμοδίων στις συνεχείς παραινέσεις, αν όχι εκκλήσεις, Ελλήνων και ξένων για σοβαρότητα και κατανόηση των μεγάλων προβλημάτων του κλάδου, που αναρωτιέται κανείς αν συναισθάνεται αυτή η χώρα, της σημερινής ένδειας, ότι στο «ντουλάπι» της υπάρχει κομπόδεμα που μπορεί να την ανακουφίσει και να ανακόψει την καταστροφή της. Αυτή η αδιαφορία δικαιολογείται, στη σκέψη μου μόνο, αν την παραλληλίσω με την περίπτωση των γονιών που, απορροφημένοι από τον αγώνα για τη σωτηρία ενός παιδιού τους από τον κατήφορο και την κραιπάλη, έχουν ξεχάσει ότι και κάποιο άλλο έχει ανάγκες και το αντιλαμβάνονται τελικά όταν ακούν την εξώπορτα να κλείνει με βρόντο. Στην παρέμβασή μου δεν θα αναφέρω παρά ελάχιστους αριθμούς για τη θέση της ελληνικής ή ελληνόκτη-

της ναυτιλίας σε παγκόσμιο ή ευρωπαϊκό επίπεδο. Εξάλλου, έχουν γραφτεί το τελευταίο διάστημα εξαιρετικά άρθρα στην κοινή προσπάθεια για την αφύπνιση της κυβέρνησης. Θα περιορισθώ στην επισήμανση κάποιων σημείων πιστεύοντας ότι, αν δεν αναληφθούν άμεσα πρωτοβουλίες γι' αυτά, τότε κινδυνεύει να απολεσθεί οριστικά η εξέχουσα θέση που κατέχει η ελληνική ναυτιλία, το ελληνικό νηολόγιο και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία. Ο εμπορικός στόλος που ελέγχουν Έλληνες είναι σήμερα στην πρώτη θέση στον κόσμο, υπερβαίνοντας τα διακόσια εκατομμύρια τόνους (dwt). Τα μερίδια των Ελλήνων ανά είδος πλοίου στον παγκόσμιο στόλο ανέρχονται σε 17,8% για τα δεξαμενόπλοια, σε 18,3% για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, σε 5% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σε 3,1% για τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και σε 5,4% για τα επιβατηγά. ►

Χ Ω Ρ Ι Σ Ν Α Υ Τ Ι Λ Ι Α Κ Η Π Ο Λ Ι Τ Ι Κ Η Η

Μ Ε Γ Α Λ Υ Τ Ε Ρ Η Ν Α Υ Τ Ι Λ Ι Α Κ Η Δ Υ Ν Α Μ Η