

# 3ο Ναυτιλιακό Συνέδριο της Αδελφότητας των Υδραίων Αθηνών

ΥΔΡΑ, 24 – 25 Σεπτεμβρίου 2011

**ΘΕΜΑ: «Πώς μπορούμε να κάνουμε την κρίση ευκαιρία»**

Να ευχαριστήσω και εγώ τον αγαπητό Γιάννη για την πρόσκληση και να του ευχηθώ καλή επιτυχία.

Ο συνάδελφος Peter Wernick της ναυλώτριας εταιρείας Swissmarine, έχοντας αναπτύξει ιδιαίτερη δραστηριότητα τις τελευταίες 6-7 εβδομάδες στην ναύλωση capesize φορτηγών πλοίων, ερωτήθηκε εάν αυτή ήταν πράγματι μία **“ιδιαιτέρη δραστηριότητα”**... Η απάντηση του ήταν: **“That’s what we do for a living...”**. Στο κλάδο που προσωπικά δραστηριοποιούμαι εδώ και 24 χρόνια, στο κλάδο που η οικογένεια μου δραστηριοποιείται εδώ και περίπου 120 χρόνια, **στη ναυτιλία, αυτό κάνουμε για να ζήσουμε**, κάνουμε τη κρίση ευκαιρία. Χωρίς κρίση, πραγματική ευκαιρία δεν υπάρχει. Αν δεν υπαρξει κύκλος αξιόλογη ανάπτυξη δεν μπορεί να υπάρξει και η ναυτιλία είναι μια κατ’ εξοχήν κυκλική βιομηχανία.

Το group των εταιρειών μας, Eurobulk Ltd., Euroseas Ltd., Euromar LLC κλπ, συμφερόντων οικογένειας Πίττα, με παράδοση στη ναυτιλία εδώ και 150 περίπου χρόνων, δραστηριοποιείται με τη σημερινή της μορφή, εδώ και 17 χρόνια, στους κλάδους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων μεταφοράς χύμα ξηρού φορτίου. Μέσα από τις πρόσφατες δραστηριότητες μας, τις διακυμάνσεις της αγοράς και τον αντίστοιχο προγραμματισμό μας θα προσπαθήσω να αναδείξω πως και εμείς, όπως και τα υπόλοιπα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, **αυτό που κυρίως κάνουμε είναι να κάνουμε τις κρίσεις ευκαιρίες....**

Σχετικά με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, Πόλυ...., είχαμε το 2009 ίσως την σοβαρότερη κρίση που έχει περάσει ποτέ ο κλάδος, άμέσως μετά την κατάρρευση της Lehman Brothers και την τότε δημιουργηθήσα παγκόσμια οικονομική κρίση. Μετά από μία τουλάχιστον 10ετία σταθερής ανάπτυξης της τάξεως του 10% ετησίως η αγορά των containers υπέστη σημαντική μείωση εκείνη την χρονία με αποτέλεσμα οι μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου όπως οι Maersk, CMA CGM, MSC, Cosco, Hanjin κλπ κλπ, να υποστούν ζημίες ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων η κάθε μία και ο κλάδος ολόκληρος ζημίες ύψους 14-15 δις δολαρίων. Την ίδια περίοδο και η αγορά ξηρού φορτίου ταλαιπωρείται αλλά και το τραπεζικό σύστημα, παγκόσμιο και Ελληνικό, ταλαιπωρείται ακόμη περισσότερο. Το λέω αυτό για να καταδείξω την προφανή δυστοκία άντλησης κεφαλαίων. Όμως, ήταν επίσης προφανές, ότι σε εκείνες τις πιεσμένες τιμές της κρίσης, στο τέλος του 2009 και τις αρχές του 2010, ήταν η κατάλληλη ώρα για να επενδύσει κανείς σε αυτό το κλάδο. Έχοντας ήδη ένα χρόνο πριν προβρέψει την επερχόμενη δυστοκία των

