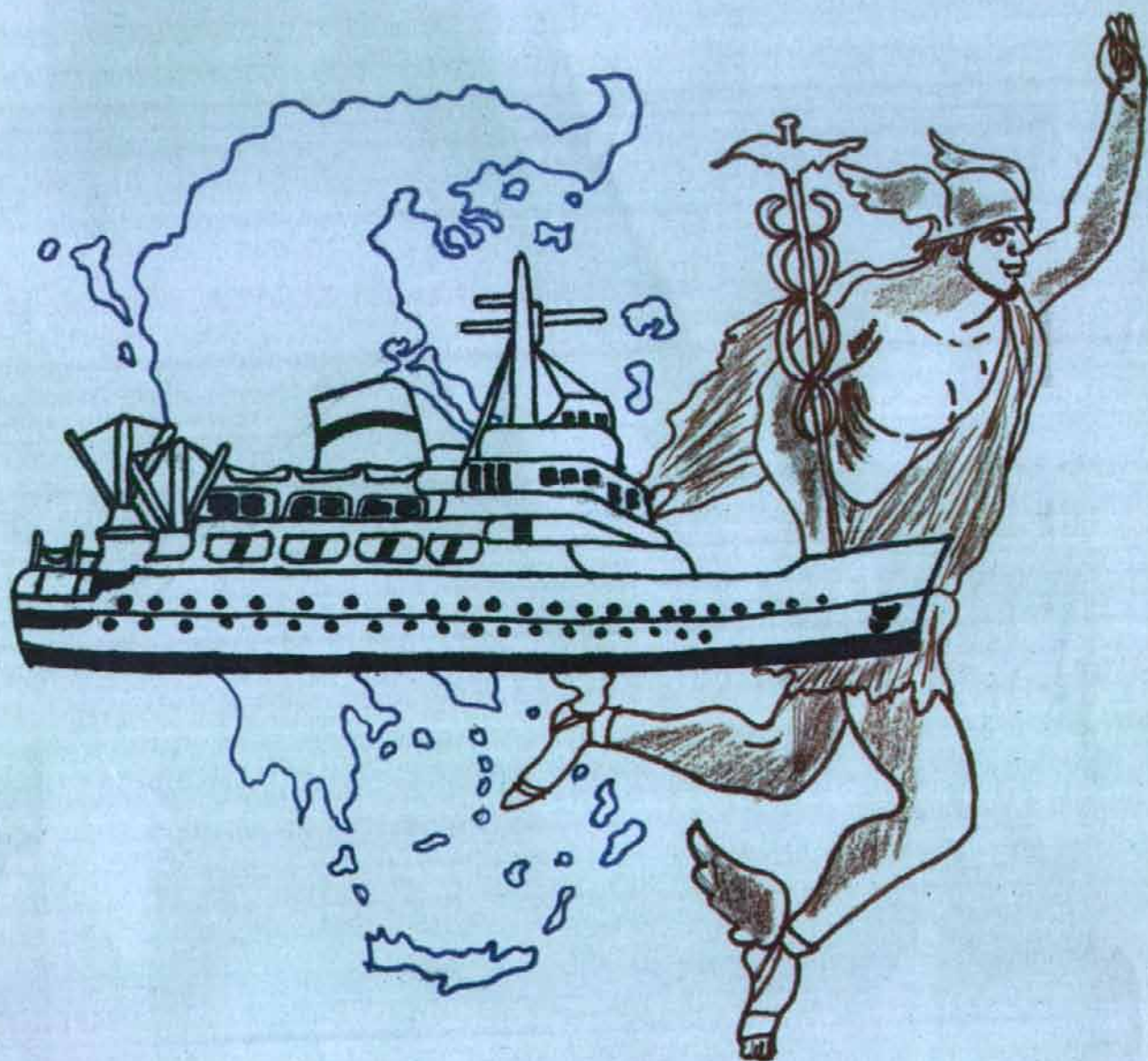


Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο  
ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ  
ΧΩΡΑΣ



Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ : ΔΙΟΙΚΗΣΗ



Η Ελληνική ναυτιλία και ο ρόλος της  
στην οικονομία της χώρας

Η εργασία αυτή γράφτηκε από  
τις σπουδάστριες:

Μενδρινού Κατερίνα  
Συμιδαλά Ουρανία

ΙΟΥΝΙΟΣ 1989

ΑΡΙΘΜΟΣ  
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

694

Ευχαριστούμε θερμά, όλους όσους, συνέβαλαν με τις γνώσεις τους και τις εμπειρίες τους, στην ολοκλήρωση της μικρής μας αυτής μελέτης. Ιδιαίτερα ευχαριστούμε τον καθηγητή μας κ. ΔΑΝΑΛΙΑΝ ΑΝΤΙΝ για την βοήθειά του, επίσης την κ.ΧΑΛΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ, λογίστρια της ναυτιλιακής εταιρίας STRINTZIS LINES, ακόμα τους κ. ΠΟΛΙΤΗ και ΘΕΟΦΑΝΗ υπαλλήλους του ΥΕΝ και τέλος ευχαριστούμε τον κ.ΡΟΥΜΕΛΙΩΤΗ ΦΡΑΓΚΙΣΚΟ για την προσφορά του σχεδίασμού για το εξώφυλλο της εργασίας.

ΜΕΝΔΡΙΝΟΥ ΚΑΤΕΡΙΝΑ  
ΣΥΜΙΑΛΑΔΑ ΟΥΡΑΝΙΑ

## Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

### **A. ΣΥΝΤΟΜΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

1. Γενικά για την παγκόσμια ναυτιλία.
  - α. Διεθνή Ναυτιλιακά ζητήματα
2. Ναυτιλιακή κρίση
  - α. Αίτια και τρόποι αντιμετώπισής της
  - β. Διατήρηση των Ελληνόκτητων πλοίων στο Εθνικό νηολόγιο
3. Ναυτιλία και Ε.Ο.Κ.
  - α. Εξελίξεις στον κοινοτικό στόλο
  - β. Διαμόρφωση πλαισίου κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής
    - i) Οι απόψεις του Ν.Ε.Ε. (Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος)
    - ii) Οι απόψεις της Ε.Ε.Ε. (Επιτροπής Ένωσης Εφοπλιστών)
    - iii) Προβλήματα - Τρόποι αντιμετώπισής του.

### **B. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

1. Γενικά για την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία
  - α. Η δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου
  - β. Ποσοστιαία συμμετοχή του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου στον Παγκόσμιο και τον Κοινοτικό Στόλο
2. Ναυτιλία : Πηγή Εισοδήματος
  - α. Αναδρομή στην περίοδο 1950-1980
  - β. Αναδρομή στην περίοδο 1980-1984
  - γ. Αναδρομή στην περίοδο 1985-1988
3. Ναυτεργατικό δυναμικό
  - α. Συλλογική Σύμβαση Εργασίας
4. Ναυτική Εκπαίδευση

5. Χρηματοδότηση στην ναυτιλία
  - α. Αλλαγές στην ναυτιλιακή δανειοδότηση
  - β. Μείωση των τραπεζικών δανείων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις
  - γ. Εξωτραπεζικές επενδύσεις στην ναυτιλία
  - δ. Εξελίξεις στις συνθήκες χρηματοδότησης
6. Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία
  - α. Εξελίξεις στον ελληνικό χώρο
  - β. Διεθνείς εξελίξεις

#### **Γ. ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

1. Ελληνική Ακτοπλοΐα
2. Ελληνικά Λιμάνια
  - α. Γενικά
  - β. Πειραιάς : Το μεγαλύτερο λιμάνι
  - γ. Πάτρα : Λιμάνι διεθνούς σημασίας
  - δ. Συμπεράσματα
3. Σκάφη αναψυχής
  - α. Θ/Γ Σκάφη
  - β. Μαρίνες
4. Τουριστικό Συνάλλαγμα
5. Μέτρα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου Τουρισμού

#### **Δ. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

#### **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

#### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Βασικό στοιχείο το οποίο προσδιορίζει το χαρακτήρα της οικονομίας μας και γενικότερα το χαρακτήρα ολόκληρης της κοινωνικής ζωής της χώρας μας είναι η ναυτιλία. Η οργάνωση της περιλαμβάνει μηχανισμούς οι οποίοι στηρίζουν την οικονομία της Ελλάδας και σχετίζονται με την επιβίωση της στο διεθνή χώρο.

Η ναυτιλία από παλιότερα, ήταν παραγοντας ανάπτυξης του πολιτισμού μας και αυτό γιατί η γεωγραφική θέση της χώρας ήταν τέτοια που ευνοούσε την ανάπτυξη του εμπορίου και φυσικά αυτό για να διεξαχθεί ήταν αναγκαία, η ύπαρξη πλοίων. Από παλιά λοιπόν, η ναυτιλία ήταν αυτή που βοήθησε την ανάπτυξη της χώρας, αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Αποδείχτηκε ότι και σε περιόδους εθνικής κρίσης η συμβολή της ήταν πολύτιμη. Αναφέρουμε εδώ σαν παράδειγμα την βοήθεια της ναυτικής μας δύναμης στην Επανάσταση του 1821 και στον Α΄ και Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Αξιοθαύμαστο θεωρούμε ακόμα το γεγονός ότι μέσα από πολλές δυσκολίες, καταστροφές από πολέμους και από ναυτιλιακές κρίσεις, κατάφερε να ανασυγκροτηθεί και μάλιστα να αποτελέσει μία από τις παγκόσμιες ναυτιλιακές δυνάμεις.

Για όλους αυτούς τους λόγους σκεφτήκαμε, να ασχοληθούμε με το θέμα της ναυτιλίας και το ρόλο που παίζει στην οικονομική ζωή και ανάπτυξη της χώρας μας.

## Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Η εργασία αυτή είναι αποτέλεσμα μιάς προσπάθειας διερεύνησης του χώρου της Ελληνικής Ναυτιλίας, χώρος όμως που καλύπτεται από μυστικότητα, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα να αντιμετωπίσουμε σοβαρές δυσκολίες, στην πορεία μας για την εύρεση των στοιχείων.

Για θέματα που αφορούν την Ελληνική αλλά και την παγκόσμια ναυτιλία, η ανεύρεση στοιχείων και η ταξινόμηση τους ήταν πολύ επίπονη, γιατί τα στοιχεία μεταβάλλονται τόσο από πηγή σε πηγή, όσο και από μήνα σε μήνα. Ακόμα, αρκετά στοιχεία δεν είχαν ακόμα επεξεργαστεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες, ενώ άλλα στοιχεία που μας ήταν απαραίτητα για την ολοκλήρωση της εργασίας είχαν πάψει να παρουσιάζουν ενδιαφέρον για το Υπουργείο Ναυτιλίας. Για όλους αυτούς τους λόγους η εργασία παρουσιάζει διαφορές στα στοιχεία κατά θέμα σ'ότι αφορά τα έτη που αναφέρθηκαν.

Προσπαθώντας, παράλα αυτά, να δώσουμε μια αντικειμενική εικόνα της κατάστασης που επικρατεί στον χώρο της Ναυτιλίας, χωρίσαμε τη μελέτη αυτή σε τμήματα:

Το πρώτο τμήμα αποτελεί μια σύντομη αναφορά στην παγκόσμια ναυτιλία γενικά προσπαθώντας να προσεγγίσουμε το τόσο τεράστιο θέμα με συντομία. Στην συνέχεια αναφερθήκαμε στην ναυτιλιακή κρίση η οποία έπληξε την παγκόσμια ναυτιλία, ενώ μετά αναφερόμαστε στην Ε.Ο.Κ. και στις θέσεις των εταίρων για την χάραξη εννιαίας ναυτιλιακής πολιτικής.

Στο δεύτερο τμήμα προσπαθούμε να κάνουμε εκτεταμένη ανάλυση της Ελληνικής ναυτιλίας και αναφερόμαστε στους τομείς : ναυτιλία πηγή εισοδήματος για την ελληνική οικονομία, την κατάσταση που επικρατεί στο ναυτεργατικό δυναμικό και σ'ότι αφορά την ανεργία και τις συμβάσεις εργασίας. Στη συνέχεια αναφέρουμε



την ανάγκη εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης, δίνοντας παράλληλα και την κατάσταση που σήμερα επικρατεί στις σχολές αυτές. Ακόμα αναφερόμαστε στους τρόπους και τις ανάγκες χρηματοδότησης της ναυτιλίας με κύρια ανάλυση στις πηγές χρηματοδότησης. Σύντομη επίσης είναι και η αναφορά μας στις ναυπηγοεπισκευαστικές βιομηχανίες στην χώρα μας και γενικότερα. Τέλος, το κεφάλαιο αυτό κλείνει με μια αναφορά στις προοπτικές που υπάρχουν για την ναυτιλία μας, το μέλλον της δηλαδή.

Στο τρίτο μέρος, αναφερόμαστε σ'έναν ακόμα σημαντικό τομέα της Ελληνικής ναυτιλίας, τον Τουρισμό σε σχέση πάντα με την ναυτιλία και αναφέρεται στα επιμέρους τμήματα: Στην Ελληνική Ακτοπλοία, στις μελέτες που γίνονται, στις προοπτικές και στις δυνατότητες ανάπτυξης για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών (είτε τουριστών, είτε μόνιμων κατοίκων των νησιών μας) Στα Ελληνικά Λιμάνια στα οποία αναφερόμαστε γενικά και μετά ειδικότερα στα δύο λιμάνια του Πειραιά και της Πάτρας και αυτό γιατί θεωρήσαμε ότι το μεν λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο της χώρας και συγκεντρώνει όλες τις λειτουργίες, έχοντας μεγάλη εμπορευματική και επιβατική κίνηση. Και το λιμάνι της Πάτρας επειδή θεωρείται το λιμάνι που μας συνδέει με την Δυτ. Ευρώπη και συγχρόνως επειδή παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον λόγω της αύξησης του τουρισμού και των εμπορευμάτων που διακινούνται όπως επίσης και την αναμενόμενη αύξηση για τα επόμενα χρόνια. Και τελιώνοντας το θέμα των λιμανιών αναφέρουμε γενικά συμπεράσματα. Στα σκάφη αναψυχής, που παρουσιάζουν έντονο ενδιαφέρον λόγω του συναλλάγματος που αφήνουν στη χώρα μας και στην αντίστοιχη υποδομή που υπάρχει για την υποδοχή και παραμονή των σκαφών αυτών. Στην συνέχεια γίνεται εκτεταμένη αναφορά στην σημασία και την ποσότητα του Τουριστικού Συναλλάγματος που εισέρχεται στη χώρα μας και τέλος αναφέρουμε τα μέτρα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Το τέταρτο και τελευταίο μέρος της εργασίας μας, αναφέρεται στο μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας και τους λόγους που έχει τόσο μεγάλη σημασία για την Οικονομία μας.

Αισιοδοξούμε ότι καλύψαμε το θέμα της μελέτης, χωρίς όμως να είμαστε απόλυτοι, γιατί πραγματικά το θέμα αυτό μπορεί να μελετηθεί από πολλές οπτικές γωνίες, νομίζουμε ότι επιλέξαμε την πιο αντικειμενική.

## **A. ΣΥΝΤΟΜΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

1. Γενικά για την παγκόσμια ναυτιλία
  - α. Διεθνή Ναυτιλιακά Ζητήματα
2. Ναυτιλιακή Κρίση
  - α. Αίτια και τρόποι αντιμετώπισής της
  - β. Διατήρηση των Ελλην.πλοίων στο Εθνικό νηολόγιο
3. Ναυτιλία και Ε.Ο.Κ.
  - α. Εξελίξεις στον Κοινοτικό στόλο
  - β. Διαμόρφωση πλαισίου κοινής Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής
    - ι) Οι απόψεις του Ν.Ε.Ε.
    - ιι) Οι απόψεις του Ε.Ε.Ε.
    - ιιι) Προβλήματα-Τρόποι αντιμετώπισής τους

## 1. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η πρόοδος στην παγκόσμια ναυτιλία ήταν εντυπωσιακή, ιδιαίτερα μετά τον Β΄ Παγκόσμια Πόλεμο. Η συνεχής τεχνολογική ανάπτυξη οδήγησε στην ανάγκη για κατασκευή, πλοίων CONTAINERS (μεταφορά εμπορευμάτων σε κλειστά κιβώτια), πλοίων τακτικών γραμμών, και των μεγάλων BULK CARRIERS (πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου).

Σ' αυτήν την περίοδο η παγκόσμια ναυτιλία έμαθε δύο πράγματα. Πρώτον ότι η ανάπτυξη της βιομηχανίας μακροπρόθεσμα εξαρτάται από την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών. Το παγκόσμιο εμπόριο αναπτύχθηκε γρήγορα λόγω της βιομηχανικής ανάπτυξης και της αύξησης της ζήτησης πρώτων υλών, οι οποίες μεταφέρονταν κατά το μεγαλύτερο μέρος, δια θαλάσσης.

Δεύτερον, ότι οι Διεθνείς πολιτικές ανωμαλίες μπορεί να είναι καλές ή κακές για μικρή χρονική περίοδο, -αλλά για μεγάλη χρονική περίοδο είναι πάντα κακές. Αυτό συμβαίνει γιατί η ένταση που συνοδεύει αυτές τις φασαρίες έχει σαν αποτέλεσμα την παραγγελιά περισσότερων απ' όσα πρέπει πλοίων και σαν επέκταση αυτού έχουμε την πτώση των ναύλων.

Ο Παγκόσμιος Εμπορικός Στόλος στις 1-8-84 υπολογίζονταν σε 76.068 πλοία, ολικής χωρητικότητας 418,7 εκ.τόνους. Παρατηρείται δηλαδή μία μείωση της χωρητικότητάς του, κατά 3,9 εκ. τόνους σε σχέση με το 1983, ποσοστό 0,9% . Τα τελευταία επτά χρόνια η παγκόσμια χωρητικότητα αυξάνεται με πολύ αργό ρυθμό, εδώ πρέπει να σημειώσουμε το γεγονός ότι κατά το έτος 1983, παρατηρείται μείωση του παγκόσμιου στόλου κατά 0,5% γεγονός που συνοδεύεται από ταυτόχρονη αύξηση των αργούντων πλοίων σε σχέση με το σύνολο<sup>(1)</sup>.

Στο χρονικό διάστημα 1982-1984 σημειώνεται μείωση της χωρητικότητας σε όλα σχεδόν τα κράτη με εξαίρεση τον Παναμά, την Κίνα, το Χονγκ-Κόνγκ, την Κύπρο και την Τουρκία που απειλεί να καταστεί σοβαρή ανταγωνίστρια του Ελληνικού Στόλου.

---

(1) Βλέπε Πίνακα 1

Τα τελευταία χρόνια γίνεται σοβαρή προσπάθεια από πολλά κράτη να ενισχύσουν την ναυτιλία τους σε βάρος των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών και μάλιστα αυτή η προσπάθεια είναι πιο έντονη στα πετρελαιοπαραγάγα κράτη όπως η Σαουδική Αραβία, και το Κουβέϊτ, που παρόλα αυτά κατά το 1984 υπέστησαν μείωση στην ολική χωρητικότητα της ναυτιλίας τους. Σημαντική μείωση σημείωσαν επίσης η ναυτιλία της Λιβερία (5,5 εκ.τον.) του Ηνωμένου Βασιλείου (3,2 εκ.τόν.), της Νορβηγίας (1,6 εκ.τόν.) και της Ελλάδας (2,5 εκ.τόν.)<sup>(1)(2)</sup>.

Την μεγαλύτερη μερίδα στον παγκόσμιο στόλο κατέχουν τα πετρελαιοφόρα αντιπροσωπεύοντας το 1984 το 34,5% και τα πλοία γενικού φορτίου, που όμως παρουσιάζουν μία αργή πτωτική τάση όσο αφορά την ποσοστιαία συμμετοχή τους στο παγκόσμιο σύνολο. Αντίθετα προς όλα αυτά από έτος σε έτος αυξάνεται ο αριθμός όλων των άλλων κατηγοριών πλοίων σε ειδικότερα των ORE AND BULK CARRIERS και των CONTAINERS SHIPS.

Πιο πρόσφατα στοιχεία για το έτος 1988 δίνουν στα πετρελαιοφόρα και πάλι το μεγαλύτερο ποσοστό στον παγκόσμιο στόλο με ποσοστό 46,6%. Επίσης τα πλοία γενικού φορτίου παρουσιάζουν πτώση και έχουν ποσοστό 11,9%. Αντίθετα προς την μείωση αυτή σημαντική αύξηση παρουσιάζουν τα ORE AND BULK CARRIERS που έφθασε το 28,3% .

Τα CONTAINERS SHIPS ενώ μέχρι το 1984 παρουσίαζαν αύξηση μετά το 1984 παρουσίασαν μείωση, η οποία κράτησε μέχρι το 1987. Από εκεί και πέρα σταδιακά τα CONTAINERS SHIPS ανεβάζουν το ποσοστό τους στον παγκόσμιο στόλο. Αυτό οφείλεται στην κρίση που παρουσιάστηκε στην μεταφορά φορτίων κατά το 1984, γεγονός που επηρέασε και τα πετρελαιοφόρα πλοία σε σημαντικό βαθμό<sup>(3)</sup>.

---

(1) Η μείωση αναφέρεται στο 1984 σε σχέση με το προηγούμενο έτος

(2) Βλέπε Πίνακα 2

(3) Βλέπε Πίνακα 3, 4

**α. "ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ"**

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι συνήγοροι του ελεύθερου εμπορίου αντίθετα με πολλούς άλλους στόλους οι Έλληνες διαχειρίζονται οι ίδιοι τα πλοία τους χωρίς επιχορηγήσεις ή άλλη υποστήριξη από την Κυβέρνηση και εξαρτώνται από τη δύναμη της ελεύθερης αγοράς. Αυτή η δύναμη έχει κατά πολύ μειώσει το κόστος των θαλασσίων μεταφορών στο διεθνές οικονομικό σύστημα και έχει βοηθήσει να διατίθενται σε μεγάλη έκταση και ποικιλία τα αγαθά σε χαμηλές τιμές στους καταναλωτές και στην βιομηχανία σε όλες τις χώρες.

Η Ελληνική ναυτιλία είναι ανάμεσα στις πρώτες που χτυπήθηκαν από την οικονομική κρίση. Η τρέχουσα οικονομική ύφεση, η χειρότερη από την εποχή του 1930, έχει οδηγήσει σε μεγάλη μείωση της ζήτησης και αρκετά πλοία πλεονάζουν. (Μία αναμφισβήτητη εξέλιξη είναι ο κώδικας της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την διεθνή ανάπτυξη (UNCTAD) του 1974 που αφορά τα πλοία LINERS και δημιουργήθηκε μετά από πρόταση των αναπτυσσόμενων χωρών και παρέχει την αναλογία 40-40-20 για το φορτίο ανάμεσα στην χώρα που εξάγει στην χώρα που εισάγει και στον μεταφορέα. Μία άλλη προσπάθεια ορισμένων αναπτυσσόμενων χωρών έχει σχέση με την δημιουργία περιορισμών ενάντια στην ελεύθερη μετακίνηση κεφαλαίου και εργασίας στην ναυτιλία με την εξάλειψη ή τον περιορισμό της χρησιμοποίησης στόλων ανοικτού νηολογίου). Σύμφωνα με την άποψη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, όλες αυτές οι ενέργειες έχουν βλάψει τον ανταγωνισμό στο εμπόριο και την ναυτιλία και είναι αντίθετες με την πολιτική της επέκτασης και της ελευθερίας του εμπορίου. Η κατάπτωση στο διεθνές εμπόριο και την ναυτιλία επιταχύνει τις προσπάθειες των εφοπλιστών να μειώσουν τα διαχειριστικά έξοδα.

