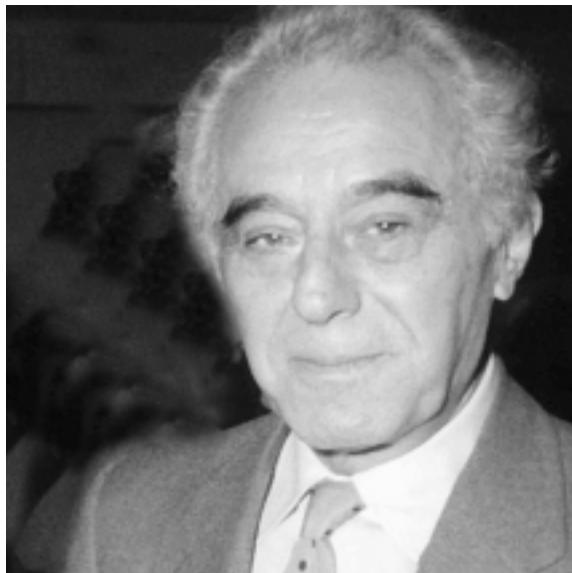


ΑΙΩΝΑΗ ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΟΡΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 20ό ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑΗ ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΟΡΕΙΑ Α



Στάθης Γουρδονικάλης
Πρόεδρος Ένωσης Επιλήγων Εφοπλιστών
(1984-1991)

ΠΟ ΤΟΝ 20ό ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑΗ ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΟΡΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 20ό ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑΗ

21

Στο κατώφλι του 21ου αιώνα ο ελληνισμός έχει να επιδείξει ένα επίτευγμα —πιθανώς το μόνο— χωρίς ιστορικό προηγούμενο: την παγκόσμια ναυτιλιακή πρωτιά. Διαχειρίζεται το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου (4.000 πλοία 130 εκατ. τόνων). Διαθέτει την πρώτη εθνική ναυτιλία στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (25 εκατ. τόνοι), που αποτελεί και ισχυρό κλάδο του παραγωγικού δυναμικού της χώρας, πρωτοπόρο συγχρόνως στην επανάσταση της παγκοσμιοποίησης.

Πρόκειται για φυλετικό κατόρθωμα, απότοκο μιας προϊστορίας και ιστορίας δέκα χιλιάδων χρόνων αδιάλειπτου ναυτικού βίου, που κορυφώθηκε στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, όταν ο Έλληνας εφοπλιστής αξιοποίησε με τόλμη και επιδεξιότητα τη διεθνή συγκυρία έπειτα από δύο μεγάλους πολέμους. Είναι φυσικό, επομένως, στο κατώφλι του νέου αιώνα να αιωρείται ως ερώτημα και να εγείρεται ως προβληματισμός το κατά πόσον το επίτευγμα της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας θα παραμείνει βιώσιμο. Θα αντέξει στα ανατρεπτικά δεδομένα που διαμορφώνουν τη νέα φυσιογνωμία και λειτουργία της παγκόσμιας οικονομίας;

Από την άποψη αυτή ο Έλληνας εφοπλιστής βρίσκεται μπροστά στην ώρα της αλήθειας. Διότι υποχρεώνεται από τα πράγματα να ακολουθήσει το δρόμο των μεγάλων μεγεθών, μέσω της στενής επιχειρηματικής συνεργασίας, στην οποία μέχρι σήμερα δεν είχε τις καλύτερες επιδόσεις, ούτε διέθετε την αναγκαία ψυχολογία. Και στην περίπτωση της ναυτιλίας το μέγεθος θα είναι εφεξής ταυτόσημο με την έννοια του αύριο, όπου ο ιδιάζων και πολλές φορές θαυματουργός ελληνικός απομικισμός δεν θα μπορεί να παίζει τον πρώτο ρόλο. Είτε κατά φάσεις, με χαλαρής μιορφής συνεργασία στο μάντζιμεντ, είτε άμεσα, με τη διαδικασία επιχειρηματικών συγχωνεύσεων (merging), η ναυτιλία την οποία διαχειρίζονται σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές θα μπορέσει να διατηρήσει ή και να αναπτύξει τον πρωταγωνιστικό ρόλο της διεθνώς. Διαφορετικά θα μείνει πίσω.