τραπεζών εγκαίρως, διερευνήσαμε και άλλες αγορές. “Λεφτά υπάρχουν” που είχε πει και ο αγαπητός μας πρωθυπουργός..., το θέμα είναι που βρίσκονται... και εάν είσαι αρκετά φερέγγυος για να μπορέσεις να τα αντλήσεις. Έτσι, εμείς, εγκαίρως επισυνάψαμε συμφωνίες τελικά με 2 investment funds της Αμερικής και προχωρήσαμε στην σύσταση της Euromar LLC. Η Euromar LLC είναι ένα joint venture μεταξύ της εισηγμένης στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ιδιοκτήτριας εταιρείας μας Euroseas Ltd. και των δύο αυτών funds. Με δεσμευμένα κεφάλαια της τάξεως των 175 εκατομμυρίων δολλαρίων ήταν, και είναι, σε θέση να κάνει αγορές πλοίων containers όταν η αξία τους ήταν (ή είναι) στα ιστορικά χαμηλά τους. Από τον Μαρτίο του 2010 και μέχρι σήμερα η εταιρεία μας αγόρασε 10 τέτοια βαπόρια αξίας 250 εκατομμυρίων δολλαρίων περίπου. Από τη Άνοιξη του 2010 μέχρι την Άνοιξη του 2011 οι αξίες των πλοίων αυτών είχαν μία αύξηση της τάξεως του 30-35% ανάλογα με το μέγεθος τους. Σήμερα, λόγω της πτώσης της ναυλαγορας το τελευταίο τρίμηνο κατά 15%, η αξία τους έχει πεσει παλι σε περσυνά, προ δωδεκαμήνου, επίπεδα, συνεχίζουν όμως να είναι κερδοφόρα, καθώς τα περισσότερα προλάβαμε να τα ναυλώσουμε την άνοιξη του 2011 που η ναυλαγορά ήταν σε πολύ καλά επίπεδα. Παρόλο που σήμερα φαίνεται να περνάμε μία δεύτερη κρίση εμείς αισιοδοξούμε πως για τα containers δεν θα είναι ιδιαίτερα μακροχρόνια και σύντομα θα μπορέσουμε να καρπωθούμε τα κέρδη των επενδύσεων μας κατά τη διάρκεια αυτών των δύο κρίσεων.

Και στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου είχαμε παρόμοιες διακυμάνσεις με πτώση των αξιών το 2009 μετά την κρίση της Lehman Brothers και επανάκαμψη το 2010. Όμως σε αυτό τον κλάδο οι ναυλαγορες υποχωρούν σταθερά από το Φθινόπωρο του 2010. Αντιστοίχως έχουν υποχωρήσει και οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων κατά ένα 25% περίπου κατά μέσο όρο, ανάλογα με το μέγεθος τους.

Σήμερα σε όλους τους κλάδους φαίνεται να έχουμε πίεση. Θα μου επιτρέψετε να μην την χαρακτηρίσω ως κρίση καθώς η αξία ενός panamax bulk carrier 5ετίας είναι περι τα 27 εκατομμύρια δολλάρια και ωαυλώνεται περί τα 13,000 δολλάρια ημερησίως. Παρομοίως ένα container 2,500 κιβωτίων 5ετίας έχει αξία 33 εκατομμύρια δολλάρια περίπου και μπορεί επίσης να εισπράτει περί τα 12 / 13,000 δολλάρια ημερησίως. Οι παγκόσμιες οικονομίες όμως, κυρίως της Ευρωπης και της Αμερικής, δεν μας αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας και νέες κρισεις διαφαινονται μπροστά μας. Ποιος είναι λοιπόν ο νούμερο ένα παράγοντας που μπορεί να μετατρέψει μία κρίση σε ευκαιρία ? Επιτρέψτε μου να θεωρήσω την απαντηση εύκολη... Είναι η κεφαλαιακή επαρκεια. Έχοντας αρκετά κεφάλαια κάποιος μπορεί να επενδύσει στη κρίση και να βγει από αυτή ποιο δυνατός. Σήμερα που το τραπεζικό σύστημα αντιμετωπίζει σημαντικά και καίρια προβλήματα αυτό φαίνεται ποιο σημαντικό από ότι ποτέ άλλοτε στο παρελθόν. Πάντα πρέπει κάποιος να επενδύει ένα μέρος μόνο των κεφαλαίων που μπορεί να αντλήσει ούτως ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στα χειρότερα δυνατα σενάρια. Αυτός ο πολύ απλός και βασικός κανόνας δεν ακολουθήθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο και έτσι δημιουργήθηκε η σημερινή κατάσταση διαχειρίσεις αυτής της παρατεταμένης κρίσης. Σε ναυτιλιακό επίπεδο, είναι σίγουρο πως και αυτές οι κρισεις, σε όλους τους κλάδους, θα

περάσουν και όσοι έχουν την δυνατότητα να επενδύσουν κατά την διάρκεια τους, χωρίς να πιεστούν, θα είναι και αυτοί που θα βγούν και από αυτές τις κρίσεις ποιο δυνατοί.