Τα έξοδα των πληρωμάτων είναι κάτι πολύ σημαντικό και αυτό αναγκάζει ορισμένους πλοιοκτήτες να καταφεύγουν στις σημαντικές ευκαιρίες για να τους επιτραπεί να προσλάβουν χαμηλόμισθα

πληρώματα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πιστεύουν ότι μέσα από το αυξανόμενο εμπόριο και την ανάκαμψη της οικονομίας θα μπορέσει η ναυτιλία να ξεφύγει από την παρούσα κρίση.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ (Σύνολο Αργούντα): 1978-1986

ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΛΟΥ

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΙΛΙΑΔΕΣ GRT	ΕΤΗΣΙΟ % ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
1978	69.020	406.001	-
1979	71.129	413.021	173
1980	73.832	419.910	167
1981	73.864	420.835	022
1982	75.151	424.742	093
1983	76.106	422.590	-051
1984	76.068	418.682	-092
1985	76.043	416.3	- 0.6
1986	75.957	404.9	- 2.7

ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΙΛΙΑΔΕΣ GRT	ΕΤΗΣΙΟ % ΜΕΤΑΒ.	%ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ (σε GRT)
1978	763	30.361	-	7,6
1979	507	11.916	-60,7	2,9
1980	401	8.086	-32,1	1,9
1981	414	10.136	25,3	2,4
1982	861	31.318	208,9	7,4
1983	1.694	52.378	67,2	12,4
1984	-	-	-	-

ΣΗΜΕΙΩΣΗ : Στοιχεία για αργούντα πλοία κατά το 1984 και μετά δεν βρέθηκαν

ΠΗΓΗ: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING - STATISTICAL TABLES  
BRITISH COUNCIL OF SHIPPING - STATISTICAL TABLES



Π Ι Ν Α Κ Α Σ 2

ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟ  
1 9 8 2 - 1 9 8 5

ΧΩΡΕΣ	1 9 8 2	1 9 8 3	1 9 8 4	1 9 8 5
Λιβερία	70.718	67.564	62.564	52.640
Ιαπωνία	41.594	40.752	40.358	38.487
Ελλάδα	40.036	37.472	35.059	28.390
Παναμάς	32.601	34.666	37.244	41.305
Ε.Σ.Σ.Δ.	25.310	24.549	24.492	24.960
Η.Π.Α.	19.111	19.358	19.292	19.900
Νορβηγία	21.862	19.230	17.663	9.294
Ηνωμένο Βασίλειο	22.505	19.121	15.874	11.567
Κίνα	10.282	11.554	13.259	11.567
Ιταλία	10.375	10.015	9.158	7.896
Γαλλία	10.771	9.868	8.945	5.936
Ισπανία	8.131	7.505	7.005	5.422
Σιγκαπούρη	7.185	7.009	6.512	6.267
Δυτ. Γερμανία	7.707	6.897	6.242	5.565
Κορέα Νότια	5.512	6.386	6.771	7.183
Ινδία	6.214	6.227	6.415	6.540
Βραζιλία	5.678	5.808	5.722	6.212
Σαουδική Αραβία	4.302	5.297	3.863	2.978
Δανία	5.214	5.115	5.211	4.651
Ολλανδία	5.393	4.940	4.586	4.324
Χόνγκ-Κόγκ	3.499	4.384	5.784	8.179
Πολωνία	3.650	3.686	3.267	3.457
Κύπρος	2.150	3.450	6.728	10.616
Σουηδία	3.788	3.433	3.520	2.516
Καναδάς	3.213	3.385	3.449	3.160
Φιλιππίνες	2.773	2.964	3.441	6.922
Κουβέϊτ	2.014	2.548	2.551	2.580

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 2 (συνέχεια)

ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟ  
1 9 8 2 - 1 9 8 5

ΧΩΡΕΣ	1 9 8 2	1 9 8 3	1 9 8 4	1 9 8 5
Γιουγκοσλαβία	2.532	2.547	2.682	2.872
Τουρκία	2.128	2.524	3.125	3.423
Αργεντινή	2.256	2.470	2.422	2.117
Ρουμανία	2.204	2.391	2.667	3.233
Φιλανδία	2.377	2.358	2.168	1.469
Βέλγιο	2.272	2.274	2.407	2.419
Αυστραλία	1.875	2.022	2.173	2.368
Ινδονησία	1.847	1.950	1.857	2.085
Ιράν	1.313	1.795	2.106	2.911
Ιράκ	1.521	1.561	1.074	1.016
Μεξικό	1.251	1.475	1.489	1.520
Μαλαισία	1.195	1.475	1.664	1.743
Ανατολική Γερμανία	1.439	1.421	1.422	1.518
Αλγερία	1.365	1.369	1.372	881
Πορτογαλία	1.402	1.358	1.571	1.114
Βουλγαρία	1.248	1.293	1.283	1.385

ΠΗΓΗ : LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING - STATISTICAL TABLES

Ινστιτούτο Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης

ΔΥΝΑΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (Σε '000 TONS)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	1 9 8 2		1 9 8 3		1 9 8 4		1 9 8 7		1 9 8 8	
	ΚΟΧ	%επί συνό- λου	ΚΟΧ	%επί συ- νόλου	ΚΟΧ	%επί συνό- λου	ΚΟΧ	%επί συ- νόλου	ΚΟΧ	%επί συνό- λου
Πετρελαιοφόρα	166.828	39,3	157.279	37,2	144.380	34,5	47.320	47,2	50.109	46,6
Υγραεριοφόρα	8.785	2,2	9.079	2,1	9.889	2,4	2.513	1,4	2.472	1,3
Χημικά Τάνκερ	2.964	0,8	3.136	0,7	6.474	1,5	1.514	1,3	1.519	1,2
BULK-OIL CARRIERS	26.030	6,1	26.032	6,2	24.653	5,9	8.142	8,0	9.147	8,3
ORE AND BULK CARRIERS	93.268	21,9	98.365	23,3	103.681	24,7	31.525	27,9	34.160	28,3
Γενικού Φορτίου	80.541	18,9	79.323	18,8	77.174	18,4	17.297	12,1	19.060	11,9
CONTAINERS SHIPS	12.942	3,0	14.194	3,3	16.913	4,0	3.237	1,9	4.002	2,2
ΛΟΙΠΑ	3.945	0,9	4.588	1,2	4.594	1,1	1.242	0,2	1.483	0,2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>395.303</b>		<b>391.995</b>		<b>387.758</b>		<b>112.795</b>		<b>121.957</b>	

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Στην κατηγορία χημικά τάνκερ κατα το έτος 1984 περιλαμβάνονται OIL/CHEMICAL TANKERS(3.083) + CHEMICAL TANKERS (3.391)

ΠΗΓΗ : LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING-NOTES ON STATISTICAL TABLES

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 4

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ	1 9 8 2	1 9 8 3	1 9 8 4	1 9 8 5	1 9 8 6
0 - 9	54,5	51,6	48,1	40,42	41,9
10 - 19	34,3	37,6	40,9	45,86	47,6
20 - 29	8,7	8,7	8,5	9,25	8,18
Πάνω από 30 χρόνια	2,5	2,5	2,5	2,89	2,32
	100	100	100	100	100

ΠΗΓΗ : LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING - STATISTICAL TABLES

## 2. "ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ"

### α. Αίτια και Τρόποι αντιμετώπισής της

Μετά την καταστροφή του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οι Έλληνες εφοπλιστές βοηθούμενοι από την έμφυτη ικανότητα των Ελλήνων ναυτικών κατόρθωσαν να κατακτήσουν τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά και να δημιουργήσουν το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο. Η επιτυχία αυτή πρέπει να θεωρηθεί σημαντική αν λάβει κανείς υπόψη του ότι δεν υπήρχαν αξιόλογα εθνικά φορτία για μεταφορά και έτσι οι Έλληνες εφοπλιστές έπρεπε να επιδιώξουν την μεταφορά φορτίων ξένων χωρών.

Για μια τριακονταετία οι ελληνική ναυτιλία ήταν σημαντικός παράγοντας για την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας. Το ναυτικό συνάλλαγμα ήταν μία από τις βασικότερες πηγές κάλυψης του χρόνιου ελλείμματος στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας.

Ήρθε όμως κάποτε η εποχή της κρίσης. Πρώτα η πετρελαική κρίση του 1973-1974 έπληξε τα τάνκερς και έπειτα η παγκόσμια οικονομική ύφεση που άρχισε το 1979.

Η Ελληνική ναυτιλία επλήγη περισσότερο από την κρίση λόγω των δομικών αδυναμιών και των ιδιομορφιών που την χαρακτηρίζουν. Οι περισσότερες από τις ιδιομορφίες αυτές είναι οι εξής:

**α.** Το 93% περίπου της χωρητικότητας της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας απασχολείται στις ελεύθερες μεταφορές που είναι κυρίως τα ξηρά φορτία και τα καύσιμα ενώ η συμμετοχή της στις τακτικές γραμμές που επηρεάζονται λιγότερο από την κρίση είναι πολύ μικρή (περίπου 5%)

**β.** Δεν υπάρχουν εθνικές μεταφορές για να τροφοδοτήσουμε με φορτία τα πλοία μας.

**γ.** Δεν υπάρχει ικανοποιητική υποδομή στον εθνικό χώρο (ασφαλιστική αγορά-ναυλώσεις, χρηματοδότηση), ούτε και εθνική κεφαλαιακή αγορά με αποτέλεσμα ο εμπορικός μας στόλος να είναι εξαρτημένος από τις μεγάλες κεφαλαιαγορές του εξωτερικού.

δ. Τέλος, ισχυρά φαινόμενα προστατευτισμού, παρατηρούνται από αναπτυσσόμενες χώρες, με αποτέλεσμα να περιορίζεται συνεχώς ο ρόλος του μεταφορέα μεταξύ τρίτων χωρών. Παράλληλα ο ρυθμός ανάκαμψης από την κρίση συνεχίζεται βραδύς. Η ανάκαμψη αυτή μολονότι επηρεάζει θετικά και τον όγκο του διεθνούς θαλασσοίου εμπορίου έχει πολύ περιορισμένα αποτελέσματα για την ναυτιλία λόγω της διατηρούμενης υπερπροσφοράς χωρητικότητας. Έτσι οι αυξήσεις της προς μεταφορά χωρητικότητας (υπάρχουσας και αναμενόμενης) θα προστεθεί, εκτός αν ενθαρυνθεί διεθνώς η διάλυση της πλεονάζουσας παλαιάς κυρίως χωρητικότητας ώστε να επέλθει ισορροπία στην προσφορά και ζήτηση θαλάσσιων υπηρεσιών.

Η πλεονάζουσα χωρητικότητα που δημιουργήθηκε από τις πολλές παραγγελίες νεότευκτων σκαφών, βρίσκεται πίσω από τη σημερινή ναυτιλιακή κρίση και δεν αφήνει να φανεί οποιαδήποτε ανάκαμψη. Αυτό είναι το γενικό συμπέρασμα της ετήσιας Γενικής Συνέλευσης της Διεθνούς Ένωσης Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου, της γνωστής INTERCARGO, η οποία συνήλθε στην Αθήνα. Η Συνέλευση πράγματι διαπίστωσε ότι μολονότι στις ναυλαγορές Ξηρού φορτίου σημειώθηκαν κάποιες βελτιώσεις, ιδιαίτερα στα μεγάλα BULK CARRIERS οσοόσο οι βελτιώσεις αυτές δεν έγιναν ορατές γιατί η αγορά έχει υποστεί πλήγμα με τις ναυπηγήσεις των μεσαίου μεγέθους BULK CARRIERS. Αναφέρθηκε δε χαρακτηριστικά ότι οι παραδόσεις νεοτεύκτων σκαφών μέσα στο 1984 φθάνουν τα 16 εκ.τόνους D.W. Το 1983 που θεωρείται ο χειρότερος χρόνος για την ναυλαγορά, οι παραγγελίες νέων σκαφών Ξηρού φορτίου έφθασαν τα 19 εκ.τόν. D.W. κάτι που δεν σημειώθηκε ούτε σε περίοδο καλής ναυλαγοράς. Αυτό βασικά οφείλεται στο ότι οι πλοιοκτήτες προκλήθηκαν από το γεγονός ότι οι ναυπηγικές τιμές ήταν χαμηλές. Η Ιαπωνική εταιρία SANICO έχει παραγγείλει σε εθνικά ναυπηγεία 104 πλοία με προοπτική να παραγγείλει και άλλα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν να παραλάβουν 70 BULK CARRIERS.

Οι παραγγελίες νέων πλοίων δεν παρουσιάζουν δυσκολίες. Αντίθετα μεγαλύτερες δυσχέρειες εμφανίζει το να αγοράσει κανείς πλοία μεταχειρισμένα. Το νεότευκτο πλοίο είναι οικονομικότερο στην εκμετάλλευσή του, αλλά η απόσβεσή του, με τις σημερινές συνθήκες σχεδόν αδύνατη. Έτσι οι προσφερόμενες ευκολίες για τη ναυπήγηση νεότευκτων σκαφών, στρέφονται σε βάρος των πλοικτητών.

Ένα καινούργιο σκάφος μεταφοράς χύδην φορτίων που κόστιζε πριν από τρία χρόνια 27 εκατ.δολ. σήμερα ναυπηγείται με 16 εκατ.δολ. ενώ το ίδιο σκάφος που κατασκευάσθηκε το 1975, σήμερα δεν ξεπερνά σε αξία τα 5 εκατ. δολάρια. Πλεόνασμα χωρητικότητας εμφανίζεται σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων, εκτός των BULK CARRIERS η χωρητικότητα των πλοίων ξηρού φορτίου ανέρχονται μαζί με τις παραγγελίες λήγοντος του 1983 σε 193.000.000 τόννους D.W. Από τη χωρητικότητα αυτή, τα 40 εκατ.τόννων D.W. ήταν πλοία ηλικίας πάνω από 15 χρόνων.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση έχει φτάσει σε βαθμό σχεδόν καταστροφικό για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις. Σημαντικό ρόλο στην επιδείνωση έπαιξε η καθυστέρηση της ανάκαμψης των οικονομιών των δυτικών βιομηχανικών χωρών. Πριν από την ύφεση του 1981-82 η παγκόσμια χωρητικότητα αυξάνονταν με ρυθμούς ταχύτερους από εκείνους της αύξησης κατ'όγκο του διεθνούς εμπορίου. Όταν τα προς διακίνηση φορτία άρχισαν να μειώνονται, το χάσμα μεγάλωσε σε τέτοιο βαθμό που οδήγησε στην ναυτιλιακή κρίση.

Από την στιγμή που στην ναυτιλιακή αγορά μπήκαν καινούργιοι παράγοντες, όπως ο κρατικός προστατευτισμός ή η δημιουργία εθνικών πόλων, δημιουργήθηκαν νέες συνθήκες ανταγωνισμού. Ένα παράδειγμα είναι εκείνο του σοβιετικού εμπορικού στόλου, που λόγω των κρατικών επιδοτήσεων, μπορεί να προσφέρει ναύλους χαμηλότερους από εκείνους της αγοράς. Το Ελληνικό πλοίο ακόμη επηρεάζεται από τις διεθνούς τάσεις, και προς αυτές τις τάσεις πρέπει να προσαρμοσθεί. Οι νέες τεχνολογίες που αποβλέπουν στην

βελτίωση των ποιοτικών αλλά και των οικονομικών όρων εκμετάλλευσης του πλοίου αποτελούν μια σοβαρή πρόκληση.

Ένα άλλο αδύνατο σημείο είναι το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα στερείται κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, ενώ είναι η μεγαλύτερη εμπορική δύναμη στον κόσμο και διακινεί, υπό την μορφή εισαγωγών και εξαγωγών το 50% περίπου των θαλασσίων φορτίων. Από τη στιγμή που δημιουργούνται μπλόκ εθνών ή συμφερόντων, τα οποία παρέχουν ειδική προστασία στα πλοία τους, η Ευρώπη πρέπει να λάβει κάποια μέτρα και να αντιδράσει. Η COMMISSION της Ε.Ο.Κ. υιοθέτησε την αρχή του ελεύθερου και Δικαίου Εμπορικού Ανταγωνισμού. Ακόμη έχει εκδοθεί η υπ' αριθμ. 83/573/26-10-83 απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών της Ε.Ο.Κ. που προβλέπει διαδικασίες για τη λήψη αντιμέτρων ενάντια των χωρών που ασκούν αντιεμπορικό ανταγωνισμό στον Ναυτιλιακό Τομέα.

Για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης, σπουδαία προϋπόθεση είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, στην οποία ιδιαίτερο ρόλο, παίζει η διατήρηση του μισθολογίου του Ελλήνων ναυτικών σε επίπεδα που θα τα αντέχει το Ελληνικό πλοίο. Άλλος σπουδαίος παράγοντας για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, είναι το κατάλληλο ναυτεργατικό δυναμικό σε ποιότητα και ποσότητα. Πρόσθετη προϋπόθεση για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι η ποιοτική βελτίωση του ελληνικού εμπορικού στόλου καθώς και η επιλογή νέων μεθόδων εκμετάλλευσης και τρόπων εργασίας.

Η ναυτιλιακή κρίση έχει χτυπήσει περισσότερο τον ελληνικό εφοπλισμό γιατί εκτός της έλλειψης ενίσχυσης από την εθνική οικονομία σε σημαντικές μεταφορικές ανάγκες, ο Έλληνας εφοπλιστής ασχολείται κατ'εξοχήν με την εκμετάλλευση απλών πετρελαιοφόρων και BULK CARRIERS. Αντίθετα με τους Σκανδιναβούς οι οποίοι έχουν δημιουργήσει ειδικευμένες ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως μεταφορά χημικών προϊόντων, υγραερίου,



αυτοκινήτων, κατεφυγμένων προϊόντων, υπέρβαρα φορτία. Άλλος σημαντικός λόγος για τον οποίο είναι περισσότερο εκτεθειμένοι, είναι η μέθοδος εργασίας.

Οι Έλληνες εφοπλιστές αποφεύγουν τις μακροχρόνιες χρονο-ναυλώσεις και δεν συνάπτουν συμβόλαια μεταφοράς σε μεγάλη κλίμακα. Δηλαδή δεν καλλιεργούν στενή συνεργασία για μεγάλο χρονικό διάστημα με τους ναυλωτές προσπαθώντας να υπηρετήσουν τις μεταφορικές τους ανάγκες σε σταθερή βάση, ανεξάρτητα από τις αυξομειώσεις της ναυλαγοράς. Δεν πρέπει να αποκλείονται συνεταιρισμοί και συμβόλαια συνεργασίας.

Οι αριθμοί δείχνουν ότι η προσφορά ελληνόκτητης χωρητικότητας επιδεινώνεται με αθρόες αγορές μεταχειρισμένων πλοίων και με παραγγελίες νεοτεύκτων, αποτέλεσμα της ευνοϊκής αγοράς των πλοίων, της οποίας οι τιμές ακολουθούν τις πτωτικές τιμές ευκαιρίας. Στον τομέα των μεταχειρισμένων, οι Έλληνες εφοπλιστές πρέπει να καταλάβουν ότι <sup>δεν</sup> βρισκόμαστε πια στην εποχή του μεσοπολέμου, όπου το χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης και οι υπεράνθρωπες προσπάθειες των τότε ελλήνων ναυτικών έδιναν ευκαιρίες επιβίωσης ακόμη και στις περιθωριακές ποιοτικά μονάδες του εμπορικού μας στόλου. Τα πράγματα σήμερα είναι πολύ διαφορετικά.

Το υψηλό κόστος εκμετάλλευσης ενός εμπορικού στόλου και ιδιαίτερα εκείνο των καυσίμων και των εργατικών, ανάγκασαν την ναυπηγική βιομηχανία να προσαρμοσθεί στις ανάγκες της ναυτιλίας δίνοντας έμφαση στην οικονομία κατανάλωσης καυσίμων και στους αυτοματισμούς. Όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα η "τεχνολογική ηλικία" που άλλοτε έπαιζε δευτερεύοντα ρόλο στην ανταγωνιστικότητα ενός πλοίου, σήμερα να επισκιάζει και αυτήν ακόμη την φυσική ηλικία του.

Στον τομέα των ναυπηγήσεων μπορεί να δει κανείς ότι σε πολλά ναυπηγεία προδιαγράφονται σήμερα πλοία ξεπερασμένης τεχνολογίας. Τα ναυπηγεία αυτά εξασφαλίζουν παραγγελίες από τη διεθνή πελατεία τους, στην οποία συγκαταλέγονται και οι Έλληνες, χάρις

στις δελεαστικές τους τιμές. Στην ίδια κατηγορία με τα πλοία που είναι μεν καινούργια αλλά τεχνολογικά απαξιωμένα, κατατάσσονται κι εκείνα που παραγγέλλονται με τις ελάχιστες προδιαγραφές, και έτσι χάνουν από την αρχή ένα μεγάλο ποσοστό της ανταγωνιστικότητάς τους.

Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η ποιοτική υποβάθμιση του στόλου και η υποθήκευση μεγάλων οικονομικών ζημιών στην μελλοντική εκμετάλλευση των τεχνολογικά καθυστερημένων μονάδων. Ακόμη πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι η συντήρηση ενός πλοίου έχει καταστήσει πολύ δύσκολη και δαπανηρή με αποτέλεσμα η φυσική ηλικία να προδίδεται πολύ πιο εύκολα απ'ότι στο παρελθόν.

Για να επιβιώσει στο μέλλον η Ελληνική ναυτιλία χρειάζεται πλοία που να παλεύουν και να νικούν στις κρίσεις και όχι περιστασιακές μονάδες που επιβιώνουν μόνο στις καλές εποχές.

Η μείωση της παροπλισμένης χωρητικότητας σε παγκόσμια κλίμακα συνεχίζεται από το 1983 και μετά. Έτσι έχει φτάσει τον Απρίλιο του 1985 (σύμφωνα με τα στοιχεία που εξέδωσε το Γενικό Συμβούλιο του Βρετανικού ναυτικού G.C.B.S.) στο παρακάτω επίπεδο: Τον Φεβρουάριο του 1985 έχουμε μείωση της παγκόσμιας παροπλισμένης χωρητικότητας κοντά 1,1 εκατ. τόννους D.W. σε σύγκριση με τον Ιανουάριο και τώρα ανέρχεται σε 62,8 εκατ. τόννους D.W. Το μεγαλύτερο ποσοστό των αργούντων πλοίων είναι δεξαμενόπλοια. Από τα 1307 πλοία διαφόρων κατηγοριών σε παροπλισμό, τα 317 είναι δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 50 εκατ. τόννων D.W. το οποίο αντιπροσωπεύει το 17% του συνόλου των δεξαμενοπλοίων. Τα παροπλισμένα πλοία ξηρού φορτίου ανέρχονται σε 990 σκάφη 12,8 εκατ. τόννων D.W. ή το 4% του συνόλου των πλοίων της κατηγορίας αυτής. Ο αριθμός αυτός των παροπλισμένων πλοίων είναι μικρότερος που σημειώθηκε από τον Ιούνιο 1982<sup>(1)</sup>.

---

(1) Βλέπε Πίνακες 1,2 και Διάγραμμα 1

Όσον αφορά την αργούσα ελληνική ναυτιλία, στις 26-1-1983 είχε σημειωθεί ο μεγαλύτερος αριθμός παροπλισμένων πλοίων στα ελληνικά αγκυροβόλια με αριθ. 764. Απο τότε μέχρι σήμερα παρατηρείται σταδιακή βελτίωση. Για πρώτη φορά στα δύο τελευταία χρόνια, ο αριθμός των αργούντων ελληνικών πλοίων κατέβηκε τα 500. Για την ακρίβεια ήταν στις 29 Αυγούστου 1984, 495 πλοία<sup>(1)</sup>.

Στις 30-8-88 ο αριθμός των αργούντων πλοίων ήταν 114 από τα οποία τα 46 δεν είχαν ναύλο, τα 60 ήταν για επισκευή και τα υπόλοιπα δεν ήταν εν ενεργεία για διάφορες αιτίες. Η κατάσταση όπως μπορούμε να δούμε στον πίνακα 3 έχει κατά πολύ βελτιωθεί.

Τα παροπλισμένα φορτηγά στις 30-8-88 ήταν 24, τα δεξαμενόπλοια ήταν 12 σε σύνολο 46 παροπλισμένων πλοίων<sup>(2)</sup>.

Ακόμα παρακολουθώντας την διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των παροπλισμένων πλοίων στα ελληνικά αγκυροβόλια από 2-1-83 μέχρι 1-5-85 θα δούμε πως ο μεγαλύτερος αριθμός των παροπλισμένων φορτηγών ήταν 308 στις 2-1-85 και 2.893.573 κο.χ. Μετά παρατηρείται μια μείωση σταδιακή<sup>(3)</sup>.

Όσον αφορά τα παροπλισμένα δεξαμενόπλοια ο μεγαλύτερος αριθμός ήταν 75 πλοία στις 23-1-85<sup>(4)</sup>.

Σύμφωνα με έρευνα του Υπουργείου Ναυτιλίας, η μεγαλύτερη πλειοψηφία των παροπλισμένων σκαφών ήταν μεγάλης ηλικίας. Και ακόμη πολλά από αυτά τα σκάφη αν και καταγράφονται ως παροπλισμένα, στην πραγματικότητα πρόκειται για πλοία που δεν πρόκειται ποτέ να ξαναεργαστούν και προορίζονται για διάλυση. Στις 21-8-84 σε σύνολο παροπλισμένων σκαφών 501, τα 207 ήταν πάνω από 20 ετών δηλαδή ποσοστό 41,32%, πράγμα που αποδεικνύει πραγματικά πως τα περισσότερα παροπλισμένα πλοία είναι μεγάλης ηλικίας<sup>(5)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 2 και Διάγραμμα 2

(2) Βλέπε πίνακα 4

(3) Βλέπε πίνακα 5

(4) Βλέπε πίνακα 5

(5) Βλέπε πίνακα 6

Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε πώς τα αίτια της Ελληνικής ναυτιλιακής κρίσης ήταν τα εξής:

1. Η ασυλλόγιστη αριθμητική αύξηση του εμπορικού στόλου χωρίς να έχει προηγουμένως εξασφαλίσει την επάνδρωσή του με κατάλληλους ναυτικούς σε αριθμό και σε ποιότητα. Έτσι γεννήθηκε το ναυτεργατικό πρόβλημα που έχει σαν αποτέλεσμα να καταταλιπωρήσει την ναυτιλία σε τέτοιο βαθμό ώστε να καταστρέψει την ευρυθμία μέσα στο ελληνικό πλοίο και να διαταράξει τις αρμονικές σχέσεις μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτικών.

2. Η ακαταλληλότητα σημαντικού αριθμού πλοίων που δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν τις σημερινές συνθήκες εκμετάλλευσης. Η σύνθεση του εμπορικού μας στόλου δεν είναι ιδεώδης ώστε να μπορέσει να ανταγωνισθεί τα καλύτερα και οικονομικότερα πλοία.

3. Από την πλευρά της προσφοράς χωρητικότητας ζούμε ξανά τη συρρίκνωση του όγκου των δια θαλάσσης, μεταφερόμενων ξηρών και υγρών φορτίων που οφείλεται κυρίως στην παγκόσμια επιβάρυνση της βιομηχανικής παραγωγής και της οικονομικής κρίσης γενικότερα.