Τίθεται, λοιπόν, το ερώτημα: θα εξακολουθήσει ο Έλληνας να πορεύεται μόνος ως μικρός, μικρομεσαίος ή ακόμη και ως σημαντικός εφοπλιστής ή θα προχωρήσει σε συνεργασία με συναδέλφους του ίδιου ή διαφορετικού δια-



Μιαφημιστική αφίσα της Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος,
με το υπερωκεάνιο Πατρίς.
(θηρό το αρχείο της ΕΕ)

μετρήματος, χάνοντας ανάλογο μέρος από την ελευθερία του με ανταμοιβή, όμως, «τις οικονομίες κλίμακας»; Για τους εφοπλιστές των νεότερων πλικιών το εγχείρημα εικάζεται ότι θα είναι ευκολότερο. Για τους παλαιότερους μια ανάλογη επιχειρηματική υπέρβαση παρουσιάζει ασφαλώς σοβαρές δυσκολίες. Θα είναι πέραν της εμπειρίας και της διαμορφωμένης νοοτροπίας τους.

Ο προβληματισμός αυτός αφορά, βεβαίως, την προσαρμογή και την επιβίωση της ναυτιλιακής επιχείρησης στο νέο οικονομικό και ακόμη ιδεοπολιτικό status. Διότι υπάρχει και άλλος παράλληλος προβληματισμός εθνικού και όχι στενά επιχειρηματικού χαρακτήρα.

Ο προβληματισμός αυτός αφορά την περαιτέρω σύνδεση της ναυτιλίας με την οικονομία της πατρίδας, παλιό άλλωστε πρόβλημα στον εθνικό χώρο, που τώρα πρέπει να έχει λύση νέων τολμηρών και ευφάνταστων προδιαγραφών. Μόνον έτσι θα διαμορφωθεί εθνική ναυτιλιακή πολιτική χωρίς ξεπερασμένες συναισθηματικές αγκυλώσεις ή μικροπολιτικές σκοπιμότητες. Πολιτική στηριζόμενη στους εξής κεντρικούς άξονες:

- Πολλά και σύγχρονα πλοία.
- Το μεγαλύτερο δυνατόν μέρος της ναυτιλιακής διαχείρισης στην Ελλάδα, σε μια υπό νέα θεσμική και γεωγραφική διαμόρφωση ναυτιλιακή βάση, ανεπτυγμένη και πέραν των ορίων του Πειραιά.



Τίτλος μετοχής της θινώνυμης Γαιανθρακεμπορικής και Εφοπλιστικής Εταιρείας Ι. Θ. Κορκόδειλος και Ψιού, το 1925. (Από το αρχείο της ΕΕΕ)

- Τα σύμβολα και τα εθνικά χαρακτηριστικά της ναυτιλίας —σημαία και πληρώματα— πρέπει να επιδιώκονται στο μέτρο του εφικτού και όχι του επιθυμητού ή προς εντυπωσιασμό των αδαών.

Οι συνθήκες δεν επιτρέπουν πλέον ταμπού και εμμονές του παρελθόντος.

Από τα «γραφεία» στα «Junk Bonds»

Για να γίνουν επαρκώς κατανοητά το μέγεθος και η σημασία του επιτεύγματος της μεγάλης ναυτιλίας, αλλά και οι δυσκολίες της προσαρμογής της στα νέα δεδομένα, θα χρειαστεί σύντομη αναδρομή στο παρελθόν, προκειμένου να επισημανθούν ορισμένοι σταθμοί στην πορεία και στην εξέλιξη της επιχειρηματικής οργάνωσης του ελληνικού εφοπλισμού. Οι σταθμοί αυτοί είναι:

