

# Πρόσω ή ανάποδα;

**Μ**ια δύσκολη χρονιά για την ελληνική και τη διεθνή ναυτιλία έφτασε αίσίως στο τέλος της. Οι προκλήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας το 2009 ήταν πολλές, με την κατακόρυφη πτώση στις ναυλαγορές και τις αξίες των πλοίων και τις κλιματικές αλλαγές να δεσπόζουν στα πρωτοσέλιδα του ναυτιλιακού Τύπου. Παρόλο που τα δείγματα του τελευταίου μήνα ήταν θετικά, καθώς οι ναύλοι στις αγορές μεταφοράς αργού και χύδην ξηρού φορτίου έχουν επιστρέψει στα επίπεδα προ του 2003, πολλοί παραμένουν επιφυλακτικοί για το νέο έτος, ελπίζοντας όχι τόσο σε μια βελτίωση όσο σε μια σταθεροποίηση. Παρά τις γρήγορες αντιδράσεις του εφοπλισμού για την ακύρωση ή μετάθεση παραγγελιών, ο φόβος της υπερπροσφοράς τονάζ για το 2010 είναι ορατός. Το 2009 για την αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μπορεί και να αποδειχτεί έτος ορόσημο, καθώς η οικονομική κρίση ανάγκασε πολλές εταιρείες τακτικών γραμμών να μειώσουν τις υπηρεσιακές ταχύτητες των πλοίων τους ως μέτρο κάμψης των λειτουργικών τους εξόδων. Αυτή η κίνηση σε συνδυασμό με την αναπόφευκτη μείωση του ποσοστού ρύπανσης της ατμόσφαιρας για το οποίο ευθύνεται η ναυτιλία, φέρεται να διαμόρφωσε μια επιχειρηματική αλυσίδα «συναίνεσης» από τους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές και τους ναυλωτές ότι οι χαμηλές ταχύτητες ωφελούν άπαντες –ναυτιλία και περιβάλλον.

Όσον αφορά στα καθ' ημάς, ο ελληνικός εφοπλισμός περήφανα διατήρησε και φέτος τα πρωτεία στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο, με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας να ξεπερνά τα 18 δισ. ευρώ. «Δώρον άδωρο» σύμφωνα με τον καπετάν Παναγιώτη Τσάκο (σελ.34) και τον ευρύτερο ελληνικό εφοπλισμό σχετικά με την ανα-

γνώριση από την Πολιτεία. Αυτή η ζωτική προσφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αντανακλάται –ατυχώς– στην κατάργηση του ανεξάρτητου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και την κατάτμησή του. Η άγνοια της πολιτικής ηγεσίας όσον αφορά στα θέματα της ναυτιλίας είναι εμφανής στην απόφασή της να διασπάσει το Λιμενικό Σώμα υπό την ηγεσία δύο Υπουργείων. Λάθη του 2009 που ευχόμαστε να μην αποβούν μοιραία για το 2010. Όπως η διακύβευση των στενών σχέσεων –ναυτιλιακών, οικονομικών και διπλωματικών– μεταξύ Ελλάδας και Κίνας εν ονόματι πολιτικών «α-διεξόδων» λόγω προεκλογικών υποσχέσεων. Η ειρήνη στο λιμάνι του Πειραιά αποκαταστάθηκε. Αλλά με τι κόστος; 69 εκατ. ευρώ; Δίχως να υπολογίσει κανείς και την κατρακύλα του Πειραιά στην παγκόσμια κατάταξη εμπορικών λιμανιών.

**Α**ς ελπίσουμε ότι τα θετικά μηνύματα του 2009 όσον αφορά στο μεγαλύτερο πρόβλημα της ναυτιλίας μας –δηλαδή την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα– να είναι όσο ενθαρρυντικά μάς αφήνει να πιστέψουμε ο κ. Πάνος Λασκαρίδης (σελ. 56) ώστε να μπούμε στο 2010 με το κεφάλι ψηλά. Γιατί, δυστυχώς –εδώ που φτάσαμε– αντί η ελληνική ναυτιλία να ρυμουλκεί τη χώρα σε διεθνείς πρωτιές, κινδυνεύει η χώρα να «βουλιιάξει» το «γαλανόλευκο» στοιχείο της ναυτιλίας μας: τον Έλληνα ναυτικό. Το 2010 είναι μια καινούργια χρονιά. Ας αναλογιστούμε τι πορεία θέλουμε να χαράξουμε.

*Καθά ταξίδια και καδές θάλασσες σε όδους*

**ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ**  
mraftopoulou@efoplistis.eu