

## Μόλις το 6% των νέων δήλωσε αυθόρμητα ότι θα ήθελε να εργασθεί στη ναυτιλία

2016/07/24 18:52 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Παρά τα υψηλά επίπεδα ανεργίας στη χώρα, η πλειοψηφία των νέων δεν αντιμετωπίζει θετικά την προοπτική απασχόλησης στον κλάδο της ναυτιλίας.

Σε πρόσφατη έρευνα της εταιρείας συμβούλων/ελεγκτών ΕΥ Ελλάδας, μεταξύ 1.000 νέων ηλικίας 16-30 ετών, και μέσω συνεντεύξεων με στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών και εκπροσώπους της Ακαδημαϊκής Κοινότητας, **μόλις το 6% του δείγματος ανέφερε αυθόρμητα ότι θα ήθελαν να εργασθούν στη ναυτιλία.**

Όταν κλήθηκαν να επιλέξουν μεταξύ διαφορετικών κλάδων της οικονομίας, μόλις το 23% δήλωσαν ότι είναι πιθανό να αναζητήσουν εργασία σε ναυτιλιακές θέσεις στη θάλασσα. Πιο θετική είναι η εικόνα ως προς την απασχόληση σε ναυτιλιακές θέσεις στην ξηρά, όπου το 41% χαρακτήρισε την επιλογή αυτή ως πιθανή.

Ωστόσο, και αυτή η επιλογή υστερεί έναντι της προοπτικής της απασχόλησης στον τουρισμό (49%), ενώ κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα με το λιανικό εμπόριο (41%), πράγμα το οποίο υποδηλώνει ότι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της απασχόλησης στη ναυτιλία (υψηλές αποδοχές, προοπτικές εξέλιξης, απουσία εποχικότητας κ.λπ.) δεν έχουν γίνει πλήρως κατανοητά.

Η πρόθεση εργασίας στη θάλασσα είναι αισθητά χαμηλότερη μεταξύ των νέων γυναικών (15%), ενώ σε θέσεις εργασίας στην ξηρά τα ποσοστά μεταξύ των δύο φύλων είναι συγκρίσιμα. Παράλληλα, τα ποσοστά αυτά δεν διαφοροποιούνται σημαντικά μεταξύ των πτυχιούχων.

Image not found or type unknown



**Πιο θετικοί εμφανίζονται οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών**, οι οποίοι παραδοσιακά αποτελούσαν τη δεξαμενή άντλησης στελεχών για τον κλάδο, παρά το γεγονός ότι σε αυτές τις περιοχές είναι ιδιαίτερα αυξημένη η ελκυστικότητα της προοπτικής της απασχόλησης στον τουρισμό.

Όταν ρωτήθηκαν για τα χαρακτηριστικά που θεωρούν σημαντικά κατά την αναζήτηση εργασίας, οι νέοι που μετείχαν στην έρευνα ανέφεραν το ευχάριστο

περιβάλλον (57%), τη μονιμότητα (54%) και τις προοπτικές επαγγελματικής εξέλιξης (50%). Οι υψηλές απολαβές εμφανίσθηκαν ως το τέταρτο σημαντικότερο κριτήριο (45%).

Με βάση τα παραπάνω, οι θέσεις εργασίας στη ναυτιλία, ιδιαίτερα στη θάλασσα, κατατάσσονται χαμηλά μεταξύ των επιλογών των νέων της έρευνας.

Σημαντικότερος αποτρεπτικός παράγοντας μεταξύ όσων δήλωσαν ότι δεν επιθυμούν να εργασθούν στη ναυτιλία αποτελεί «η μακρόχρονη απουσία από το σπίτι και την οικογένεια» (65%), ενώ μεγάλος αριθμός δήλωσε ότι «δεν επιθυμεί να είναι κλεισμένος σε ένα καράβι» (40%), ή ότι «απαιτείται εξειδίκευση που δεν έχω» (35%).

**Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι η απροθυμία αναζήτησης εργασίας στη ναυτιλία συνυπάρχει, σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, με τα υψηλά επίπεδα εκτίμησης ως προς την προσφορά του κλάδου στην οικονομία.**

Το 58% όσων συμμετείχαν στην έρευνα πιστεύει ότι η ναυτιλία στηρίζει την οικονομία, ποσοστό υψηλότερο σε σχέση με το εμπόριο, τη βιομηχανία, το τραπεζικό σύστημα και το Δημόσιο, ενώ υστερεί μόνο συγκριτικά με τον τουρισμό.

Η πλειοψηφία των νέων θεωρεί επίσης, ότι η ναυτιλία είναι ένα κλάδος δυναμικός (47%), με κύρος (45%) και παράδοση (50%). Συγχρόνως, όμως, διαπιστώνεται μία αποστασιοποίηση των νέων από τον κλάδο, καθώς μόνο το 16% δηλώνει ότι «τον αισθάνεται κοντά του», ενώ μόνο το 24% πιστεύει ότι «προσφέρει θέσεις εργασίας σε νέους σαν εμένα».

Image not found or type unknown



Σχολιάζοντας τα ευρήματα της έρευνας, ο κ.**Γιάννης Πιέρρος, επικεφαλής του Τομέα Μεταφορών της ΕΥ Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης**, αναφέρει: «Σε μία εποχή που η χώρα μας αντιμετωπίζει την τεράστια πρόκληση της ανεργίας, η επανασύνδεση των νέων με την ελληνική ναυτική παράδοση είναι κεφαλαιώδους σημασίας.