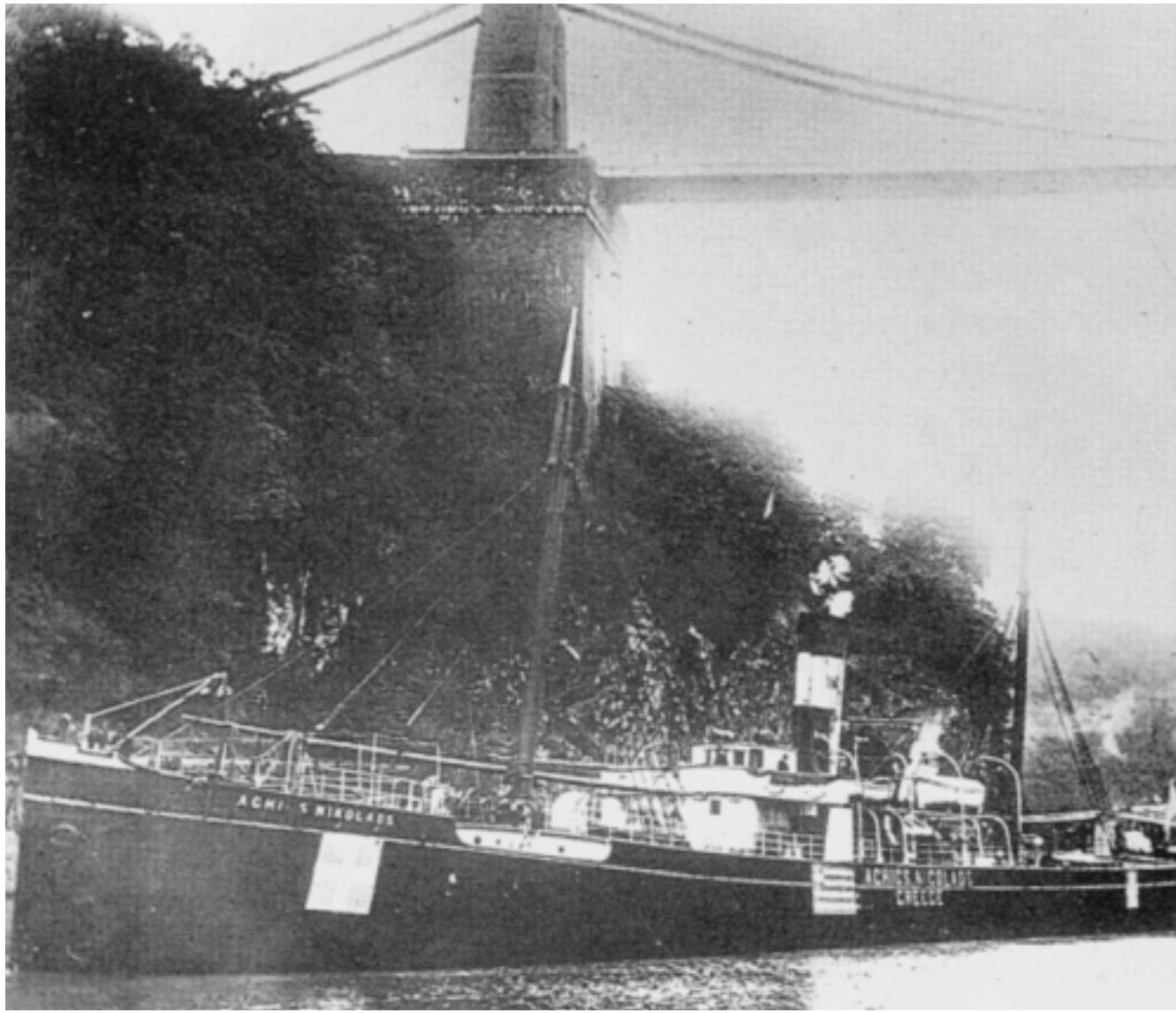
- Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η επιχειρησιακή οργάνωση των Ελλήνων εφοπλιστών ήταν τα περίφημα «γραφεία» με έδρα το Λονδίνο και τη

Νέα Υόρκη, δηλαδή οι «διαχειριστές», management companies με τη συμμερινή ορολογία.

Οι πλοιοκτήτες, κυρίως καπετάνιοι και ορισμένοι μηχανικοί, παρακλαουσθόσαν μόνον τα της λειτουργίας του πλοίου, αυτό που σήμερα αποκαλούμε technical and manning.

Όλα τα άλλα περί την εκμετάλλευση ήταν στην αρμοδιότητα του «γραφείου», από την αγορά του πλοίου, τη χρηματοδότηση, τη ναύλωση, την ασφάλιση, τη σχέση με τρίτους έως και την πώληση. Το «γραφείο» κρατούσε τους λογαριασμούς για να διανείμει στους πλοιοκτήτες ή στους συμπλοιοκτήτες το τελικό προϊόν της εκμετάλλευσης. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι τα «γραφεία» αυτά ήταν κατά κανόνα υπό τη διεύθυνση έμπειρων και πολλές φορές εμπνευσμένων ανθρώπων με γνώσεις και πείρα του κλάδου.