4. Εκτός από τις δυσμενείς διεθνείς οικονομικές συγκυρίες η Ναυτιλία δέχεται σαν πρόσθετη πίεση τις μαζικές παραγγελίες εμπορικών πλοίων τα οποία παραγγέλθηκαν αλόγιστα στην καλή εποχή πριν το κατακρύλισμα της ναυλαγοράς και που φουσκώνουν ακόμα περισσότερο την ήδη πλεονάζουσα προσφορά χωρητικότητας.

5. Η θεαματική αύξηση του λειτουργικού κόστους των πλοίων και ιδιαίτερα του ναυτεργατικού κόστους.

6. Η έξαρση του κρατικού παρεμβατισμού και του προστατευτισμού στις ναυτιλίες τόσο των αναπτυσσόμενων χωρών του τρίτου κόσμου όσο και ορισμένων βιομηχανικών χωρών. Για εκείνους που θέλουν η ναυτιλιακή τους επιχείρηση να ευημερήσει μακροχρόνια πρέπει να ανανεώσουν τα πλοία τους με παραγγελίες νέων υπερσύγχρονων και οικονομικών μονάδων ώστε να μπορούν να πολεμήσουν τον διεθνή ανταγωνισμό και να αντέξουν σε μελλοντικές κρίσεις του κλάδου.

Το κόστος των νέων πλοίων που ναυπηγούνται είναι βέβαια μεγαλύτερο από εκείνο της αγοράς μεταχειρισμένων, όμως μακροπρόθεσμα το καινούργιο σκάφος αποδίδει περισσότερα από τα μεταχειρισμένα.

## Β. Διατήρηση των Ελληνικών πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο

Η παγκόσμια οικονομική ύφεση έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας. Η εμπορική ναυτιλία στη χώρα μας δέχθηκε τις καταλυτικές συνέπειες της κρίσης με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός πλοίων να βρίσκονται παροπλισμένα, και ένας άλλος αριθμός πλοίων να διαγράφεται από το ελληνικό νηολόγιο, δημιουργώντας έτσι διάφορα προβλήματα στην αγορά εργασίας. Ο αριθμός των ανέργων στα τέλη του 1982 και στις αρχές του 1983 ξεπερνούσε τις 14.000, σήμερα όμως έχει μειωθεί σημαντικά χάρη στο θεσμό της ανακύκλωσης των πληρωμάτων που έχει εφευρετικά αποτελέσματα για τους Έλληνες ναυτεργάτες. Τα παραδοσιακά νηολόγια και κατά συνέπεια το ελληνικό υφίστανται ανταγωνισμό από:

1. Τις σημαίες ευκαιρίας. Για τους ναυτεργάτες ο μεγαλύτερος κίνδυνος για τα παραδοσιακά νηολόγια προέρχονται από τα ανοιχτά νηολόγια, τις σημαίες δηλαδή εκείνες που ανταγωνίζονται αθέμιτα τους εθνικούς στόλους. Με την φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία και τη στροφή τους στις σημαίες ευκαιρίας χάθηκαν αρκετές εκατοντάδες ευκαιρίες απασχόλησης για τους Έλληνες ναυτικούς, ενώ από την άλλη πλευρά η χώρα μας στερήθηκε πολύτιμο σύνδλλαγμα.

2. Το στόλο των χωρών της ΚΟΜΕΚΟΝ. Σε επίπεδο της Κοινότητας εφαρμόζεται το σύστημα MONITORING που αποβλέπει στην από κοντά παρακολούθηση της ανάπτυξης των στόλων των χωρών της ΚΟΜΕΚΟΝ που όπως είναι γνωστό ανταγωνίζεται αθέμιτα τα παραδοσιακά νηολόγια.

3. Την ανάπτυξη των ναυτιλιών των αναπτυσσόμενων χωρών. Τα τελευταία χρόνια οι ναυτιλίες των χωρών που βρίσκονται στο στάδιο της ανάπτυξης, προβάλλουν κατά τρόπο απειλητικό για τις Δυτικές Ναυτιλίες. Σε ότι αφορά την ελληνική πραγματικότητα την

αύξηση δηλαδή της ανταγωνιστικής θέσης του ελληνικού πλοίου, πρέπει να πούμε τα εξής:

**α.** Το ελληνικό πλοίο (μιλάμε πάντα για τα υπό ελληνική σημαία) σε σχέση με τα πλοία άλλων ευρωπαϊκών και μη νηολογίων είναι σχετικά παλαιά και είναι επόμενο να βρισκόμαστε σε μειω-  
νεκτική θέση απέναντι στις ανταγωνίστριες ναυτιλίες.

**β.** Το δεύτερο σημείο που πρέπει να επισημάνουμε είναι ότι χρειάζεται να εκσυγχρονισθεί το ελληνικό πλοίο αξιοποιώντας τις εξελξεις της προηγούμενης τεχνολογίας από τη μία μεριά και της μικροηλεκτρονικής από την άλλη ανεβάζοντας έτσι το επίπεδο της ανταγωνιστικότητάς του. Η ναυπήγηση πλοίων με υψηλά επίπεδα τεχνολογικής σχεδίασης και εξοπλισμούς θα συμβάλει στη βελτίωση του πλοίου στη διεθνή αγορά.

**γ.** Τέλος η ποιοτική άνοδος της διαχείρισης των πλοίων από τη μία και η βελτίωση της εκπαίδευσης του προσωπικού (εται-  
ριών και ναυτεργατικού δυναμικού) από την άλλη είναι δύο παρά-  
γοντες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη. Πρέπει να πούμε πώς εκεί-  
νο που προέχει είναι η διατήρηση των πλοίων στο Ελληνικό νηολό-  
γιο από τη μια και ο επαναπατρισμός όσων έφυγαν από την άλλη  
έτσι ώστε και δουλειές να υπάρχουν και συνάλλαγμα να μπαίνει  
στη χώρα μας.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ  
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ-ΜΑΙΟΥ 1985

ΧΩΡΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ
ΛΙΒΕΡΙΑ	15%	22%
ΕΛΛΑΔΑ	15%	20%
ΙΑΠΩΝΙΑ	2%	4%
ΠΑΝΑΜΑΣ	7%	19%
ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	2%	19%
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	16%	25%
Η. Π. Α.	14%	17%
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	6%	21%
ΓΑΛΛΙΑ	21%	30%
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5%	14%

ΠΗΓΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 2

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΙΜΑΚΙΑ ΟΛΙΚΗΣ  
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΤΗΝ 31-12-84

ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΩΧΩΡΗΤ.	ΣΥΝΟΛΟ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΕΞΑΜΕΝ.		ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		ΛΟΙΠΑ	
	ΑΡ.	ΚΟΧ	ΑΡ.	ΚΟΧ	ΑΡ.	ΚΟΧ	ΑΡ.	ΚΟΧ	ΑΡ.	ΚΟΧ
100 - 300	366	62.988	51	9.586	22	4.255	94	15.932	129	33.215
300 - 500	308	136.556	144	66.011	45	205.598	74	31.826	45	18.121
500 - 1.000	178	133.871	51	39.948	48	38.501	55	39.858	24	15.564
1.000 - 2.000	149	223.112	97	148.637	24	26.553	22	30.674	6	7.248
2.000 - 3.000	98	256.712	63	170.199	11	29.214	22	52.093	2	5.206
3.000 - 4.000	69	246.120	49	173.857	3	10.156	17	62.107		
4.000 - 5.000	59	263.478	43	191.185	2	9.238	14	63.055		
5.000 - 6.000	52	287.017	46	255.237	-	-	6	31.780		
6.000 - 7.000	66	429.487	57	371.162	1	6.738	8	51.593		
7.000 - 8.000	46	347.349	37	278.227	1	7.864	8	61.258		
8.000 - 10.000	259	2.391.763	247	2.283.304	3	27.783	9	80.676		
10.000 - 15.000	425	5.220.770	398	4.868.694	22	290.626	5	61.450		
15.000 - 20.000	306	5.233.503	268	4.563.638	35	617.617	3	52.248		
20.000 - 25.000	110	2.458.206	98	2.189.485	12	268.721	-	-		
25.000 - 30.000	40	1.106.079	32	883.838	8	222.241	-	-		
30.000 -	257	13.537.875	104	4.029.538	152	94.766.574	1	31.763		
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.788</b>	<b>32.334.886</b>	<b>1.785</b>	<b>20.522.546</b>	<b>389</b>	<b>11.066.673</b>	<b>338</b>	<b>666.313</b>	<b>276</b>	<b>79.354</b>

ΠΗΓΗ : ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



Π Ι Ν Α Κ Α Σ 3

Μηνιαία στοιχεία κίνησης αργούντιωγ σε ελληνικά αγκυροβόλια από 1.10.81 - 31.10.84

Ημερομηνία	Σύνολο Πλοίων	Κ Ο Χ	Ημερομηνία	Σύνολο Πλοίων	Κ Ο Χ
1.10.81	169		1.12.83	655	11.574.699
1.11.81	189		1.1 .84	641	11.267.929
1.12.81	210		1.2 .84	632	11.226.917
1. 1.82	220	6.033.274	1. 3.84	593	10.645.629
1. 2.82	232	6.075.624	1.4 .84	556	10.055.546
1 .3.82	294	7.578.214	1 .5.84	533	9.516.766
1 .4.82	326	9.107.389	1 .6.84	519	9.280.140
1 .5.82	344	9.598.690	27 .6.84	507	8.359.386
1 .6.82	366	10.270.259	1 .7.84	507	8.281.424
1 .7.82	409	11.001.604	4 .7.84	507	8.255.254
1 .8.82	501	12.272.361	11 .7.84	506	8.251.142
1 .9.82	613	13.439.588	18 .7.84	499	8.198.761
1.10.82	647	13.337.296	25. 7.84	498	8.073.879
1.11.82	680	13.518.089	1 .8.84	504	8.182.022
1.12.82	707	13.610.643	8 .8.84	506	8.215.191
1 .1.83	733	14.234.410	15 .8.84	503	8.205.966
1 .2.83	757	14.572.233	22 .8.84	501	8.220.047
1 .3.83	743	14.380.495	29 .8.84	495	8.156.981
1 .4.83	732	14.421.819	5 .9.84	493	8.147.981
1 .5.83	684	13.895.792	12 .9.84	490	8.278.285
1 .6.83	673	13.693.444	19 .9.84	491	8.325.846
1 .7.83	672	13.738.364	26 .9.84	485	8.233.602
1 .8.83	676	13.588.166	3.10.84	481	8.195.782
1 .9.83	680	12.678.696	10.10.84	479	8.091.573
1.10.83	676	12.551.410	17.10.84	476	8.073.195
1.11.83	666	11.994.277	24.10.84	463	7.876.052
			31.10.84	465	8.000.175

Π Ι Ν Α Κ Α Σ : 4

ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ, 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ,  
ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΙΤΙΑ ΑΡΓΙΑΣ, 30-8-1988

ΑΙΤΙΑ ΑΡΓΙΑΣ	ΣΥΝΟΛΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΕΞ/ΠΛΟΙΑ		ΕΠΙΒΑΤΗΚΑ		ΛΟΙΠΑ	
	ΑΡΙΘ.	ΚΟΧ	ΑΡΙΘ.	ΚΟΧ	ΑΡΙΘ.	ΚΟΧ	ΑΡΙΘ.	ΚΟΧ	ΑΡΙΘ.	ΚΟΧ
Έλλειψη ναύλου	46	1.262.110	24	92.931	12	1.136.715	7	30.318	3	2.146
Επισκευή	60	253.457	28	148.737	15	58.493	11	35.253	6	10.974
Απαγόρευση	1	393	1	393	-	-	-	-	-	-
Διάλυση	2	1.175	-	-	1	741	1	434	-	-
Κατόχηση	5	17.505	1	4.050	1	2.202	2	10.117	1	1.136
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>114</b>	<b>1.534.640</b>	<b>54</b>	<b>246.111</b>	<b>29</b>	<b>1.198.151</b>	<b>21</b>	<b>76.122</b>	<b>10</b>	<b>14.256</b>

ΠΗΓΗ : Στατιστική Υπηρεσία Υ.Ε.Ν.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 5

ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ  
ΠΡΩΤΟ ΤΕΤΡΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 1 9 8 5

ΕΤΟΣ 1985 ΗΜΕΡΟΜΗΝ.	ΕΛΛΗΝ.ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ		ΕΛΛΗΝ.ΣΗΜΑΙΑ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ	
	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.
2.1	406	7.256.913	350	5.478.953	71	4.173.817	308	2.893.573
9.1	405	7.223.689	349	5.445.729	72	4.186.209	306	2.947.957
16.1	403	7.191.356	347	5.413.396	73	4.186.636	303	2.815.197
23.1	401	7.186.806	346	5.411.811	75	4.199.956	299	2.797.318
30.1	392	7.042.246	342	5.334.477	73	4.119.170	298	2.733.549
6.2	386	6.959.156	331	5.218.109	70	4.059.048	291	2.720.551
13.2	378	6.884.046	322	5.131.671	70	4.059.048	285	2.665.240
20.2	372	6.892.204	323	5.076.829	71	4.010.512	285	2.658.934
27.2	379	6.752.473	323	5.000.098	71	3.918.188	286	2.679.803
6.3	375	6.662.530	320	4.982.485	69	3.821.624	285	2.690.952
13.3	376	6.647.102	322	4.991.313	66	3.787.759	289	2.709.389
20.3	374	6.648.724	320	4.992.935	66	3.787.759	287	2.711.011
27.3	364	6.263.310	310	4.607.521	63	3.530.457	280	2.582.899
3.4	352	6.152.963	298	4.497.174	61	3.515.942	270	2.487.067
10.4	349	6.057.596	296	4.411.269	60	3.445.277	268	2.462.365
17.4	346	6.009.681	293	4.363.354	59	3.432.445	266	2.427.282
24.4	343	5.881.748	291	4.280.728	57	3.373.894	266	2.362.086
1.5	333	5.782.114	285	4.242.863	56	3.362.664	259	2.281.908

ΠΗΓΗ : Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 6

Ηλικία παροπλισμένων πλοίων στις 21/8/84

Ηλικία	Αριθμός πλοίων	% επί του συνόλου
0 - 5	6	1,20
5 - 9	32	6,38
10 - 14	114	22,76
15 - 19	142	28,34
20 και πάνω	207	41,32

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 7

ΗΛΙΚΙΑ ΑΡΓΟΥΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΝ 30-8-1988

	ΣΥΝΟΛΟ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ		ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		ΛΟΙΠΑ	
	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ. Ο. Χ.
Μέχρι 5	1	427	0	0	1	427	0	0	0	0
5 - 9	2	39.905	1	35.808	0	0	1	4.097	0	0
10 -14	14	1.055.489	3	11.981	7	1.028.175	2	15.090	2	240
15 -19	20	185.892	13	51.178	5	130.922	1	3.668	1	124
20 -24	20	64.710	12	52.260	6	8.075	1	4.029	1	346
25 -29	17	62.905	7	45.794	4	4.729	6	12.382	0	0
30 και πάνω	33	97.959	14	33.224	5	25.324	10	36.856	4	3.355
Άγνωστης ηλικίας	7	26.553	4	15.863	1	499	0	0	2	10.191

ΠΗΓΗ : Στατιστική Υπηρεσίας, γ.Ε.Ν.

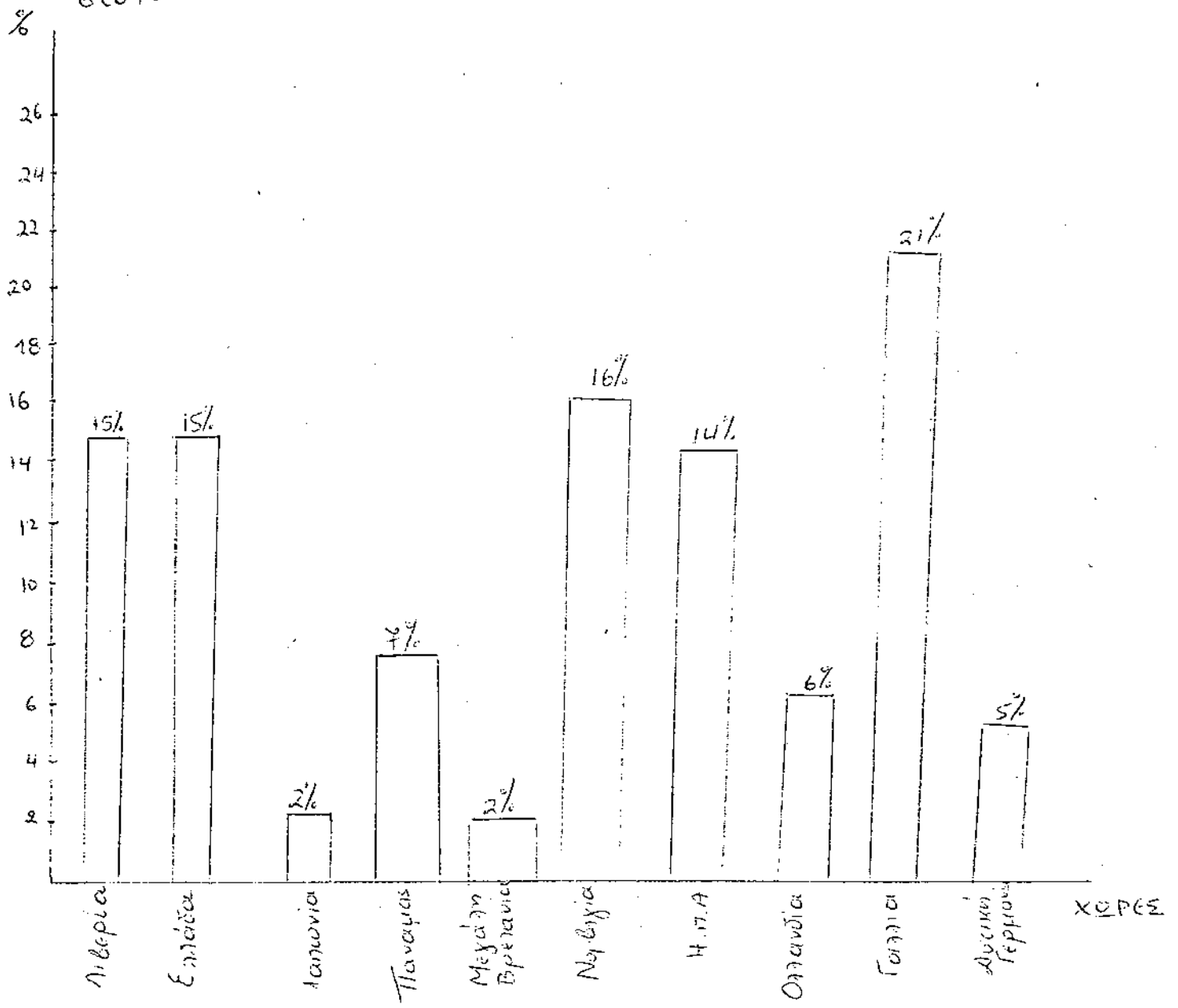
Π Ι Ν Α Κ Α Σ 8

ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ  
1978 - 1987

ΕΤΗ	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	ΧΙΛΙΑΔΕΣ GRT	% ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΩΝ ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ
1978	151	3.054	8,9
1979	123	1.164	3,1
1980	100	778	1,9
1981	103	1.442	3,4
1982	212	7.451	18,8
1983	644	11.186	29,8
1984	347	5.301	15,5
1985	253	2.939	11,8
1986	154	1.294	7,1
1987	57	1.475	2,6

ΠΗΓΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ

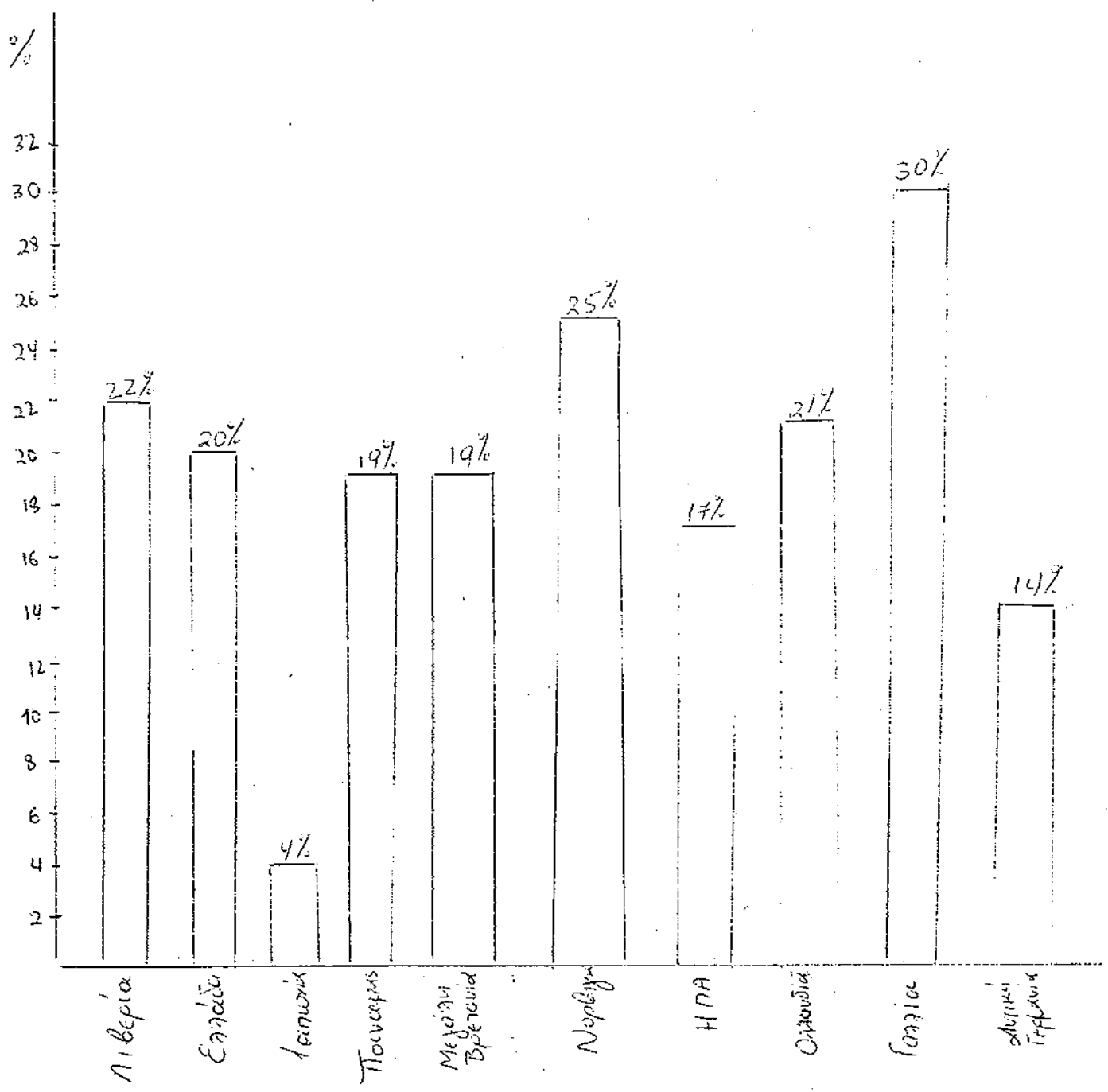
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1  
 Ποσοστό παρατηριού των κυριότερων εμπορικών  
 χωρών κατά το 1985



ΠΗΓΗ: Βλ. πίνακα 1

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

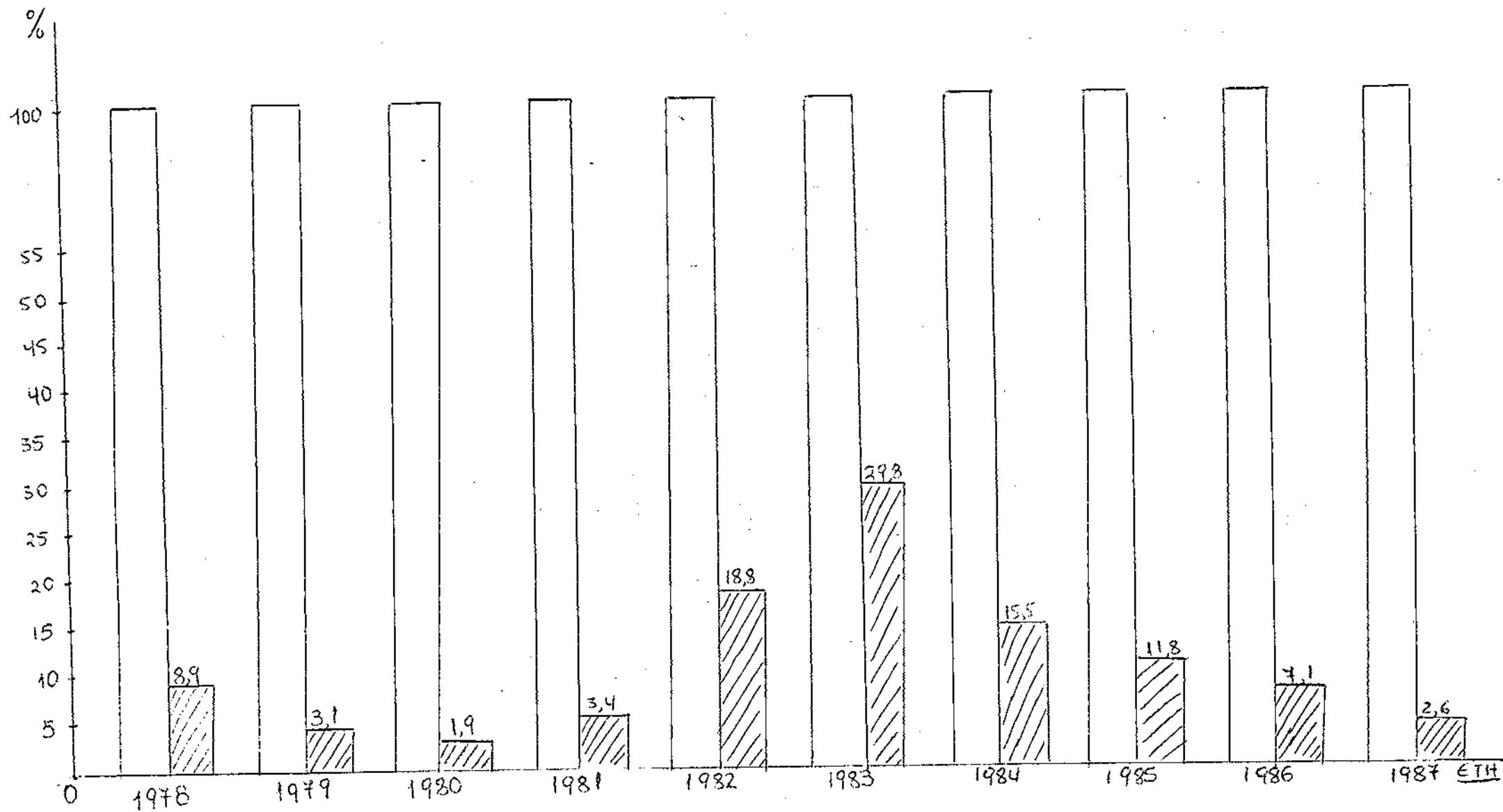
Παραποιημένα Λεξαμενόητοια κατά χιώςρες το 1985



ΠΗΓΗ: ΠΙΝΑΚΑΣ 1



ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1978-1987



ΠΗΓΗ: ΠΙΝΑΚΑΣ 8

### 3. ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Ένας σημαντικός τομέας της Ε.Ο.Κ. που μέχρι σήμερα μένει ουσιαστικά εκτός της κοινής πολιτικής και που προσεχώς είναι επιτακτική ανάγκη να ρυθμιστεί είναι η ναυτιλία. Η COMMISSION πριν από αρκετά χρόνια κατόρθωσε μία πρώτη εισήγηση προς το συμβούλιο των Υπουργών προκειμένου να διαμορφωθεί η κοινή πολιτική. Η εισήγηση αυτή αποτέλεσε την αρχή μιάς διαδικασίας μεγάλης και πολύπλοκης στην οποία η ελληνική παρέμβαση μπορεί και πρέπει να παίζει αποφασιστικό ρόλο.

Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική έχει δύο όψεις: την εξωτερική που αφορά τις σχέσεις της Κοινότητας με Τρίτες χώρες και την εσωτερική, που αφορά τις σχέσεις μεταξύ κρατών-μελών. Ο ρόλος της κοινοτικής ναυτιλίας είναι πιο σημαντικός σ'ότι αφορά την μεταφορά και τις συναλλαγές με τρίτες χώρες απ'ότι αφορά τις μεταφορές στον ενδοκοινοτικό χώρο. Σημειώνουμε εδώ ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας γίνεται μέσω θαλάσσης ενώ το εσωτερικό εμπόριο γίνεται μέσω θαλάσσης σε ποσοστό 25% μόνο. Η Ε.Ο.Κ. προς το παρόν ασχολείται κατ'εξοχήν με τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική, αυτό σημαίνει ότι τείνει να υιοθετήσει ορισμένες κοινές θέσεις και μέτρα που κατά κύριο λόγο αποβλέπουν να διευκολύνουν τις ναυτιλίες των κρατών-μελών σε σχέση με τα προβλήματα που συναντούν στις διεθνείς μεταφορές. Αντίθετα έχουν γίνει ελάχιστες προσπάθειες για την ομοιομορφή διαμόρφωση των δραστηριοτήτων κάθε ναυτιλίας των Κρατών-μελών που αφορούν τα πλοία, τους εργαζομένους σ'αυτά και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Μία πρώτη ρύθμιση για τέτοια θέματα επιτεύχθηκε μετά από μακρές διαπραγματεύσεις στο τέλος του 1986 και τέθηκαν σε ισχύ απ'την 1η Ιουλίου του 1987. Πρόκειται για το πρώτο πακέτο ναυτιλιακών διατάξεων οι οποίες αποτελούν Κοινοτικό Δίκαιο. Οι κανονισμοί αυτοί είναι :

- Κανονισμός 4055/86 που επιβάλλει την ελευθερία στην παροχή ναυτιλιακών μεταφορικών υπηρεσιών μεταξύ των Κρατών-μελών και σταδιακά μέχρι τον Ιανουάριο του 1993 με τρίτες χώρες

- Κανονισμός 4056/86 που εφαρμόζει στον ναυτιλιακό κλάδο τους κανόνες του ανταγωνισμού.
- Κανονισμός 4057/86 που επιχειρεί να εξαλείψει την πρακτική των αθέμιτων τιμολογήσεων (ντάμπινγκ) σ' αυτόν τον τομέα.
- Κανονισμός 4058/86, που δίνει το δικαίωμα στην Επιτροπή και στα κράτη-μέλη της Ε.Ο.Κ. να προβούν σε κοινά μέτρα για την διαφύλαξη της ελεύθερης προσπέλασης στα υπερπόντια φορτία.

Για να οδηγηθούμε στο στάδιο των διαπραγματεύσεων για την εφαρμογή ενιαίας πολιτικής, συντέλεσαν πάρα πολύ λόγοι, σημειώνουμε τους πιο σημαντικούς. Αρχικά μια σειρά ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων που είχε σαν αποτέλεσμα την εκτεταμένη ρύπανση των ακτών της Κοινότητας. Μετά ο συνεχής αυξανόμενος ανταγωνισμός της ναυτιλίας της Ε.Ο.Κ. με άλλες χώρες. Ακόμη οι αξιώσεις των αναπτυσσόμενων χωρών για τη μεταφορά φορτίων χύδην κάτω από τακτικών γραμμών με πλοίο της σημαίας τους είχε σαν αποτέλεσμα την κύρωση διεθνών συμφωνιών για τον καταμερισμό φορτίων LINERS και BULKERS. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας για τις διαπραγματεύσεις πάνω στην κοινή πολιτική ήταν η ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ.

Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η Ε.Ο.Κ. με την ένταξη της χώρας μας απέκτησε το 26% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Δεδομένου ότι το 1981 η χώρα μας αντιπροσώπευε το 10% του παγκόσμιου στόλου και το 38% του στόλου της Ε.Ο.Κ. (1).

Η ένταξη της χώρας μας σ' αυτήν την φάση θεωρήθηκε πετυχημένη χρονικά, γιατί δόθηκε η δυνατότητα να συμμετάσχει στη διαμόρφωση της κοινής πολιτικής με τρόπο που να μην θίγονται τα συμφέροντά της.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1

Είναι φανερό νομίζουμε και η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Κοινότητα. Η Ε.Ο.Κ. με την προσθήκη του ελληνικού στόλου ισχυροποιήθηκε σαν ναυτική οντότητα στο διεθνή θαλάσσιο χώρο γεγονός πολύ σημαντικό για έναν Οργανισμό που προσπαθεί να επιβάλλει την πολιτική του για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα του (φορτώσεις, εμπορεύματα, ναυπηγοεπισκευές κ.λπ.).

Για την αντιμετώπιση του διεθνούς ναυτιλιακού ανταγωνισμού χρειάζονται, κατά την γνώμη μας, ενιαίες προσπάθειες και κοινές ενέργειες από όλα τα κράτη-μέλη. Παράλληλα επειδή συνεχίζουν να υπάρχουν διεθνής τάσεις, όπως ο προστατευτισμός των Η.Π.Α., ο υποβιβασμός των ναύλων των χωρών του ανατολικού συνασπισμού και οι καταμερισμοί των φορτίων των αναπτυσσομένων χωρών, είναι ανάγκη η Ε.Ο.Κ. να γίνει το "λιμάνι" για όλους τους εταίρους.

#### α. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΣΤΟΛΟ

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια ο Ελληνικός στόλος (με ελληνική σημαία) παρουσιάζει μία συνεχή μείωση από πλευράς πλοίων και χωρητικότητας.

Η μείωση του ελληνικού στόλου δεν είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο, αφού μείωση και σε μεγαλύτερα ποσοστά μάλιστα, εμφανίζουν όλοι ανεξαρτήτως οι στόλοι των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών της Ε.Ο.Κ., ακόμα και αυτών που έχουν στην διάθεση τους εθνικά φορτία ή και βοήθεια άλλης μορφής<sup>(1)</sup>. (Αγγλία 66%, Γαλλία 53%, Γερμανία 44,1%, Ελλάδα 43,9%, Ισπανία 39,6%, Ολλανδία 28%).

Τα αίτια της μείωσης συνδέονται άμεσα με την κατάσταση της ναυλαγοράς, αλλά θα πρέπει επίσης να λάβουμε υπόψη και ορισμένους άλλους παράγοντες που επιδρούν στην ανταγωνιστικότητα των πλοίων της Ε.Ο.Κ. και σαφώς επηρεάζουν τον τρόπο εκμετάλλευσής τους. Ειδικότερα ως προς τα αίτια μείωσης του στόλου κρίνεται απαραίτητο να επισημανθούν τα εξής:

---

(1) Βλέπε πίνακα 2.

### **(α) Κατάσταση της ναυλαγοράς**

Η διεθνής ναυλαγορά διήλθε την περίοδο 1979-1987 την πιο βαθειά και σε διάρκεια μακρά κρίση της. Τα αίτια της κρίσης αυτής εντοπίζονται στην γενικότερη οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με την διατηρούμενη υπερπροσφορά χωρητικότητας και την ασήμαντη αύξησή του δια θαλάσσης διακινούμενου φορτίου. Συνέπεια όλων αυτών η καθήλωση και διατήρηση των ναύλων σε πολύ χαμηλά επίπεδα μέχρι το Α'εξάμηνο του 1987. Από κεί και πέρα παρουσιάζεται μια σταθερή και ανοδική βελτίωση των ναύλων με αποτέλεσμα το 1988 οι ναυλοδείκτες να είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα και που επιτρέπουν την αντιμετώπιση των εξόδων των πλοίων και τις μελλοντικές επενδύσεις.

Οι θετικές αυτές εξελίξεις κυρίως οφείλονται στην συνεχή μείωση του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενοπλοίων και στην κάποια αύξηση του διακινήθεντος όγκου πετρελαίου, στην αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας πλοίων "BULK CARRIERS" και "εξειδικευμένων φορτίων" καθώς επίσης και στην κάποια αύξηση του όγκου των ξηρών φορτίων και ειδικότερα των χύδην μεταφορών.

### **(β) Ανταγωνιστικότητα πλοίου**

Το κόστος επάνδρωσης και εκμετάλλευσης στην προαναφερόμενη περίοδο κρίσης, παρουσίασε αύξηση, καθώς επίσης και διάφορα άλλα στοιχεία (οικονομικά), που επιβαρύνουν την ναυτιλιακή πολιτική.

Αποτέλεσμα ήταν να προκαλέσουν σημαντικά προβλήματα στην ναυτιλιακή επιχείρηση και κυρίως στις περιπτώσεις πρόσθετων υποχρεώσεων λόγω Τραπεζικών δανείων.

Κάτω απ' το βάρος των προβλημάτων αυτών πολλά πλοία και μάλιστα παρήλικα με μειωμένη ανταγωνιστικότητα οδηγήθηκαν στον παροπλισμό και στα διαλυτήρια.

Αντίθετα τα πλοία νεώτερης ηλικίας, που δεν διέθεταν ανταγωνιστικά περιθώρια, αναγκάστηκαν να καταφύγουν σε ξένα νηολόγια, όπου λόγω κυρίως του χαμηλού κόστους επάνδρωσης μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν. Η τροπή προς ξένες σημαίες είναι γενικό φαινόμενο κατά την τελευταία επταετία για όλες τις Ευρωπαϊκές ναυτιλίες.

Αυτή είναι και η βασική αιτία της αλματώδους αύξησης του στόλου των σημαιών ευκαιρίας καθώς και η δημιουργία νέων σημαιών ευκαιρίας. Την τελευταία μάλιστα περίοδο δημιουργούνται από πολλά Ευρωπαϊκά Κράτη ιδιαίτερες εθνικές σημαίες ευκαιρίας στις οποίες νηολογούν τα πλοία τους, για να έχουν χαμηλόμισθα πληρώματα και χαμηλό κόστος επάνδρωσης. Έτσι η Αγγλία δημιούργησε το ειδικό νηολόγιο της νήσου MAN, η Γαλλία το ειδικό νηολόγιο της νήσου KERGUÉLEN, η Ολλανδία, το ειδικό νηολόγιο για τις Ολλανδικές Αντίλλες, η Ισπανία προχωρά προς την δημιουργία ανοικτού νηολογίου στις Κανάριους νήσους και ομοίως η Γερμανία.

Το Υ.Ε.Ν. για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις παραπάνω ενέργειες των άλλων κρατών-μελών αποφάσισε να προχωρήσει σε μέτρα τα οποία θα μείωναν το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου και αναφέρονταν:

- Στην προσαρμογή των κλασσικών και αυτοματοποιημένων φορτηγών πλοίων σε επίπεδα που ισχύουν στις Ευρωπαϊκές Ναυτιλίες και σύμφωνα με τις τεχνολογικές εξελίξεις.
- Παροχή δυνατότητας απασχόλησης αλλοδαπών σε κατώτερες θέσεις και μέχρι ποσοστού 40% του συνόλου του πληρώματος.
- Σε περιπτώσεις ανεργίας καθίσταται υποχρεωτική η άδεια των ναυτικών μετά την συμπλήρωση 11½ μηνών υπηρεσίας στο πλοίο.

**β. Διαμόρφωση πλαισίου κοινής Ευρωπαϊκής  
Ναυτιλιακής Πολιτικής**

**(ι) Οι απόψεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας**

Το Ν.Ε.Ε. προχωρεί στη διαμόρφωση ενός πλαισίου κοινής Ευρωπαϊκής πολιτικής η οποία θα προσδιορίζει τους στόχους για τα επόμενα χρόνια δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στην ελληνική ναυτιλία να αξιοποιήσει την ιδιαίτερη θέση της μέσα στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

Η Ελληνική Ναυτιλία, σύμφωνα με τις απόψεις του Ν.Ε.Ε. παρά το γεγονός ότι έχασε τα τελευταία χρόνια 1.000 πλοία με χωρητικότητα 20 εκ.τόνων συνεχίζει να αποτελεί την ισχυρότερη δύναμη στον κοινοτικό στόλο όπως και την εποχή της ένταξής μας στην Ε.Ο.Κ. που έλεγχε το 53% (σήμερα ελέγχει το 35% με δεύτερη την Αγγλία που ελέγχει το 12,74%).

Η πρωτοβουλία του Ν.Ε.Ε. που επικεντρώνεται, στη διαμόρφωση μιάς πρότασης για την κοινή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική και εκφράζει μια καινούργια αντίληψη για τον πρωταρχικό και ρυθμιστικό ρόλο που θα πρέπει να παίξει η ελληνική ναυτιλία στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας.

Η εισήγηση του Ν.Ε.Ε. για την κοινή ευρωπαϊκή πολιτική έχει τα εξής θέματα:

α. Ακτοπλοία (CABOTAGE). Ο τομέας αυτός των θαλασσίων μεταφορών, δηλαδή η μεταφορά μεταξύ δύο λιμένων μέσα στον ίδιο εθνικό χώρο αποτελεί σημείο ρήξης μεταξύ Ε.Ο.Κ. και Ελλάδας.

Οι βόρειες χώρες με μικρή έκταση ακτών μη έχοντας οι περισσότερες περιορισμούς στις εσωτερικές τους μεταφορές πιέζουν για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

Οι νότιες χώρες για τους δικούς της η κάθε μία λόγους διατηρούν το προνόμιο αυτό και αντιδρούν στην κατάργησή του.

Για τη Χώρα μας το θέμα "ακτοπλοΐα" είναι πολύ σημαντικό. Όχι μόνο για λόγους εθνικής οικονομίας αλλά για λόγους κοινωνικούς και λειτουργικούς και διοικητικούς, λόγω του μεγάλου νησιωτικού συμπλέγματος κυρίως όμως για λόγους εθνικής ασφάλειας και άμυνας. Για όλους αυτούς τους λόγους επιτακτική είναι η ανάγκη να βρεθεί λύση που να μην προσκρούει στα εθνικά μας συμφέροντα.

β. Κοινωνικά θέματα. Το καίριο θέμα σ' αυτό το σημείο είναι η ελεύθερη διακίνηση των ναυτεργατών δηλαδή το δικαίωμα εργασίας στα υπό ελληνική σημαία πλοία, η ασφαλιστική τους κάλυψη, οι μισθοί και οι συντάξεις.

Το Υ.Ε.Ν. από το 1983 έχει εκδόσει Π.Δ. στο οποίο αναφέρεται ότι οι κοινοτικοί ναυτικοί έχουν τα ίδια δικαιώματα με τους ελληνες. Βέβαια και οι έλληνες ναυτικοί που θέλουν να εργασθούν σε κοινοτικά πλοία απολαμβάνουν τα ίδια δικαιώματα.

γ. Θέματα ναυτικής εκπαίδευσης. Δεν υπάρχει ενιαία κοινοτική πολιτική και τα κράτη-μέλη ρυθμίζουν το θέμα διμερώς. Το κυριότερο σημείο εδώ είναι η αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων και γενικά των πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας που εκδίδουν τα διάφορα κράτη-μέλη. Είναι φανερό εδώ ότι το θέμα αυτό συνδέεται με το προηγούμενο αφού για να υπηρετήσουν κατ' αρχήν ο ναυτικοί σε πλοία κάποιας κοινοτικής χώρας, θα πρέπει το δίπλωμα που κατέχουν να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αντίστοιχης χώρας η οποία θα είναι σύμφωνη με την εθνική νομοθεσία αφού δεν υπάρχει ενιαία κοινοτική ρύθμιση. Η διαμόρφωση των ενιαίων κοινοτικών προτάσεων πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε να μη θίγονται τα ισχύοντα της χώρας μας εφόσον έχουμε υπόψη μας το μεγάλο αριθμό των ναυτικών που έχουμε και ξέροντας τη συμβολή τους στην εθνική οικονομία αλλά και στην κοινοτική ζωή της χώρας μας.



δ. Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας-Θαλάσσια Ρύπανση.Οί προαναφερθέντες τομείς βέβαια, αποτελούν αντικείμενο του Ι.Μ.Ο (διεθνής οργανισμός στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε.) όμως η επιτροπή προσπαθεί να επεκτείνει τις αρμοδιότητές της, εκμεταλλευόμενοι την ευαισθησία της διεθνούς κοινής γνώμης στα θέματα ναυτικής ασφάλειας και ρύπανσης. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι υιοθετείται κάθε απόφαση του Ι.Μ.Ο. και κανόνες που βελτιώνουν τους όρους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και γι' αυτούς που προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον και η εφαρμογή τους από την Ε.Ο.Κ. θεωρείται υποχρεωτική.

ε. Αναθεώρηση κώδικα τακτικών γραμμών UNCTAD. Ο Κώδικας της UNCTAD αναφέρεται στις μεταφορές τακτικών γραμμών και ιδιαίτερα σ' αυτές που πραγματοποιούνται από τις ναυτιλιακές CONFERENCES.

Ο κώδικας αυτός δεν αποτελεί πρόβλημα γιατί το μέγεθος του στόλου μας που δραστηριοποιείται στις τακτικές γραμμές δεν είναι σημαντικό ακόμη αυτός δεν είναι σημαντικός γιατί βρίσκόμαστε μπροστά στη διάσκεψη η οποία θα μελετήσει την εφαρμογή και την λειτουργία του, και αναμένεται κάποιο νέο όργανο για τη ρύθμιση των θεμάτων αυτών.

Στόχος μας πρέπει να είναι η σωστή εφαρμογή των διατάξεων όπως έχουν διαμορφωθεί και η μη επέκτασή τους σε ανεξάρτητους μεταφορείς.

στ. Λιμενική Πολιτική. Μέχρι σήμερα, δεν έχει διαμορφωθεί κοινή πολιτική για τα λιμάνια, παρά τις προσπάθειες που χρονολογούνται από το 1970.

Είναι αναμφισβήτητο όμως ότι, η εφαρμογή της ενιαίας Εσωτερικής αγοράς θα επιδράσει άμεσα στην ανάπτυξη των λιμανιών των χωρών της Κοινότητας ιδιαίτερα μάλιστα εξ αιτίας των επιπτώσεων που θα έχει η αγορά αυτή στις συνδυασμένες μεταφορές, αφού τα λιμάνια ορισμένων χωρών-μελών της Ε.Ο.Κ. δεν συνδέονται χερσαία με την Ε.Ο.Κ. Συνεπώς η λήψη μέτρων στα πλαίσια της Ε.Ο.Κ. που θα αποτρέπουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό και θα δραστηριοποιούν τα λιμάνια, είναι ζωτικής ανάγκης.

**(ιι) Οι απόψεις της Επιτροπής Ενώσεως Εφοπλιστών**

Τα προβλήματα που συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκοί εμπορικοί στόλοι απασχολούν και ανησυχούν τους εφοπληστές της κοινότητας, οι οποίοι ζητούν την επείγουσα διαμόρφωση μιάς κοινής ναυτιλιακής πολιτικής ώστε να υπάρξει η δυνατότητα αντιμετώπισης των προβλημάτων του μέλλοντος.

Βασικός άξονας, σύμφωνα με την γνώμη Ε.Ε.Ε., είναι η εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών σε θέματα κοινωνικής και φορολογικής πολιτικής, με βάση το σύστημα που εφαρμόζει η Ελλάδα και το οποίο έχει επιτρέψει στον ελληνικό εμπορικό στόλο να είναι ο μεγαλύτερος της Ε.Ο.Κ. και μεταξύ των πρώτων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Είναι γεγονός ότι χωρίς ισχυρή κοινοτική ναυτιλία, η εσωτερική αγορά θα είναι προβληματική και θα ήταν πρόκληση ο ανισος ανταγωνισμός με τους στόλους τρίτων χωρών.

Κατά την γνώμη της Ε.Ε.Ε. τα προβλήματα τα οποία εξασθενούν τους ευρωπαϊκούς στόλους κατατάσσονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: Τα ενδοκοινοτικά και τα εξωκοινοτικά. Ενδοκοινοτικά προβλήματα αναφέρονται στο κόστος λειτουργίας και κοινωνικών βαρών, όπως και η μεγάλη διαφοροποίηση των εθνικών συστημάτων σε θέματα εργοδοτικών εισφορών και φορολογικής πολιτικής. Τα εξωκοινοτικά προβλήματα είναι κυρίως η ανυπαρξία προστασίας έναντι του προστατευτισμού που εφαρμόζεται σε διάφορες χώρες.

Ός προς τα ενδογενή προβλήματα οι Ε.Ε.Ε. προτείνει άμεση εναρμόνιση ειδικότερα για τις εισφορές υποστηρίζει ότι οι διαφοροποιήσεις που υπάρχουν ανάμεσα στα κράτη-μέλη κάνουν άνισο και τον ενδογενή ανταγωνισμό. Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι θα αυξηθούν οι εισφορές αλλά προτείνεται σαν λύση το πραγματικό ελεύθερο εμπόριο.

Δύο άλλα ζητήματα που αντιμετωπίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι τα παράλληλα νηολόγια και τα κονσόρτσιουμ (όμιλοι). Αναφορικά με τα παράλληλα νηολόγια η Ε.Ε.Ε. αν αφέρει ότι ενδιαφέρουν την Ελλάδα γιατί δεν τα εφαρμόζει μέχρι σήμερα σαν πρακτική. Οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν ότι μπορεί να διαλευκανθεί το εάν οι παράλληλες νηολογήσεις είναι πραγματικά κοινωνικές ή εφαρμόζονται για λόγους πολιτικούς προς την μη ένομη αύξηση της ανταγωνιστικότητας του στόλου ενός κράτους. Είναι συνεχίζουν, μία έμμεση παραδοχή ότι η σημαία του κράτους δεν είναι ανταγωνιστική και αντί να γίνει σοβαρή προσπάθεια για τη βοήθεια της ναυτιλίας προσπαθούν να ξεφύγουν από το πρόβλημα.

Τώρα αναφορικά με τα κονσόρτσιουμ η θέση της Ε.Ε.Ε. είναι ευνοϊκή γιατί όπως υποστηρίζουν είναι προς όφελος τόσο των ναυτιλιακών εταιριών, όσο και των εισαγωγέων-εξαγωγέων γιατί τους προσφέρονται καλύτεροι όροι μεταφοράς. Ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται και η ανταγωνιστικότητα των εταιριών του ομίλου.

Για το θέμα της ακτοπλοΐας οι απόψεις του Ν.Ε.Ε. και της Ε.Ε.Ε. ταυτίζονται. Η θέση αυτή της Ε.Ε.Ε. υποστηρίζεται γιατί υπάρχει απόλυτη ανάγκη η ελληνική ακτοπλοΐα να μείνει σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.

Ας σημειώσουμε εδώ ότι ένας από τους λόγους για τους οποίους οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν τη διατήρηση των εθνικών νηολογίων ως υποχρεωτική και τη δυνητική, παράλληλη κοινοτική νηολόγηση, η οποία θα πρέπει να δίνει τις δυνατότητες για πρόσβαση στους κοινοτικούς κανονισμούς και στα οφέλη μιάς κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, είναι η μη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

### (iii) Προβλήματα-Τρόποι αντιμετώπισής τους

Μετά την υιοθέτηση της πρώτης φάσης της ναυτιλιακής κοινοτικής νομοθεσίας (τέσσερις κανονισμοί που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 1987) παρατηρούνται παραβιάσεις στους κανόνες αυτούς και όχι μόνο αυτό. Προστέθηκαν και προστίθενται συνεχώς νέα προβλήματα.

