

# Η Ελληνική Ναυτιλία: Χθες-Σήμερα-Αύριο

Ακτινογραφώντας τα στοιχεία, τις προοπτικές και το συνολικό πλαίσιο της ναυτιλίας σ' ένα συνεχώς μεταλλασσόμενο περιβάλλον

**Σ**υνεχίζοντας τον εορτασμό των 80 χρόνων της *Οικονομικής*, αλλά και σε επάνοδο σ' ένα ζήτημα που σταθερά απασχολεί τις σελίδες του εντύπου και συνολικά τις δράσεις του, οργανώθηκε στον Πειραιά/στον ΟΛΠ συζήτηση με θέμα «Ελληνική Ναυτιλία: Χθες-Σήμερα-Αύριο». Στη συζήτηση αυτή προσεγγίστηκε όλη η προβληματική της ναυτιλίας σ' ένα πλαίσιο που κάλυψε από την κατάσταση και τις προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς μέχρι τη χρηματοδότηση του κλάδου και από τη διασύνδεση με την ανάπτυξη των λιμανιών μέχρι και τον ρόλο της εκπαίδευσης.

Σε –εκτεταμένο– χαιρετισμό του που άγγιξε και θέματα ουσίας, ο υπουργός Ναυτιλίας Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης παρουσίασε πρώτα τα θέματα εκείνα που το πρόσφατα ψηφισμένο Πολυνομοσχέδιο (το οποίο ευθέως θεώρησε θετική μεταρρυθμιστική συνεισφορά) κάλυψε στον χώρο της ναυτιλίας. Τη δημιουργία Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (για αντικειμενικότερη/πιο αποστασιοποιημένη ρύθμιση των όρων συμβάσεων παραχώρησης, όπου αυτές υπάρχουν, αλλά και γενικότερα για την ίση μεταχείριση στα λιμάνια), παράλληλα με την ολοκλήρωση του καθεστώτος της Κρουαζιέρας και των σκαφών αναψυχής.

Τόνισε προπαντός –και εξήγησε ότι αυτό έπραξε και στο πλαίσιο της ΕΕ– ότι θέση της σημερινής Κυβέρνησης και της Ελλάδας είναι πως δεν νοείται να προωθούνται ευρωπαϊκές ρυθμίσεις που να πλήττουν την ανταγωνιστικότητα των πλοίων χωρών ΕΕ, ιδίως στο μέτρο που παρόμοιες ρυθμίσεις δεν συμμορφώνονται με τις ισορροπίες των προβλεπόμενων στο πλαίσιο του ΙΜΟ/Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας. «Είπαμε ξεκάθαρα και σε όλους τους τόνους ότι περι-

φερειακές πολιτικές και λογικές υπερφορολόγησης που πηγάζουν από γραφειοκρατικές αντιλήψεις των Βρυξελλών και ανταγωνιστριών χωρών βλάπτουν την ευρωπαϊκή ναυτιλία και στρέφουν τα κεφάλαια σε χώρες της Ασίας.»

Ο Μ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε αρκετά διεξοδικά στο θέμα της δημιουργίας ανταγωνιστικής Ναυτικής Εκπαίδευσης, χαιρετίζοντας την επιστροφή των νέων στο θαλάσσιο επάγγελμα, αλλά και ζητώντας από τη ναυτιλία «μεγαλύτερη γενναιοδωρία και όραμα», με ειδική αναφορά στα προβλήματα ευκαιρίας για απόκτηση εμπειρίας (δεν προσφέρονται από τον εφοπλισμό καράβια για «δυνατότητα δεύτερου μπάρκου»). Με έμμεσο τέλος τρόπο, ανα-

φέρθηκε κριτικά στις δημόσιες εκείνες πρωτοβουλίες, ιδίως φορολογικές, που θα μπορούσαν να αποθαρρύνουν τη συνεχιζόμενη άνοδο της ελληνικής ναυτιλίας.

