

Πολιτικών αρχόντων κρατικός παρεμβατισμός στην ακτοπλοΐα



«Απευθυνόμενος σε εσάς, σημερινέ πολιτικέ άρχοντα της ναυτιλίας, κύριε υπουργέ, θέλω να σας υπενθυμίσω ότι η περίοδος χάριτος τελείωσε. Ό,τι ενημερωθήκατε, ενημερωθήκατε. Από εδώ και πέρα χρειάζεται σοβαρή δουλειά». Άρθρο του υποναυάρχου Λ.Σ. ε.α. κ. Νίκου Ε. Καβαλλιέρου, γενικού διευθυντή της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας

Η ακτοπλοϊκή οικογένεια ακολουθώντας την κακή ιστορική της πορεία για άλλη μια φορά καλείται να αγωνιστεί, μήπως και αποτραπεί η καταστροφική της ρότα προς τον οικονομικό ύφαλο που караδοκεί έξω από το λιμάνι του «Δυστυχώς Εππωχεύσαμε». Το επίσημο κράτος για τον προβληματισμό αυτό έχει θέσει τον τηλεγράφο στη θέση «full ahead» και η πορεία που χαράχτηκε στο χάρτη έχει την ονομασία «Ότα μη ακουόντων». Οι πολιτικοί άρχοντες ακούνε μόνιμα τις «σειρήνες» της Οδύσειάς τους, δεμένοι στο κατάρτι της αλαζονείας, που έχει ως ιστοφορία την κολακεία των μονίμως και διαχρονικώς θαμώνων των κυβερνητικών γραφείων. Η ακτοπλοΐα δεν έχει το στήριγμα του

Lobby του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, όπως η μεγάλη πλουσία της αδελφή, ποντοπλοΐα, κι έτσι ζει παραμελημένη σε ένα λιμάνι, αυτό του Πειραιά, που όμως δεν έχει τα προσόντα του λιμένος, κατά την εννοιολογική σημασία του όρου, που εμπεριέχει τη «νηνεμία». Η φουρτούνα στη θάλασσα δημιουργεί εμπειρία και πείσμα για επιτυχία. Η εμπειρία του γράφοντος από τις θέσεις του Διευθυντού Θαλασσίων Συγκοινωνιών, του Κλαδάρχου Ναυτιλιακής Πολιτικής και του Επιτρόπου της ΡΑΘΕ, συμπληρώθηκε και εμπλουτίστηκε από τις πραγματικές εικόνες του μέσου όρου των εμπορικών διαχειρίσεων των ακτοπλοϊκών εταιρειών και των προβληματισμών που ακολούθησαν. Έτσι, αναζητώντας τα αίτια της μη επιτυχούς κερδοφορίας της ακτοπλοϊκής οικογένειας υιοθέτησα ένα βαρύ «κατηγορώ» κατά του εαυτού μου, γιατί από τις θέσεις που υπηρέτησα δεν βοήθησα όσο θα έπρεπε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, ώστε έγκαιρα να τεθούν οι βάσεις της μακροχρόνιας επιβίωσής

τους. Τότε που μπορούσα έπρεπε, έστω και με τον κίνδυνο να κατηγορηθώ ως έχων φιλοεφοπλιστικές προθέσεις, να βοηθήσω να σπάσουν τα δεσμά του θανάσιμου εναγκαλισμού της ακτοπλοΐας από το κράτος. Πρέπει να παραδεχτώ ότι το λιθαράκι που έβαλα στο έργο της επιβίωσης και όχι της κερδοφορίας της ακτοπλοΐας ήταν μικρό, έπρεπε να είχα προσφέρει τουλάχιστον έναν τοίχο στο οικοδόμημά της. Όταν πρόσφατα διαπίστωσα τα ανωτέρω θέωρησα υποχρέωσή μου εν είδει αυτοκριτικής και μετάνοιας να αναλύσω αλλά και να αναφερθώ στα ακόλουθα: Η ακτοπλοΐα από συστάσεώς της έχει ένα άδικο, άπολομο, υστερόβουλο και αποτυχημένο «συνδιαχειριστή» που παρουσιάζεται με τη μορφή και το όνομα του «κρατικού» και όχι του «δημόσιου» παρεμβατισμού. Αυτός ο «συνδια-

