

Εμπορική Ναυτιλία...

του Χρίστου Στεργ. Μπελλέ

Μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους, ο πιο εξελιγμένος και δυναμικός οικονομικός κλάδος που ήταν σε θέση να αντιμετωπίσει με επιτυχία τις απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού, ήταν εκείνος των θαλάσσιων μεταφορών. Η αδιαμφισβήτητη αυτή ισχύς οφείλεται, κύρια, στους παρακάτω λόγους: **ο πρώτος** αφορά στο χαμηλό κόστος εργασίας – σε σχέση με τα διεθνή επίπεδα – που το εφοπλιστικό κεφάλαιο κατόρθωσε να διατηρεί επί μακρόν. **Ο δεύτερος** σχετίζεται με τα μειωμένα γενικά έξοδα διοίκησης, δεδομένου ότι οι ίδιοι οι εφοπλιστές ανέλαβαν την υποστήριξη των επιχειρήσεών τους οικογενειακά. **Ο τρίτος** αναφέρεται σε μια σειρά γεωπολιτικών ιδιαιτεροτήτων, που συνέβαλαν στη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την ανάπτυξη του εφοπλιστικού κεφαλαίου. **Ο τέταρτος** ανάγεται στο γεγονός πως οι Έλληνες θαλασσόλυκοι κατάφεραν, με τον καλύτερο τρόπο, να εκμεταλλευτούν την έντονη παρουσία ομογενών εμπόρων σ' όλα τα λιμάνια της πρώην Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, από τη Μαύρη Θάλασσα μέχρι τα παράλια της Ανατολικής Μεσογείου. **Ο πέμπτος** οφείλεται στην επιχειρηματική νοοτροπία – τα αταβιστικά χαρακτηριστικά – του Έλληνα, που χαρακτηρίζεται από «εμπορική επιχειρηματικότητα», παρά παραγωγική. **Ο έκτος** εδράζεται στην ποικιλώνυμη, αφειδώλευτη και αδιάλειπτη αρωγή του ελληνικού κράτους σε τούτο τον τομέα. **Ο έβδομος** στηρίζεται στο γεγονός πως ο εν λόγω κλάδος, σε αντίθεση με άλλους, είχε πάντα ως ορίζοντα δράσης την παγκόσμια αγορά, με ό,τι τούτο συνεπάγεται.

Οι Έλληνες караβοκύρηδες, παλαιοί γνώστες των διεθνών κανόνων ναυτιλίας, αφουγκράζονταν κάθε φορά το ποδοβολητό των νέων τεχνολογικών προκλήσεων και καινοτομιών. Η απειλή, χάριν παραδείγματος, στη δεκαετία του 1850, του διεθνούς ανταγωνισμού μέσω των ατμοκίνητων πλοίων, τους βρήκε πανέτοιμους. Από το 1856 ξεκίνησαν τη διαδικασία αντικατάστασης των ιστιοφόρων με ατμόπλοια. Στα τέλη της μεγάλης ύφεσης (1873-1896), τα ατμοκίνητα έχουν δεκαπλασιαστεί: **από 28 πλοία και 8.241 τόνους, ανήλθαν σε 136 και 89.232 τόνους**. Την ίδια περίοδο η ιστιοφόρος ναυτιλία παρέμεινε ισχυρή, αλλά αμετάβλητη (**1.200 πλοία και 200.000 τονάζ**). Η οριστική επικράτηση του ατμόπλοιου θα οριστικοποιηθεί 10 χρόνια αργότερα, χάρη στην περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού χρηματοπιστωτικού συστήματος και τα μεγάλα λιμενικά έργα του Τρικούπη.

Στις παραμονές του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου, ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούνταν από **500 ατμόπλοια**, τα οποία διαχειρίζονταν **250 επιχειρήσεις**, με 155 στην Ελλάδα, 47 στην Κωνσταντινούπολη, 35 στη Μαύρη Θάλασσα και 13 στο Λονδίνο. Μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων και την απαγορευτική πρόσβαση στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, οι Έλληνες εφοπλιστές στράφηκαν αναγκαστικά και με επιτυχία στην υπερωκεάνια ναυτιλία, εκμεταλλευόμενοι, αλήθεια, και το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα της εποχής. Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου αποκόμισαν υψηλά κέρδη απ' τις ριψοκίνδυνες δραστηριότητές τους. Η παράλληλη συμβολή των τραπεζών στη χρηματοδότηση ανανέωσης του εμπορικού στόλου, υπήρξε σημαντική και τελεσφόρα.

