

Κυρίες-Κύριοι

Ονομάζομαι Δημήτρης Τσιγκάρης, είμαι Πλοίαρχος Α', Υδραίος που τελείωσα τη φημισμένη σχολή μας το 1966 και αφού πλοίαρχευσά για μικρό χρονικό διάστημα, μετεκπαιδεύτηκα στην Αγγλία και έκτοτε δραστηριοποιούμαι στη ναυτιλία σαν στέλεχος εταιρειών, με κύριες ενασχολήσεις το operation και κυρίως το shipbroking στον τομέα των αγοραπωλησιών και των Projects. Έχω δε τη μέγιστη τιμή να είμαι εκλεγμένο μέλος του Δ.Σ. της Αδελφότητας των Υδραίων των Αθηνών υπό την προεδρία του κ Ιωάννη Σαχίνη.

Δε θα σας απασχολήσω για πολύ και θα προσπαθήσω να μη σας κουράσω. Επίσης, δε θα επικεντρώσω την ομιλία μου σε ένα συγκεκριμένο θέμα αλλά σε γενικότερα, γνωρίζοντας ότι απευθύνομαι σε ακροατήριο που εκτός των έμπειρων του κλάδου, περιλαμβάνει και κάποιους που παρακολουθούν με ενδιαφέρον τη σημερινή εκδήλωση αλλά δεν έχουν πλήρη ή καλή γνώση περί των τεκταινομένων στη ναυτιλία. Και θα προσπαθήσω να πώ «τα σύκα σύκα και τη σκάφη σκάφη»

-Θα πρέπει λοιπόν να γνωρίζουν οι μή έχοντες καλή γνώση για τα περί της ναυτιλίας ότι δίκαια ή άδικα, το πλοίο είναι ένας μόνιμος και χωρίς εκπτώσεις αιμοδότης ενός μεγάλου φάσματος ειδικοτήτων και προσώπων. Πλήρωμα, υπάλληλοι των γραφείων της ναυτιλιακής επιχείρησης, Brokers προσφέροντες εξειδικευμένες υπηρεσίες στις διαπραγματεύσεις για τη ναύλωση του πλοίου ή την αγορά/πώληση ή την παραγγελία ναυπήγησης, ειδικευμένοι στο ναυτικό δίκαιο νομικοί, ασφαλιστές, ναυπηγεία και εργαζόμενοι σε αυτά σύν τους υπεργολάβους, ναυτικοί πράκτορες, οργανισμοί διαχείρισης λιμένων, νηογνώμονες, βιομηχανίες ναυτιλιακών ειδών και έμποροι, τροφοδότες, εταιρείες τηλεπικοινωνιών και τόσο άλλοι, εξασφαλίζουν τα έσοδά τους και την ευημερία τους από το πλοίο. Είναι δηλαδή το πλοίο η πηγή των εσόδων για ένα πλήθος προσώπων και ειδικοτήτων γύρω από αυτό, με άλλα λόγια, κόσμος και κόσμος ζει από αυτό. Όμως, εδώ υπάρχουν αδικίες με αρκετές υπέρμετρες και αβάστακτα υψηλές χρεώσεις και επιβαρύνσεις. Και ενώ θα μπορούσα να χαρακτηρίσω σαν άδικα χαμηλές τις απολαβές των ναυτικών, θα χαρακτηρίσω άδικα υψηλές τις χρεώσεις των νηογνωμόνων π.χ. , τις χρεώσεις των περισσότερων λιμανιών, τις τιμές πολλών υλικών και εφοδίων και ούτω καθ' εξής.