Ας δούμε όμως πως διαμορφώνεται αυτή τη στιγμή η κατάσταση, επιχειρώντας μια προσωπική ιεράρχηση των προβλημάτων (που όμως δεν είναι αυθαίρετη).

Το πρόβλημα της Ακτοπλοίας είναι ένα πρόβλημα στο οποίο ανεφερθήκαμε και πιο πάνω. Η σοβαρότητα όμως του θέματος μας αναγκάζει να το επαναλάβουμε. Το τι ακριβώς θα γίνει, εξαρτάται ως επί το πλείστον απ'την ελληνική σταθερότητα και κυρίως απ'το Βρεταννικό πείσμα. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι η Μ.Βρεταννία απείλησε έμμεσα για "Μποϋκοτάζ" των ελληνικών πλοίων στα λιμάνια της, αν φυσικά γίνει κάτι τέτοιο το πρόβλημα προβλέπετε να γίνει ακόμα πιο έντονο.

Για το θέμα αυτό υπάρχει μια συμβιβαστική πρόταση για μερική άρση του "SABOTAGE" όπου και αν δεν προσκρούει σε εθνικά θέματα (π.χ. Γραμμές Ιονίου, Κυκλάδων, κ.λπ.).

Τη λύση αυτή προβάλλει η γνώση μας σε καταγγελία της για το θέμα στα Κοινοτικά δικαστήρια.

Ένα άλλο πρόβλημα εξίσου σημαντικό είναι οι Σημαίες Ευκαιρίας.

Η αντιμετώπιση του αθέμιτου ανταγωνισμού των κοινοτικών στόλων από τις σημαίες του Τρίτου Κόσμου τείνει να γίνει το κυρίαρχο κοινοτικό πρόβλημα. Η προσέγγιση ορισμένων Ευρωπαϊκών χωρών-μελών της Ε.Ο.Κ. προς τις σημαίες αυτές θεωρείται μικροοικονομική πολιτική που συντελεί στο πρόβλημα αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης των κοινοτικών πλοίων. Η ροπή αυτή προς τις σημαίες ευκαιρίας είχε σαν αποτέλεσμα να εγκαταλείπουν την εθνική τους σημαία τα δύο τελευταία χρόνια, ένας μέσος όρος δύο πλοίων την ημέρα για να πετύχουν βέβαια χαμηλότερο κόστος που όμως δεν σχετίζεται με το μακροχρόνιο κόστος. Η μείωση του στόλου της Ε.Ο.Κ. στις αρχές της δεκαετίας του '80 ήταν το 28,5% του παγκόσμιου στόλου ενώ στο τέλος του 1987 ήταν το 16% του παγκόσμιου στόλου.

Σαν λύση στο πρόβλημα αυτό εμφανίζεται απ' την Ε.Ο.Κ. η ενιαία σημαία προκειμένου ο στόλος της να τεθεί σε ίση βάση ανταγωνισμού. Με βάση την πρόταση αυτή όλα τα σκάφη των κρατών-μελών της Ε.Ο.Κ. θα κινούνται με παρόμοιους ευνοϊκούς όρους, οι οποίοι καλύπτουν τους τομείς:

Κόστος μισθών  
Κανόνες επάνδρωσης  
Όροι και συνθήκες ασφάλειας  
Φορολογία εταιριών

Ένα άλλο ακόμα πρόβλημα είναι η ίδρυση ενιαίου Ευρωπαϊκού Νηολογίου. Πρόβλημα που δημιουργείται από τα διάφορα γραφειοκρατικά εμπόδια, τις διάφορες εθνικές νομοθεσίες, την ανυπαρξία εναρμόνισης των εθνικών νομοθεσιών στους όρους νηολόγησης.

Και ενώ ο κλάδος της ναυτιλίας θεωρείται αυτόνομης και η ανάπτυξη του βασίζεται στην αυτοτελή ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Σ' αυτό το σημείο εμφανίζεται και το θέμα των κρατικών επιδοτήσεων, που στοχεύουν στην παροχή βοήθειας προς την ναυτιλία για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της. Εδώ σαν λύση προτείνεται η δημιουργία θεσμικού πλαισίου που σημειωτέον δεν θα πρέπει να είναι αμφίβολης αποτελεσματικότητας.

Όπως και να έχει το θέμα, άποψή μας είναι, ότι για να προχωρήσουμε σε νέα μέτρα για κοινή πολιτική εκείνο που προέχει είναι η αυστηρή πρακτική εφαρμογή των Κανονισμών που ισχύουν απ' το 1987, γιατί αλλιώς δεν είναι δυνατό να προχωρήσουμε σε δεύτερη φάση κοινής πολιτικής.

Κάθε βεβιασμένη και επισπευμένη ενέργεια της Κοινότητας για την υιοθέτηση νέων μέτρων είναι άσκοπη. Η λήψη θετικών μέτρων αυτή την περίοδο θα ήταν πρόωγη, γιατί εκκρεμούν τα προβλήματα που προαναφέραμε και προέχει η λύση τους.

Η καθιέρωση πλαισίου κοινής ναυτιλιακής πολιτικής αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την ορθότερη επίλυση των ναυτιλιακών προβλημάτων της Κοινότητας.

Ελπίζουμε και ευχόμαστε ωστόσο μια όσο το δυνατό συντομότερη εξεύρεση λύσεων, ζωτικής σημασίας έτσι ώστε η κοινοτική ναυτιλία να μην αφανιστεί, αλλά να επιβιώσει να αναπτυχθεί και να παίξει σημαντικό ρόλο στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΤΗΣ Ε. Ο. Κ.

Ε Τ Ο Σ	1 9 8 2		1 9 8 3		1 9 8 4		1 9 8 5	
	Αρ.Πλοίων	Τόν.GROSS	Αρ.Πλοίων	Τόν.GROSS	Αρ.Πλοίων	Τόν.GROSS	Αρ.Πλοίων	Τόν.GROSS
ΕΛΛΑΔΑ	3.111	39.679.521	2.787	35.861.676	2.465	34.613.455	2.111	30.376.709
ΗΝ.ΒΑΣΙΛΕΙΟ	1.387	22.878.673	1.248	19.765.098	1.033	16.587.890	966	14.569.003
ΓΑΛΛΙΑ	393	10.806.898	391	10.280.240	392	9.285.039	361	8.384.911
ΙΤΑΛΙΑ	950	9.804.425	812	8.344.567	850	8.979.600	812	8.344.567
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.108	7.067.952	1.084	6.774.306	1.071	6.163.832	1.077	5.617.785
ΔΑΝΙΑ	589	4.840.361	571	4.891.209	561	4.869.487	559	5.085.787
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	668	5.127.247	669	4.680.411	663	4.385.373	667	4.164.125
ΒΕΛΓΙΟ	92	1.718.900	94	2.038.207	95	2.096.438	103	2.200.015
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	70	240.947	72	250.557	68	254.632	66	237.820
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>8.368</b>	<b>102.164.724</b>	<b>7.728</b>	<b>92.893.271</b>	<b>7.198</b>	<b>87.235.746</b>	<b>6.722</b>	<b>78.980.722</b>

ΠΗΓΗ: Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 2

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΕΚΑΤ. ΚΟΧ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1970-1987  
(ΠΛΟΙΑ ΑΝΩ ΤΩΝ 10 D ΚΟΧ)

Ε Τ Η	1 9 7 0	1 9 7 5	1 9 8 0	1 9 8 4	1 9 8 5	1 9 8 6	1 9 8 7
ΒΕΛΓΙΟ	1.000	1.300	1.700	2.300	2.300	2.300	2.268
ΔΑΝΙΑ	3.000	4.300	5.200	5.100	4.800	4.500	4.873
ΓΑΛΛΙΑ	5.900	10.400	11.600	8.600	7.900	5.600	5.351
ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7.500	8.200	6.000	6.000	5.900	5.300	4.317
ΕΛΛΑΔΑ	10.600	22.400	39.400	34.900	30.900	28.300	23.559
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	200	200	200	200	200	100	153
ΙΤΑΛΙΑ	7.000	9.900	10.900	9.000	8.600	7.600	7.817
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	5.000	5.400	5.300	4.000	3.700	3.800	3.908
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	700	1.100	1.200	1.400	1.300	1.000	1.048
ΙΣΠΑΝΙΑ	2.900	4.800	7.500	6.400	5.600	4.900	4.949
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	24.700	32.200	26.000	14.900	13.300	10.600	8.507

ΠΗΓΗ : LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING



## **B. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

1. Γενικά για την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία
  - α. Η δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου
  - β. Ποσοστιαία συμμετοχή του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου στον Παγκόσμιο και τον Κοινοτικό Στόλο
2. Ναυτιλία: Πηγή Εισοδήματος
  - α. Αναδρομή στην περίοδο 1950-1980
  - β. Αναδρομή στην περίοδο 1980-1984
  - γ. Αναδρομή στην περίοδο 1985-1988
3. Ναυτεργατικό δυναμικό
  - α. Συλλογική Σύμβαση Εργασίας
4. Ναυτική Εκπαίδευση
5. Χρηματοδότηση στη ναυτιλία
  - α. Αλλαγές στην ναυτιλιακή δανειοδότηση
  - β. Μείωση των τραπεζικών δανείων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις
  - γ. Εξωτραπεζικές επενδύσεις στη ναυτιλία
  - δ. Εξελίξεις στις συνθήκες χρηματοδότησης
6. Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία
  - α. Εξελίξεις στον ελληνικό χώρο
  - β. Διεθνείς εξελίξεις

## 1. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### α. Η Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου

Ο Ελληνικής πλοιοκτησίας εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο υπολογίζοντας ότι το 13% των πλοίων είναι δεσμευμένα (ναυλωμένα) στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Η αύξησή του πραγματοποιήθηκε<sup>(1)</sup> ανεξάρτητα απο το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν έχει εθνικό φορτίο για μεταφορές και πάνω από το 95% των ελληνόκτητων πλοίων δεν είναι LINER COMPANIES, αν και πολλά κατα καιρούς ναυλώνονται από LINER COMPANIES. Τα πειρατικά πλοία, μεταφέρουν φορτία απο οπουδήποτε και οπουδήποτε. Το επιχειρηματικό δαιμόνιο χαρακτηριστικό του ελληνικού πλοιοκτήτη συντέλεσε στην κατασκευή ενός μεγάλου εμπορικού στόλου τον 19ο αιώνα και κατα την περίοδο μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, όταν η ελληνική ναυτιλία έκανε μία αξιοθαύμαστη ανάκαμψη μετά τον μαρασμό του Α' παγκόσμιου πολέμου. Στον Β' παγκόσμιο πόλεμο οι έλληνες έχασαν τα 3/4 του στόλου τους, αλλά ήταν από τους πρώτους που "Ξαναέχτισαν" τον στόλο τους που πρόβλεψαν καινούργιες εμπορικές αγορές όπως το πετρέλαιο αποκτώντας την τελευταίου τύπου ναυτιλιακή επιχείρηση.

Στις αρχές του '60 μια άλλη μεγάλη εξάπλωση σημάδεψε τον εμπορικό στόλο, καθώς πλοίαρχοι και άλλοι αξιωματικοί έγιναν επιχειρηματίες. Οι νέοι αυτοί πλοιοκτήτες δημιούργησαν τους αρχικούς στόλους με πλοία από δεύτερο χέρι όταν πολλά ήταν διαθέσιμα απο Ιάπωνες, Σουηδούς, Βρεταννούς και Νορβηγούς, οι οποίοι αντικατέστησαν τους στόλους τους. Η διαθεσιμότητα ελληνικών ναυτικών εκείνη την εποχή διεκδύλε την αύξηση της ελληνικής ναυτιλίας. Μέχρι τα πιο πρόσφατα στοιχεία που υπάρχουν οι Έλληνες διεθύνουν γύρω στις 4.500 πλοία και περίπου 50 εκ. GRT<sup>(2)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1 και διάγραμμα 1

(2) Βλέπε πίνακα 2

Η Ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία αυξήθηκε χωρίς σταθερή κρατική βοήθεια (επιχορήγηση), χωρίς αποθέματα φορτίου ή προστασίας εγχώριου προϊόντος με τα οποία είχαν να αντιταχθούν οι έλληνες φορτωτές διότι έχουν να κάνουν με μια ελεύθερη συναγωνιστική αγορά. Το Ελληνικό Κράτος απέφευγε να επεμβαίνει στις εμπορικές συναλλαγές των εφοπλιστών και η ελευθερία στο εμπόριο είναι ο παράγοντας επιτυχίας της ελληνικής ναυτιλίας -ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1981 αποτελούσε δεύτερη ναυτική δύναμη (σε ΚΟΧ) μετά τη Λιβερία με ποσοστό γύρω στο 10% στο σύνολο του παγκοσμίου εμπορικού στόλου.

Ασφαλώς η ελληνική ναυτιλία, πλοία με ελληνική σημαία, δεν ζεί εδώ και τα τελευταία χρόνια της ευτυχέστερες στιγμές της. Οι λόγοι είναι γνωστοί. Εκείνο όμως που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ότι αφενός η κρίση, αφετέρου κάποιες διαφορετικές αντιλήψεις στον τρόπο αντιμετώπισής της, μεταξύ εφοπλιστού και κρατικού φορέα επηρέασαν αναμφισβήτητα την εξέλιξη του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Σαν αποτέλεσμα η ελληνική ναυτιλία μεταξύ των ετών 1981 και 1983 -διάστημα κατά το οποίο η ναυτιλιακή κρίση έφθασε στο ζενίθ της- συρρικνώθηκε κατά 633 πλοία και 5.681.724 τόννους, που ισοδυναμεί, ως προς την χωρητικότητα, προς το σύνολο της Δανικής και Ιρλανδικής ναυτιλίας και αντιπροσωπεύει το 5,92% του συνόλου της κοινοτικής ναυτιλίας σήμερα.

Πώς διαμορφώθηκε όμως η σημερινή εικόνα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας; Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα 3 η δύναμη υπό την ελληνική σημαία εμπορικών πλοίων στις 30-9-88 ήταν 2.042 πλοία, χωρητικότητας: 21.819.867 τόν. έναντι 2.863 πλοίων, χωρητικότητας 32.871.042 τόν. Δηλαδή σημειώθηκε μείωση και ως προς τον αριθμό των πλοίων και ως προς την χωρητικότητα. Εξάλλου κατά το χρονικό διάστημα από 1-1-83 μέχρι 31-12-83 σημειώθηκε ετήσια μείωση 8,2% για τον αριθμό πλοίων και 3,5% για την χωρητικότητα, ενώ κατά το διάστημα από 1-1-82 μέχρι και 31-12-82 σημειώθηκε ετήσια μείωση 8,7% για τον αριθμό πλοίων και 10,26% για την χωρητικότητα<sup>(1)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 4

Αναλυτικά η δύναμη των υπό ελληνική σημαία εμπορικών πλοίων κατά κατηγορίες είχε στις 30-9-88 ως εξής:

- Φορτηγά πλοία : 955, ολική χωρητικότητα 11.912.296 κόρων αντιπροσωπεύονται σε χωρητικότητα το 46,76% του συνόλου της ελληνικής χωρητικότητας
- Δεξαμενόπλοια: 337, ολικής χωρητικότητας 9.112.964 κόρων αντιπροσωπεύοντας σε χωρητικότητα το 16,52% του συνόλου της ελληνικής χωρητικότητας.
- Επιβατηγά πλοία : 383, ολική χωρητικότητα 6.859.969 κόρων αντιπροσωπεύονται σε χωρητικότητα το 18,75% του συνόλου της ελληνικής χωρητικότητας.
- Λοιπά πλοία, εκτός των παραπάνω κατηγοριών (ρυμουλκά, αλιευτικά, ναυαγώσωστικά, τοποθέτησης καλωδίων, απορροφητήρες κ.λπ.) : 367, ολική χωρητικότητα 108.638 κόρων αντιπροσωπεύονται σε χωρητικότητα το 17,97% του συνόλου της ελληνικής χωρητικότητας <sup>(1)</sup>.

Έχει γίνει πολύς λόγος για τα αίτια που πολλά πλοία αλλάζουν σημαία από ελληνική σε ξένη, δηλαδή για την διαρροή πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο, τα πλοία αυτά είναι συνήθως ηλικίας 10-20 χρόνων και αντιμετωπίζουν πρόβλημα επιβίωσης. Υπό ελληνική σημαία δεν καλύπτουν το κόστος διαχείρισης και θα ήταν δεμένα, ενώ με ξένη σημαία ο πλοιοκτήτης εξοικονομεί τα απαραίτητα που του επιτρέπουν να κινεί το πλοίο σε επίπεδα μόλις που καλύπτουν το κόστος κίνησης ή ένα μικρό περιθωριακό κέρδος που καλύπτει μέρος των τραπεζικών τόκων. Η εξοικονόμηση μερικών εκατοντάδων δολλαρίων ημερησίως αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιβίωση ορισμένων μικρομεσαίων εταιριών γιατί διαφορετικά ο πλοιοκτήτης θα ήταν υποχρεωμένος να δέσει το πλοίο και αυτό θα προκαλούσε κατάσχεση από την τράπεζα.

Άλλο αίτιο της τάσης για αλλαγή σημαίας είναι ο θεσμός της ανακύκλωσης. Πολλοί εφοπλιστές έχουν δημιουργήσει σχέσεις αμοιβαίας εμπιστοσύνης με τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς

---

(1) Βλέπε πίνακα 3

τους από πολλά χρόνια και δεν μπορούν να προσλάβουν αγνώστους και να τους εμπιστευθούν την περιουσία τους, αφήνοντας έξω για μεγάλα διαστήματα τους δικούς τους ανθρώπους. Αυτοί προτιμούν να αλλάξουν σημαία και να διατηρούν στις κέραιες θέσεις τους δικούς τους ανθρώπους.

Όπως υποστηρίζουν οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας η διαρροή αυτή απο το ελληνικό νηολόγιο πρέπει να θεωρηθεί συνέπεια της κρίσης και μιάς νέας πολιτικής που η κρίση αυτή ανάγκασε τον εφοπλισμό να ακολουθήσει, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω. Η νέα αυτή πολιτική οδήγησε κατά ένα μέρος στην ανανέωση του ελληνικού στόλου σύμφωνα με στοιχεία του Υ.Ε.Ν. το 63,2% της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (από πλευρά χωρητικότητας) αντιπροσωπεύει σκάφη ηλικίας μέχρι 14 ετών. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι η μικρότερη χωρητικότητα στην κατανομή του στόλου από πλευράς ηλικίας, παρουσιάζει το κλιμάκιο από 30 ετών και άνω (2,4% στο σύνολο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας), ενώ τα κλιμάκια 25-29 ετών και 20-24 ετών αντιπροσωπεύουν το 3,1% και 7% αντίστοιχα στο σύνολο της χωρητικότητας στο σύνολο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας<sup>(1)</sup>.

Για να διαπιστωθεί αν πράγματι η συρρίκνωση του ελληνικού στόλου είναι αποτέλεσμα κυρίως της πολιτικής ανανέωσής του ή οφείλεται και σε άλλους παράγοντες ή αιτίες, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη:

**α.** Η εξέλιξη της χωρητικότητας του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου κατά σημαίες πλοίων, στα τρία τελευταία χρόνια.

**β.** Η εξέλιξη των συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ. πλοίων.

Όσο αφορά την εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου κατά σημαίες θα λέγαμε ότι:

---

(1) Βλέπε πίνακα 6 και διάγραμμα 2

1. Από το 1985 έως το 1988 παρατηρείται ότι η συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου (με βάση πάντοτε την χωρητικότητα) εμφανίζει μια φθίνουσα πορεία έτσι το 1985, ήταν 230.521 ΚΟΧ, το 1988 ήταν 135.420 ΚΟΧ. Αντίθετα η συμμετοχή της Παναμαϊκής σημαίας στα ελληνόκτητα πλοία εμφανίζει αυξητική πορεία, το 1985 ήταν 22.117 ΚΟΧ και το 1988 ήταν 36.391 ΚΟΧ, επίσης σημαντική και μόνιμα αυξητική είναι η συμμετοχή της Κυπριακής σημαίας στο σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η οποία το 1985 ήταν 1.344 ΚΟΧ και το 1988 ήταν 152.297 ΚΟΧ<sup>(1)</sup>.

2. Ο όγκος της ελληνικής αυτής χωρητικότητας των 5 εκ.ΚΟΧ αντιπροσωπεύει το 14,4% του συνόλου του υπό σημαία Παναμά εμπορικού στόλου .

Όσο αφορά την εξέλιξη των συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ. πλοίων παρατηρείται ότι: Η πορεία των πλοίων αυτών (ελληνόκτητων υπό ξένες σημαίες) είναι φθίνουσα που σημαίνει ότι ακολουθείται μια πορεία εγκατάλειψης των ξένων σημαίων. Παράλληλα όμως, η μείωση αυτή των συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ. πλοίων είναι εντυπωσιακά μικρότερη από την κίνηση που εμφάνισαν τα τελευταία χρόνια, με ελληνικά πλοία οι ξένες σημαίες π.χ. μεταξύ 1981 και 1982 η μείωση των συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ. πλοίων ήταν της τάξης των 19 πλοίων χωρητικότητας 587.385 ΚΟΧ. Αντίθετα στο ίδιο διάστημα το σύνολο της αύξησης των εγγραφέντων σε ξένα νηολόγια ελληνικών πλοίων ήταν της τάξης των 3.369.206 ΚΟΧ.

Με πρόσφατα στοιχεία η εξέλιξη των συμβεβλημένων των Ν.Α.Τ πλοίων εμφανίζει ακόμα μεγαλύτερη καθοδική πορεία. Έτσι ενώ το 1982 ήταν συμβεβλημένα 456 πλοία χωρητικότητας 8.209.657 ΚΟΧ το 1983 τα πλοία αυτά ήταν 439 χωρητικότητας 7.603.905 ΚΟΧ και το Μάρτιο του 1984, 382 χωρητικότητας 6.949.224 ΚΟΧ<sup>(2)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 7

(2) Βλέπε πίνακα 8

## β. Ποσοστιαία συμμετοχή του Ελληνικού Εμπορικού

### Στόλου στον Παγκόσμιο και Κοινοτικό Στόλο

Η Ελλάδα έγινε μέλος της Ε.Ο.Κ. το 1981, πράγμα το οποίο παρέχει ευκαιρίες και προκλήσεις στην Ελληνική ναυτιλία. Η είσοδος της διπλασίασε το μέγεθος του στόλου της Ε.Ο.Κ., το οποίο υπολογίζεται στο 26% της διεθνούς χωρητικότητας<sup>(1)</sup> και προήγαγε τη θέση της Κοινότητας στις διεθνείς συνομιλίες πάνω σε ναυτιλιακά θέματα. Η παρουσία της Ελλάδας στην πολιτική της Κοινότητας από τους διεθνείς ανταγωνιστικούς κανονισμούς.

Μιλώντας με τη γλώσσα των αριθμών και συγκρίνοντας τον Ελληνικό Στόλο και εκείνους των άλλων χωρών της Ε.Ο.Κ.<sup>(1)</sup>, ο επί της εκατό αριθμός των πλοίων είναι χαμηλότερος, ενώ η Ελληνική συνεισφορά στη χωρητικότητα έχει ανέλθει. Κατά την είσοδο στην κοινότητα το 1981 ο ελληνικός στόλος αντιπροσώπευε το 25,9% του κοινοτικού στόλου και το 37,79% της χωρητικότητάς του. Τον επόμενο χρόνο ο στόλος είχε πέσει σε 25,3% και η χωρητικότητά του αυξήθηκε σε 38,3%. Το 1983 η τάση αυτή συνεχίστηκε με αριθμό πλοίων κάτω του 24% του συνόλου αλλά η χωρητικότητα αυξήθηκε σε 39,1%. Το 1984 τα ποσοστά γίνονται ανατίστοιχα 22,7% όσο αφορά τον αριθμό των πλοίων και 40,0% όσο αφορά τη χωρητικότητα. Τα τελευταία στοιχεία του Αλφρέδ Ρέτζιστερ φέρνουν την Ελλάδα στην πρώτη θέση ανάμεσα στις άλλες χώρες της Ε.Ο.Κ., θέση που διατηρεί από την ημερομηνία εισόδου της στην Ε.Ο.Κ. Τη θέση αυτή κατείχε το Ηνωμένο Βασίλειο μέχρι το 1980. Από τότε όμως μέχρι και τα τελευταία στοιχεία που βρήκαμε (1985), διατηρεί την δεύτερη θέση με ποσοστό συμμετοχής αρκετά κατώτερο από το αντίστοιχο της Ελλάδας (18,4% Ηνωμ. Βασίλειο-38,5% Ελλάδα σύμφωνα με στοιχεία του 1985)<sup>(3)</sup>.

Η Ελληνική δύναμη κατείχε μια σημαντική θέση στον παγκόσμιο στόλο. Ειδικότερα από τα μέσα της δεκαετίας του '70 μέχρι και το 1981 παρουσίασε μια αυξητική πορεία όσο αφορά την ποσοστιαία συμμετοχή της στον παγκόσμιο στόλο. Η Ελληνική ναυτιλία

(1) Βλέπε διάγραμμα 3

(2) Βλέπε πίνακα 9 και διάγραμμα 4

(3) Βλέπε πίνακα 10 και διάγραμμα 5

όμως ήταν από τις πρώτες χώρες που "χτυπήθηκαν" από την οικονομική κρίση και είναι φανερό ότι κάνει ότι μπορεί για να κρατηθεί και να μην παρασυρθεί στον κατήφορο της παρακμής των παραδοσιακών ναυτιλιών.