Στον δικό του χαιρετισμό, ο πρόεδρος του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου Χάρης Οικονομόπουλος (μιλώντας και εκ μέρους της συμπροέδρου του Επιμελητηρίου Ευγενίας Χανδρή) προέβλεψε λαμπρό το μέλλον για την ελληνική ναυτιλία, το οποίο ελπίζει να είναι εντός Ελλάδος. Επέμεινε στην ανάγκη να μην θιγεί το (συνταγματικά κατοχυρωμένο) φορολογικό καθεστώς της ναυτιλίας, που ήδη διαρκεί 62 χρόνια, και απηύθυνε έκκληση στους ανθρώπους της ναυτιλίας να μην απομακρύνουν τη στήριξή τους από την Ελλάδα.



Ο υπουργός Ναυτιλίας Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης

## Η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Στην εισήγησή του ο Πάνος Λασκαρίδης, γενικός γραμματέας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και διευθύνων σύμβουλος της Laskaridis Shipping, έδωσε επιγραμματικά μια ακτινογραφία του τι αποτελεί σήμερα η ελληνική ναυτιλία: 3.850 ελληνόκτητα πλοία (τα 825 με ελληνική σημαία), με 170 εκατ. κόρους ολικής χωρητικότητας που καλύπτουν το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας ξηρού και υγρού φορτίου, το 46% της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, το 20% της δυτικής. «Η ελληνική ναυτιλία παραμένει πρώτη στον κόσμο. Θυμάστε άλλον τομέα στον οποίο η Ελλάδα να μπορεί να πει το ίδιο;» έθεσε το ερώτημα στο ακροατήριο. 750 ναυτιλιακές εταιρείες λειτουργούν στον Πειραιά, το 70% με οικογενειακές δομές, το 30% εισηγμένες σε (αμερικανικά ιδίως) χρηματιστήρια. Πρόκειται για στόλο σύγχρονο – κατά μέσο όρο ηλικίας 9,5

ετών έναντι μέσου όρου 12 ετών διεθνώς. (Λίγο αργότερα ο Αλέξανδρος Τουρκολιάς συμπλήρωσε ότι πριν από 3 δεκαετίες, ο μέσος όρος ηλικίας των ελληνικών πλοίων ήταν 22 χρόνια, με 14 χρόνια μέση ηλικία για τον παγκόσμιο στόλο.)

Τι εισφέρει, τώρα, η ελληνική ναυτιλία; Πρώτα, κατά τον Π. Λασκαρίδη, το αστάθμητο εκείνο κύρος στο εξωτερικό, τον σεβασμό. «Είναι ο μόνος τομέας όπου, όταν μιλάει ο Έλληνας υπουργός, εκπρόσωποι ισχυρών χωρών ακούνε να δουν τι θα πει.» Αυτό και μόνο δείχνει πόση σημασία έχει η επαναφορά του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «που άφρονες πολιτικοί είχαν καταργήσει».

Στο οικονομικό επίπεδο, οι ωφέλειες φθάνουν (σε μέτρηση του 2010) τα 13,5 δισ. ευρώ τον χρόνο. Τα 7,5 δισ. αφορούν άμεσο όφελος, από τη μισθοδοσία των ασχολούμενων με τη ναυτιλία στις αγορές στην Ελλάδα. Το 2,8 δισ. προέρχονται από τα «παραναυτιλιακά» επαγγέλματα του cluster της ναυτιλίας (ναυλώσεις, τράπεζες, μεσίτες, νηογνώμονες, νομικά κ.λπ.). Τα 3,4 δισ. αφορούν επενδύσεις που σχετίζονται πιο χαλαρά με τη ναυτιλία. Τα ποσά αυτά σε όρους 2010 ήταν κάτι σαν 6,5-6,7% του ΑΕΠ, τώρα πλέον φθάνουν το 7,5-7,8% του (μεωμένου) ελληνικού ΑΕΠ. Από πλευράς απασχόλησης, 38.000-40.000 άτομα ασχολούνται άμεσα σε ναυτιλιακές εργασίες, 30.000 επιπρόσθετα στο cluster, ενώ 18.000 στην «επαγωγική» ναυτιλιακή δραστηριότητα. Αυτό σημαίνει 90.000 θέσεις εργασίας – δηλαδή περίπου 250.000 άτομα που ζουν στην Ελλάδα από τη ναυτιλία. Παλιότερα, ιδιαίτερη σημασία δινόταν στο «ναυτιλιακό συνάλλαγμα»: τα χρόνια της λειτουργίας υπό καθεστώς Ευρωζώνης, το στοιχείο αυτό είχε θεωρηθεί λιγότερο σημαντικό. Πάντως, τα 12-18 δισ. ευρώ τον χρόνο δεν είναι μικρή υπόθεση (140 δισ. συνολικά τα τελευταία 10 χρόνια). Πρόκειται για ποσό ανάλογο με αυτό των τουριστικών εισπράξεων, με το σύνολο των ελληνικών εξαγωγών να καλύπτουν 25 δισ. τον χρόνο – σημειωτέον δε ότι τουρισμός και εξαγωγές προϋποθέτουν εκροές συναλλάγματος...