Είναι επίσης απαραίτητο να επανατοποθετηθούν οι νέοι ως προς τα σημερινά δεδομένα του κλάδου, αλλά και ο κλάδος ως προς τις σύγχρονες ανάγκες των νέων. Το ελληνικό DNA αποδεδειγμένα αποτελεί συστατικό υπεροχής στον κλάδο, συνεπώς αξίζει να του δοθεί διέξοδος, κατεύθυνση και προοπτική.

Την ίδια στιγμή, οι τεχνολογικές εξελίξεις και η μεγέθυνση των εταιρικών σχημάτων που ασχολούνται με τη διοίκηση και διαχείριση του εμπορικού στόλου παγκοσμίως, καθιστούν την προσέλκυση υψηλής ποιότητας, ταλαντούχων στελεχών διοίκησης,

πρωταρχικής σημασίας για τη βιωσιμότητα των ναυτιλιακών εταιρειών.

Υπάρχει ένα τεράστιο τέτοιο ανθρώπινο κεφάλαιο στην Ελλάδα, που σήμερα αναζητά την τύχη του στο εξωτερικό. Είναι κρίμα να μην προσανατολίζεται προς τον κατ'εξοχήν δυναμικό, εξωστρεφή και διεθνώς ανταγωνιστικό κλάδο της ελληνικής ναυτιλίας».

Η έρευνα έφερε στην επιφάνεια και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτική εκπαίδευση. Σύμφωνα με τις μαρτυρίες εκπροσώπων των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και στελεχών των ναυτιλιακών εταιρειών, ενώ το επίπεδο των εισερχομένων βελτιώνεται διαρκώς, **οι ΑΕΝ αντιμετωπίζουν πειστικά προβλήματα στελέχωσης, υποδομών και χρηματοδότησης, με αποτέλεσμα να αδυνατούν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας.**

Τα προγράμματα σπουδών διαμορφώνονται χωρίς τη συμμετοχή του κλάδου και δεν έχουν προσαρμοσθεί στη σημερινή πραγματικότητα και στις αλλαγές που επιφέρει η τεχνολογία. Σε μία εποχή διεθνούς έλλειψης πλοιάρχων, μηχανικών και ηλεκτρολόγων, και με δεδομένη τη ναυτική παράδοση της χώρας μας, οι ΑΕΝ, με την κατάλληλη στήριξη, θα μπορούσαν να ανταγωνισθούν σημαντικές σχολές του εξωτερικού, προσελκύοντας ξένους φοιτητές στην Ελλάδα και εξασφαλίζοντας σημαντικά οφέλη για την ελληνική οικονομία.

Η έρευνα καταλήγει σε τέσσερις δέσμες προτάσεων που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην αντιμετώπιση του προβλήματος:

**1. Υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών από τις ναυτιλιακές εταιρείες, ως προς την προσέλκυση και τη διαχείριση ταλέντου.** Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να υιοθετήσουν μία πιο εξωστρεφή εταιρική κουλτούρα, να δημιουργήσουν, ή και να ενισχύσουν τα τμήματα ανθρώπινου δυναμικού, αντιγράφοντας τις βέλτιστες πρακτικές και άλλων κλάδων της οικονομίας σε ό,τι αφορά στην προσέλκυση ταλαντούχων στελεχών γραφείου, καθώς και να αμβλύνουν, στο βαθμό του εφικτού, τα αντικίνητρα σε ό,τι αφορά στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία.

**2. Αποτελεσματικότερη επικοινωνία των επιτευγμάτων του κλάδου και των αλλαγών που συντελούνται,** με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία. Οι αλλαγές και βελτιώσεις που έχουν συντελεστεί ως προς την εργασία στα πλοία, δεν έχουν επικοινωνηθεί αποτελεσματικά, με συνέπεια να δεικνύονται τα αρνητικά στερεότυπα παλαιότερων εποχών.

**3. Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.**Είναι επιτακτική ανάγκη η αποκατάσταση της χρηματοδότησης των Α.Ε.Ν., η εξύψωση του επιπέδου σπουδών και η στενότερη διασύνδεσή τους με τη ναυτιλιακή κοινότητα, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στην κατάρτιση των προγραμμάτων σπουδών.

**4. Πρωτοβουλίες αρμοδιότητας της πολιτείας.**Η πολιτεία, πέραν της αυτονόητης ανάγκης εξασφάλισης της χρηματοδότησης των Α.Ε.Ν., μπορεί να βοηθήσει στην ευρύτερη αναγνώριση της συμβολής της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και κοινωνία και να προσεγγίσει με ρεαλισμό και υπευθυνότητα το ζήτημα των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των πληρωμάτων.

**Ο Παναγιώτης Παπάζογλου, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΥ Ελλάδας,** δηλώνει σχετικά με τα ευρήματα της έρευνας: «Η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει σημαντικά στην ελληνική οικονομία, η δε συμβολή αυτή θα μπορούσε να πολλαπλασιαστεί, αν υιοθετηθούν οι κατάλληλες πολιτικές.

Οφείλουμε όλοι, ιδιαίτερα η πολιτεία και η ναυτιλιακή κοινότητα, να αναλάβουμε τις πρωτοβουλίες που θα επανασυνδέσουν την κοινωνία με τη ναυτική παράδοση του τόπου μας και να εργασθούμε από κοινού, ούτως ώστε το ελληνικό ανθρώπινο δυναμικό να αξιοποιήσει, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, τις ευκαιρίες που διανοίγονται στον κλάδο.

Η ΕΥ, με τη μεγάλη εμπειρία που διαθέτει στον χώρο της ναυτιλίας, δεσμεύεται να συμβάλει στο μέτρο των δυνάμεών της σε αυτή την κοινή προσπάθεια».