

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

2011

ISSN 1106-7152

Η νέα γενιά
Μηχανικών
Η μεγάλη ετήσια έρευνα



Η επόμενη γενιά μηχανικών

Του επίκουρου καθηγητή **Θάνου Πάλη** και του **Ηλία Μπίσια**
Μελών ΕΔΙΝΑΛΕ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Η έρευνα για τους σπουδαστές στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Σχολές Μηχανικών) πραγματοποιήθηκε το ακαδημαϊκό έτος 2009-2010 για τέταρτη συνεχή χρονιά από τους συντελεστές των «Ναυτικών Χρονικών» και για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά σε συνεργασία με τους ερευνητές του Πανεπιστημίου Αιγαίου (Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών).

Για πρώτη χρονιά φέτος δημοσιεύουμε στο παρόν τεύχος τα στοιχεία που συλλέξαμε αποκλειστικά και μόνο από τις Σχολές Μηχανικών, θέλοντας έτσι να τονίσουμε τη διαφορετικότητα της συγκεκριμένης σταδιοδρομίας, αλλά και το χαρακτηριστικό προφίλ των φερέλιδων μηχανικών. Όπως κάθε χρόνο, η έρευνα υλοποιήθηκε με τη συμπράξη της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης του ΥΘΥΝΑΛ και των αξιωματικών Λ.Σ. Τα ερωτηματολόγια απεστάλησαν στο σύνολο των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) της χώρας. Στις ακόλουθες σελίδες δημοσιεύουμε τα συνολικά αποτελέσματα για όλες τις σχολές (ΑΕΝ Ασπρούργου, Μακεδονίας, Κρήτης και Χίου). Όπου θεωρείται απαραίτητο, αναφέρουμε τις διαφορές με τα ποσοστά που λάβαμε από τους πρωτοετείς σπουδαστές στις ΑΕΝ Πλοιάρχων της χώρας (δημοσιεύονται στο τεύχος Απριλίου 2011).

■ Η συμμετοχή στην έρευνα ήταν και αυτήν τη χρονιά εξαιρετικά υψηλή για τους πρωτοετείς σπουδαστές. Το σύνολο των απαντήσεων ανέρχεται σε 265 πρωτοετείς, νεοεισαχθέντες σπουδαστές σε όλες τις ΑΕΝ Μηχανικών της χώρας. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 2010 και τον Ιανουάριο 2011, με αποτέλεσμα να μη συμπεριλαμβάνονται στα τελικά στοιχεία οι «διαρροές» πρωτοετών, που πάντα παρουσιάζονται κατά τους δύο κρίσιμους πρώτους μήνες της εκπαιδευτικής χρονιάς.



- Το 5% των πρωτοετών σπουδαστών στις ΑΕΝ είναι γυναίκες, ποσοστό εξαιρετικά χαμηλότερο από τις Σχολές Πλοιάρχων.
- Η πλειοψηφία των σπουδαστών των ΑΕΝ κατάγεται από την Αττική (24,9%). Αντίθετα, σχετικά μικρός είναι για ακόμη μία χρονιά ο αριθμός των σπουδαστών με καταγωγή από την περιοχή της Θεσσαλονίκης (8%). Η ηπειρωτική Ελλάδα εισβάλλει και πάλι δυναμικά στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης: η κεντρική Μακεδονία (8,8%), η Πελοπόννησος (11,2%) και η Δυτική Ελλάδα (6%) αποτελούν τις μέχρι τώρα άναυτες περιφέρειες με ανέλπιστα υψηλό ποσοστό καταγωγής των σπουδαστών, μετά την Αττική. Από τις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, η Κρήτη (4,4%) επίσης εμφανίζει για μία ακόμη χρονιά σημαντικό ποσοστό. Αξίζει τα παραπάνω ποσοστά να συγκριθούν με το αντίστοιχο του συνολικού πληθυσμού κάθε περιφέρειας.
- Το 59,2% των σπουδαστών απαντά ότι κατάγεται από τόπο με ναυτική παράδοση, ενώ 71,6% αναγνωρίζουν προοπτικές απασχόλησης στον τομέα ναυτιλίας στον τόπο καταγωγής τους.
- Αναφορικά με το μορφωτικό επίπεδο των γονέων: Το 26,5% των γονέων είναι απόφοιτοι δημοτικού ή γυμνασίου. Το 36% είναι απόφοιτοι λυκείου ενώ το 20% απόφοιτοι ΑΕΙ ή ΙΕΚ/ΤΕΙ. Είναι αξιοσημείωτο ότι 25% των γονέων των σπουδαστών έχουν ενασχόληση με τη ναυτιλία (ελαφρώς αυξημένο με τις Σχολές Πλοιάρχων).
- Το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα για το 42,7% των οικογενειών των σπουδαστών των ΑΕΝ δεν ξεπερνά τις 12.000 € (ποσοστό πολύ υψηλότερο από τις ΑΕΝ πλοιάρχων), ενώ για ένα επιπλέον 32,2% το ποσοστό είναι κατώ-



Το 79,2% όσων έχουν διαμορφωμένη άποψη για τον επαγγελματικό επιθυμεί να σταδιοδρομήσει ως αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού στην ποντοπόρο ναυτιλία.



τερο των 20.000 €. Να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το μέσο ετήσιο διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών ανέρχεται σε 23.394,73 €.

- Το 94,3% των γονέων έχει θετική άποψη για την επιλογή σπουδών των συγκεκριμένων σπουδαστών, ενώ το 5,7% των γονέων τοποθετείται αρνητικά ως προς την επιλογή αυτή.
- Οι νεοεισαχθέντες σπουδαστές βρίσκονται στις ΑΕΝ κατ' επιλογήν - το 79,4% των πρωτοετών σπουδαστών, μάλιστα, είχε ως πρώτη του επιλογή φοίτησης τη συγκεκριμένη σχολή.
- Η πλειονότητα των σπουδαστών (62,3%) εισέρχεται στις ΑΕΝ με το σύστημα των πανελλαδικών εξετάσεων, ποσοστό μικρότερο από τις ΑΕΝ Πλοιάρχων. Ο αριθμός των σπουδαστών που προέρχονται από τα Επαγγελματικά Λύκεια Ναυτικής Κατεύθυνσης (6,1% του συνόλου) εκτιμάται ως αρκετά μικρός.

■ Κύρια πηγή πληροφόρησης των νέων που επέλεξαν να φοιτήσουν στις ΑΕΝ είναι το φιλικό τους περιβάλλον (37,4%), ποσοστό εξαιρετικά υψηλότερο από τις ΑΕΝ Πλοιάρχων, δεύτερη πηγή πληροφόρησης είναι οι ήδη απόφοιτοι ΑΕΝ (14,7%), ενώ η διαφημιστική εκστρατεία που πραγματοποιείται στα ΜΜΕ αποτελεί επίσης μια πηγή (9,4%).

■ Το 79,2% όσων έχουν διαμορφωμένη άποψη για τον επαγγελματικό τους προσανατολισμό επιθυμεί να σταδιοδρομήσει ως αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού στην ποντοπόρο ναυτιλία. Δεύτερη επιλογή αποτελεί η στελέχωση των ναυτιλιακών εταιρειών στην ξηρά (56,4%), ποσοστό αυξημένο σε σχέση με τους πλοιάρχους. Μόλις το 21% επιθυμεί να ασχοληθεί στη δημόσια

Η ηπειρωτική Ελλάδα εισβάλλει και πάλι δυναμικά στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης: η κεντρική Μακεδονία (8,8%), η Πελοπόννησος (11,2%) και η Δυτική Ελλάδα (6%) αποτελούν τις μέχρι τώρα άναυτες περιφέρειες με ανέλπιστα υψηλό ποσοστό καταγωγής των σπουδαστών, μετά την Αττική.