Τέλος, χρειάζεται να θυμάται κανείς ότι επενδύσεις 13,5 δισ. (το 2013) επέτρεψαν 275 νέες ναυπηγήσεις – που δημιουργούν τον αυριανό παραγωγικό δυναμικό της ναυτιλίας. Ενώ, οι περισσότερες επενδύσεις onshore, πολλών ετών, στην Ελλάδα (τράπεζες, ναυπηγεία, ξενοδοχεία, διυλιστήρια, real estate) συνδέονται με φορείς της ναυτιλίας. (Ομοίως, υπάρχει ευρεία δράση στον κοινωνικό, πολιτιστικό, εκπαι-



**Ο πρόεδρος του Ελληνοβρετανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου Χάρης Οικονομόπουλος**

δευτικό χώρο: 3,7 δισ. τα τελευταία χρόνια, για τα οποία μερική μόνον συζήτηση γίνεται.)

Ως προς το μέλλον, θεώρησε ότι θα είναι καλό «εντός ή εκτός Ελλάδας». Ευχήθηκε να μην διαρραγεί ο δεσμός της ναυτιλίας με την ελληνική πολιτεία λόγω αφυχολόγητων ενεργειών, όπως του υπουργείου Οικονομικών. Απευθυνόμενος στους σπουδαστές της Ναυτικής Ακαδημίας Πρεβέζης, αλλά και άλλους που παρευρίσκονταν



**Ο γενικός γραμματέας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και διευθύνων σύμβουλος της Laskaridis Shipping Πάνος Λασκαρίδης**

από το Χαροκόπειο και το Πανεπιστήμιο Πειραιά, τους κάλεσε να συνειδητοποιήσουν ότι η ναυτιλία αποδεικνύει πως «δεν υπάρχει μαγική συνταγή για να είναι κανείς πρώτος» παρά πολλή δουλειά, επιμονή και συλλογική προσπάθεια. Στο δε ζήτημα του «δεύτερου μπάρκου», θεώρησε ότι η εισαχθείσα νομοθετική ρύθμιση που επεκτείνει την υποχρέωση προσφοράς του και στα ελληνόκτητα, μη-ελληνικής σημαίας πλοία θα ξεπεράσει το πρόβλημα.

### **Χρηματοδοτικό πλαίσιο της ναυτιλίας**

Στη δική του εισήγηση ο Αλ. Τουρκολιάς, διευθύνων σύμβουλος της Εθνικής Τράπεζας και με 30 χρόνια πείρα στη ναυτιλιακή πίστη, περιέγραψε και αυτός την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας προς μεγαλύτερα –πιο καινούργια– και τεχνολογικά πιο προηγμένα πλοία. Σημείωσε ότι μέχρι και το 95% της επένδυσης παλιότερα καλυπτόταν από τραπεζική χρηματοδότηση, με τις τράπεζες να συμμετέχουν σε όλες τις φάσεις του business cycle.