- Από τη δεκαετία του '60 και μετά άρχισε να διαμορφώνεται τάση διά-



Το σημόδοιο Άγιος Πικόλαος του Π. Βαδμά με τα ελληνικά χρώματα στα πλευρά, όταν η Ελλάδα βρισκόταν σε ουδετερότητα. Τορπίλιση το 1917. (Από το αρχείο της ΕΕΕ)

σπασις των «γραφείων» με τη δημιουργία μικρών αυτόνομων μονάδων, που από το 1965 έκαναν την πρώτη εμφάνισή τους στον Πειραιά. Ήταν η εποχή που άρχιζε η συρρίκνωση των «γραφείων» της Νέας Υόρκης και η μεταφορά ορισμένων από αυτά στην Ελβετία και στο Μονακό. Η τάση αυτή συνεχίζεται έως και το 1980, ενώ προηγουμένως, από το 1975, είχε αρχίσει η μετακίνησή τους στον Πειραιά, χωρίς να συνοδεύεται από νέες διασπάσεις και συρρικνώσεις. Γύρω στο 1982 παρατηρείται και μια αντίστροφη κίνηση, η μετακίνηση δηλαδή μικρών αλλά δυναμικών «γραφείων» από τον Πειραιά προς το Λονδίνο και την Ελβετία. Το 1990, όμως, έχουμε μια διακριτική μετακίνηση από το Λονδίνο στην Ελλάδα και συγχρόνως γεωγραφική διασπορά στα προάστια της Αθήνας και του Πειραιά.

- Η διεθνής τάση υπέρ των μεγάλων επιχειρηματικών μεγεθών, μέσω συνεργασιών και συγχωνεύσεων σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο, εμφανίζεται δειλά στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά μόνο στον κλάδο των επιβατηγών και όχι στον κλάδο μεταφοράς φορτίων, όπου και η καθαυτό δραστηριότητα του ελληνικού εφοπλισμού με συμβατικούς τύ-

πους πλοίουν, επειδή δεν υπήρξε αξιόλογη συμμετοχή στις μοναδοποιημένες μεταφορές (containerisation).

- Οι γεωγραφικές μετακινήσεις «γραφείων», σε συνδυασμό με σειρά άλλων εξελίξεων στο στίβο των θαλάσσιων μεταφορών, είχαν άμεση επίπτωση στην εισροή ναυτικού πλούτου στην Ελλάδα.

Τα κέρδη των εφοπλιστών και το εισόδημα των ναυτικών πραγματοποιούνται μακριά από τη χώρα. Όλοι στέλνουν από το εξωτερικό τα αναγκαία για τις προσωπικές και τις οικογενειακές υποχρεώσεις και τα περισσεύματα, μεγάλα ή μικρά, παραμένουν εκεί και σε ορισμένες περιπτώσεις επενδύονται εκεί. Από τα μέσα, όμως, της δεκαετίας του '50 η τακτική αυτή διαφοροποιείται, με αποτέλεσμα τεράστια ποσά συναλλαγμάτων από τη ναυτιλία να μεταφέρονται στην Ελλάδα και να επενδύονται σε ευρύ φάσμα εξωναυτιλιακών δραστηριοτήτων—βιομηχανίες, τουρισμός, συγκοινωνίες, όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία— που έδωσαν αποφασιστική ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη και στη βελτίωση του επιπέδου ζωής του Έλληνα, με αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος.

Το πρόβλημα και το συναφές ερώτημα είναι αν αυτή η παραγωγική σχέση ναυτιλίας και οικονομίας θα συνεχιστεί στο μέλλον.