Κοιτώντας τον παγκόσμιο στόλο και τη συμμετοχή του ελληνικού σ' αυτόν στη διάρκεια των 1981-1984 το πρότυπο είναι διαφορετικό εκείνου της σύγκρισης με τον κοινοτικό στόλο. Το 1981 ο ελληνικός στόλος αντιπροσώπευε το 5% του παγκόσμιου στόλου στον αριθμό πλοίων και 9,98% της χωρητικότητάς του. Από τότε και τα δύο μειώθηκαν σε 4,6% το 1982 και 4,2% το 1983 όσο αφορά τον αριθμό των πλοίων και σε 9,4% και 8,8% αντίστοιχα τα έτη 1982 και 1983 όσο αφορά την χωρητικότητα. Το 1984 τα ποσοστά μεταβλήθηκαν σε 3,82% για τον αριθμό των πλοίων και 8,37% για τη χωρητικότητα<sup>(1)</sup>.

Ενώ ο ελληνικός εμπορικός στόλος διατηρούσε μέχρι και το 1983 την τρίτη θέση στον διεθνή χώρο, τα τελευταία στοιχεία του Αλόυδ Ρετζιστερ τον φέρνουν τέταρτη κατά σειρά μετά τον Παναμαϊκό που ενισχύθηκε αποφασιστικά με χωρητικότητα ελληνικής διαχείρισης. Πρώτη εξακολουθεί να είναι η Λιβερτιανή σημαία και με αρκετή διαφορά από την δεύτερη (12 εκατ.τόν.) τη σημαία της Ιαπωνίας. Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία η Σοβιετική ναυτιλία διατηρεί την 5η θέση σε 24 εκατ.τόν. και η Νορβηγική την 7η με 17,6 εκ.τ. Εκείνη που φαίνεται να "πληγώθηκε" περισσότερο, από τις 8 πρώτες ναυτιλιακές δυνάμεις είναι η Βρετανική, η οποία ενώ το 1980 κατείχε την 4η θέση με 27 εκ.τόν. Το 1983 κατέβηκε στην 6η θέση και το 1984 στην 8η θέση με 15,8 εκ.τόν. παραχωρώντας τη θέση της στην ναυτιλία των Η.Π.Α. με 19,2 εκατ.τόν. Γενικά όμως τόσο ο παγκόσμιος όσο και ο κοινοτικός και ο ελληνικός στόλος στο σύνολό τους φανερώνουν μια φθίνουσα τάση εφόσον ξέσπασε η κρίση<sup>(2)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 11 και διάγραμμα 3

(2) Βλέπε διάγραμμα 6



Θα πρέπει να αναφερθούμε όμως και σ'ένα άλλο σημαντικό μειονέκτημα και συγχρόνως ανασταλτικό παράγοντα της επέκτασης των δραστηριοτήτων του ελληνικού στόλου. Στις τάξεις του περιλαμβάνονται πλοία μεγάλης ηλικίας άν και όπως προαναφέρθηκε ένα μέρος του έχει ανανεωθεί. Το αντίθετο συμβαίνει με τις χώρες της Ε.Ο.Κ. που διαθέτουν καινούργια και αυτοματοποιημένα πλοία κατασκευασμένα σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις της ναυπηγικής. Η Δανία για παράδειγμα, έχει τον πιο μοντέρνο στόλο ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ο.Κ., με 69% κάτω από 10 χρόνων. Ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για την Ελλάδα είναι 30,6% και για τον παγκόσμιο στόλο το ποσοστό αυτό υπολογίζεται στο 48%.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ

ΣΤΟΛΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1955 - 1987

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
1955	1.035	6.905.706
1956	1.181	8.533.360
1957	1.368	10.542.998
1958	1.496	11.899.383
1959	1.552	12.456.150
1960	1.520	12.200.764
1961	1.850	13.212.844
1962	1.940	13.209.617
1963	2.105	15.025.153
1964	2.272	16.498.393
1965	2.515	18.575.153
1966	2.724	19.724.681
1967	2.864	21.821.052
1968	2.920	23.897.178
1969	3.057	26.932.061
1970	3.320	30.899.174
1971	3.578	34.101.909
1972	3.887	39.068.225
1973	4.126	42.624.963
1974	4.185	45.368.043
1975	4.330	48.298.436
1976	4.616	50.584.588
1977	4.936	52.863.827
1978	4.887	52.497.681
1979	4.812	52.950.095

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1 (συνέχεια)

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ

ΣΤΟΛΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1955 - 1987

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
1980	4.788	53.625.884
1981	4.749	54.317.773
1982	4.587	53.454.982
1983	4.616	56.138.758
1984	4.389	53.601.462
1985	2.800*	43.908.875
1986	2.546*	45.104.350
1987	2.534*	47.536.688

ΠΗΓΗ: Ναυτικά Χρονικά

\* Υπολογίζονται μόνο τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου χωρητικότητας άνω των 1.000 τόν.γκρός.

Πλοία Ελληνικής Πλοιοκτησίας Υπό Ελληνική και Ξένες Σηραίες  
ανάλογα με το μέγεθος σε κ.ο.χ και την ηλικία

Ηλικία ΣΗΜΑΙΑ	30 ετών και άνω				25- 29 ετών				20- 24 ετών				15-19 ετών			
	Ελληνική		Ξένη		Ελληνική		Ξένη		Ελληνική		Ξένη		Ελληνική		Ξένη	
	πλοία	κοχ	πλοία	κοχ	πλοία	κοχ	πλοία	κοχ	πλοία	κοχ	πλοία	κοχ	πλοία	κοχ	πλοία	κοχ
100- 499	429	139.221	45	18.518	100	37.981	23	9.481	93	27.267	17	7.626	65	17.758	6	2.308
500- 999	110	78.412	30	27.234	52	39.710	16	12.277	22	15.571	16	11.803	24	18.297	4	3.444
1.000-2.999	82	136.666	60	120.850	66	131.279	20	39.154	68	131.409	22	41.815	80	192.292	30	62.730
3.000-5.999	52	253.084	18	82.354	80	354.779	47	204.803	47	219.608	18	79.761	53	228.761	22	97.454
6.000-9.999	22	189.359	7	118.510	146	1.191.989	40	347.777	148	1.229.594	34	284.667	125	1.181.838	19	164.248
10.000-14.999	15	173.424	9	131.358	58	693.155	18	97.424	49	538.844	10	113.569	52	566.344	6	65.828
15.000-19.999	7	116.005	1	18.655	29	388.019	8	123.462	123	1.810.513	28	439.869	165	2.491.120	24	367.692
20.000-24.999	-	-	-	-	14	309.276	4	95.051	37	852.743	11	294.572	57	1.318.215	26	629.899
30.000-39.999	-	-	-	-	-	-	-	-	38	1.282.364	23	779.808	38	1.810.094	9	299.141
40.000-59.999	-	-	-	-	-	-	-	-	10	427.551	3	156.889	55	2.579.544	16	779.620
60.000-79.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	195.527	1	71.334
80.000-99.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	192.782	5	464.992
100.000-149.999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	419.564	3	327.52
150.000 και άνω	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>117</b>	<b>1.082.616</b>	<b>110</b>	<b>517.524</b>	<b>545</b>	<b>3.149.178</b>	<b>166</b>	<b>924.429</b>	<b>635</b>	<b>6.533.450</b>	<b>182</b>	<b>2.210.379</b>	<b>723</b>	<b>10.788.170</b>	<b>171</b>	<b>3.323.566</b>

Πηγή: Ναυτιλία Χρονιά, Πανηγυριώ Τεύχος 1984

Πλοία Ελληνικών Πλοουσιών Υπό Ελληνική και Ξένες Σηραίες

ανάλογα με το μέγεθος σε Κ.Ο.Χ και την ηλικία

Ηλικία ΣΗΜΑΙΑ Κατηγορία μεγέθους σε Κ.Ο.Χ	10-14 ετών		5-9 ετών		4 ετών ή νεώτερα		Σύνολα		Γενικό Σύνολο	
	Ελληνική	Ξένη	Ελληνική	Ξένη	Ελληνική	Ξένη	Ελληνική	Ξένη	Πλοία	Κ.Ο.Χ
	Πλοία ΚΟΧ	Πλοία ΚΟΧ	Πλοία ΚΟΧ	Πλοία ΚΟΧ	Πλοία ΚΟΧ	Πλοία Κ.Ο.Χ	Πλοία Κ.Ο.Χ	Πλοία Κ.Ο.Χ	Πλοία ΚΟΧ	Πλοία Κ.Ο.Χ
- 100-499	52 13.930	3 944	56 14.236	3 1.386	1 240	- -	796 445.607	97 40.263	843	535.810
500-999	22 16.421	2 1.165	6 4561	6 4.380	1 985	- -	237 173.437	74 60.303	311	234.240
1000-2.999	43 76.189	11 14.315	19 35.063	4 5.652	1 1.400	- -	339 704.233	147 284.516	506	993.804
3.000-5.999	49 215.417	6 26.214	19 96705	9 40.328	3 15.004	4 19.577	303 1.386.369	124 550.520	427	1.936.895
6.000-9.999	99 850.279	12 106.169	33 301.490	2 15.600	5 37.538	- -	578 4.988.087	114 1.037.026	692	6.025.113
10.000-14.999	39 452.770	8 94.007	66 764.807	3 32.856	13 148.664	1 11.928	292 3.338.603	45 547.019	337	3.885.623
15.000-19.999	54 2406.246	22 365.272	121 1.923.593	10 168.722	19 314.090	7 122.167	618 9.405.651	100 1600.167	718	11.065.818
20.000-29.999	22 549.551	3 68.923	9 206.360	3 82.480	9 233.001	4 96.983	148 3.523.146	51 1.267.965	199	4.191.111
30.000-39.999	23 803.332	2 73.793	13 438.766	2 70.282	14 447.090	3 98.254	126 4.341.587	39 1.319.277	165	5.660.860
40.000-59.999	15 774.974	9 458.933	9 349.552	2 96.977	3 132.640	1 40.357	92 3.889.710	31 1.527.784	123	5.417.494
60.000-79.999	17 1.168.906	13 802.494	7 481.970	6 429.400	- -	- -	27 1.846.404	20 1.363.231	47	3.209.640
80.000-99.999	1 80.225	2 166.030	3 244.751	- -	- -	- -	6 517.758	7 630.473	13	1.148.136
100.000-149.999	21 2.422.164	21 2.418.804	3 365.050	7 878.000	- -	- -	28 3.206.124	31 3.624.370	59	6.831.114
150.000 και άνω	1 152.312	1 152.312	2 327.620	- -	- -	- -	3 479.992	1 152.312	4	632.319
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>558 9.985.716</b>	<b>115 4.806.478</b>	<b>366 5.604.517</b>	<b>57 1.826.124</b>	<b>69 1.330.651</b>	<b>20 384.373</b>	<b>3.613 36.420.325</b>	<b>281 14.002.778</b>	<b>4.494</b>	<b>52.485.143</b>

Πηγή: Ναυτιλιακά Χρονικά, Πανηγυριικό Τεύχος 1984

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 3

ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ

ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΗΝ 30-9- 1988

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΑΡΙΘ. ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Σύνολο	2.042	21.819.867	100
Φορτηγά	955	11.912.296	46,76
Δεξαμενόπλοια	337	9.112.964	16,52
Επιβατηγά	383	685.969	18,75
Λοιπά πλοία	367	108.638	17,97

ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, Υ.Ε.Ν.

Η Ι Ν Α Κ Α Σ 4

Συρροκνωση στόλου κατά τα έτη 1981-1984  
( ως προς τον αριθμό πλοίων και κ.ο.χ. )

ΕΤΗΣΙΟ % ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ

Ε Τ Ο Σ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ
1981	-	-
1982	-8,7%	-10,26%
1983	-8,2%	-3,5%
1984	-12,25%	-10,7%

ΠΗΓΗ Ναυτιλιακή, Καλοκαίρι 1984

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 5

Κατανομή Ελληνικών Εμπορικών πλοίων 100κοχ και άνω

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ
Από 100-500 Κ.Ο.Χ Μ/Σ-Ι/Φ-Η/Κ	307	116.853
Ρ/Κ-Ν/Γ ΑΠΟ 100-500 Κ.Ο.Χ	253	52.585
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΑΠΟ 500-3000 Κ.Ο.Χ	358	545.130
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΑΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ	353	667.433
ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΑΠΟ 3000 Κ.Ο.Χ και άνω	1.731	32.758.538
ΣΥΝΟΛΟ	3.002	34.140.539
ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ	1.779	52.502



Π Ι Ν Α Κ Α Σ 6

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΑ

ΗΛΙΚΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΤΗΝ 30-9-1988

ΧΟΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ 100	Σύνολο		Έως και 4έτη		5 έως & 9έτη		10 έως & 14		15έως & 19		20 έως & 24		25 έως & 29		30 και άνω		άγνωστη ηλικία	
	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.	ΑΡΙΘ.	Κ.Ο.Χ.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	383	685969	45	54613	30	11640	59	66040	54	119143	89	183505	44	97130	59	153360	3	536
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	337	9112964	28	566450	27	80408	73	5131969	7	1583670	77	807749	35	113624	39	85700	1	19752
ΦΟΡΤΗΓΑ	955	11912256	100	2014346	100	2112077	228	3742823	295	2952095	53	623689	50	193137	150	13360	9	140779
ΛΟΙΠΑ	367	108638	52	16070	14	3111	34	8441	26	6544	57	24427	71	17400	100	31822	3	823
ΣΥΝΟΛΟ	2042	21819867	225	2651479	171	2930878	394	8949273	362	4661452	316	1630370	200	421.281	358	404242	16	161892

ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, Υ.Ε.Ν.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 7

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΕΣ ΤΑ  
ΕΤΗ 1985 - 1988

	1 9 8 5		1 9 8 6		1 9 8 7		1 9 8 8	
	Αριθ. Πλ.	Κ.Ο.Χ.	Αριθ.Πλ.	Κ.Ο.Χ.	Αριθ.Πλ.	Κ.Ο.Χ.	Αριθ.Πλ.	Κ.Ο.Χ.
Ελλάδα	23	230.521	6	106.217	13	254.549	6	135.420
Λιβερία	1	2.999	5	125.977	-	-	-	-
Παναμάς	3	22.176	6	55.504	3	46.934	4	36.391
Κύπρος	2	1.344	2	9.963	9	95.314	9	152.297
Μάλτα	-	-	-	-	-	-	2	4.572
Λίβανος	-	-	-	-	-	-	1	9.078
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>	<b>29</b>	<b>257.040</b>	<b>19</b>	<b>297.661</b>	<b>25</b>	<b>396.797</b>	<b>22</b>	<b>337.578</b>

ΠΗΓΗ: Ναυτιλιακή 1988

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 8

Πλοία Ελληνικής Πλοιοκτησίας υπό ξένες σημαίες συμβεβλημένα με NAT  
(VESSELS FLYING FOREIGN FLAGS BUT REGISTERED WITH SEAMEN'S PENSION FUND)

Ε Τ Ο Σ	Π Λ Ο Ι Α	Χ Ω Ρ Η Τ Ι Κ Ο Τ Η Τ Α (GRT)
1980	599	11.192.683
1981	475	8.797.042
1982	456	8.209.657
1983	439	7.603.905
1984	382	6.949.224

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 9

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ. ΚΑΤΑ ΤΗΝ 1η ΙΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1980-1984

(σε χιλιάδες ΚΟΧ)

ΧΩΡΕΣ Ε.Ο.Κ.	1980		1981		1982		1983		1984	
	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.
Σύνολο	14.936	111.115	14.281	111.151	13.804	104.510	13.173	95.931	12.784	87.640
Ελλάς	3.422	34.472	3.710	42.005	3.501	40.035	3.169	37.478	2.904	35.058
Βέλγιο	290	1.812	312	1.917	316	2.271	322	1.274	338	2.407
Γαλλία	1.241	11.925	1.199	11.455	1.171	10.771	1.173	9.868	1.174	8.945
Δυτική Γερμανία	1.905	8.356	1.820	7.708	1.182	7.707	1.769	6.897	1.813	6.242
Ιταλία	1.739	11.096	1.677	10.641	1.663	10.376	1.609	10.015	1.590	9.153
Ολλανδία	1.263	5.724	1.271	5.467	1.228	5.393	1.287	4.940	1.337	4.586
Ηνωμένο Βασίλειο	3.181	27.135	2.975	25.419	2.826	22.505	2.570	19.121	2.468	15.874
Δανία	1.253	5.390	1.169	5.048	1.152	5.214	1.112	5.115	1.101	5.211
Ιρλανδία	141	209	148	1.491	165	239	162	223	59	159

ΠΗΓΗ: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING- STATISTICAL TABLES

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 10

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ.  
ΣΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟ 1985

	% Σύνολο στόλου 1982	% Συνόλου στόλου στις αρχές 1985
Ελλάδα	38,9	38,5
Ηνωμένο Βασίλειο	22,4	18,4
Γαλλία	10,6	10,6
Ιταλία	9,6	10,6
Δυτική Γερμανία	6,9	7,1
Ολλανδία	5,0	5,3
Δανία	4,7	6,4
Βέλγιο	1,7	2,8
Ιρλανδία	0,2	0,3
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

ΠΗΓΗ : Ναυτιλιακά 1985

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ  
 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΑ ΕΤΗ 1980-1984

(σε χιλιάδες τόννους)

ΧΩΡΕΣ	1980		1981		1982		1983		1984	
	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.	Αρ.Πλοίων	Κ.Ο.Χ.
Παγκόσμιος Εμπροικός Στόλος	73.832	419.911	73.864	420.835	75.151	424.742	76.106	422.590	76.068	418.682
Λιβερία*	2.401	80.285	2.281	74.906	2.189	70.718	2.062	67.564	2.1.934	62.025
Ιαπωνία	10.568	40.960	10.422	40.836	10.652	41.594	10.593	40.752	10.425	40.358
Ελλάς	3.422	39.472	3.710	42.005	3.501	40.035	3.169	37.478	2.904	35.058
Παναμάς*	4.090	24.191	4.461	27.657	5.032	32.600	5.316	34.656	5.499	37.244
Ε.Σ.Σ.Δ.	8.279	23.444	7.867	23.493	7.713	23.789	7.753	24.549	7.095	24.492
Η.Π.Α.	5.579	18.464	5.869	18.908	6.133	19.111	6.437	19.358	6.441	19.292
Νορβηγία	2.501	22.007	2.409	21.675	2.409	21.862	2.340	19.300	2.271	17.663
Ηνωμένο Βασίλειο	3.181	27.135	2.975	25.419	2.826	22.505	2.570	19.121	2.468	15.874

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: 1. Τα στοιχεία αναφέρονται την 1η Ιουλίου κάθε έτους και αφορούν πλοία 100 ΚΟΧ και άνω  
 2. Η κατάταξη της σειράς των ναυτιλιακών χωρών έχει γίνει βάσει των ΚΟΧ του έτους 1983  
 3. Οι σημαίες των πλοίων των χωρών που σημειώνονται με αστερίσκο(\*) χαρακτηρίζονται σαν "σημαίες εταιρίας".

ΠΗΓΗ: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING-STATISTICAL TABLES

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 12

ΚΑΤΑΤΟΜΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ

ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΑ ΗΛΙΚΙΩΝ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

ΗΛΙΚΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ. Ο. Χ.	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
0- 5	8.803	116.478	18.0
5-10	11.233	143.751	22.2
10-15	11.106	239.553	37.0
15-20	9.867	90.194	13.9
20-25	5.457	32.905	5.1
25-30	3.167	13.360	2.0
άνω 30	5.064	11.397	1.8
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>54.697</b>	<b>647.638</b>	<b>100.0</b>

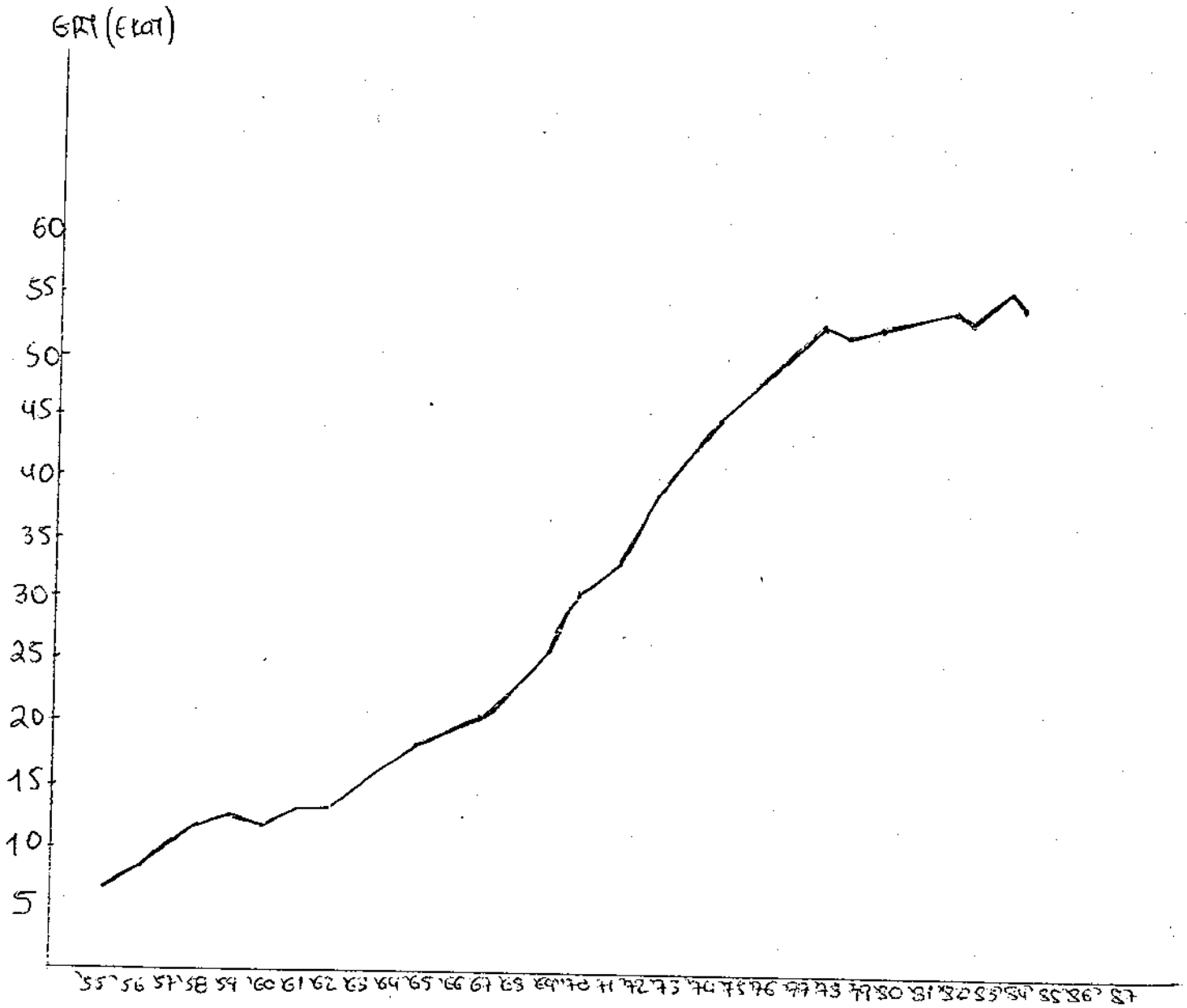
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

ΗΛΙΚΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ. Ο. Χ.	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
0- 5	164	3.049.236	8.7
5-10	423	7.049.236	21.9
10-15	599	10.282.294	29.3
15-20	576	8.961.862	25.6
20-25	398	3.081.206	8.8
25-30	314	1.338.493	3.8
άνω 30	430	658.923	1.9
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.904</b>	<b>35.058.593</b>	<b>100.0</b>

ΠΗΓΗ: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

# ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Διαγραμματική εξέλιξη της δύναμης του ελληνικού στόλου από το 1955 έως το 1987