Οι ναύλοι των μεγάλων πλοίων (VLCCs και Capesizes) δείχνουν πού θα πορευθεί κάθε φορά η παγκόσμια οικονομία τόσο στην άνοδο όσο και στην ύφεση – αν και ειδικά στην κρίση που προέκυψε το 2008 αυτό δεν επαληθεύθηκε, καθώς μέχρι την τελευταία στιγμή υπήρχαν υπερβολικές παραγγελίες και το order book παρέμεινε ψηλά μέχρι το 2011. Οι τράπεζες στην πρόσφατη κρίση προσπάθησαν να δώσουν ευκαιρίες αναδιάρθρωσης και περιόδους χάριτος στη ναυτιλία και να στηρίξουν μεταθέσεις χρόνου παραλαβής, μεταπωλήσεις, warehousing πλοίων.

Πλέον, για νέες ναυπηγήσεις ζητούνται ίδια κεφάλαια, ενώ για τις τράπεζες οι κανόνες της Βασιλείας III δημιουργούν πρόσθετη πίεση (που θα αυξηθεί με τη νέα αξιολόγηση ποιότητας ενεργητικού των τραπεζών (τα stress tests της ΕΚΤ). Αυτό οδηγεί σε συρρίκνωση των πιστώσεων προς τη ναυτιλία από τις τράπεζες και στροφή σε χρηματοδότηση από funds και private equities – γεγονός θετικό, όμως χρειάζεται προσοχή ώστε να συνειδητοποιείται ο ορίζοντας ωρίμανσης και το ρίσκο αυτών των χρηματοδοτήσεων.

Σήμερα, κάπου 50 δισ. είναι το χαρτοφυλάκιο των δανείων ελληνικών πλοίων, και τα 10 προέρχονται από ελληνικές τράπεζες (η Εθνική σήμερα καλύπτει τα 2 δισ.) Κατά τον Αλ. Τουρκολιά, «αν δεν είχε ισχύσει το φορολογικό σύστημα με βάση το νόζ, τότε η συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας θα βρισκόταν στο μισό». Σήμερα, στην Ευρώπη η ελληνική ναυτιλία καλύ-



Ο διευθύνων σύμβουλος της Εθνικής Τράπεζας Αλέξανδρος Τουρκολιάς

ππει το 60% των containerships, σχεδόν το 50% των τάνκερς και των multi-purpose, το 37% των offshore σκαφών.

### Πώς η ναυτιλία διασυνδέεται με τις εφοδιαστικές αλυσίδες

Ο Ελευθέριος Ιακώβου, καθηγητής και πρόεδρος του Τμήματος Μηχανολόγων του ΑΠΘ, προσέγγισε το θέμα της σχέσης των θαλασσίων μεταφορών με τα logistics και τις σύγχρονες εφοδιαστικές αλυσίδες για να δείξει τις νέες ευκαιρίες που ανοίγονται για την ελληνική ναυτιλία. Ανέλυσε πώς μεταβάλλεται η ανταγωνιστική ζήτηση για μεταφορές (π.χ. η πίεση για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> ωθεί προς τη χρήση containers που διαφοροποιούν συνολικά τη διακίνηση των προϊόντων) και πώς φαινόμενα όπως το τσουνάμι στην Ιαπωνία απεκάλυψαν τα αδύναμα σημεία στις εφοδιαστικές αλυσίδες και έτρεψαν προς τελική μεταποίηση πλησιέστερα προς τις αγορές κατανάλωσης. Ταυτόχρονα, παλιοί αντα-



Ο καθηγητής και πρόεδρος του Τμήματος Μηχανολόγων Μηχανικών του ΑΠΘ Ελευθέριος Ιακώβου και το πάνελ της εκδήλωσης