διοίκηση. Το 22,7% δεν έχει διαμορφωμένη άποψη, ποσοστό πολύ υψηλότερο από τους σπουδαστές στις ΑΕΝ Πλοιάρχων.

- Ως επιθυμητός κλάδος σταδιοδρομίας στην ποντοπόρο ναυτιλία πρωταρχικά εμφανίζεται η εργασία στα δεξαμενόπλοια (36,7%) και ακολουθούν τα φορτηγά πλοία (14,3%). Εξαιρετικά ψηλό ποσοστό -και ειδικά σε σχέση με τους δόκιμους πλοιάρχους- εμφανίζουν και τα υπερσύγχρονα LPG/LNGs (27,5%).
- Η μεγάλη πλειοψηφία (56%) στους νέους σπουδαστές που εισέρχονται στις ΑΕΝ αξιολογεί ως μέτρια την ενημέρωση που κατέχει για την ελληνική ναυτιλία. Ποσοστό αυξημένο σε σχέση με τους δόκιμους πλοιάρχους.

Συνολικά αποτελέσματα των ΑΕΝ Μηχανικών

1. Κατανομή σπουδαστών στις ΑΕΝ %

Ασπρόπυργος (μηχανικοί)	37,4
Κρήτη	8,7
Μακεδονία	38,9
Χίος	15,1
Σύνολο	100

2. Φύλο %

Άρρεν	94,7
Θήλυ	5,3
Σύνολο	100,0

3. Στην πόλη όπου μεγαλώσατε υπάρχει ναυτιλιακή παράδοση και ιστορία; %

Ναι	59,2
Όχι	40,8
Σύνολο	100,0

4. Στην πόλη σας υπάρχουν θέσεις εργασίας που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία; %

Ναι	71,6
Όχι	28,4
Σύνολο	100,0

5. Οι γονείς σας έχουν κάποια συναφή επαγγελματική δραστηριότητα με τη ναυτιλία; %

Ναι	25
Όχι	75
Σύνολο	100,0

6. Εργασία κατά τη διάρκεια των σπουδών %

Ναι	50
Όχι	50
Σύνολο	100,0

7. Ποιο είναι το μορφωτικό επίπεδο του πατέρα σας; %

Αναλφάβητος	3,8
Δημοτικό	14,3
Γυμνάσιο	10,6
Λύκειο	32,1
ΙΕΚ / ΤΕΙ	16,6
ΑΕΙ	6,8
Μεταπτυχιακό	4,2
ΑΕΝ	7,2
Άλλο	4,5
Σύνολο	100,0

8. Ποιο είναι το ετήσιο εισόδημα της οικογένειάς σας; %

<12.000€	42,7
12.001-20.000€	32,2
20.001-45.000€	18,4
45.001-75.000€	3,8
>75.001€	2,9
Σύνολο	100,0

9. Αποφοιτήσατε από ναυτικό λύκειο; %

Ναι	6,1
Όχι	93,9
Σύνολο	100,0

10. Πόσο θετικοί ήταν οι γονείς σας ως προς την εισαγωγή σας σε μια ΑΕΝ %

Θετική	52,1
Μάλλον θετική	42,3
Αρνητική	5,7
Σύνολο	100,0

11. Στην ΑΕΝ εισήλθατε
με πανελλαδικές εξετάσεις; %

Ναι	62,3
Όχι	37,7
Σύνολο	100,0

13α. Σκοπεύετε να συνεχίσετε
τις σπουδές σας
στη συγκεκριμένη ΑΕΝ; %

Ναι	89,4
Όχι	10,6
Σύνολο	100,0

12. Ήταν η συγκεκριμένη ΑΕΝ
η πρώτη σας επιλογή
στο μηχανογραφικό; %

Ναι	79,4
Όχι	20,6
Σύνολο	100,0

13β. Σκοπεύετε να συνεχίσετε
τις σπουδές σας
σε κάποια άλλη ΑΕΝ; %

Ναι	85,7
Όχι	14,3
Σύνολο	100,0

Worried about **APPS/PSC penalties** for accidental OILY-WATER OVERBOARD DISCHARGE?

Get control and peace of mind with the **PSM CLEARVIEW®**
The Proven Solution

With penalties running into millions of Dollars, the threat of custodial sentence for senior officers for a first offence, can you be 100% sure of your systems and crew at all times?



ClearView® Another 'fit and forget' solution from PSM

- ❖ Log files provide proof of management procedures
- ❖ Printout for ORB and simple data copy onto USB stick
- ❖ Secure monitoring of OWS, valves, bilge & incinerator systems
- ❖ Remote warning of critical conditions to bridge or shore side
- ❖ Interlocks prevent system tampering
- ❖ Options of secure data transmission via D+ satellite or GPS
- ❖ Simple installation with vessel in service

PSM also offer complete Marine Tank Gauging Systems including
advanced new digital ICT solutions for:

- ❖ Cargo level with Tank Radar technology
- ❖ Ballast, draught and F.O. with ICT Intelligent sensors
- ❖ Display and control
- ❖ All vessels - All sizes
- ❖ New builds or retrofits

PSM

PSM Instrumentation Limited
Burrell Road Haywards Heath W Sussex RH16 1TW UK

T +44 (0) 1444 410040 F +44 (0) 1444 410121

W www.psm-sensors.co.uk E sales@psm-sensors.co.uk



14. Πώς μάθατε για τη συγκεκριμένη ΑΕΝ;	%
Μηχανογραφικό δελτίο	9,4
Φίλοι	37,4
Καθηγητές στο σχολείο	8,3
Απόφοιτοι ΑΕΝ	14,7
Διαφημίσεις και άρθρα στα ΜΜΕ	9,4
Άλλο	20,8
Σύνολο	100,0

15. Μετά την αποφοίτησή μου θα ήθελα να σταδιοδρομήσω στον παρακάτω κλάδο (%):

Σχέδια μετά την αποφοίτηση	Επιθυμώ πολύ	Επιθυμώ	Μάλλον επιθυμώ	Μάλλον δεν επιθυμώ	Δεν επιθυμώ	Δεν επιθυμώ καθόλου	Σύνολο
Αξιοματικός της ποντοπόρου ναυτιλίας	49,2	30	11,6	3,2	2,4	3,6	100,0
Αξιοματικός της ακτοπλοΐας / κρουαζιέρας	20,2	32,4	21,8	11,3	6,7	7,6	100,0
Αξιοματικός στη ναυτιλία κοντινών αποστάσεων	12,6	17,3	22,9	16,0	19,5	11,7	100,0
Σε θέσεις στο Λιμενικό Σώμα	19,1	17,4	26,1	8,3	14,5	14,5	100,0
Στην ευρύτερη Δημόσια Διοίκηση	7	14	23,1	18,8	18,8	18,3	100,0
Σε ναυτιλιακή εταιρεία ως στέλεχος γραφείου	25,9	30,5	26,4	4,6	5,4	7,1	100,0
Δεν γνωρίζω ακόμα	18,7	4,0	10,7	12,0	14,7	40,0	100,0