χειριστής» είναι υπεύθυνος για όλα τα δεινά της ακτοπλοϊκής επιχειρηματικότητας. Είναι αυτός που απαγορεύει την αυτόνομη διαχείριση κάθε μίας πλοιοκτῆτριας ακτοπλοϊκής εταιρείας. Ο υπαίτιος της οικονομικής αυτοκτονίας των ακτοπλών πλοιοκτητών. Πώς να μην μπω στον πειρασμό να θυμηθώ τους εφοπλιστές που θυσιάσαν χρήματα, χρόνο, όνομα και πέθαναν ξεχασμένοι οικονομικά. Ως οικονομικό μνημόσυνο τιμής και μνήμης πρέπει να αναφερθώ στον επιχειρηματικό αυτοχειρισμό ενός μακρού και συνάμα μακάβριου καταλόγου: Καραγεώργης, Τυπάλδος, Ευθυμιάδης, Κουσουινιάδης, Τόγιας, Ποταμιάνος, Καρράς, Αγαπητός, Κολοκοτρώνης, Κυρτάτας, Νομικός, Καραηλίας, Κοσμάς, Καραφωτιάς, και δεκάδες άλλοι. Ο εφοπλιστής παλαιότερα, όσο και σήμερα ο διευθύνων σύμβουλος κάθε πολυμετοχικής ακτοπλοϊκής εταιρείας, λειτουργεί διαρκώς με χέρια δεμένα, λες και τελεί υπό δικαστική αντίληψη. Η περίφημη απελευθέρωση που επαγγέλλετο ο Ν. 2932/01 δεν ή-



Ρωτήστε, κύριε υπουργέ, τους ναυτικούς ως ίσος προς ίσο, όχι ως υπουργός προς τον ναύτη που φοβάται το δέος της θέσης σας. Μίλησε μαζί του σαν να είχες την τύχη να μην έχεις ασχοληθεί ποτέ με την πολιτική. **Σαν Γιώργος προς Ηλία.** Όχι τον Προφήτη Ηλία, που πήρε τα βουνά για να μην αισθάνεται ούτε την αλμύρα της θάλασσας. **Βρες έναν σημερινό καπετάν Ηλία,** αυτόν που ζει σε μια κοίλη λαμαρίνα και πάει συνεχώς πάνω κάτω στην αλμυρένια ρότα ηπειρωτικής Ελλάδος-νησιών

Γ. ΠΑΝΝΑΚΗΣ

ταν τίποτε περισσότερο από μια άδικη και άνευ προηγουμένου ποινικοποίηση της ζωής της ακτοπλοΐας και τροχοπέδη στην ελεύθερη διαχείριση των επιχειρήσεων του κλάδου. Ό,τι βραβεύεται στα λοιπά μέσα μαζικής μεταφοράς, στην ακτοπλοΐα τιμωρείται ποινικά, πειθαρχικά και διοικητικά. Χιλιάδες παραδείγματα με πιο ακραίο την επιβολή κυρώσεων για απόπλου πλοίου νωρίτερα κατά 20/60 του λεπτού της προγραμματισμένης ώρας! Ποιο ρολόι, ποιο μαθηματικό μυαλό ή ποια διαβουλευμένη πολιτική βούληση επέβαλε την τιμωρία αυτή; Γιατί όταν ο κυβερνήτης αεροσκάφους προσγειώνει με καθυστέρηση τετρακινήτηριο αεροσκάφος με προβληματικό τον ένα κινητήρα του βραβεύεται, ενώ ο συναδέλφός του της θάλασσας τιμωρείται για τον ίδιο ακριβώς λόγο; Καθυστέρηση η μία, καθυστέρηση και η άλλη.

Οι ασκούντες τη ναυτιλιακή πολιτική του ΥΕΝ ανεξαρτήτως πολιτικών κομμάτων, πεποινήσεων και κριτηρίων, εφαρμόζουν κατά το δοκούν μια πολιτική καταστροφής. Θεωρούν ότι όσο πιο αυστηρά παρεμβαίνουν τόσο πιο επιτυχημένοι θεωρούνται υπό το πνεύμα πάντοτε του τραγουδιού του τραγουδοποιού κυρίου Μιλιώκα «Για το καλό μου». Παρατηρείται η εφαρμογή μιας κρατικής πολιτικής υπερπροστασίας που δεν έχει καμία σχέση με το σύγχρονο ναυτιλιακό management. Εσύ, φίλε «συνδιαχειριστή», ανάπτυξες και εφάρμοσες θεωρίες οικονομικών μαθημάτων πανεπιστημίων της δεκαετίας του 1970-80 σε μια δραστηριότητα που όμως έχει προπέλες και τρέχει ως ταχύπλοο επιβατηγό/οχηματαγωγό σε οικονομικό τοπίο με στόχο την ικανοποίηση της εμπορικής ζήτησης. Μήπως γνωρίζεις ότι ζούμε με τις οικονομικές θεωρίες της δεκαετίας 2010-2020 και ότι αυτές σήμερα υπηρετούμε; Ο «συνδιαχειριστής» μας όμως αυτός θεωρείται «προστάτης», ►