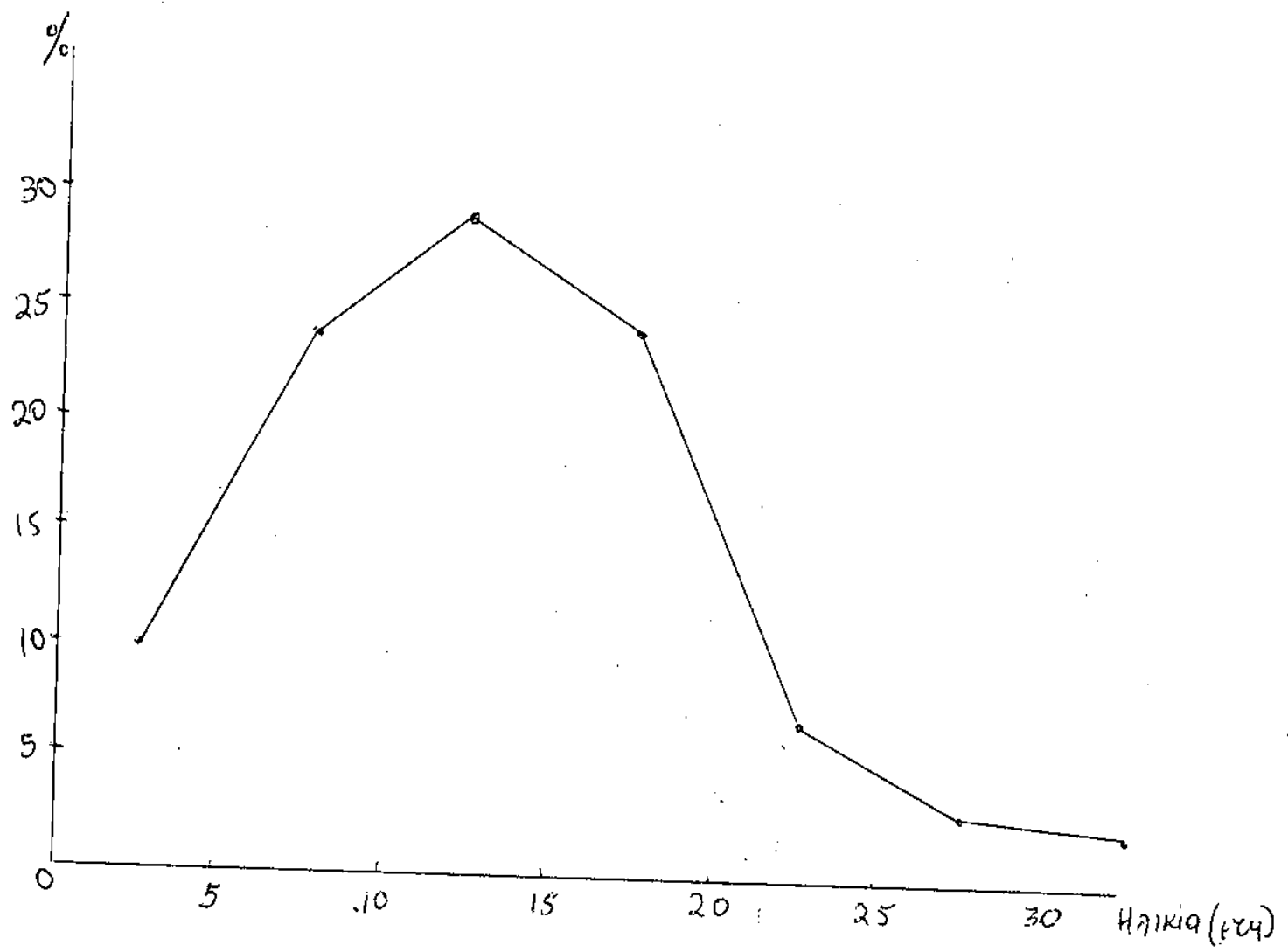


Πηγή: Πίνακας 1

Σημείωση: Τα τρία τελευταία χρόνια δεν φαίνεται στην διαγραμματική απεικόνιση γιατί, υπάρχουν στοιχεία μόνο για υψρό ή υψρό φορτίου

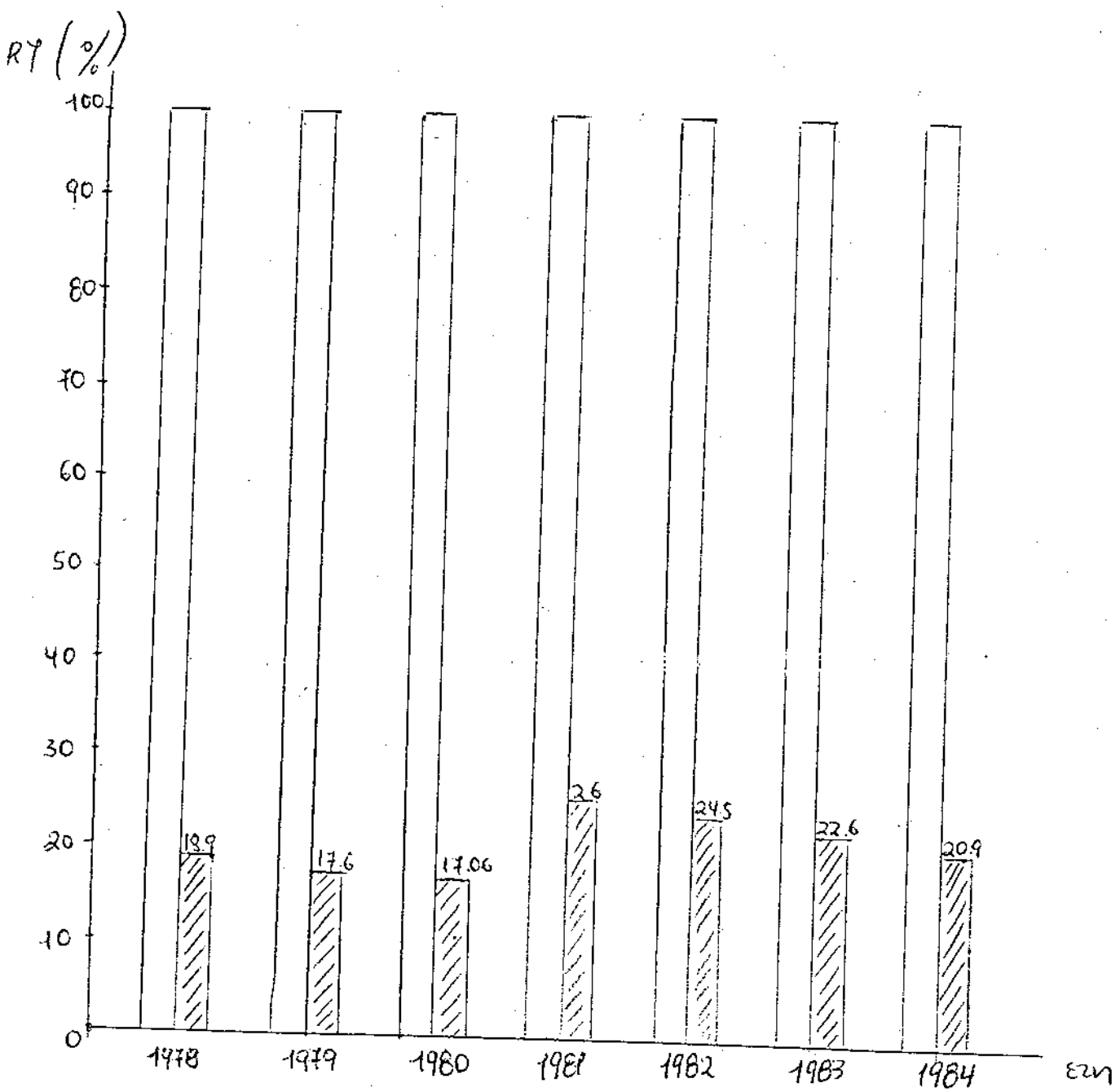


Ποσοστά συμμετοχής των ελληνικών εμπορίων  
πλοίων (66 ΚΟΧ) κατά ηλικία έως 30-9-88



Πηγή: Πίνακας 6.

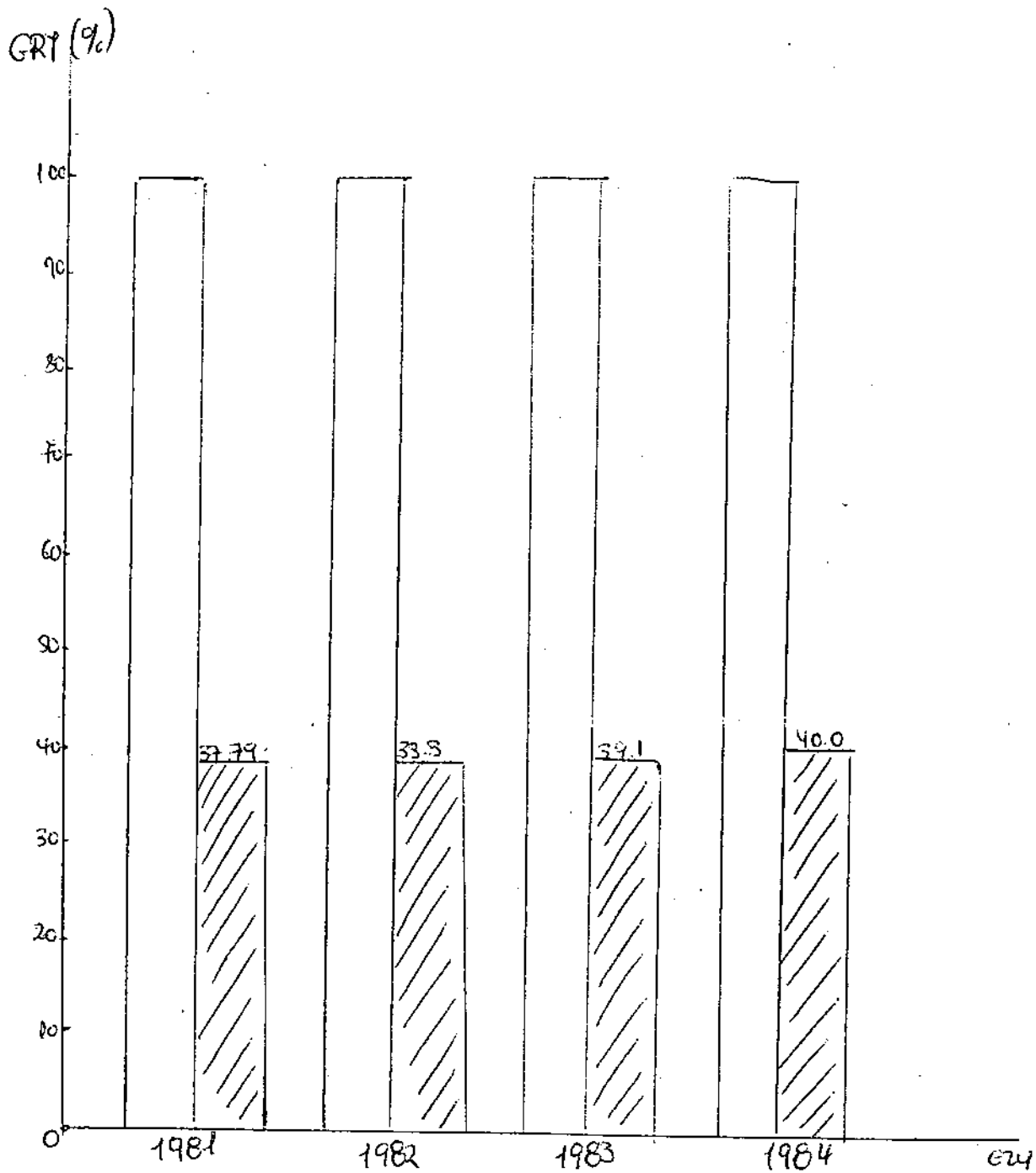
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3:  
 Διαγραμματική εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής  
 της ΕΟΚ στον παχυστόμο εμπόριο στόλο  
 κατά το έτος 1978-1984



σημειώσεις: Διό στόλο της ΕΟΚ περιλαμβάνεται ο στόλος της Ελλάδας (είσαρπησε στην ΕΟΚ το 1981), ο στόλος της Ιρλανδίας & του Λουξεμβούργου δε περιλαμβάνονται.

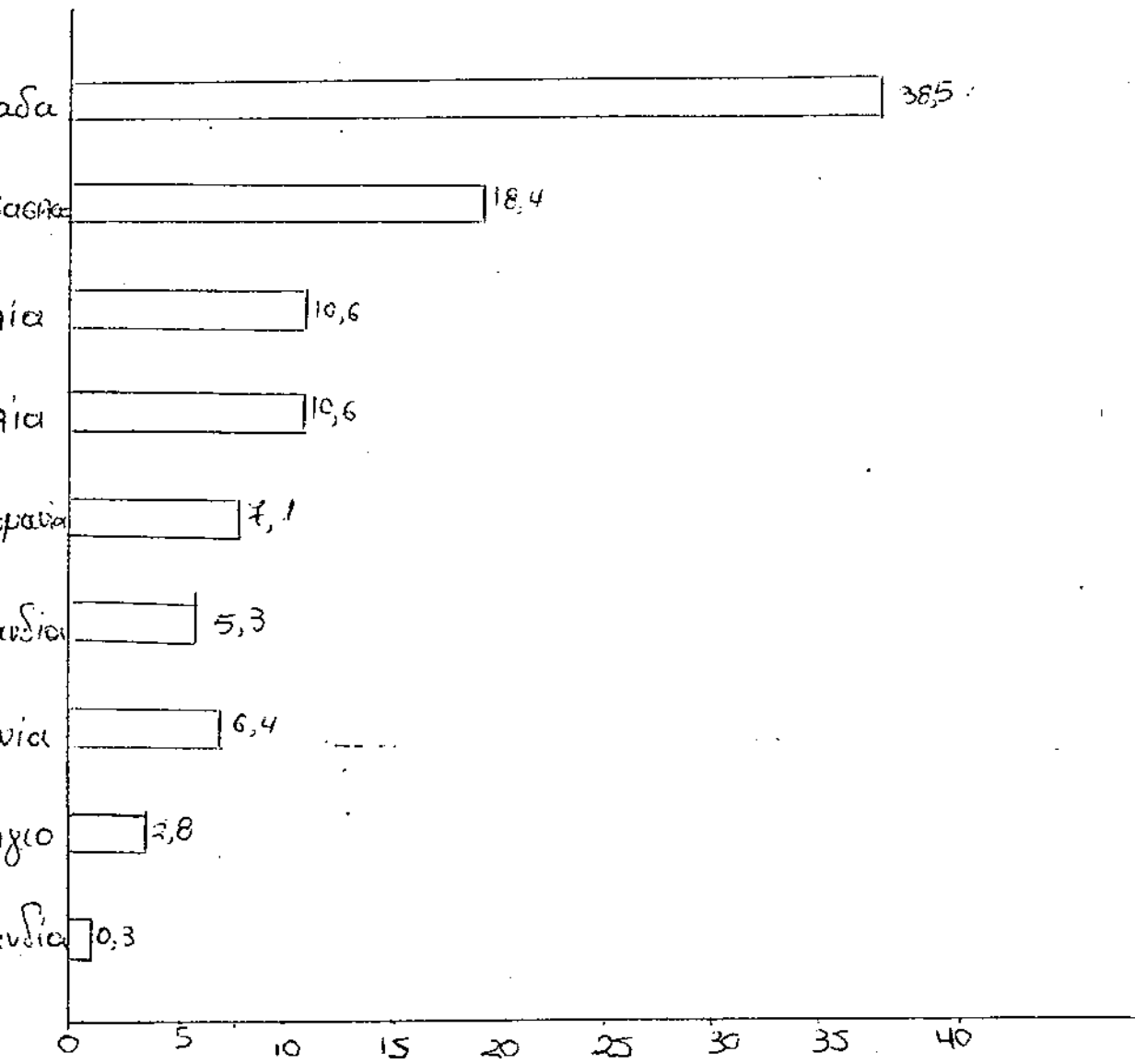
πηγή: Πίνακας 9, 11

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4:  
 Διαγραμματική εξέλιξη της ποσοστιαίας συμμετοχής  
 της Ελλάδας στον Κοινό Στόχο  
 κατά τα έτη 1981 - 1984



Πηγή: Πίνακας 9.

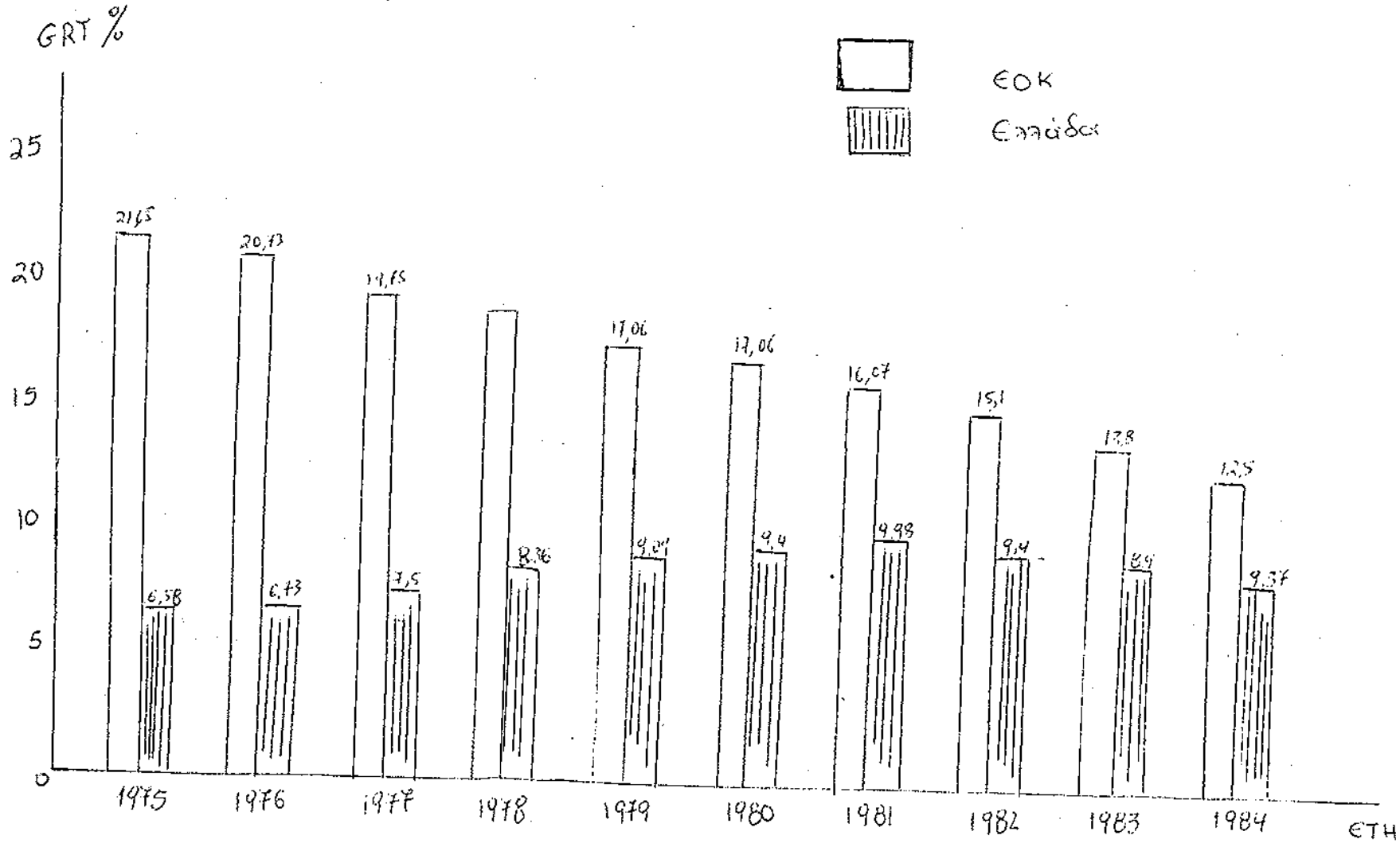
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5  
 Ποσοστιαία Συμμετοχή χωρών της ΕΟΚ  
 στον κοινοτικό στόχο μέχρι το 1985



Πηγή: Πίνακας 10

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6

Παρουσίαση των βέβαιων της ΕΟΚ (των 9) και της Ελλάδος στον παχυόβριο εμπορικό στόχο, κατά τα έτη 1975-1984



- Παρατηρήσεις:
1. Παχυόβριος στόχος 100%
  2. Στην ΕΟΚ δεν περιλαμβάνονται η Ιρλανδία β' το Λουξεμβούργο γιατί έχουν μικρή ναυτική δύναμη β' Γουβιά η Ελλάδα
- Πηγή: Lloyd's Register - Statistical Tables

## 2. Ναυτιλία: Πηγή Εισοδήματος

### α. Αναδρομή στην περίοδο 1950-1980

Το ξένο συνάλλαγμα από την ναυτιλία ανήλθε από 22,9 εκ. δολλάρια το 1950 σε 1.821 εκ.δολλάρια το 1980, δηλαδή κατά μέσο όρο ετήσια τιμή αύξησης 15,7%. Οι αποδοχές ξένου συναλλάγματος από τη ναυτιλία στο ελληνικό Α.Ε.Π. και κατά την περίοδο 1954-1980 υπερδιπλασιάστηκαν, από 1,3% σε 4,4%. Η μεγαλύτερη αύξηση έγινε την τελευταία δεκαετία. Υπολογίζεται με βάση τα δεδομένα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, ότι οι αποδοχές από τη ναυτιλία έφθασαν το 28,08% (21,2% το 1953 και 31,9% το 1961). Αυτό μπορεί να συγκριθεί με τα ποσοστά 29,08% του τουρισμού και το 15,94% του συναλλάγματος των ομογενών<sup>(1)</sup>.

Οι καθαρές αποδείξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος έχουν χρηματοδοτήσει το εμπορικό έλλειμμα, κατά μέσο όρο γύρω στο 20%-25% κατά την περίοδο 1958-80.

Ο μέσος όρος ήταν 22,4% την δεκαετία 1970-1980 σε σύγκριση με 23,8% κατά την περίοδο 1960-1970. Όταν συγκρίνομε τον καθαρό λογαριασμό πετρελαίου, από το 1973 που ξέσπασε η κρίση, οι καθαρές αποδείξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος (6.989 εκ. δολλάρια) αντιπροσώπευαν το 81,5% του καθαρού ξένου συναλλάγματος της Ελλάδας, που δαπανήθηκε για πετρέλαιο (8.574 εκ.δολλάρια) κατά τα έτη 1973-1980<sup>(2)</sup>.

Όσο αφορά τη συμμετοχή(μερίδα) του Ελληνόκτητου στόλου στις ετήσιες εισπράξεις του ουσιαστικά αυξάνουν την ελληνική οικονομία, παρατηρούμε ότι η αναλογία των ναυτιλιακών εμβασμάτων με το "εν ενεργεία" τονάζ και στις τρέχουσες και στις σταθερές τιμές αυξήθηκαν σημαντικά ως το 1980. Στην πραγματικότητα η αναλογία των ναυτιλιακών εμβασμάτων σε δολλάρια με τον "εν ενεργεία" ελληνόκτητο στόλο αυξήθηκε από ένα μέσο όρο 7,6 δολ. τα πρώτα 5 χρόνια (1957-1961) της περιόδου σε 28,4 δολ. τα τελευταία πέντε χρόνια (1976-1980). Επίσης μια ουσιαστική αύξηση παρατηρείται στα δραχμοποιημένα εμβάσματα στις τιμές του 1957

---

(1) Βλέπε πίνακα 1

(2) Βλέπε πίνακα 2

(1957-1961: 221 δρχ., 1976-1980:304 δρχ.). Και στις δύο περιπτώσεις η αύξηση ήταν περισσότερο αισθητή κατά το τελευταίο μέρος της περιόδου, την οποία εξετάζουμε. Αυτό οφείλεται πρώτα στην ουσιαστική αύξηση των μισθών και δίδονται στους ναυτικούς, ενώ ο πραγματικός αριθμός των ναυτικών που ήταν ασφαλισμένοι στο Ν.Α.Τ. έπεσε από 115.000 το 1970 σε 110.000 το 1980 και δεύτερον στην μετακίνηση των ελλήνων πλοιοκτητών, από τις σημαίες ευκαιρίας (ξένες σημαίες) πίσω στα ελληνικά νηολόγια (στην ελληνική σημαία).

Περισσότερο από το 75% των ελληνικών πλοίων είχαν ελληνική σημαία το 1980, σε σύγκριση με το 36% το 1969. Τέλος οι περισσότερες από τις μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ίδρυσαν κεντρικά γραφεία στον Πειραιά κατά την δεκαετία του 1970.

Το μέγεθος αυτής της μετακίνησης μπορεί να παρατηρηθεί από το γεγονός ότι την προηγούμενη δεκαετία περίπου 600 ναυτιλιακές εταιρίες ίδρυσαν γραφεία στον Πειραιά και στο τέλος του περασμένου χρόνου απασχολούσαν περισσότερους από 7.000 υπαλλήλους με διαχειριστικά έξοδα που ξεπερνούσαν τα 100 εκ.δολάρια.

### β. Αναδρομή στην περίοδο 1980-1984

Η γενική οικονομική αστάθεια επηρέασε την εισροή συναλλαγμάτων στη χώρα μας. Ας μην λησμονηθούν οι δύο επίσημες υποτιμήσεις της δραχμής το 1983 και η ανατίμηση του δολλαρίου διεθνώς που είχαν έμμεση επιρροή την εισροή και δραχμοποίηση συναλλαγμάτων. Πρέπει να δοθεί περισσότερη προσοχή στην ελληνική Εμπορική Ναυτιλία που αποτελεί μια από τις κυριότερες συναλλαγματοφόρες πηγές του τόπου μας.

Να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη στην ελληνική σημαία ώστε να μην αναγκάζεται ο Έλληνας πλοιοκτήτης να υψώνει ξένη. Άλλωστε δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι αύξηση του ελληνικού εμπορικού στόλου

σημαίνει και αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισέρει στη χώρα μας. Οι αριθμοί σκιαγραφούν καλύτερα την πραγματικότητα. Κατά 20% μειώθηκε κατά μέσο όρο τα τελευταία τρία χρόνια το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που επί χρόνια αιμοδοτεί την εθνική μας οικονομία και στηρίζει την εξισορρόπηση του ισοζυγίου πληρωμών.

Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας, το 1984 ήταν 1.100.000.000 έναντι του 1983 που ήταν 1.305.000.000 δολ., 1.656.607.000 δολ. το 1982, 1.826.359.000 δολ. το 1981 και 1.821 εκ.δολ. το 1980. Παρατηρείται μια συνεχής μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος της τάξης του 9,3% μεταξύ των ετών 1981-1983 και 15,7% μεταξύ των ετών 1983-1984<sup>(1)</sup>.

