

Αδελφότης Υδραίων Αθηνών  
Ημερίδα 24-25 Σεπτεμβρίου 2011

Θέμα : Πώς μπορούμε να κάνουμε την κρίση ευκαιρία;  
(Κείμενο ομιλίας του Γ. Μπάνου)

Με μεγάλη χαρά έρχομαι να συμβάλλω και εγώ στο μέτρο των δυνάμεών μου στην επιτυχία του τρίτου συνεδρίου της Αδελφότητος Υδραίων Αθηνών. Ευχαριστώ το Γιάννη Σαχίνη και τα Μέλη της Αδελφότητος που μου παρέχουν μια τέτοια ευκαιρία.

Συμπτωματικά, το θέμα του φετινού συνεδρίου μου είναι απόλυτα προσιτό. Το πρόβλημα της διασύνδεσης μεταξύ του Ελλαδικού χώρου (ή Κράτος είτε κοινωνία λέγεται αυτό) και της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, της όσο το δυνατό μεγιστοποίησης εισροής ναυτιλιακής προσόδου στη χώρα, με έχει απασχολήσει επί χρόνια με αρθογραφία και άλλες κατάλληλες παρεμβάσεις, επίσημες ή μή.

Υπάρχουν πολλοί 'δίαυλοι' διοχέτευσης του ναυτιλιακού χρήματος στην Ελλάδα. Η εγκατάσταση των ναυτιλιακών γραφείων στην Ελλάδα και η απασχόληση σε αυτά ενός σημαντικού αριθμού υψηλά αμειβομένων στελεχών όπου, σημειωτέον, πάμε αρκετά καλά εσχάτως, αποτελεί σήμερα τον κυριότερο.

Άλλοι διάυλοι είναι η (ισχνή έστω) φορολόγηση του υπό Ελληνική Σημαία πλοίου, η παροχή υπηρεσιών προς τη Ναυτιλία εκ μέρους παραναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στη χώρα (ναυλομεσιτεία, παροχή νομικών υπηρεσιών, τροφοδοσία, επισκευές, κ.α.), όλα αυτά όπως γίνονται και στο βαθμό που γίνονται.

Ο κυριότερος όμως διάυλος μεταφοράς της ναυτιλιακής προσόδου στην Ελλάδα ήταν και, πιστεύω, παραμένει η μισθοδοσία του πληρώματος και η αντίστοιχη καταβολή ασφαλιστικών εισφορών στο ΝΑΤ. Δεν γνωρίζω ακριβώς το τρέχον ποσοστό. Σε έρευνα που είχα κάνει πριν μερικά χρόνια έφτανε μέχρι και το 40% της όλης ναυτιλιακής προσόδου. Λόγω αλλαγών στους τύπους και τα μεγέθη των σημερινών πλοίων, εικάζω ότι τώρα είναι χαμηλότερο αλλά πάντοτε πρώτο και σημαντικό.

Ο αριθμός όμως των Ελλήνων ναυτιλλομένων μέσα στα τελευταία 50 χρόνια έχει συρρικνωθεί κατά 80% περίπου! Δεν αποτελεί αυτό αποκλειστικά ελληνικό φαινόμενο. Σε ολόκληρο το Δυτικό Κόσμο, η βαθμιαία άνοδος βιωτικού επιπέδου απεμάκρυνε τους νέους από τη θάλασσα. Είναι αυτό κανόνας καθολικού κύρους.

Βέβαια, η απουσία του Ναυτίλου από το δίδυμο Ναυτικός και Εφοπλιστής, στο οποίο στηρίχτηκε η γέννηση και η προκοπή της Ναυτιλίας μας αποτελεί πρόβλημα και εν δυνάμει κίνδυνο στην παραπέρα πορεία της. Το πρόβλημα όμως δεν θα είχε τέτοιες διαστάσεις για την Ελλάδα αν η οικονομία της χώρας βρισκόταν σε κάποιο επίπεδο, αν όχι ευημερίας, τουλάχιστον μη προβληματικό. Αν οι νέοι μας εξασφάλιζαν απασχόληση ικανοποιητικά αμειβόμενη και σε συνθήκες εργασίας κατά τεκμήριο λιγότερο κοπιώδεις από τη θαλασσινή.

Σήμερα όμως; Τι κάνουν οι νέοι μας σήμερα, αργόσχολοι στις καφετέριες, στο δρόμο, στο σπίτι; Σε συνθήκες ένδοιας και με συχνά βίαια εκδηλούμενη πικρία; Η θάλασσα τους περιμένει. Κατά πρόχειρη εκτίμησή μου, τουλάχιστον 50

χιλιάδες θέσεις, σε όλους τους βαθμούς, είναι διαθέσιμες. Και μόνο για την αλληλοκατανόηση, την κοινή γλώσσα και, κυρίως, για την εγγενή ευστροφία του Έλληνα περί τα θαλάσσια έργα, θα προτιμηθούν.

Θα μου πείτε, οι ξένοι που σήμερα τους υποκαθιστούν έχουν σχετικά χαμηλές αποδοχές. Αλλά μήπως η αργία και η πενία είναι προτιμότερες από μια χαμηλή αμοιβή; Ή μήπως ο Ελληνικός Εφοπλισμός δεν θα επεφύλασσε μια διαφορετική μεταχείριση προκειμένου να αποκαταστήσει το παλιό κλίμα μέσα στο βαπόρι;

Ούτε ο στα πλαίσια της σημερινής εκδήλωσης διαθέσιμος χρόνος μήτε και ο σκοπός της μου επιτρέπουν λεπτομερή ανάπτυξη των τρόπων επίτευξης του σχεδίου. Αν κληθώ προς τούτο, έχω πολλά να πω – τουλάχιστον σε γενικές γραμμές...

Ευχαριστώ...