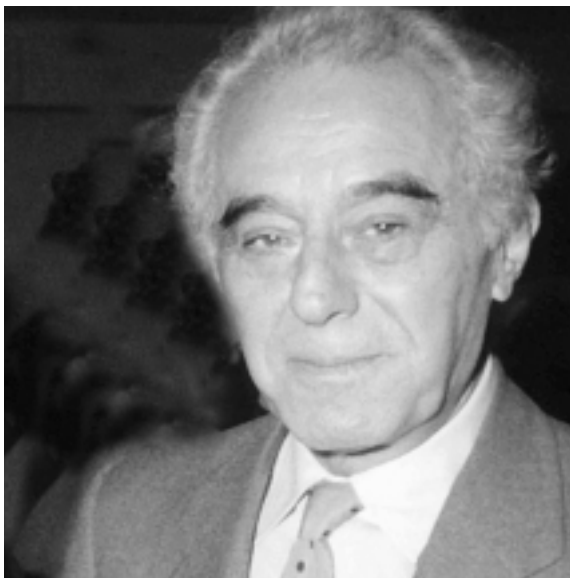


ΑΙΩΝΙΑΗ ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΟΡΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ 20ό ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΙΑΗ ΠΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΟΡΕΙΑ Α



Στάθης Γουρδομικάλης

Πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

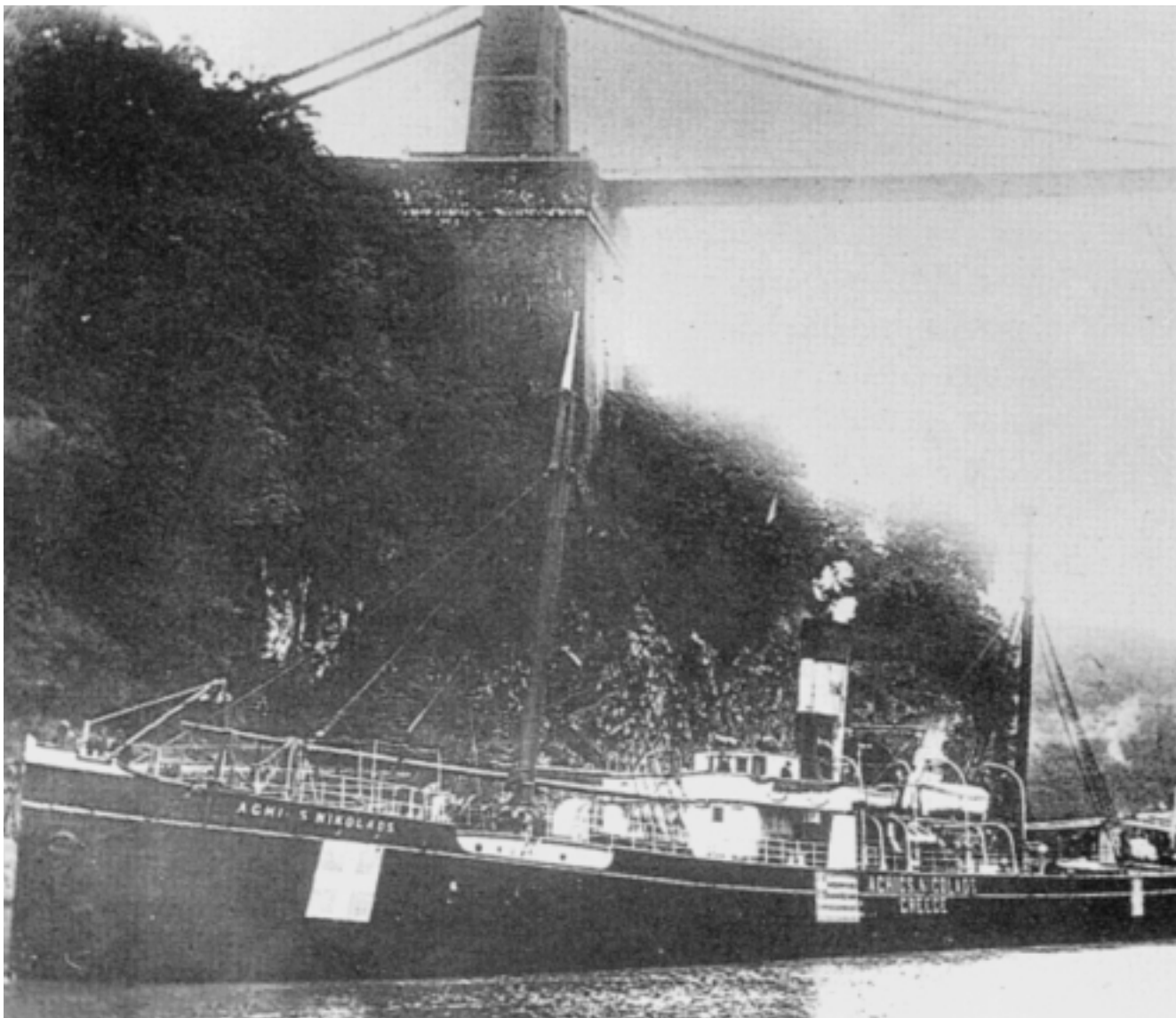
(1984-1991)

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 φυσιγνωμία 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 ατομικισμός δεν θα μπορεί να παίζει τον πρώτο ρόλο. Είτε κατά φάσεις, με χαλαρής μορφής συνεργασία στο μάντζμεντ, 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 τού ιδίου ή διαφορετικού δια-



Το ατμόπλοιο Άγιος Νικόλαος του Π. Βαλμά με τα ελληνικά χρώματα στα πλευρά, όταν η Ελλάδα βρισκόταν σε ουδετερότητα. Τορπιλίστηκε το 1917. (Από το αρχείο της ΕΕΕ)

σπασης 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 πλοίων, 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 συναλλάγματος 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.