Όπου δηλαδή το πλοίο βρίσκεται μπροστά σε ανελαστικές περιπτώσεις, χτυπιέται αλύπητα. Δίκαια όμως θα δημιουργηθεί σε πολλούς το ερώτημα, "μα καλά αφού τόσοι και τόσοι ζουν από το πλοίο, για τον πλοιοκτήτη τι περισεύει, πως μας τα λές έτσι !" Θα απαντήσω, ναι, οπωσδήποτε και ο πλοιοκτήτης απολαμβάνει τα οφέλη από την κερδοφορία του πλοίου του, αλλά, ισχύει αυτό πάντα; Και αν ισχύει, σε ποιό βαθμό και τι γίνεται με την επένδυσή του και τις πιθανές τραπεζικές του υποχρεώσεις. Θα κάνει ποτέ απόσβεση ; Πολύ πρόσφατα είδαμε για πολλοστή φορά λαμπρά νεότευκτα πλοία κόστους 40 και 50 ή και πάρα πάνω εκατομμυρίων δολλαρίων να φεύγουν από τα ναυπηγεία με ναύλο που δεν κάλυπτε ούτε τα ημερήσια, πρό τραπεζικών υποχρεώσεων έξοδα κίνησης τους, ούτε και τα καύσιμα φυσικά. Κατά τα χρόνια της καριέρας μου, είδα πλοιοκτήτες να πλουτίζουν, να πλουτίζουν ίσως πολύ είδα και πολλούς άλλους όμως, που όταν τους πήρε η κάτω βόλτα στις κακές συνθήκες αγοράς, αντιμετώπισαν την ολοκληρωτική καταστροφή με δραματικές επιπτώσεις. Και εδώ θα επισημάνω δυστυχώς ότι όταν η Ελληνική πολιτεία επιχειρεί, ή σκέπτεται έστω τη λήψη κάποιων μέτρων υπέρ του πλοιοκτήτη, υπέρ του πλοίου δηλαδή και υπέρ της βαριάς βιομηχανίας της Ελλάδας, πολλοί ξεσηκώνονται και ομιλούν περί εκβιασμών του μεγάλου κεφαλαίου και ότι άλλο απίθανο. Κρίμα. Κρίμα για μία τόσο ναυτική χώρα που ανέκαθεν η ναυτιλία ήταν ο ισχυρός πυλώνας της οικονομίας και της υπαρξής της, να υπάρχουν τέτοιες νοοτροπίες και τέτοιες αγκυλώσεις. Θυμίζω σε όλους, ότι το 1821 η τότε ευημερούσα ναυτιλία διέθεσε τα πλοία της, πολέμησε, μάτωσε, και κυρίως χρηματοδότησε το αγώνα, έτσι ώστε να μη φοράμε σήμερα φέσι. Διότι ναι, **και** ο απελευθερωτικός αγώνας του 1821 στηρίχθηκε στη ναυτιλία, κυρίως.

-Το επόμενο θέμα που θα αναφερθώ με πολύ συντομία, είναι η άδικη μοίρα που φέρνει συχνά ανθρώπους με λίγες ή καθόλου γνώσεις περί του αντικειμένου, να διαχειρίζονται τα θέματα της ναυτιλίας και να καθορίζουν τις τύχες της. Όχι μόνο σε επίπεδο Ελλάδας, αλλά και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, έτσι ώστε να γινόμαστε συχνά μάρτυρες αλλοπρόσαλλων αποφάσεων. Θα διερωτηθώ π.χ. ποιός ασχολήθηκε και ποιός θα καθορίσει το χρονοδιάγραμμα που θα ισχύσει για τη μετατροπή των διαλυτηρίων των πλοίων, συνήθως σε πτωχές αναπτυσσόμενες χώρες ευρισκομένων, σε "πράσινες" εντός εισαγωγικών μονάδες

ανακύκλωσης και ποίο το επείγον τέτοιων αποφάσεων. Δεν ξέρω, αλλά αυτή η λέξη "ανακύκλωση" που τείνει να αντικαταστήσει τη λέξη διάλυση, εμένα προσωπικά μου ακούγεται περίεργη. Λές και το πλοίο είναι κατασκευασμένο από χαρτί, πλαστικό και γυαλί ! Ποιός θα συμμεριστεί άραγε τον μέσου ή μικρού βεληνεκούς πλοιοκτήτη που πρό δύο ή τριών ετών επένδυσε 5 και 6 ή και πάρα πάνω εκατομμύρια δολάρια σε ένα παλαιότερο πλοίο υπολογίζοντας στα οικονομικά του πλάνα και την αξία του σιδήρου, του scrap iron σαν commodity, που όταν εφαρμοσθούν τα σχέδια της εντός εισαγωγικών και πάλι "ανακύκλωσης", τουλάχιστον σύντομα, αντί να εισπράξει την αξία του περιουσιακού του στοιχείου, μπορεί και να πληρώσει και από πάνω για να το αποσύρει; Γιατί φυσικό είναι τα διαλυτήρια, για να μετατραπούν σε "πράσινα" , πάντα εντός εισαγωγικών, θα κάνουν επενδυτικά έξοδα και θα έχουν και αυξημένα λειτουργικά έξοδα ούτως ώστε δε θα μπορούν να πληρώσουν, ή θα πληρώνουν ψίχουλα; Η μήπως κανείς σκέφθηκε τις χιλιάδες των εργαζομένων στα διαλυτήρια και τις οικογένειές τους στη χώρας που δραστηριοποιούνται σε αυτή τη βιομηχανία, πτωχές αναπτυσσόμενες όπως είπα προηγουμένως, τι θα γίνουν αν χάσουν τις δουλειές τους; Όταν πρόσφατα κάποιιοι στο Bangladesh, προφανώς υποκινούμενοι έξωθεν; δεν ξέρω, πέτυχαν την αναστολή της λειτουργίας των διαλυτηρίων με δικαστικές αποφάσεις, πόσες οικογένειες άραγε έμειναν χωρίς ημερομίσθιο και πόσες χιλιάδες εξ' αυτών πήραν το δρόμο της παράνομης μετανάστευσης προς την Ευρώπη βέβαια, πού αλλού; Ποτέ δε θα μάθουμε, ίσως όμως...το καταλάβουμε αργότερα. Δεν λέω το αντίθετο, κάποτε και σε αυτόν τον τομέα θα πρέπει να γίνουν βελτιώσεις, αλλά οι κύριοι ειδικοί και ειδήμονες θα πρέπει να σκεφθούν ένα βάθος χρόνου και να λάβουν υπ' όψιν τους όλες τις παραμέτρους. Ανέφερα αυτό σαν ένα μόνο παράδειγμα μεταξύ άλλων πολλών όπου οι μη ειδικοί και οι μη γνώστες των θεμάτων της ναυτιλίας τα διαχειρίζονται λανθασμένα και βεβιασμένα, ή δεν μπορούν να κατανοήσουν τις -ας τις πούμε- παράπλευρες απώλειες.