γωνιστές βρίσκονται πλέον να συνεργάζονται (π.χ. Maersk/CMA/MSK και NYK Lines/Hyundai/Hanjin/Evergreen/Mitsui). Η εξέλιξη αυτή δημιουργεί νέες ευκαιρίες για την Ελλάδα, που γνώρισε το 2000-2010 αύξηση μέχρι 8% ετησίως των εμπορικών ροών (φθάνοντας τα 85 δισ. ευρώ σε αξία). Ο Πειραιάς έχει πλέον γίνει trans-shipment hub/κέντρο διαμετακόμισης, με τη Θεσσαλονίκη να έχει ετησίως αποδειχθεί (π.χ. στην εποχή του πολέμου) ότι έχει τη δυναμική λειτουργία gateway προς την Κεντρική Ευρώπη. «Είναι παράλογο να οδηγούνται φορτία από την Άπω Ανατολή στο Ρότερνταμ ή στη Βαλτική και ύστερα να κατεβαίνουν προς το κέντρο της Ευρώπης.» Ενώ όμως η Ελλάδα πορεύεται προς την κατεύθυνση να γίνει supply-chain hub, πολλά χρειάζεται ακόμη να αλλάξουν. «Ενελξία και αξιοπιστία» είναι το βασικό ζητούμενο, με τη χωρίς προσκόμματα/ seamless διασύνδεση λιμενικών εγκαταστάσεων, οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου να παραμένει κεν-

τρικό ζητούμενο, αλλά και τις τελωνειακές διαδικασίες να απαιτούν βελτίωση. «Δεν γίνεται να μην υπάρχει εκτελωνισμός τα Σαββατοκύριακα» και διαδικασίες να διαρκούν 11 μέρες όταν αλλού διαρκούν 6.

### Η καίρια διάσταση της εκπαίδευσης

Τέλος, ο Κώστας Γραμμένος, καθηγητής στο Cass Business School του City University και πρόεδρος του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοπιστωτικών, τοποθετούμενος στο ζήτημα του ρόλου της εκπαίδευσης στη ναυτιλία περιέγραψε το ξεκίνημα και την ωρίμανση του Κέντρου. Εξήγησε πως κλήθηκε –το 1982, από τον (ήδη) Lord Griffiths του City University– να δημιουργήσει το πρόγραμμα Master's εκεί, υπό πολλαπλά δυσμενείς συνθήκες για τη ναυτιλία. Είχε προηγηθεί η διπλή πετρελαϊκή κρίση της δεκαετίας του '70, η περίοδος του διψήφιου πληθωρισμού και των αντιπληθωριστικών μέτρων, η φάση υπερπροσφοράς στην αγορά των



Αριστερά, μαθητές της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ηλείρου. Δεξιά, πλάνο από την εκδήλωση

τάνκερς, η διαμάχη Ιαπωνίας/Κορέας για τις ναυπηγήσεις: η περίοδος 1982-1996 ήταν η χειρότερη ναυτιλιακή κρίση.

Και όμως, το Κέντρο μπόρεσε και αναδείχτηκε καθώς έστρεψε την προσοχή της ναυτιλίας όχι μόνο στην προσφορά χωρητικότητας αλλά και στη ζήτηση με μια πολυπαραγοντική προσέγγιση: μελέτη των μακροοικονομικών παραγόντων (διεθνές εμπόριο, προοπτικές ανάπτυξης, νομισματικές κινήσεις), αλλά και μικροοικονομική (επιχειρηματική δομή, διοίκηση των ναυτιλιακών). Προπαντός, όμως, το Πρόγραμμα Master's σε Ναυτιλία-Εμπόριο-Χρηματοπιστωτικά επιδιώχθηκε (και κατόρθωσε) να γίνει το πρώτο αυτοχρηματοδοτούμενο: στη συνέχεια, στην ίδια βάση στηρίχθηκαν άλλα δυο προγράμματα Ναυτιλίας-Logistics-Χρηματοπιστωτικών (1997) και Ναυτιλίας-Ενέργειας-Χρηματοπιστωτικών (2003).

Συνολικά πάνω από 3.200 σπουδαστές έχουν περάσει αυτά τα χρόνια από το Κέντρο (που ήδη έχει λάβει τιμητικά το όνομα του Κ. Γραμμένου), με τρεις κατατεθειμένους στόχους: Αριστεία στη διδασκαλία - Αριστεία στην Έρευνα - Δημιουργία διεθνούς πλατφόρμας διαλόγου Πανεπιστημίου/Αγοράς/Πολιτικής. Τη μεγάλη επιτυχία και στους τρεις αυτούς στόχους και τη συνολική προσφορά του Κώστα Θ. Γραμμένου στην εκπαίδευση και τη ναυτιλία τίμησε ο Όμιλος Economia/η Οικονομική με ειδικό βραβείο που απονεμήθηκε στο τέλος της διοργάνωσης.