16. Εάν επιθυμείτε να σταδιοδρομήσετε ως αξιοματικός της ποντοπόρου ναυτιλίας, σε ποιον κλάδο θα θέλατε να εξειδικευθείτε; (μία μόνο επιλογή)

	%
Tankers	36,7
Bulk carriers	14,3
Containers	12,7
Μεσογειακή ναυτιλία	8,8
LPGs/ LNGs	27,5
Σύνολο	100,0

17. Πόσο ενημερωμένος/η είστε για την ελληνική ναυτιλία σήμερα;

	%
Πολύ	34
Μέτρια	56,5
Ελάχιστα	8,8
Καθόλου	0,8
Σύνολο	100,0

Η άποψη της Ναυτιλίας

Συχνά οι καθηγητές οδηγούν τους σπουδαστές εκτός σχολών

Από την εταιρεία **Adelfia Shipping Enterprises S.A.**



Για ποιο λόγο οι νέοι δεν θέλουν να σταδιοδρομήσουν ως μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού; (Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας των «Ναυτικών Χρονικών» σε όλες τις ΑΕΝ της χώρας, οι σπουδαστές δείχνουν προτίμηση -με μεγάλη διαφορά- στις Σχολές Πλοιάρχων)

Δεν είναι επαρκώς ενήμεροι για τα πλεονεκτήματα που θα έχουν μετά την αποφοίτησή τους ως μηχανικοί Ε.Ν.

Δηλαδή, θα μπορούν να εργαστούν και σε άλλες θέσεις που προϋποθέτουν γνώσεις μηχανικής κ.τ.λ. Στην ξηρά, επίσης, ως στελέχη γραφείου πλοιοκτητών θα είναι περισσότερο επιθυμητοί. Ακόμη, ένα μεγάλο πρόβλημα που εντοπίζουμε πολύ συχνά από σπουδαστές, είναι ότι οι περισσότεροι καθηγητές, με τον τρόπο εκμάθησης που έχουν, οδηγούν τους σπουδαστές εκτός σχολών πριν ακόμη αρχίσουν τη σταδιοδρομία τους στα πλοία.

Ποιες διαφορές βλέπετε από την περίοδο που εσείς ξεκινήσατε με τη σημερινή εικόνα που παρουσιάζει το επάγγελμά σας;

Υπάρχουν και καλά και κακά. Τα καλά είναι άνεση, περισσότερη ασφάλεια, μικρότερη διάρκεια υπηρεσίας στα πλοία (7μηνο), πολύ καλή και άμεση επικοινωνία με τους δικούς τους, πολύ καλύτερα μισθολόγια. Τα κακά είναι οι πολλοί ξένοι στα κατώτερα πληρώματα.

Αν κάποιος σπουδαστής σάς ρωτούσε πού θα έπρεπε να δώσει περισσότερη έμφαση, τι θα τον συμβουλεύατε;

Να γίνει καλός στη δουλειά του, να επιλέξει μια καλή εταιρεία, να βάλει στόχο εξέλιξης ως στέλεχος γραφείου.



Ο ναυτικός συνδικαλισμός δεν κατόρθωσε να προωθήσει τα κοινά συμφέροντα με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς

Συνέντευξη του Νικόλαου Μακρή
Chief Operating Officer, Eletson Corporation

Για ποιο λόγο οι νέοι δεν θέλουν να σταδιοδρομήσουν ως μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού; (Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας των «Ναυτικών Χρονικών» σε όλες τις ΑΕΝ της χώρας, οι σπουδαστές δείχνουν προτίμηση -με μεγάλη διαφορά- στις Σχολές Πλοιάρχων)

- 1) Γνωρίζουν οι υποψήφιοι ότι οι διαθέσιμες θέσεις για πλοίαρχους είναι περισσότερες, οπότε αυξάνονται και οι πιθανότητες εισαγωγής. Αν αναλογιστούμε και το ότι οι Σχολές Πλοιάρχων είναι περισσότερες, τότε είναι και οι συνθήκες φοίτησης ευνοϊκότερες, αν τυχαίνει να βρίσκονται κοντά στο γεωγραφικό διαμέρισμα διαμονής των υποψηφίων.
- 2) Οι περισσότεροι υποψήφιοι των ΑΕΝ είναι μαθητές που στο σύνολό τους δυσκολεύονται στα μαθήματα και περισσότερο σε αυτά της θετικής κατεύθυνσης (Φυσική, Μαθηματικά). Αυτά είναι και ο βασικός κορμός της ύλης των μαθημάτων στις ΑΕΝ Μηχανικών. Είναι και αυτό ένας λόγος που επιλέγουν να γίνουν πλοίαρχοι αντί μηχανικοί.
- 3) Το άκουσμα της λέξης «καπετάνιος» είναι περισσότερο κοινότοπο από το άκουσμα της λέξης «Α' μηχανικός», στοιχείο που επηρεάζει πολλούς γονείς, αδελφές ως προς το αντικείμενο πλοίο/ναυτιλία, στο να κατευθύνουν τα παιδιά τους στις σχολές κυρίως των πλοιάρχων.
- 4) Όσοι από τους υποψηφίους είναι πιο ενημερωμένοι για το αντικείμενο και τις συνθήκες εργασίας (διαφορές μεταξύ πλοιάρχου και μηχανικού), τότε πολύ εύλογα προτιμούν να εργάζονται σε χώρους που θεωρούν πιο βατούς, όπως είναι το κατάστρωμα ή οι χώροι επιβατών για τα επιβατηγά, από τους χώρους του μηχανοστασίου, που σε όλες τις πε-

ριπτώσεις είναι χώροι ξεχωριστοί, με ιδιαιτερότητες που πολλές φορές απωθούν αντί να έλκουν έναν νέο για το επάγγελμα του ναυτικού. Εδώ θα ήθελα να παραθέσω και το ότι, αν και το σίγουρο είναι πως η πληθυσμιακή επιλογή Σχολές Πλοιάρχων, θα ήταν ακόμη περισσότερη αν δεν υπήρχαν και οι περιορισμοί που εμφανίζονται εκ των κανονισμών, π.χ. εάν ένας νέος έχει προβλήματα όρασης οπότε είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει ΑΕΝ Μηχανικών.

Ποιες διαφορές βλέπετε από την περίοδο που εσείς ξεκινήσατε με τη σημερινή εικόνα που παρουσιάζει το επάγγελμά σας;

- 1) Η μεγαλύτερη διαφορά είναι η αναβάθμιση του ελληνικού στόλου. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ναυπηγούν πλοία μοντέρνα, υψηλής τεχνολογίας, με ανέσεις για τους ναυτικούς, που δεν υπήρχαν τα παλαιότερα χρόνια. Παρ' όλα αυτά, οι νέοι φαίνεται να μην έλκονται από αυτό το γεγονός. Ίσως η ιδέα που έχει ένας νέος για τα πλοία είναι εκείνη της παλαιάς εποχής.
- 2) Παλαιότερα η είσοδος στις σχολές δεν ήταν απλή υπόθεση, όπως και η αποφοίτηση. Σήμερα τα πράγματα έχουν αντιστραφεί.
- 3) Τότε υπήρχαν οι κλειστές κοινωνίες (τα ναυτοχώρια), που υποκινούσαν τους νέους προς το ναυτικό επάγγελμα. Τώρα και αυτό υπάρχει σε μικρό βαθμό.

