

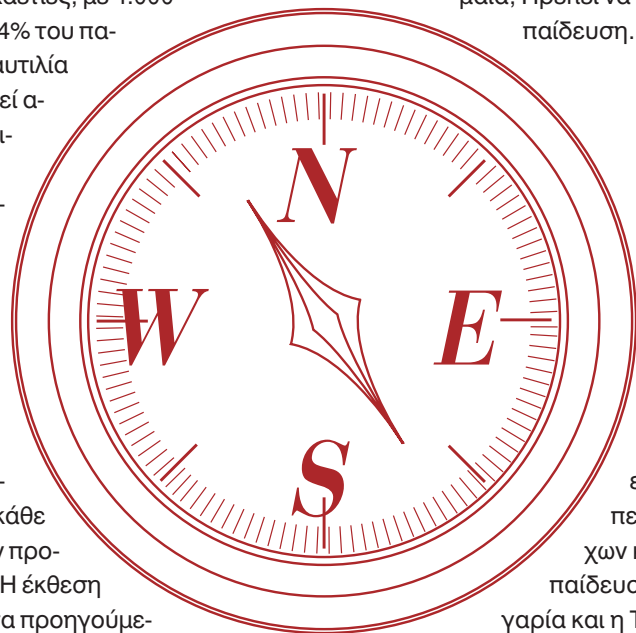
Το βάρος της ευθύνης

Μέσα στο χάος, την απόγνωση και τη διαφθορά αυτού του τόπου, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να εκπέμπει μήνυμα ελπίδας. Παραμένει η πρώτη ναυτιλία στον κόσμο εδώ και δεκαετίες, με 4.000 πλοία και το 16,4% του πα-

γκόσμιου τονάζ σε ελληνικά χέρια! Η ναυτιλία είναι ο μοναδικός κλάδος που λειτουργεί αποτελεσματικά, χωρίς την ανάγκη κρατικών επιχορηγήσεων και συνεισφέρει στην εθνική οικονομία 17 δισ. ευρώ ετησίως, δηλαδή το 7% του ΑΕΠ. Ο Πειραιάς είναι σήμερα η έδρα 1.300 ναυτιλιακών επιχειρήσεων με 12.000 στελέχη, ενώ 250.000 εργαζόμενοι απασχολούνται σε επιχειρήσεις οι οποίες σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλία. Και όμως, πέρασε σχεδόν στα ψιλά η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια», τα ελληνικά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ που κάθε δύο χρόνια οργανώνονται με σκοπό την προβολή της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς. Η έκθεση συγκέντρωσε εφέτος, σπάζοντας όλα τα προηγούμενα ρεκόρ, 1.700 εκθέτες και 17.000 επισκέπτες από 80 χώρες! Τροφοδότησε άμεσα τον τουρισμό και προσέφερε 55 εκατ. ευρώ στην οικονομία της Αθήνας και του Πειραιά! Ένα «γεγονός» στο οποίο δυστυχώς δεν δόθηκε η δημοσιότητα που του αρμόζει σύμφωνα με τη βαρύτητά του.

Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν να χτίζουν πλοία με γοργούς ρυθμούς. Πλοία που ζητούν να υψώσουν την ελληνική σημαία. Με τι Έλληνες ναυτικούς; Η Ελλάδα δεν έχει φροντίσει ακόμα να χτίσει τον κατάλληλο μηχανισμό που θα μπορέσει να αντεπεξέλθει στις διεθνώς αυξανόμενες απαιτήσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας. Το μεγάλο έλλειμμα παραμένει στην ποιότητα της ναυτικής

εκπαίδευσης, μιας εκπαίδευσης που έχει έρθει σε πλήρες αδιέξοδο. Από πού και πώς αναμένεται να αντληθούν οι Έλληνες αξιωματικοί που θα επανδρώσουν τα 1.000, 500, έστω 100 νέα πλοία που ευελπιστούμε να προσελκύσουμε στην ελληνική σημαία; Πρέπει να επενδυθούν κεφάλαια στη ναυτική εκπαίδευση.



Το Υπουργείο Ναυτιλίας ισχυρίζεται ότι έχει λάβει διάφορα μέτρα ενίσχυσης της ναυτικής εκπαίδευσης, που όμως δεν έχουν βρει ανταπόκριση στη νέα γενιά και δεν έχουν αποδώσει. Δύσκολα θα χαρακτηριζε κανείς την εισαγωγή μόλις 500 εισακτέων σε 1.300 κενές θέσεις ως επίτευξη των στόχων. Παρά τις πολλαπλές δεσμεύσεις υπουργών για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, το κράτος εξακολουθεί πεισματικά να κρατά τις σχολές πλοίαρχων και μηχανικών εκτός τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ γειτονικά κράτη όπως η Βουλγαρία και η Τουρκία διαθέτουν ήδη ανώτατη ναυτική εκπαίδευση. Στην Ινδία ο γενικός γραμματέας του IMO εγκαινίασε Ναυτικό Πανεπιστήμιο, ενώ τους μελλοντικούς Έλληνες πλοιάρχους στην Ελλάδα τους διδάσκουν μέχρι και μηχανικοί. Επιπλέον, η εκπαίδευση εξ αποστάσεως, το on board training και το e-learning φαίνεται να έχουν εγκαταλειφθεί στη «σύγχρονη» εκπαίδευση των ελληνικών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Ο κίνδυνος αφελληνισμού της ναυτικής τεχνογνωσίας είναι υπαρκτός. Ας αναλάβει ο καθένας μας το βάρος και το κόστος της ευθύνης που του αναλογεί.

ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ
mraftopoulou@efoplistis.gr