Μιλώντας τόσο πολύ για κρίσεις δυσκολεύεται κανείς **σήμερα** να μην σκεφτεί και να μην αναφερθεί στην κρίση που περνάει η χώρα μας και παρόλο που δεν είμαι ειδικός επιτρέψτε μου αυτή την ελάχιστη περιληπτική αναφορά. Δυστυχώς τα πραγματικά εδώ δεν είναι και τόσο απλά. Μακάρι μία κεφαλαιακή ενίσχυση να έφτανε να μας βγάλει από αυτή τη κρίση. Δυστυχώς χρειάζονται διαρθρωτικές αλλαγές από την κορυφή έως τα νύχια...Χρειάζεται απλό και δίκαιο φορολογικό σύστημα που να εφαρμόζεται από έντιμους δημόσιους υπαλλήλους, αντιστοίχως φορολογούμενους πολίτες. Σωστή χρήση της φορολογητέας ύλης. Δίκαιο, έντιμο και γρήγορο δικαστικό σύστημα. Έντιμο πολιτικό σύστημα, Κε Ανδριανόπουλε, που να προάγει το συμφέρον του κράτους και του πολίτη (ακόμη και σήμερα που είμαστε στο χείλος του γκρεμού αυτό δεν φαίνεται να το έχουν καταφέρει...!!!!). Πολιτικούς που να μπορούν να βγούν και να πουν την αλήθεια και επιτέλους να συνεργαστούν. Last but not least..., Νίκο, χρειαζόμαστε έντιμα μέσα μαζικής ενημέρωσης που να μεταδώσουν αυτή τη δύσμηρη αλήθεια...!!! Χρειάζονται οι βάσεις πάνω στις οποίες θα έρθουν και θα επενδύσουν τα κεφάλαια σε μία βαριά ασθενή οικονομία. Δυστυχώς δεν βλέπω ακόμη να γίνεται τίποτα από όλα αυτά, δεν βλέπω καμμία πρόοδο σε κανένα τομέα, ούτε καν κάποια αρχή κάποιο ξεκίνημα και άρα δεν μπορώ να δώ από πού θα έρθει, από πού θα ξεκινήσει το σταμάτημα της κατρακύλας πριν από το ξεκίνημα της προόδου και της αναπτυξης. **Παρόλαυτά... είμαι αισιόδοξος..., θα γίνει, δεν γίνεται αλλιώς..., το πότε και πώς δεν ξέρω....!!!**

Επιτρέψτε εδώ να πώ κι εγώ δύο πράγματα που δεν είχα γράψει. Σχετικά με τους Έλληνες ναυτικούς ο Καπετάν Παναγιώτης ο Τσάκος είχε πεί σε μία συνέντευξη του: «Εγώ αυτό που είχα βάλει σαν στόχο ήταν να βγάλω το δίπλωμα του καπετάνιου και να βρώ να μπαρκάρω..., αν πετύχαινα αυτό ήξερα πως όλα τα άλλα θα έρθουν...». Αν πάτε σε ένα νέο σήμερα και του πείτε πήγαινε να σπουδάσης και να μπαρκάρεις πάλι δεν θα πάει. Αυτό πρέπει να του λέτε.

Βλέπω εδώ φίλους με τους οποίους συζητάμε χρόνια και συμφωνούμε για το τι πρέπει να γίνει, μικρότερο και αποτελεσματικότερο κράτος, σταθερό νομικό πλαίσιο και συνέχεια του κράτους, «αποποινικοποίηση» του επιχειρηματικού κέρδους στα μάτια του απλού πολίτη και της κοινωνίας, ευκίνητο και απαγκυστρομένο νομικό πλαίσιο που να ευνοεί την ανάπτυξη (χωρίς επιχειρηματικότητα, ανάπτυξη και κέρδος δεν υπάρχει τίποτα να μοιραστεί ούτε σε υπαλλήλους, ούτε σε εργάτες, ούτε στο κράτος, ούτε σε αυτούς που υποτίθεται ότι εκπροσωπούν τα συμφέροντά τους) κλπ κλπ. Ενώ λοιπόν όλο συμφωνούμε θέλω κάποιος εδώ να μου πεί γιατί τόσα χρόνια δεν γίνεται **ΤΙΠΟΤΑ**. Βλέπετε ειδήσεις? Δεν λυπάστε? Κάθε βράδυ οι ίδιοι και οι ίδιοι να λένε τα ίδια και τα ίδια, εκπρόσωποι 120,000 ψηφοφόρων.... Κρίμα

Τελος, καθώς αυτό το συνέδριο είναι αφιερωμένο στον Καπετάν Βασίλη Κωσταντακόπουλο και στην Μαρία την Τσάκου επιτρέψτε και σ' εμένα μία μικρή

αναφορά. Το έργο του καπετάν Βασίλη μιλάει από μόνο του. Εργάστηκε σκληρά όλη του τη ζωή και παρέδωσε στους απόγονους του έναν επιχειρηματικό κολοσσό και ένα έργο ζωής στη γεννέτηρα του τη Πύλο. Ο καπετάν Βασίλης αποτελεί παραδειγμα ζωής για όλους μας, ένα παράδειγμα ζωής καθολικά αναγνωρισμένο από τους συναδέλφους του σε βαθμό που δεν έχω συναντήσει για άλλο συνάδελφο. Η Μαρία η Τσάκου είχε και εκείνη πολύπλευρο έργο το οποίο όμως διεκόπη πρόωρα. Όσοι την γνωρίζαμε ξέρουμε με τη χαρά και καλή διάθεση προς όλους εργαζόταν και στις επαγγελματικές και στις κοινωνικές και φιλανθρωπικές υποχρεώσεις της, στο Ίδρυμα Μαρία Τσάκου και αλλού. Το έργο αυτό έπεσε πλέον στους ικανούς ώμους των γονιών της και του αδελφου της και είναι σίγουρο πως θα συνεχιστεί, αλλά η Μαρία θα μας λείπει. Ας είναι αιωνία η μνήμη και των δύο.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Γιάννης Δ. Πατέρας  
Commercial manager  
Eurobulk Ltd.)