Αν κάποιος σπουδαστής σάς ρωτούσε πού θα έπρεπε να δώσει περισσότερη έμφαση, τι θα τον συμβουλεύατε;

Ότι σήμερα δεν υπάρχει κάποιο επάγγελμα που να προσφέρει σταθερή εργασία και να αποφέρει μισθούς όπως το ναυτικό επάγγελμα.



Θα τους έλεγα επίσης ότι, αν δεν προγραμματίσουν τη ζωή τους με προτεραιότητα στην επαγγελματική εξέλιξη, δεν θα μπορούν να προγραμματίσουν σχεδόν τίποτα, κι αυτό γιατί τα κέρδη του επαγγέλματος έχουν άμεση επιρροή σε όλες τις δράσεις της ζωής μας.

Το σημαντικό σημείο στο οποίο πρέπει να ενδίδουν όταν επιλέξουν οι νέοι την πορεία στο ναυτικό επάγγελμα, πρέπει να είναι, όπως σε κάθε εποχή, η επιλογή μιας σωστής εταιρείας, που θα μπορεί να υποστηρίξει και να καλύπτει όλες τις ανάγκες που δημιουργούνται κατά την εκτέλεση του επαγγέλματος. Βασικό κριτήριο είναι το όνομα και η φήμη που έχει η εταιρεία μέσα στη ναυτιλιακή κοινότητα. Ο τρόπος με τον οποίο προσφέρει η εταιρεία επαγγελματική προοπτική στα στελέχη της, και η στήριξη που παρέχει στη διάρκεια της υπηρεσίας επί του πλοίου, αλλά και κατά το διάστημα που ο ναυτικός βρίσκεται σε άδεια. Ο τομέας της επιμόρφωσης των ανθρώπων μιας εταιρείας, όπως και ο τομέας των επαφών που κρατά πάντα μια εταιρεία με τους ανθρώπους της, είναι σημεία που πρέπει να διακρίνουν την αναζήτησή τους για κάτι το ελκυστικό.

Πόσο πιστεύετε ότι τα συνδικαλιστικά όργανα εκπράζουν τις απόψεις σας;

Τα συνδικαλιστικά όργανα σήμερα δεν επιτελούν απόλυτα και ουσιαστικά το έργο τους και δεν μπορούν κατά αυτή την έννοια να εκφράσουν τις απόψεις μου. Το ζητούμενο είναι να βρεθεί λύση στα κοινά συμφέροντα και να αναπτυχθεί το επάγγελμα όσο περισσότερο γίνεται. Αν τα συνδικαλιστικά όργανα δεν απαιτήσουν, αρχικά από την Πολιτεία και δευτερευόντως από τον εφοπλισμό, να ανατρέψει θεσμούς που σασπίζουν μέσα στο ναυτικό επάγγελμα, δεν θα μπορέσουμε ποτέ να προσελκύσουμε τον Έλληνα εφοπλιστή να επενδύσει

στον «ικανό» Έλληνα ναυτικό και να προσφέρει θέσεις εργασίας με κοινό χαρακτηριστικό τον ανταγωνισμό και την προοπτική για ανάπτυξη προς όλες τις κατευθύνσεις. «Ικανός» σημαίνει εκπαιδευόμενος, έμπειρος, έμπιστος και ώριμος με την ευρεία έννοια. Αν αυτά δεν μπορεί να τα στηρίξει και να τα προωθήσει ένα συνδικαλιστικό όργανο, τότε καλό θα ήταν να μην υπάρχει.

Δυστυχώς, ο ναυτικός συνδικαλισμός δεν κατόρθωσε να διακρίνει και να προωθήσει τα κοινά συμφέροντα με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, δηλαδή ναυτικούς, πλοιοκτήτες, Πολιτεία κ.λπ. Μια προώθηση που θα ανέβαζε το επίπεδο του επαγγέλματος, την ποιότητα του εφοπλισμού, αλλά και τη δύναμη της Πολιτείας, η οποία δεν έδωσε τη δέουσα προσοχή για την ανάπτυξη μιας κολοσσιαίας βιομηχανίας όπως είναι η ναυτιλία.

Ο συνδικαλισμός, εκτός από το πάγιο αίτημα της συνεχούς αύξησης των μισθών, δεν βοήθησε στο σχεδιασμό και στην επίτευξη μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, που να δίνει λύσεις και διεξόδους μέσα στις σημερινές συνθήκες και συγκυρίες των τεχνολογικών εξελίξεων και του διεθνούς ανταγωνισμού.

Λυπάμαι που θα το πω, αλλά, όπως δεν υπάρχει πλοίο σήμερα που να μην έχει Φιλιππινέζους ναυτικούς ως κατώτερο πλήρωμα, μπορεί στο μέλλον να μην υπάρχουν στα ελληνικών συμφερόντων πλοία Έλληνες αξιωματικοί, αν δεν υπάρχει σοβαρή στρατηγική και προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων και των συνδικαλιστών.



Το ναυτικό επάγγελμα συναρπάζει και ανταμείβει αυτούς που το λατρεύουν

Συνέντευξη του Αλέξανδρου Ποταμιάνου

Sr. Technical Superintendent, Euronav Ship Management (Hellas) Ltd

Για ποιο λόγο οι νέοι δεν θέλουν να σταδιοδρομήσουν ως μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού; (Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας των «Ναυτικών Χρονικών» σε όλες τις ΑΕΝ της χώρας, οι σπουδαστές δείχνουν προτίμηση -με μεγάλη διαφορά- στις Σχολές Πλοιάρχων)

Αυτό συνέβαινε ακόμα και όταν εγώ ήμουν σπουδαστής, τριάντα χρόνια πριν. Ίσως τότε να ήταν δικαιολογημένο, διότι οι συνθήκες δουλειάς στο μηχανοστάσιο ήταν σκληρές και η εργασία πολύ βαριά. Σήμερα βέβαια τα πράγματα είναι τελείως διαφορετικά, ωστόσο οι νέοι θεωρούν ότι ως πλοίαρχοι έχουν μεγαλύτερη εξουσία, περισσότερα γαλόνια και κύρος. Η πραγματικότητα είναι ότι την ουσιαστική εξουσία έχουν αυτοί οι οποίοι είναι περιζήτητοι και, βέβαια, έχουν πολλές και καλές εναλλακτικές λύσεις στην αγορά εργασίας.

Ποιες διαφορές βλέπετε από την περίοδο που εσείς ξεκινήσατε με τη σημερινή εικόνα που παρουσιάζει το επάγγελμά σας;

Ίσως είναι ευκολότερο να βρούμε τις ομοιότητες, γιατί πόσο εύκολα μπορείς να περιγράψεις τη διαφορά μεταξύ σημάτων Morse και internet /e-mail; Ταινιών του βωβού κινηματογράφου και δορυφορικής τηλεόρασης; Παρ' όλα αυτά, οι μεγάλες διαφορές δεν υπάρχουν μόνο στις συνθήκες εργασίας ή στην τεχνολογία των σημερινών πλοίων, αλλά κυρίως στη νοοτρο-

πία των ανθρώπων. Σήμερα η ασφαλής ναυσιπλοΐα, η ασφάλεια των εργαζομένων και η προστασία του περιβάλλοντος είναι οι πρώτες και ουσιαστικότερες προτεραιότητες κάθε σημαντικής ναυτιλιακής εταιρείας.