-Κατόπιν θα πω δυό λόγια για τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι και οι κινούντες τα πλοία με επίκεντρο τον Καπετάνιο που είναι πάντα ο σάκος του μπόξ, παρ' ολο που οι ήδη ομιλήσαντες εκάλυψαν το θέμα εμπεριστατωμένα. Και διερωτώμαι, θεωρητικά έστω, αν υπήρχε δυνατότητα κάποιος να

κολλήσει ένα κουτί με ναρκωτικά στην άτρακτο ενός αεροπλάνου το οποίο θα εύρισκαν οι αρχές στο αεροδρόμιο άφιξης, θα πήγαινε ο πιλότος στη φυλακή ; όχι βέβαια ! Στις περιπτώσεις όμως που βρίσκεται κάποιο κουτί που οι ναρκέμποροι κατά συνήθη πρακτική βεντουζώνουν με δύτες στα ύφαλα του πλοίου για να το παραλάβουν άλλοι δύτες στο λιμάνι προορισμού, ο Καπετάνιος φυλακίζεται, πράγμα που έγινε και στην Ελλάδα που υποτίθεται ότι κάποια δικαστήρια θα έπρεπε να έχουν σχετική εξειδίκευση περί τέτοιων θεμάτων. Ειλικρινά όταν ταξιδεύω αεροπορικώς όπως συχνά γίνεται, ζηλεύω με την αντιμετώπιση που έχουν τα πληρώματα των αεροπλάνων και ειδικά οι πιλότοι και με το σεβασμό που τους αποδίδεται. Βέβαια δεν είναι το ίδιο θα μου πείτε. Ναι, αλλά παρ'όλο που τα δύο απέχουν αρκετά, με αυτό που είπα θέλω να επισημάνω τις ισχύουσες νοοτροπίες .

- Πρίν έλθω στο τελευταίο και πλέον σπουδαίο κατά τη γνώμη μου θέμα, δε θα παραλείψω να κάνω και εγώ από αυτό το βήμα μία έκκληση για επανασύσταση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Γιατί και η Σαουδική Αραβία, δεν κατάργησε ή δεν συγχώνευσε το υπουργείο της του πετρελαίου και των φυσικών πόρων. Και εκτός από την επανασύσταση, ας πάνε και στο σπίτι τους οι όποιοι σύμβουλοι και παντογνώστες εμπνεύστηκαν και εισηγήθηκαν το ότι έγινε. Και για να μη χαριστώ σε κανέναν και κάποιοι μείνουν στο απυρόβλητο, χρησιμοποίησα τη λέξη «επανασύσταση» και όχι «επανίδρυση». Καταλάβετε... Και όταν το υπουργείο επανασυσταθεί, ας είναι Υπουργείο Ναυτιλίας και όχι Υπουργείο Ακτοπλοίας όπως κατά την προσωπική μου γνώμη είχε διαμορφωθεί κατά τα τελευταία χρόνια.