- Υπό το κράτος μιας χρηματοοικονομικής ευφορίας του εφοπλισμού ξεπεράστηκαν οι δυσκολίες και τα τραύματα της κρίσης της ναυλαγοράς μεταξύ των ετών 1982-1987, για να έρθει η ελληνική ναυτιλία αντιμέτωπη, δέκα χρόνια αργότερα, με την ασιατική κρίση του 1997. Οι περισσότερες επιχειρήσεις βρέθηκαν σε οικονομική κατάσταση από μέτρια έως και ανθηρή. Υπήρχαν, δηλαδή, περιορισμένες υποχρεώσεις σε τράπεζες και επαρκή αποθεματικά για την κάλυψη τους, αλλά και για νέες επεκτάσεις σε αρκετές περιπτώσεις. Όσοι βρέθηκαν απροετοίμαστοι για να αντιμετωπίσουν τη δύσκολη κατάσταση, χάθηκαν ανεπιστρεπτή. Ήταν, ευτυχώς, λίγοι.
- Ταυτόχρονα με την ασιατική κρίση, την αναταραχή στις υπάρχουσες ισορροπίες από την παγκοσμιοποίηση και την τάση των μεγάλων μεγεθών, έκανε την εμφάνισή της στη ναυτιλία και η καινοτομία των «Junk Bonds». Καινούργια και αδοκίμαστη μέθοδος ναυτιλιακής χρηματοδότησης, προς την οποία στράφηκαν αρκετές επιχειρήσεις διεθνώς και μαζί επιχειρήσεις οικισμένων Ελλήνων εφοπλιστών. Το τελευταίο διάστημα, πάντως, έγιναν γνωστές περιπτώσεις αδυναμίας εξυπηρέτησης συναφών δανειακών υποχρεώσεων.

Ο ανθρώπινος παράγοντας

Όλες οι εξελίξεις και οι μεταβολές σε επιχειρηματικό επίπεδο στη διάρκεια του δεύτερου μισού του 20ού αιώνα αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, αν σταθμιστούν υπό το πρίσμα του ανθρώπινου παράγοντα· της προσωπικότητας, του χαρακτήρα και της νοοτροπίας του νέου, στην πλικία κυρίως, εφοπλιστή· αυτού που από τα πράγματα θα αναδεχθεί το βάρος να οδηγήσει τη

ναυτιλία στην πραγματικότητα της τρίτης χιλιετίας. Γιατί ο Έλληνας ναυτιλιακός επιχειρηματίας, σήμερα, με τη χρηματοοικονομική ευρωπαϊστική του, βρίσκεται σε σταυροδρόμι πολλών δυνατοτήτων και επιλογών. Είναι ελεύθερος να αποφασίσει αν θα επενδύσει στη θάλασσα ή στη στεριά, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Να ακολουθήσει το παράδειγμα των παραδοσιακών συναδέλφων του ή τις ισχυρές τάσεις της παγκοσμιοποίησης.

Ας μην ξεχνούμε ότι οι νεότεροι και οι νέοι στην πλικία εφοπλιστές έχουν διαμορφωμένο ένα ισχυρό διεθνές προφίλ. Μιλούν με εξαιρετική άνεση ένες γλώσσες, έχουν καλή μόρφωση, είναι γεννημένοι πολλοί στο εξωτερικό με σπουδές σε φημισμένα πανεπιστήμια και, κατά συνέπεια, δεν έχουν το σύνδρομο της νοσταλγίας. Δεν είναι «μετανάστες» που οι σκέψεις τους επηρεάζονται από το σύνδρομο του νόστου, όπως συνέβαινε μέχρι πρότινος. Αντίθετα, θεωρούν τον εαυτό τους διεθνή επιχειρηματία που επενδύει σε όλο τον κόσμο και σε όποιο τομέα πιστεύει ότι θα έχει την καλύτερη απόδοση, το πιο μεγάλο και το πιο ασφαλές κέρδος. Επομένως, δεν αισθάνονται αποκλειστικά εφοπλιστές με παραδοσιακή ή και συναισθηματική δέσμευση στο συγκεκριμένο επιχειρηματικό χώρο.

Ακριβώς η διαφοροποίηση αυτή της προσωπικότητας του νέου Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία, σε συνδυασμό με τις εξ αντικειμένου βαθιές αλλαγές του οικονομικού περιβάλλοντος, ενισχύουν τον προβληματισμό που αναπτύχθηκε στην αρχή και που αφορά: πρώτον, τη δυνατότητα επιβίωσης της μεγάλης ναυτιλίας του 20ού αιώνα και, δεύτερον, το βαθμό σύνδεσής της με την οικονομία και τα άμεσα ή τα έμμεσα εθνικά και πολιτικά συμφέροντα του τόπου.

Είναι προβληματισμός που απαιτεί από όλες τις πλευρές σοβαρότητα, ετοιμότητα και προπαντός ευθύνη.

Στάθης Γουρδομιχάλης

[από την 1η έκδοση, Νοέμβριος 1999]