Αν κάποιος σπουδαστής σάς ρωτούσε πού θα έπρεπε να δώσει περισσότερη έμφαση, τι θα τον συμβουλεύατε;

Πρώτα θα τον ρωτούσα πόσο του αρέσει η θάλασσα και πόσο αγαπάει αυτή τη δουλειά. Εάν η απάντηση ήταν «έτσι κι έτσι», τότε θα τον συμβούλευα να διαλέξει κάποια άλλη εργασία. Το ναυτικό επάγγελμα συναρπάζει και ανταμείβει αυτούς που το λατρεύουν, ενώ τιμωρεί τους υπολοίπους.

Εάν αγαπάς τη δουλειά σου, γνωρίζεις καλά αγγλικά, είσαι μετρημένος στις πράξεις και στα λόγια σου, είσαι υπεύθυνος και εργατικός, τότε όλα τα άλλα έρχονται μόνα τους, και μια θαυμάσια καριέρα σε περιμένει.

Πόσο πιστεύετε ότι τα συνδικαλιστικά όργανα εκφράζουν τις απόψεις σας;

Σέβομαι βαθύτατα τους αγώνες των εργαζομένων, απ' όπου αυτοί και αν προέρχονται, όμως δεν θα ήθελα να σχολιάσω τις ενέργειες και το ρόλο των σημερινών συνδικαλιστικών οργάνων. Άλλωστε, αυτές οι απόψεις είναι καθαρά υποκειμενικές για τον καθένα.

Καπετάνιε ή μάστορα; Καπετάν Γιάννη ή Μαστρογιάννη

Συνέντευξη του **Γιώργου Γκοτζαμόνη**
Διευθυντή Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μακεδονίας

Σύμφωνα με την πρόσφατη έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών», οι νέοι εξακολουθούν να προτιμούν τις ΑΕΝ Πλοιάρχων από τις ΑΕΝ Μηχανικών. Πού οφείλεται αυτό;

Ο καπετάνιος Λάμπρος Κωνσταντάρας με το κότερό του στην ταινία «Καπετάν Φάντης μπαστούνι» κόντρα στον μηχανικό Νίκο Κούρκουλο να φωνάζει «όχι άλλο κάρβουνο» στην ταινία «Ορατότης μηδέν».

Είναι αλήθεια ότι κάποιοι που επιλέγει θάλασσα επιλέγει κατ'άστρωμα με θέα αντί του μηχανοστασίου, με θόρυβο και ζέστη. Όλοι μπορούν να φανταστούν τον πλοίαρχο Α' σαν διευθυντή-εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη, ελάχιστοι όμως τον μηχανικό Α' σαν τεχνικό διευθυντή.

Ακόμα και σε γνωστή τηλεοπτική σειρά πρωταγωνιστούσαν πλοίαρχος, ύπαρχος και αξιωματικοί γέφυρας, με ανύπαρκτους αυτούς της μηχανής.

Οι ΑΕΝ ακόμα από πολλούς αναφέρονται ως Σχολές Εμποροπλοιάρχων. Σε αυτό βασικός συντελεστής είναι η ελλιπής πληροφόρηση. Ελάχιστοι γνωρίζουν ότι δεν υπάρχουν διαφορές στις αποδοχές μεταξύ καταστρώματος και μηχανής, και αυξημένη ζήτηση σε αξιωματικούς μηχανής. Ακόμη λιγότεροι ξέρουν ότι μηχανοστάσιο δεν σημαίνει πλέον αφόρητη ζέστη, μουντζούρα και σκληρή δουλειά, αλλά κυρίως εργασία σε υπερσύγχρονα Control Room. Λίγοι πάλι αντιλαμβάνονται ότι οι επιλογές του μηχανικού για μετα-σταδιοδρομία στη στεριά είναι διευρυμένες σε σχέση με αυτές του πλοιάρχου. Πολλά παιδιά πάλι, όπως φαίνεται κατά τις παρουσιάσεις των σχολών στα σχολεία, αντιδρούν στο άκουσμα των μαθημάτων της ναυτικής μηχανολογίας, θεωρώντας τα δυσκολότερα από αυτά των πλοιάρχων.



**Πόσο έχει επηρεάσει η οικονομική κρίση τον προ-
ϋπολογισμό και την καθημερινότητα της Ακαδημίας;**

Οι ΑΕΝ παράγουν αξιωματικούς για τη μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου και είναι ίσως τα μοναδικά ελληνικά εκπαιδευτικά ιδρύματα που δεν παράγουν ανέργους. Ως τέτοια και συγκρινόμενες με άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, ποτέ δεν είχαν την πρότερη χρηματοδότηση. Στην ΑΕΝ Μακεδονίας υπήρξε και υπάρχει πολύ μεγάλη βοήθεια από ναυτιλιακές εταιρείες καθώς και ιδρύματα της ναυτιλιακής κοινότητας. Μια βοήθεια που, υπό μορφή δωρεών, εξόπλισε τη σχολή με υπερσύγχρονα εργαστήρια, απαραίτητα στη σωστή εκπαίδευση των σπουδαστών μας.

Σήμερα, η περικοπή των δαπανών, συμπληρώνοντας τις

πάντα υπερχρονοβόρες διαδικασίες του Δημοσίου, επηρεάζει την καθημερινότητα της ΑΕΝ κατά κύριο λόγο με: μη εξασφάλιση επαρκούς καθαριότητας των χώρων, αδυναμία άμεσης αποκατάστασης ζημιών, αδυναμία συντήρησης κτιρίων και εξοπλισμών, αδυναμία προμήθειας αναλωσίμων. Το μέγεθος της Ακαδημίας (40.000 τ.μ. οικόπεδο, 10.000 τ.μ. στεγασμένοι χώροι, 700 σπουδαστές, εκ των οποίων 200 εσωτερικής φοίτησης) κάνει εύκολα αντιληπτό το μέγεθος του προβλήματος. Έφθασε, όμως, η στιγμή που πρέπει να ξεφύγουμε από την αρτηριοσκληρωτική θεώρηση του τρόπου χρηματοδότησης της ναυτικής εκπαίδευσης, να βρεθούν πηγές και εκτός Δημοσίου, ώστε να συνεχίσει το έργο της ανταποκρινόμενη πάντα στις απαιτήσεις της ελληνικής ναυτιλίας, όπως π.χ οικονομική εκμετάλλευση εγκαταστάσεων και εξοπλισμών των ΑΕΝ ή ακόμα και σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Πώς αντιδράτε στην κατάργηση της δωρεάν στέγασης και σίτισης;

Δεν με βρίσκει σύμφωνο η ολοκληρωτική κατάργηση της δωρεάν στέγασης και σίτισης. Σίγουρα όμως, με τη σημερινή μορφή της, δεν μπορεί και δεν είναι ορθό να συνεχιστεί. Η δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης βοηθά, όντας ταυτόχρονα και κίνητρο, πολλούς σπουδαστές που προέρχονται από φτωχές οικογένειες και οι οποίοι, στην πλειονότητά τους, παραμένουν στο επάγγελμα.

Ένα κοινωνικό κριτήριο, με βάση τη φορολογική δήλωση των γονέων, μεριμνώντας ταυτόχρονα περισσότερο για τους νεοεισαγόμενους, θα μπορούσε να περιορίσει αισθητά τον αριθμό των «εσωτερικών» σπουδαστών και το κόστος της εσωτερικής φοίτησης.