- Τέλος, χωρίς διάθεση πολιτικολογίας, σύμφωνα με τα συμβαίνοντα τα τελευταία αρκετά χρόνια στην άτυχη Ελλάδα μας και ειδικότερα όσον αφορά στα επαναλαμβανόμενα περί ανάγκης ανάπτυξης, θα πω και θα βροντοφωνάξω « ιδού Κύριοι η ανάπτυξη, **ναυπηγία**» ! Ναυπηγία έτοιμα έχουμε - μικρές και μεγάλες μονάδες, κατάλληλα μέρη για να δημιουργήσουμε νέα έχουμε, τεχνογνωσία έχουμε, πελατεία έχουμε, **Πάμε λοιπόν** ! Τι καθόμαστε, τι περιμένουμε ! Και σε καινούριες ναυπηγήσεις και σε επισκευές. Προπαντός σε αυτές. Είναι κρίμα, είναι εθνικό ατόπημα να περνούν τα Ελληνόκτητα πλοία από το Αιγαίο και να πηγαίνουν

για δεξαμενισμό και Survey στα ναυπηγεία της Μαύρης Θάλασσας και της Τουρκίας, κυρίως της Τουρκίας. Σημειωτέον, ότι τέτοιες εργασίες για ένα μέσου μεγέθους ή μεγάλο πλοίο μπορεί να είναι της τάξεως του ένος, των δύο ή και των τριών εκατομμυρίων δολλαρίων, ξέχωρα από την αγορά υπηρεσιών όπως ταξιδιωτικές, τηλεπικοινωνιακές και την τόνωση της τοπικής αγοράς εκεί όπου πηγαίνουν. Και δεν είναι ούτε ένα, ούτε δέκα τα πλοία αυτά. Είναι εκατοντάδες κάθε χρόνο, χώρια τα ξένα που θα μπορούσαν να μας προτιμήσουν. Και αυτή η φυγή δεν γίνεται μόνο για οικονομικούς λόγους και για τα επίπεδα των χρεώσεων. Γίνεται κυρίως για το χρονοδιάγραμμα, για το οποίο δεν υπάρχει εμπιστοσύνη ότι θα τηρηθεί. Και οι περισσότεροι γνωρίζουμε τι μπορεί να επιφέρει η ακύρωση του επόμενου ναύλου αν το πλοίο δε φύγει στην ώρα του, και ποιές οι πιθανές απαιτήσεις που θα εγερθούν εναντίον του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Και όλοι πλέον γνωρίζουμε, ότι κάποια διαδήλωση καμιά πανηγυρία-εκατό ανθρώπων, κάποια απεργία άλλων, κάποιος αποκλεισμός της πύλης ή του δρόμου πρόσβασης, αρκούν ώστε να πάει κατά διαβόλου η συγκεκριμένη ανάπτυξη. Και ακόμα και τότε, οι διοργανωτές και οι οργανωτές τέτοιων ενεργειών, φανεροί ή του παρασκηνίου, θα συνεχίσουν να φωνάζουν ανάπτυξη, ανάπτυξη. Θέατρο του παραλόγου δηλαδή ! Πρίν κλείσω θα σταθώ στο παράδειγμα ενός Γερμανικού ναυπηγείου και σε ένα γεγονός που συνέβει πρίν δέκα δώδεκα χρόνια αν θυμάμαι καλά και το οποίο είχα διαβάσει στο διεθνή ναυτιλιακό τύπο. Κάποιοι Γερμανοί πλοιοκτήτες που ενδιαφέροντο για την ναυπήγηση Product Tanker πήραν προσφορές από διάφορα ναυπηγεία μεταξύ των οποίων και από ένα Γερμανικό, του Κιέλου νομίζω. Όμως, η προσφορά του Γερμανικού ναυπηγείου δεν ήταν ανταγωνιστική έναντι των προσφορών των Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων και ήταν φυσικό ή παραγγελία να πήγαινε στους Νοτιοκορεάτες. Η διοίκηση όμως των ναυπηγείων μαζί με τους εργαζομένους, έψαξαν τους τρόπους που θα μπορούσαν να γίνουν ανταγωνιστικοί. Και επειδή για υποβιβασμό της ποιότητας κατασκευής και των υλικών δεν γινόταν λόγος επ' ουδενί, οι εργαζόμενοι σκέφθηκαν και υπολόγισαν, ότι αν προσφέρουν δύο από τις τέσσερες εργατο-ώρες του Σαββάτου δωρεάν, η τιμή θα έφθανε στα επίπεδα των Νοτιοκορεατών. Πράγμα το οποίο έγινε και το ναυπηγείο πήρε την παραγγελία. Και ας διερωτηθούμε εδώ, ποιος ζημιώθηκε; Ή διαφορετικά, ποιος ωφελήθηκε ;

Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ για την τιμή που μου κάνατε να μου αναθέσετε ομιλία. Κυρίες και Κύριοι, ευχαριστώ θερμά που με ακούσατε.