Κατά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, επελέγησαν και πάλι οι πιο επικίνδunami δρόμοι, με τους υψηλότερους ναύλους, παρά τις μεγάλες απώλειες. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος **απώλεσε 486 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.408.000 τόνων** (70% του δυναμικού του) και **4.500 ναυτικούς** (το 1/3 του ναυτεργατικού κόσμου). Τα μεγάλα κέρδη και οι όχι ευκαταφρόνητες πολεμικές αποζημιώσεις, μαζί με τα 100 πλοία τύπου Λίμπερτυ (χωρητικότητας 1.400.000 τόνων) που παραχωρήθηκαν από την κυβέρνηση των ΗΠΑ, με εγγύηση ελληνικού Δημοσίου, εξηγούν την αλματώδη μεταπολεμική ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου. Από 1949 μέχρι 1961, η **χωρητικότητα των πλοίων σχεδόν εξαπλασιάστηκε**, κρατώντας, τα τελευταία τριάντα χρόνια, τη σκυτάλη της «παράδοξης» παγκόσμιας πρωτιάς. Κατά Φραγκιάδη, στις αρχές της δεκαετίας του 1960 «το προϊόν της ναυτιλίας ισοδυναμούσε με **20 έως 25% του ΑΕΠ**, δηλαδή αντιστοιχούσε με ολόκληρο το προϊόν του δευτερογενούς τομέα και το μισό, σχεδόν, του τριτογενούς».

Στις μέρες μας, η συνεισφορά του κλάδου στις συναλλαγματικές εισροές – από το 2003 μέχρι σήμερα – ξεπερνά τα **120 δισ.**, ανερχόμενη στο 5% του ΑΕΠ (μεγαλύτερο από τον τουρισμό), παρά την κάμψη της ναυλαγοράς τα τρία τελευταία έτη. Η συμμετοχή, επίσης, της ναυτιλίας στην απασχόληση ανέρχεται, στους **19.865 ναυτικούς**, το 2006, (μειωμένη κατά 24,2% έναντι του 1996), ενώ σ' ολόκληρο το ναυτιλιακό πλέγμα απασχολούνται από **180.000 μέχρι 220.000 εργαζόμενοι** (Σταύρος Γ. Μιχαηλίδης, «Η πρόοδος», 25/10/11).

«Επιχείρηση – στα πλαίσια του καπιταλισμού – είναι η οικονομική μονάδα που συνδυάζει αποτελεσματικά τους συντελεστές παραγωγής, με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους». Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δε θα μπορούσαν ν' αποτελέσουν εξαίρεση. Λέγεται πως το κεφάλαιο είναι απάτριδο πως θεωρεί πατρίδα του τον κάθε τόπο που αβγατίζει κέρδη. Οι Έλληνες πολύπλαγκτοι Κροίσοι-εφοπλιστές, τώρα που η Πατρίδα σέρνεται μετέωρη στο έρεβος, θα μπορούσαν ν' αποτελέσουν ποικιλότροπη τροχοπέδη σε τούτο τον επαπειλούμενο όλεθρο. Το χρεωστούν σ' αυτούς που έδωσαν ακόμα και τη ζωή τους στη δούλεψή τους. Το χρεωστούν στον ελληνικό λαό που με το υστέρημά του συνέβαλε στη γιγάντωσή τους μέσα από τη «μητρική στοργή» της πολιτείας. Το χρεωστούν στην ίδια την Πατρίδα, σαν τόπο που πρωτομάτωσαν τα γόνατά τους... **Ιδού, λοιπόν, πεδίων δόξης λαμπρόν, μαζί και πρόσκληση - πρόκληση... Είθε...**

– Στοιχεία: Μιχάλης Ζουμπουλάκης, «Σύγχρονες προσεγγίσεις της ελληνικής οικονομίας», εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα, 2005, σελ.44-46.