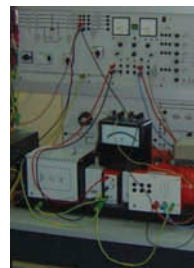
Όσον αφορά στη δωρεάν σίτιση, αυτό αποτελεί μια ελληνική πρωτοτυπία. Μια συμμετοχή των σπουδαστών, της τάξης των 2 ή 3 ευρώ, όπως συμβαίνει στις υπόλοιπες χώρες, δεν θα ήταν απαγορευτική, δυσβάστακτη, για κανέναν και θα μείωνε σε πολύ μεγάλο βαθμό το κόστος. Δεν πρέπει να παραβλέπεται και το γεγονός ότι οι σπουδαστές πληρώνονται στα εκπαιδευτικά τους ταξίδια, ουκ ολίγα, κάτι που τους βοηθά να χρηματοδοτήσουν τις σπουδές τους.

Τα παραπάνω εξασφαλίζουν τη συνέχιση του κοινωνικού προσώπου της ναυτικής εκπαίδευσης, το οποίο προσελκύει εκείνους ακριβώς τους σπουδαστές που κατά κανόνα επιλέγουν την παραμονή και σταδιοδρομία στο ναυτικό επάγγελμα. Εκτός αυτού, η εσωτερική φοίτηση, έστω προαιρετική, συμβάλλει στην ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ των σπουδαστών, αλλά και ενός ελάχιστου αισθήματος πειθαρχίας απαραίτητου

στο επάγγελμα του ναυτικού. Θα ήταν τεράστιο, ακόμη και καταστροφικό λάθος να θεωρηθεί ότι η λειτουργία των Σχολών Μηχανικών Ε.Ν. μπορεί να είναι ίδια με αυτή ενός ΤΕΙ Μηχανολογίας.

Ποιες κινήσεις έχετε κάνει για την ενημέρωση της τοπικής νεολαίας σχετικά με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Το 2002 η σχολή μας ανέλαβε δράση για την προβολή στη Β. Ελλάδα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, της εκπαίδευσης και του επαγγέλματος του αξιωματικού Ε.Ν. με απώτερο σκοπό την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Στο



πλαίσιο της δράσης αυτής έγινε, στις 16 Μαΐου 2002, σε συνεργασία με την ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ Α.Ε. (Αναπτυξιακή Ανώνυμη Εταιρεία Ανατολικής Θεσσαλονίκης), ημερίδα ενημέρωσης των συμβούλων επαγγελματικού προσανατολισμού της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ είχε προηγηθεί η αποστολή πληροφοριακού υλικού σε 150 δευτεροβάθμια εκπαιδευτικά ιδρύματα του νομού Θεσσαλονίκης.

Σε συνέχεια της παραπάνω ημερίδας, κάθε χρόνο πραγματοποιούνται επισκέψεις των διευθυντών των σχολών της ΑΕΝ Μακεδονίας, συνήθως κατόπιν πρόσκλησης, σε γυμνάσια και λύκεια του νομού Θεσσαλονίκης αλλά και όμορων νομών. Το 2011, οι επισκέψεις αυτές έγιναν σε 30 σχολεία ενώ αρκετά επισκέφτηκαν τις εγκαταστάσεις της ΑΕΝ.

Επιλέγουν να γίνουν πλοίαρχοι για το prestige

Του **Νίκου Δανιήλ**
Διευθυντή Σχολής ΑΕΝ Μηχ. Χίου,
Α΄ μηχανικού Ε.Ν.



Ο Νίκος Δανιήλ
με τον διοικητή Λ.Σ.
Χαράλαμφο Μπουρνιά



Πράγματι, οι νέοι προτιμούν τις ΑΕΝ Πλοίαρχων. Αυτό οφείλεται, πρώτον, στο ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός υποψηφίων γυναικών που προτιμούν τις Σχολές Πλοίαρχων, και αυτό διότι η δουλειά του μηχανικού γι' αυτές είναι πολύ δύσκολη.

Δεύτερον, γενικά οι νέοι προτιμούν την ειδικότητα του πλοίαρχου διότι διαθέτει prestige, σε σύγκριση με αυτή του μηχανικού. Όπως και να το κάνουμε, ο πλοίαρχος είναι ο απόλυτος άρχων στο πλοίο και αυτό το γνωρίζουν οι νέοι.

Τώρα, η οικονομική κρίση είναι φυσικό να επηρεάζει αρνητικά την ΑΕΝ Μηχανικών Χίου, αν και νομίζω ότι η Πολιτεία πρέπει να δώσει περισσότερη προσοχή στη ναυτική εκπαίδευση και κατ' επέκταση στη ναυτιλιακή βιομηχανία, που είναι ο μόνος κλάδος που όχι μόνο δεν παρουσιάζει ανεργία, αλλά και επιφέρει ναυτιλιακό συνάλλαγμα στη χώρα. Η ΑΕΝ Μηχανικών Χίου μπορούμε να πούμε ότι δεν έχει σοβαρά οικονομικά προβλήματα, όπως έχουν άλλες ΑΕΝ, καθώς τη στηρίζουν οι Χιώτες εφοπλιστές. Φέτος, έως σήμερα έχουν προσφέρει περίπου 50.000 ευρώ σε κτιριακά, εξοπλισμό και στην ασφάλεια των εργαστηρίων.

Όσο για την κατάργηση της δωρεάν στέγασσης και σίτισης, στο πλαίσιο των οικονομικών περικοπών, θεωρώ φυσικό τον περιορισμό των σπουδαστών στο οικοτροφείο και στη σίτιση. Θα μπορούσαν να οριστούν οικονομικά κριτήρια, ώστε οι οικονομικά ασθενέστεροι σπουδαστές να κάνουν χρήση και των δύο περιπτώσεων. Ειδικά με τη σίτιση, για οικονομία κλίμακος, αυτός ο μικρός αριθμός σπουδαστών περίπου (50 - 60) να σιτίζονται στη λήσχη του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Για την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η ΑΕΝ Μηχανικών Χίου πρωτοπορεί. Με πρωτοβουλία του υπογράφοντος και καμιά φορά των εκάστοτε διοικητών, από το 2008 και σε συνεννόηση με τη Δ/βάθμια Εκπαίδευση



του νησιού, στο πλαίσιο του ΣΕΠ (Σχολικός Επαγγελματικός Προσανατολισμός), τη χρονική περίοδο που ετοιμάζουν οι μαθητές τα μηχανογραφικά τους, μαζί με άλλους φορείς (αστυνομία, στρατός, πολεμικό ναυτικό) γίνεται εμπεριστατωμένη παρουσίαση σε όλα τα λύκεια του νησιού (από Α΄ μηχανικό του Ε.Ν.- διευθυντή Σχολής ΑΕΝ Μηχανικών Χίου) για τις ΑΕΝ καθώς και για το ναυτικό επάγγελμα, χωρίς μεγάλα λόγια αλλά με αλήθειες. Αυτό έχει αποδειγμένα αποτελέσματα και φαίνεται στο παρακάτω γράφημα, με την προέλευση των σπουδαστών της ΑΕΝ Μηχανικών Χίου από το 1985 έως σήμερα.