### Ναυτική εκπαίδευση

Η διοργάνωση όμως του Ομίλου Economia και η συζήτηση που ακολούθησε τις εισηγήσεις έθεσε και ευρύτερα το ζήτημα της διασύνδεσης της ναυτιλίας με την εκπαίδευση.

Στο ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης είχε τοποθετηθεί ο Πάνος Λασκαρίδης, αναφερόμενος στην τάση που υπάρχει για επιστροφή νέων στο ναυτικό επάγγελμα: όπως είπαμε άλλωστε, στην ημερίδα συμμετείχε –εκτός από σπουδαστές του Πανεπιστημίου Πειραιώς και του Χαροκόπειου– και μια πολυάριθμη ομάδα από την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Ηπείρου. Μάλιστα, ένας από τους σπουδαστές απήθυνε στον Π. Λασκαρίδη (ο οποίος είχε αναφερθεί στη συνευφορία του εφοπλισμού στα θέματα της εκπαίδευσης) το ερώτημα γιατί να ενισχύονται ιδιωτικές ανώτατες σχολές και όχι κρατικές.

Ο Π. Λασκαρίδης διευκρίνισε ότι όσον αφορά ειδικά τη ναυτική εκπαίδευση –άλλο θέμα είναι το ευρύτερο πλαίσιο της εκπαί-



Ο Κώστας Γραμμένος, καθηγητής στο Cass Business School του City University και πρόεδρος του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοπιστωτικών, με την εκδότηρα της Οικονομικής κατά την επίδοση της αναμνηστικής πλακέτας



Στην πρώτη σειρά της εκδήλωσης: Μ. Βαρβιτσιώτης, Α. Τσαβλίρης, Γ. Δρυς, Α. Γραμμένου, Ε. Λουρή

δευσης που αφορά τη ναυτιλία – θεωρεί πως, ακριβώς λόγω του τεχνικού και οργανωμένου χαρακτήρα που δεν είναι δυνατόν παρά να έχει, αναγκαστικά οφείλει να διαθέτει δημόσιο χαρακτήρα. Επιπλέον, θύμισε ότι ο εφοπλισμός παραδοσιακά στηρίζει τις Ναυτικές Ακαδημίες – με εντελώς ιδιαίτερο τον ρόλο π.χ. του Ιδρύματος Ευγενίδου, το οποίο εδώ και δεκαετίες χρηματοδοτεί εκπαιδευτική υποδομή και εγχειρίδια.

Με αυτήν όμως την αναφορά άνοιξε ευρύτερα η συζήτηση για τη διχοτομία δημόσιας/ιδιωτικής εκπαίδευσης στον γενικότερο κύκλο της ναυτιλίας. Ο ίδιος ο Κ. Γραμμένος, που είχε τονίσει την ιδιαίτερη σημασία της αυτοχρηματοδότησης που είχε πετύχει το Κέντρο Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοπιστωτικών του Cass Business School, επανήλθε διευκρινίζοντας ότι και

ο ίδιος θεωρεί αναγκαίο τον κεντρικό ρόλο της δημόσιας ανώτατης εκπαίδευσης – όμως με προϋπόθεση την ποιότητα. Η συζήτηση γενικεύθηκε, με έμφαση στο ότι τα ΑΕΙ θα πρέπει να λειτουργούν ανεξάρτητα από κάθε κρατική παρέμβαση (και πάντως, κατά Γραμμένο, μακριά από κομματικές επιρροές).

Στο θέμα παρενέβη και ο καθηγητής Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος, τώως πρότανης του ΕΜΠ και διευθυντής του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων, Κωνστ. Μουτζούρης, για να υπενθυμίσει ότι από το ελληνικό δημόσιο Πανεπιστήμιο έχει προκύψει εξαιρετικά μεγάλος αριθμός επιστημόνων υψηλού επιπέδου, που είτε διακρίθηκαν εν συνεχεία στο εξωτερικό είτε προσέφεραν αντίστοιχα υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στην Ελλάδα... ■