«Εφοπλίσαντες ενήσομεν ευρεί πόντω» *Οδύσσεια Β' 295*

Εξυγίανση ή βύθιση

Για κάποιον ανεξήγητο λόγο ορισμένοι πίστευαν ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση δεν θα χτυπούσε και την πόρτα της ναυτιλίας. Ανεξήγητο, γιατί αν ο κόσμος πάψει να αγοράζει, τα φορτία θα εκλείψουν και τα πλοία θα ταξιδεύουν μισογεμάτα ή δεν θα ταξιδεύουν. Το παράλογο, άλλωστε, δεν είναι η σημερινή διόρθωση στην αγορά που παρασύρει και τη ναυτιλία, αλλά ο φρενήρης ρυθμός αύξησης των ναύλων τα τελευταία πέντε χρόνια και τα αμύθητα κέρδη. Η ναυτιλία οφείλει τον ιλιγγιώδη ρυθμό ανάπτυξής της κυρίως στην άνοδο των οικονομιών της Ινδίας και της Κίνας. Με το ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας να πέφτει για τρίτο συνεχόμενο τρίμηνο, ποιος θα αποτελέσει τώρα την κινητήρια δύναμη; Τα σημάδια διόρθωσης υπήρχαν εδώ και καιρό, με τους αναλυτές να προειδοποιούν για υπερπροσφορά πλοίων το 2009-10 και την έλλειψη αξιωματικών και πληρωμάτων να επανδρώσουν τα νεότευκτα. Η αντίδραση της βιομηχανίας όμως ήταν από μηδενική έως μηδαμινή.



Τα προβλήματα επάνδρωσης και υπερπροσφοράς ήρθε να τα μεγιστοποιήσει η κρίση στις χρηματοπιστωτικές αγορές. Μια κρίση που ξεκίνησε έξω από τους εφοπλιστές και τη ναυτιλία, αλλά έχει ωστόσο επηρεάσει όλες τις πτυχές της. Με τις μετοχές των ναυτιλιακών εισηγμένων εταιρειών, εκ των οποίων και 25 ελληνικές, σε ελεύθερη πτώση, με τα ναύλα να βουλιάζουν μέρα με τη μέρα πιο βαθιά –ειδικά στην αγορά ξηρού φορτίου– και τις τράπεζες να έχουν κλείσει την «κάνουλα δανεισμού άνευ ορίων», ήρθε και το φρένο στα έσοδα, με λογικό επακόλουθο την ακύρωση παραγγελιών. Όμως, η διόρθωση στη χρηματοπιστωτική αγορά επέφερε αναγκαστικά και ένα «ξεσκαρτάρισμα» στη ναυτιλία, μια εξυγίανση. Έτσι ώστε να πάψουν να απολαμβάνουν τους καρπούς μιας αξιοθαύμαστης βιομηχανίας όσοι δεν της φέρθηκαν με σεβασμό αλλά την έβλεπαν σαν ένα απέραντο καζίνο. Όμως ο χρυσός κανόνας του τζόγου είναι ότι «το καζίνο δεν χάνει ποτέ», με αποτέλεσμα ορισμένες εταιρείες να έχουν ήδη βάλει λουκέτο ή να αναγκαστούν στο άμεσο μέλλον να δέσουν τα καράβια τους.

Όσοι παίκτες επιβιώσουν από αυτή την κρίση θα είναι αυτοί που δεν τυφλώθηκαν από τον ίλιγγο των κερδών. Είναι αυτοί που πορεύονται με σταθερά βήματα, υπολογίζοντας πάντα το ρίσκο, ιδιαίτερα εκεί όπου δεν είναι οφθαλμοφανές. Όσοι δεν νοιάστηκαν μόνο για το σήμερα αλλά έστρεψαν σταθερά το βλέμμα τους στο αύριο. Όσοι επένδυσαν και μόχθησαν για μια βιομηχανία ακόμα πιο «καθαρή», πιο ασφαλή, πιο σίγουρη, με καλύτερα πλοία και καλά εκπαιδευμένα πληρώματα. Είναι καιρός τα έργα, οι προσπάθειες, οι ανησυχίες και τα πιστεύω αυτών των ανθρώπων να γίνουν παράδειγμα προς μίμηση. Σ' αυτούς λοιπόν τους «παίκτες», τους καπεταναίους, τους νοικοκύρηδες εφοπλιστές, εναποθέτουμε τις ελπίδες μας, για να ανασηκώσουν ακόμη μια φορά τη ναυτιλία μέσα από το νεφέλωμα της τελευταίας πενταετίας, έχοντας ως πρώτη προτεραιότητα τον ανθρώπινο παράγοντα –την αληθινή κρίση.

Ακόμα κι αν η έλλειψη ρευστού οδηγήσει στην πιο απαισιόδοξη εκτίμηση, ότι το 10% των συμφωνημένων παραγγελιών δεν θα γίνουν ποτέ πλοία, η βιομηχανία καλείται να δώσει λύση στην επάνδρωση του υπόλοιπου 90% των 10.000 νεότευκτων που θα χρειαστούν 400.000 ναυτικούς και 45.000 αξιωματικούς. Ωστόσο, χρειάζεται πολλή αισιοδοξία και πίστη για να μην σκεφτεί κανείς ότι η αναγκαία εκπαίδευση των ναυτικών και η εκστρατεία προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν θα επηρεαστούν από το «πρόγραμμα περικοπών» των ναυτιλιακών εταιρειών. Όπως όμως είπε ο εφοπλιστής και καπετάνιος κ. Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, *«η ναυτιλία αρρωσταίνει, αλλά ποτέ δεν πεθαίνει»*.

Μυρτω Ραφτοπουλου