Ακόμη, σε διάφορα λύκεια του νησιού και σε τάξεις Α΄ Λυκείου (που κατά τους ειδικούς είναι η καλύτερη ηλικία για να πέσει ο σπόρος του αξιωματικού του εμπορικού ναυτικού) στις ώρες διδασκαλίας του Σχολικού Επαγγελματικού προσανατολισμού, παρουσιάζεται το επάγγελμα του αξιωματικού του Ε.Ν. και οι δυνατότητες των αποφοίτων των ΑΕΝ (μεταπτυχιακά, εξωτερικό, στελέχωση ναυτιλιακών γραφείων κ.ά.). Το 2009 σε συνεργασία με το Τμήμα Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Αιγαίου και τη Δ/βάθμια Εκπαίδευση του νησιού (παρουσία όλων των λύκείων), διοργανώθηκε με μεγάλη επιτυχία στο Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο διημερίδα με θέμα «Προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα», όπου απαγορεύτηκε από τον τότε γενικό γραμματέα του ΥΕΝ η συμμετοχή της ΑΕΝ (με το επιχείρημα ότι το θέμα αυτό είναι της κεντρικής υπηρεσίας). Στη διημερίδα συμμετείχαν ναυτιλιακές εταιρείες, καθηγητές πανεπιστημίου και καθηγητές ΑΕΝ.

Η οικονομική ύφεση έχει επηρεάσει τις υποδομές της Ακαδημίας

Συνέντευξη του Σπύρου Τσάφαρη
Διευθυντή της Σχολής Μηχανικών Κρήτης

Σύμφωνα με την πρόσφατη έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών», οι νέοι εξακολουθούν να προτιμούν τις ΑΕΝ Πλοιάρχων από τις ΑΕΝ Μηχανικών.

Πού οφείλεται αυτό;

- Υπάρχουν οικονομικές διαφορές στο μισθολόγιο των πλοιάρχων και μηχανικών.
- Οι συνθήκες εργασίας, καθώς θεωρούνται πιο σκληρές αυτές των μηχανικών, για τους μελλοντικούς πρωτοετείς (μέσα στη μουτζούρα και περισσότερο επίπονη).
- Υπάρχει, επιπλέον, το prestige του επαγγέλματος -δηλαδή, είμαι πλοίαρχος και διοικώ ολόκληρο πλοίο παρά το ότι είμαι μηχανικός και διοικώ μόνο το μηχανοστάσιο- για τους φοιτητές μας.

Πόσο έχει επηρεάσει η οικονομική κρίση τον προϋπολογισμό και την καθημερινότητα της Ακαδημίας;

Αρκετά, διότι δεν έχουμε βοήθεια στις υποδομές και συντήρηση αυτών (καθαριότητα, αποκατάσταση ζημιών, δολιοφθορών κ.λπ.). Προς το παρόν, δεν έχουμε επιπτώσεις στα ωρομίσθια των εκατ. συνεργατών. Πράγμα, το οποίο φοβάμαι για αργότερα.

Πώς αντιδράτε στην κατάργηση της δωρεάν στέγασης και σίτισης;

Πιστεύω ότι, με την κατάργηση της δωρεάν στέγασης και σί-



τισης, θα πρέπει να θεσπιστούν αυστηρά και δίκαια κριτήρια (οικονομικά, κοινωνικά) για τους εναπομείναντες φοιτητές. Πάντως, ευελπιστώ ότι δεν θα καταργηθούν εντελώς αλλά μερικώς.

Ποιες κινήσεις έχετε κάνει για την ενημέρωση της τοπικής νεολαίας σχετικά με την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Συνεχείς επισκέψεις, ενημερώνοντας λύκεια, ώστε να προπαγανδίσουμε και να παροτρύνουμε τους νέους για το επάγγελμα.





«Οι ναυτιλιακές εταιρείες νοιάζονται για εμάς, η Πολιτεία αδιαφορεί»

Του **Ηλία Μπίσια**

Οι φορείς της εξουσίας πολλές, αν όχι τις περισσότερες, φορές συζητούν για τα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης χωρίς να έχουν ποτέ συνομιλήσει με τους πραγματικούς πρωταγωνιστές της, δηλαδή τη νέα γενιά σπουδαστών στις ΑΕΝ της χώρας.

Αναλυτές, σύμβουλοι και... παρασύμβουλοι επιθυμούν να έχουν λόγο για το σημαντικότερο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης χωρίς να έχουν καν επισκεφτεί τις Ακαδημίες, είτε από ραθυμία είτε από συγκεκριμένη στρατηγική.

Όλοι ξέρουν καλύτερα για τους άλλους, ειδικά όταν πρόκειται να προτείνουν πολιτικές παρεμβάσεις εξ αποστάσεως!

Στο ίδιο μήκος κύματος στέκονται και τα ΜΜΕ.

Ακόμα και την Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας, οι εκπρόσωποι του Τύπου έμειναν περισσότερο στις δηλώσεις των επικεφαλής των κυριότερων φορέων της ναυτιλίας παρά στα χρόνια προβλήματα της ναυτικής εκπαίδευσης, που αποτελούν την πληγωμένη ραχοκοκαλιά για τη συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης.

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής μας στην ΑΕΝ Μηχανικών Χίου, ύστερα από πρόσκληση του διοικητή της σχολής, αντιπλοίαρχου Α.Σ. Χαράλαμπου Μπουρνιά, καθώς και του διευθυντή Σπουδών, μηχανικού Ε.Ν. Νίκου Δαυιλή, ζητήσαμε να συνομιλήσουμε με τους ίδιους τους σπου-

δαστές, προκειμένου να έχουμε ιδία γνώση πάνω στα θέματα που απασχολούν τη νέα γενιά που φοιτά σε περιφερειακές ακαδημίες.

Στην επιθυμία μας ανταποκρίθηκε άμεσα η διοίκηση της Ακαδημίας και συνομιλήσαμε για περισσότερο από μία ώρα με πέντε προβληματισμένους σπουδαστές, οι οποίοι μός μετέφεραν όχι μόνο τις σκέψεις και τους οραματισμούς τους, αλλά κυρίως τις ανησυχίες και τις επισημάνσεις τους για το μέλλον της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ολοι επέλεξαν τη συγκεκριμένη Ακαδημία λόγω του «οικογενειακού» της χαρακτήρα και της αμεσότητας στις σχέσεις καθηγητών - σπουδαστών. «Εδώ ο καθηγητής γνωρίζει τον σπουδαστή προσωπικά, με το μικρό του όνομα. Σε ξέρει ως Γιώργο! Ακόμη και στο δρόμο να τον συ-

ναντήσουμε, έχουμε τη δυνατότητα να μας λύσει κάποια απορία μας», ανέφερε χαρακτηριστικά ένας εκ των σπουδαστών.

Σχεδόν όλοι διαμένουν στις εστίες της Ακαδημίας, οι οποίες αποτελούν και ένα βασικό κίνητρο για την επιλογή της συγκεκριμέ-

νης σχολής. «Ελάχιστοι μένουν έξω, κυρίως οι ντόπιοι», μας είπαν χαρακτηριστικά, ενώ διαφωνούν κατηγορηματικά με τις προτάσεις για κατάργηση της δωρεάν στέγασης εντός των Ακαδημιών. Αυτός είναι ένας από τους σημαντικότερους λόγους που, όπως μας εκμυστηρεύονται, κατευθύνονται πολλοί νέοι σπουδαστές προς τις περιφερειακές σχολές,

«Οι ναυτιλιακές εταιρείες νοιάζονται για εμάς, η Πολιτεία αδιαφορεί», επισήμαναν σχεδόν όλοι οι σπουδαστές, τονίζοντας τη σπουδαιότητα του μπάγκου αλλά και της οικονομικής και τεχνολογικής υποστήριξης της σχολής από τη ναυτιλιακή οικογένεια. Οι περισσότεροι σπουδαστές παίρνουν το βάπτισμα του πυρός κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού, το οποίο και αποτελεί και μια μεγάλη πρόκληση για τους φερέλ-

Τα περισσότερα συγγράμματα είναι παρωχημένα (σχεδόν το 80% της ύλης αναφέρεται σε παλαιότερη τεχνολογία), οι κτιριακές εγκαταστάσεις αντικειμενικά είναι σκουριασμένες με κάποιες «ενέσεις» για διατήρηση της «ζωής» από τη ναυτιλιακή οικογένεια.



πιδες ναυτικούς: «Εκεί ή συνεχίζεις ή τα παρατάς». Όπως μας επισημαίνουν, το β' και γ' εξάμηνο είναι τα κρίσιμα για όσους θέλουν να συνεχίσουν τις σπουδές τους στις Ακαδημίες.

Σε αντίθεση με όσα λήγονται στη στεριά, οι νέοι συνομιλητές μας επισήμαναν την εξαιρετική φροντίδα και προσοχή που έλαβαν από τους αξιωματικούς στη διάρκεια των ταξιδιών τους, καθώς και από την ίδια την εταιρεία. «Ακόμη και σε δύσκολες οικογενειακές συνθήκες, οι εταιρείες συμπαράστέκονται με ανθρωπιά στα προβλήματά μας», τονίζει ο τριτοετής σπουδαστής Αλέξανδρος Καραμανόγλου. Η Πολιτεία, όμως, φαίνεται να απουσιάζει απέναντι στα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει η νέα γενιά σπουδαστών. Τα περισσότερα συγγράμματα είναι παρωχημένα (σχεδόν το 80% της ύλης αναφέρεται σε παλαιότερη τεχνολογία), οι κτιριακές εγκαταστάσεις αντικειμενικά είναι σκουριασμένες με κάποιες «ενέσεις» για διατήρηση της «ζωής» από τη ναυτική οικογένεια.

Στην ερώτησή μας σχετικά με την επαναφορά της υποχρεωτικής στολής (κατά τη διάρκεια της συζήτησής μας, φορούσαν τη χαρακτηριστική στολή τους) οι σπουδαστές ανέφεραν ότι τη στολή πρέπει να την τιμούμε, όμως οι εγκαταστάσεις και η καθημερινότητα στις σημερινές Ακαδημίες δεν επιτρέπουν να τις φορούν σιδερωμένες και καθαρές! Οι συνθήκες μέσα στις Ακαδημίες, σε σχέση με τις δεκαετίες του '60 και του '70, δεν



είναι ίδιες αλλά, αντιθέτως, πολύ πιο διαφορετικές και... ιδιότροπες!

Στην ερώτησή μας πώς αντιδρούν οι φίλοι τους σχετικά με την επιλογή τους, μας απάντησαν ότι πολλοί τους λένε «τι ανάγκη έχεις εσύ, το έχεις λύσει το πρόβλημά σου». Η αλήθεια, όμως, είναι ότι οι περισσότεροι φίλοι τους δεν θα ήθελαν να γίνουν ναυτικοί είτε λόγω των τεράστιων υποχρεώσεων και ευθυνών που αναλογούν στο επάγγελμα, είτε επειδή η απομόνωση της θάλασσας τους είναι αδύνατη. «Οι πατεράδες μας είναι υπερήφανοι για την επιλογή μας, οι μητέρες αγωνιούν και κάπου στενοχωριούνται περισσότερο», μας ανέφερε ο τελειόφοιτος Νικόλαος Μάρκου.

Εντούτοις, το επάγγελμα του ναυτικού ακόμη εμπνέει σεβασμό στο οικογενειακό και κοινωνικό τους περιβάλλον. «Εμείς γνωρίζουμε τις δυσκολίες των στεριανών επαγγελματιών, έχουμε και εμπειρία από το χώρο της οικοδομής. Εκεί τα πράγματα είναι πάρα πολύ δύσκολα, ειδικά τώρα με την κρίση. Οι προοπτικές και οι δυνατότητες εξέλιξης που μας προσφέρει η θάλασσα είναι απεριόριστες και δεν συγκρίνονται», συμφώνησαν οι σπουδαστές Απόστολος Μανωλέλης και Νικόλαος Έλληνας, που έχουν γνώση του τι σημαίνει να είσαι εργάτης στη στεριά.

Παρ' όλα αυτά, όλοι επισήμαναν ότι η ευρύτερη κοινωνία, αλλά και οι δημοσιογράφοι, δεν γνωρίζουν τι ακριβώς είναι



η ναυτιλία και πιο πολύ τι σημαίνει να είσαι ναυτικός. «Μόνο τα άσχημα τονίζουν και αποπροσανατολίζουν τον κόσμο», μας ανέφεραν, «σαφώς και το επάγγελμα του μηχανικού είναι δύσκολο, επικίνδυνο, ίσως και ανθυγιεινό, αλλά τα πράγματα δεν είναι όπως παλιά».

Τους ρωτάμε για τις πρόσφατες κινήσεις ενημέρωσης της ευρύτερης κοινής γνώμης. «Οι διαφημίσεις που γίνονται είναι σε καλό δρόμο, αλλά κάπως αόριστες. Στο επάγγελμα αυτό δεν μπαίνεις μόνο για τα λεφτά, όσο κυρίως διότι σου αρέσει αυτό που κάνεις, και για τις πολλές δυνατότητες εξέλιξης». Οι ίδιοι έχουν παρακινήσει αρκετούς φίλους και γνωστούς να ακολουθήσουν την επιλογή τους και να στραφούν προς τη θάλασσα. «Τώρα, με την κρίση, θα έρθουν και άλλοι», συμπληρώνουν με έμφαση.

Όσο για το μέλλον τους, όλοι επιθυμούν να ασχοληθούν με τη θάλασσα και να μπαρκάρουν για αρκετά χρόνια. «Κατανοούμε ότι οι εταιρείες επενδύουν σε μας, αν φύγουμε στα πρώτα χρόνια, ποιο το νόημα αυτής της επένδυσης που κά-

νουν», μας τονίζουν, εκπλήσσοντάς μας για τη φιλαλήθη και ρεαλιστική διάθεσή τους. «Είναι κρίμα που δεν έρχονται και άλλοι νέοι να γίνουν μηχανικοί Ε.Ν., διότι δεν γνωρίζουν τα πλεονεκτήματα του επαγγέλματος και τη ριζική αναβάθμισή του σε σύγκριση με παλαιότερα. Σήμερα τα ελληνικά πλοία είναι θαύματα της τεχνολογίας και η ναυτιλία είναι η υπερηφάνεια των Ελλήνων».

Στη συζήτησή μας συμμετείχαν οι σπουδαστές:

Αντώνης Μαυράκης (δ' εξάμηνο), Απόστολος Μανωλέλλης (γ' εξάμηνο), Αλέξανδρος Καραμανόγλου (γ' εξάμηνο), Νικόλαος Έλληνας (στ' εξάμηνο) και Νικόλαος Μάρκου (στ' εξάμηνο) Η δημοσιογραφική ομάδα των «Ν.Χ.» θα ήθελε να τους συγχαρεί για την προθυμία

τους να συμμετάσχουν στον ανοιχτό μας διάλογο, αλλά και να επικροτήσει την ευγλωττία και την καθαρότητα της σκέψης τους.