Για το 1984 τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας μας δίνουν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το 10μηνο χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Οκτωβρίου να ανέρχεται σε 913 εκ.δολάρια έναντι 1.076 εκ.δολάρια του αντίστοιχου 10μηνου 1983. Η μείωση που σημειώθηκε ήταν 15,2% ειδικότερα κατά το μήνα Οκτώβριο το συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας έφθασε τα 105 εκ.δολάρια έναντι 107 εκ.δολαρίων του αντίστοιχου μήνα το 1983 σημειώνοντας μείωση 1,9%. Η πτωτική αυτή πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος αποδέχεται βασικά στην κρίση που αντιμετωπίζει σήμερα η παγκόσμια ναυτιλία και δευτερευόντως στην τάση αλλαγής της ελληνικής σημαίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σημείωσε ψηλό και επιταχυνόμενο ρυθμό στις δεκαετίες 1960-1970 και 1970-1980 (μέσος ετήσιος ρυθμός 14,0% και 21,6% αντίστοιχα) ώστε τελικά να εξελιχθεί στο σημαντικότερο κονδύλι των άδητων πόρων. Αξιόλογο είναι επίσης και το γεγονός ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα εξακολουθούσε να αυξάνεται και κατά την περίοδο 1975-1980, περίοδο διεθνούς ναυτιλιακής κρίσης με μειωμένο όμως ρυθμό έναντι της προηγούμενης πενταετίας 1970-1975 (17% έναντι 2,6%). Κατά το 1981 η αύξησή του έναντι του 1980 υπήρξε αμελητέα (μόλις 0,3%). Η εξέλιξη αυτή, μπορεί να δικαιολογηθεί από τη διεθνή κρίση που αντιμετωπίζει η ναυτιλία μας, αλλά αμφίβολα πρέπει να αποδοθεί και σε εξωγενείς παράγοντες.



Σημαντικές ακόμη θεωρούνται, οι επιπτώσεις του πληθωρισμού πάνω στο ναυτιλιακό συναλλάγμα. Βραχυχρόνια επιδρά ευνοϊκά στην εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος γιατί αυξάνονται οι δαπάνες των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και επιβάλλει απαιτήσεις για μεγαλύτερες αυξήσεις του ναυτεργατικού μισθού που κυρίως, επηρεάζει την εισαγωγή συναλλάγματος. Μακροχρόνια όμως η διατήρηση υψηλού ρυθμού πληθωρισμού μειώνει την ανταγωνιστικότητα του πλοίου και οδηγεί αναπόφευκτα σε άλλες λύσεις που έχουν σαν συνέπεια τη μείωση του ρυθμού ή και του απόλυτου μεγέθους του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Η μείωση της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής, αντίθετα, τείνει να εξισορροπήσει τις δυσμενείς επιπτώσεις του πληθωρισμού στη συναγωνιστικότητα των πλοίων και στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτεργατών, δεν επιτρέπει όμως την αύξηση στην εισαγωγή συναλλάγματος, αφού τόσο οι μισθοί όσο και οι δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών υπολογίζονται σε δραχμές.

Το συμπέρασμα από τα παραπάνω είναι ότι ένας χαμηλός ρυθμός πληθωρισμού και μια σχετική σταθερότητα της ισοτιμίας της δραχμής, απαιτούνται για να επιτευχθεί, αξιόλογη αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο μέλλον.

Βασική επιδίωξη είναι η στενότερη σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Για την πραγματοποίηση της επιδίωξης αυτής αναγνωρίζεται, η ανάγκη βελτίωσης και διεύρυνσης των υπηρεσιών που με ανταγωνιστικούς όρους μπορεί να προσφέρει στη χώρα η ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα πρέπει να επιδιωχθεί η ανάπτυξη των τομέων που κρίνονται μεγάλης και γρήγορης συναλλαγματικής απόδοσης και όπου υπάρχει συγκριτικό πλεονέκτημα.

Τέτοιοι τομείς είναι της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, της τροφοδοσίας, των ναυλώσεων και της διάλυσης πλοίων. Παράλληλα να επιδιωχθεί η άρση των εμποδίων που δεν επιτρέπουν ανάπτυξη του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και σε δεύτερη προτεραιότητα να επιδιωχθεί η ανάπτυξη του πλέγματος, χρηματοδότηση, ανασφάλιση και νηογνώμονας.

### γ. Αναδρομή στην περίοδο 1985-1988

Την περίοδο 1984-1986 παρατηρείται με βάση την πτωτική πορεία του στόλου μας, μείωση της εισαγωγής ναυτιλιακού συναλλάγματος, που εισέρευσε στη χώρα μας την περίοδο αυτή.

Το συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα μας το πρώτο δεκάμηνο του 1987 (1-1-87 μέχρι 31-10-87) έφθασε τα 947.000.000 δολλάρια έναντι 838.200.000 δολλάρια του αντίστοιχου δεκάμηνου του 1986 έχουμε δηλαδή αύξηση 3%.

Ειδικά για το μήνα Οκτώβριο εισέρευσε ναυτιλιακό συνάλλαγμα 95.000.000 δολλάρια έναντι 93.100.000 του αντίστοιχου Οκτωβρίου του 1986. Αύξηση δηλαδή 2%<sup>(1)</sup>.

Σταθερά αυξημένη συνεχίζεται να είναι η συναλλαγματική περίοδος από την ναυτιλία, βέβαια κανείς -ούτε το Υπουργείο, ούτε η Τράπεζα της Ελλάδας- αναφέρει τα αίτια που οδήγησαν σ' αυτή την ευνοϊκή για τη χώρα μας εξέλιξη και παρά το γεγονός ότι η επισήμανση των αιτιών είναι σημαντική για την λήψη των επιβαλλόμενων μέτρων για να διατηρηθεί η αυξητική αυτή τάση και επίσης για να φτάσουμε και στην μεγαλύτερη ροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Μέχρι να εντοπιστούν τα αίτια θα αναφέρουμε μόνο κάποια προσωρινά στοιχεία που βρήκαμε και αναφέρονται στο πεντάμηνο Ιανουαρίου-Μαΐου του 1988. Στους μήνες αυτούς η συναλλαγματική εισροή από την Ναυτιλία έφτασε σε 535 εκ.δολλάρια έναντι 420,5 εκ.δολλάρια του αντίστοιχου πενταμήνου του 1987. Αύξηση δηλ. 27,2%.

Εξάλλου ειδικότερα τον περασμένο Μάιο το ναυτικό συνάλλαγμα έφθασε τα 124 εκ.δολλάρια έναντι 102,2 εκ.δολλάρια του αντίστοιχου μήνα του 1987 δηλαδή σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 21,3%.

Ένας σημαντικός παράγοντας αυτή την περίοδο, για την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι η εξουγίανση του Ν.Α.Τ.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1

Διότι από την καλή κατάσταση του Ν.Α.Τ. θα έχουμε μεγαλύτερη προσέλευση ελληνικού προσωπικού στα πλοία, που αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Το Ν.Α.Τ. έχει γίνει ένα από τα πλέον ελλειμματικά ταμεία  
Το έλλειμμα αυτό εκτιμάται:

- Για το 1987 σε 34,5 δις
- Για το 1988 σε 61,6 δις
- Για το 1989 σε 52,2 δις
- Για το 1990 σε 54,4 δις
- Για το 1991 σε 59 δις.

Τα αίτια του ελλείμματος αυτού οφείλονται στην κρίση που έχει πλήξει τα τελευταία χρόνια τη ναυτιλία μας και κυρίως από το 1981 και μετά, οπότε ο αριθμός των ενεργεία ναυτικών μας μειώνεται, ενώ αντίθετα αυξάνεται ο αριθμός των συνταξιούχων ναυτικών και τα ποσά που καταβάλλονται για συντάξεις.

Σειρά μέτρων για την εξουγίανση του Ν.Α.Τ. και την αντιμετώπισή του οικονομικού αδιεξόδου στο οποίο έχει περιέλθει προτείνονται στο νέο 5ετές πρόγραμμα για την ελληνική ναυτιλία 1988-1992.

Ειδικότερα προτείνονται:

- \* χρηματοδότηση του ελλείμματος του Ν.Α.Τ. από τον κρατικό προϋπολογισμό
- \* Καλύτερη αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Ν.Α.Τ. και των ταμείων προνοίας
- \* Αναδιοργάνωση, εκσυγχρονισμός και επαρκής στελέχωση των υπηρεσιών των ταμείων προνοίας καθώς και των κτιριακών εγκαταστάσεών τους.
- \* Τακτοποίηση εκκρεμοσών οφειλών προς τα ασφαλιστικά ταμεία
- \* Αναθεώρηση των σχετικών με την παρεχόμενη προστασία διατάξεων, με την καθιέρωση διοικητικών μέτρων ελέγχου της χρησιμοποίησης γιατρών και χρήσης φαρμάκων με στόχο την μείωση των δαπανών, χωρίς να θιγεί η ποιότητα της παρεχόμενης στους ασφαλισμένους ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

\* Μηχανοργάνωση των Υπηρεσιών των διαφόρων ασφαλιστικών ταμείων.

Συμπερασματικά πρέπει να τονίσουμε την ανάγκη της αύξησης της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί:

- Με την προσαρμογή της ναυτικής εργασίας, σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις της τεχνολογίας για να μπορέσει να αντιμετωπίσει το ελληνικό πλοίο το διεθνή συναγωνισμό.
- Με την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τα πρότυπα των άλλων ναυτιλιακών χωρών και η αναδιοργάνωση των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού. Επίσης το θέμα της μελλοντικής απασχόλησης των ασυρματιστών με την απόκτηση μιάς παράλληλης ειδικότητας.
- Με την δημιουργία κατώτερων πληρωμάτων πολλαπλής χρησιμότητας ακολουθώντας τα πρότυπα των μεγάλων ναυτικών παραδοσιακών χωρών.
- Με την αναδιοργάνωση της οικονομικής κατάστασης του Ν.Α.Τ. εκ θεμελίων με πιθανή μακροχρόνια χρηματοδότηση υπό ευνοϊκούς όρους, από πόρους της Ε.Ο.Κ.
- Με την συνέχιση των προσπαθειών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Και τέλος, με την ανάγκη αναπτύξεως πρωτοβουλιών, σε συνεννόηση και με άλλες ναυτικές χώρες για την προστασία των ναυτικών μας και της ναυτιλίας μας.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

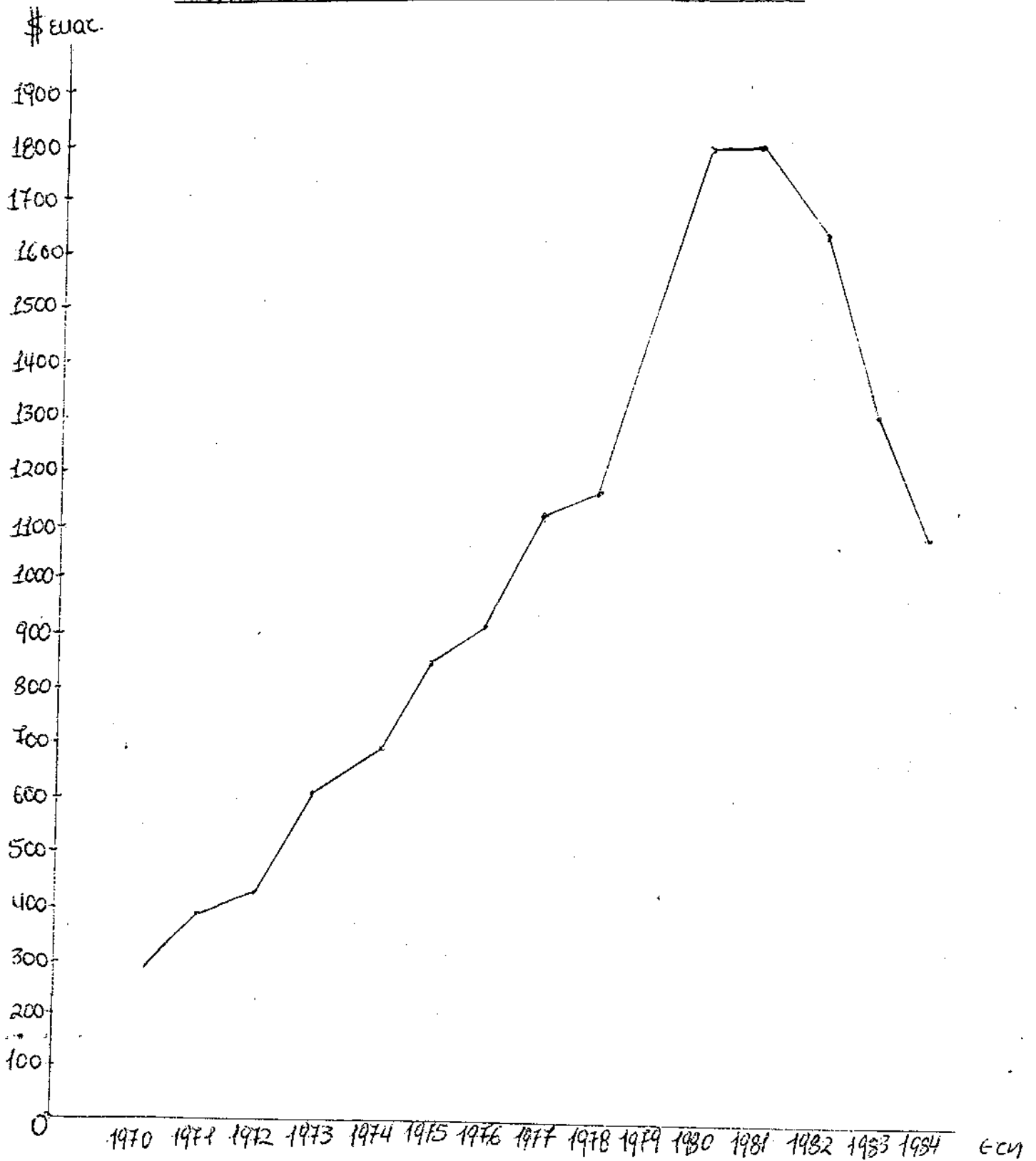
Η ΕΙΣΡΟΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΩ

ΕΤΟΣ	Ναυτικό συνάλλαγμα σε εκατ. δολάρια
1978	1.147
1979	1.519,3
1980	1.821
1981	1.826
1982	1.655
1983	1.305
1984	1.100
1985	1.037
1986	988
10/1987	947
5/1988	535

ΠΗΓΗ : Ναυτικά Χρονικά(Ιούλιος 1988)

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ  
ΣΥΝΑΘΡΑΓΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΕΙΣΕΡΡΕΥΣΕ ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 15ΕΤΙΑ 1970-1984



Π Ι Ν Α Κ Α Σ 2

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε τα τελευταία 15 χρόνια στην Ελλάδα.  
( σε εκατ. δολ. Η. Π. Α )

Ε Τ Η	ΕΚΑΤ. ΔΟΛΛΑΡ. ΗΠΑ	ΕΤΗΣΙΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ
1970	278,9	-
1971	369,2	32,38
1972	433,5	17,42
1973	600,1	38,43
1974	674,4	12,38
1975	853,0	26,48
1976	914,1	7,16
1977	1126,6	23,27
1978	1174,2	4,22
1979	1518,9	29,36
1980	1821,0	19,89
1981	1826,4	0,29
1982	1656,6	-9,29
1983	1305,0	-21,22
1984	1100,0	-15,71

ΠΗΓΗ : Ναυτικά Χρονικά, Πανηγυρικό τεύχος, Ιανουάριος 1982  
 Ναυτιλιακή, Φθινόπωρο 1984  
 Έθνος, 31 / 3 / 85

### 3. Ναυτεργατικό Δυναμικό

Όπως είναι γνωστό για να πετύχει μία επιχείρηση χρειάζεται οπωσδήποτε την συνεργασία των εργαζομένων σ' αυτήν. Η συνεργασία δηλαδή κεφαλαίου και εργασίας είναι το κλειδί της επιτυχίας μίας επιχείρησης. Έτσι ακριβώς συμβαίνει και σε κάθε ναυτιλιακή εταιρία, η καλή εκτέλεση της εργασίας από τον ναυτικό βοηθά στην ασφάλεια του πλοίου του πληρώματος, των επιβατών καθώς και του φορτίου.

Παράλληλα με την καλή συντήρηση του πλοίου και την αποδοτική εργασία του ναυτικού προστατεύεται το πλοίο από φθορές και ζημιές με αποτέλεσμα να περιορίζονται οι επισκευές του και γενικότερα να εξοικονομούνται σημαντικές δαπάνες, οι οποίες μειώνουν το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου.

Παρόλα αυτά όμως παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια μια τάση μείωσης της προσέλευσης νέων στα πλοία με αποτέλεσμα να υπάρχει πρόβλημα προσωπικού. Το πρόβλημα αυτό εμφανίζεται, κυρίως στα κατώτερα πληρώματα και έχει σαν αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές εταιρίες να προσανατολίζονται προς τους αλλοδαπούς ναυτικούς.

Η χρησιμοποίηση των πληρωμάτων "ανάγκης" δηλαδή των αλλοδαπών ναυτικών δεν μπορεί να αποφευχθεί, πράγμα που συμβαίνει άλλωστε και στις άλλες ναυτιλίες. Είναι πραγματικότητα και πρέπει να το παραδεχθούμε πως κάθε αύξηση του αριθμού των πλοίων σε συνδυασμό με την προαναφερόμενη απροθυμία προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, στο επιθυμητό βέβαια ποσοστό είναι ένας από τους λόγους για τον οποίο δυσχεραίνεται η εξ ολοκλήρου επάνδρωση των πλοίων με ελληνικό προσωπικό.

Για να εξασφαλιστούν οι αξιωματικοί της χώρας καθώς και όλο το ναυτεργατικό δυναμικό αποφασίσθηκε από τη Υ.Ε.Ν. η συμμετοχή των αλλοδαπών ναυτικών σε ένα πλοίο να μην υπερβαίνει το 40% του συνόλου του πληρώματος και ακόμη αυτό το ποσοστό των αλλοδαπών να ανήκει στο κατώτερο πλήρωμα.



Σύμφωνα με παλαιότερα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το σύνολο των ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικής και ξένης σημαίας πλοία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. στις 20-9-84 ήταν 47.633 ναυτικοί. Ο αριθμός των ναυτικών στις 20-11-82 ανέρχονταν σε 52.741 δηλαδή είχαμε μία μείωση της τάξεως του 9,69%<sup>(1)</sup>.

Από το σύνολο των ναυτικών που υπηρετούσαν σε πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. στις 20-9-84 οι 40.179 ήταν έλληνες δηλαδή ποσοστό 84,35% και οι ξένοι 7.454 δηλαδή ποσοστό 15,65%. Η αντίστοιχη ποσοστιαία συμμετοχή για το 1982 ήταν για τους έλληνες 77,07% και για τους ξένους 22,93%.

Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία παρατηρούμε μία αύξηση της ποσοστιαίας συμμετοχής των ελλήνων ναυτικών και μία μείωση των ξένων στα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. Ο αριθμός των ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία μόνο στις 20-9-84 ήταν 42.029, απ'αυτούς έλληνες ήταν 36.621 και ξένοι 5.408 ναυτικοί<sup>(2)</sup>.

Σε όρους ποσοστιαίας συμμετοχής παρατηρούμε και εδώ μία αύξηση των ελλήνων ναυτικών σε σχέση με τους ξένους και το ίδιο συμβαίνει και στα ξένα πλοία τα οποία είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ.<sup>(3)</sup>.

Οι συνθήκες διαβίωσης και ασφάλειας έχουν κατα πολύ βελτιωθεί οι μισθοί των ναυτικών έχουν αυξηθεί σημαντικά -300% περίπου μεταξύ του 1974-1986- και οι τιμές των ελληνικών μισθών στις αρχές του 1986 ξεπερνούσαν ή και ταυτίζονταν μ'αυτούς των ανταγωνιστικών στόλων, όπως της Βρεταννίας, Ισπανίας, Ιταλίας.

Η περίοδος εργασίας στο πλοίο σύμφωνα με πρόσφατες ρυθμίσεις κειμένεται στους 11½ μήνες σε περιόδους ανεργίας καθίσταται υποχρεωτική η άδεια των ναυτικών.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1

(2) Βλέπε διάγραμμα 1

(3) Βλέπε διάγραμμα 2

Ο αυτοματισμός έχει ελαφρώσει το βάρος των εξόδων αφού έχει ελαττωθεί ο αριθμός του πληρώματος ενός πλοίου. Το πλέον αυτόματο πλοίο σήμερα απασχολεί περίπου 20 άτομα πλήρωμα (8 αξιωματικούς), σε αντίθεση με τα συνηθισμένα πλοία που απασχολούν περίπου 32 άτομα ή και περισσότερα.

Οι αλλοδαποί που απασχολούνται σε ελληνικά πλοία προσλαμβάνονται υπό την εποπτεία του Υ.Ε.Ν. και μέσω διμερών συμφωνιών που υπογράφονται μεταξύ της ένωσης και των ναυτικών οργανώσεων των αναπτυσσόμενων χωρών. Τέτοιου είδους συμφωνίες έχουν γίνει με την Ινδία, την Αίγυπτο, το Μπαγκλαντές, κ.λπ. Σύμφωνα με αυτές οι ναυτικοί έρχονται σε ομοιογενείς ομάδες και με ισορροπημένες ικανότητες.

Τα δικαιώματα εργασίας των ελλήνων ναυτικών προστατεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και έτσι σε κάθε περίπτωση πρόσληψης αλλοδαπού απαιτείται να υπάρχει σχετική βεβαίωση ότι για την αντίστοιχη θέση στο πλοίο δεν υπάρχει διαθέσιμος Έλληνας ναυτικός.

Ακόμα από τις εταιρίες που απασχολούν αλλοδαπούς δίνεται -πληρώνεται- ειδική εισφορά στο Ν.Α.Τ. που φθάνει τα 30 δολάρια ημερησίως ανα πλοίο αν απασχολούν πάνω από 3 ξένους ενώ αν είναι λιγότεροι γύρω στα 20 δολάρια. Αυτό σημαίνει ότι πάνω από 10 εκ. δολάρια το χρόνο θα μπορούσαν να είναι στην διάθεση ελλήνων ναυτικών.

Όσο αφορά την ανεργία των ελλήνων ναυτικών τώρα πρέπει να πούμε ότι παρ'όλο η διεθνής κρίση συνέχισε και κατά το 1987 να πλήττει το ελληνικό πλοίο έχουμε σημαντική μείωση των ανέργων ναυτικών. Συγκεκριμένα ενώ το Δεκέμβρη του 1986 είχαμε 4.862 άνεργους ναυτικούς το Δεκέμβρη του 1987 είχαμε μείωση των ανέργων κατά 1.451.

Η ανεργία που έπληξε τους ναυτικούς μας τον περασμένο χρόνο έφθασε το μέγιστο το Φεβρουάριο του 1987 με 5.425 ανέργους και το μίνιμουμ το Νοέμβριο του 1987 με 2.952 ανέργους.

Κατά το ίδιο διάστημα οι περισσότεροι άνεργοι ναυτικοί κατά ειδικότητα ήταν:

Πλοίαρχοι Α΄	704	Μάρτιο 1987
Πλοίαρχοι Β΄ & Γ΄	789	Μάρτιο 1987
Μηχανικοί Α΄	246	Απρίλιος 1987
Μηχανικοί Β΄ & Γ΄	719	Μάρτιος 1987
Κατώτερο προσωπικό καταστρώματος	564	Μάρτιος 1987
Κατώτερο προσωπικό μηχανής	436	Απρίλιος 1987
Προσωπικό γενικών υπηρεσιών	1304	Φεβρουάριος 1987
Ραδιοτηλεγραφητές	493	Μάρτιος 1987
Ηλεκτρολόγοι	181	Μάρτιος 1987
Δόκιμοι και λοιπές ειδικότητες	78	Φεβρουάριος 1987

Την διάκυσή της ανεργίας κατά ειδικότητα και κατά μήνα από Δεκέμβριο 1986 μέχρι το Δεκέμβριο του 1987 μας δείχνει ο πίνακας 2.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΟΥΣΑΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ  
ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΞΕΝΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ  
ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ. ΚΑΤΑ ΤΗΝ 20-11-82 και 20-9-84

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΩΝ & ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ	20-11-82 Αριθ. Ναυτικών	20-9-84 Αριθ. Ναυτικών	Μεταβολή σε απόλυτους αριθμούς	%	Ποσοστό συμμετοχής 1982	Ποσοστό συμμετοχής 1984
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε Ελλην.μόνο πλοία	46.021	42.029	-3.992	- 8,68	-	-
Απ'αυτούς:						
Έλληνες	36.738	36.621	- 117	- 0,32	79,83	87,13
Ξένοι	9.283	5.408	-3.875	-41,74	20,17	12,87
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ξένα πλοία συμβεβλ. με ΝΑΤ	6.720	5.604	-1.116	-16,61	-	-
Απ'αυτούς:						
Έλληνες	3.909	3.558	- 351	- 8,98	58,17	63,49
Ξένοι	2.811	2.046	- 765	-27,21	41,83	36,51
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικές και ξένες σημαίες πλοία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ	52.741	47.633	-5.108	- 9,69	-	-
Απ'αυτούς:						
Έλληνες	40.647	40.179	- 468	- 1,15	77,07	84,35
Ξένοι	12.094	7.457	-4.640	-38,37	22,93	15,65

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Στους ξένους περιλαμβάνονται και οι Κύπριοι.

ΠΗΓΗ: Στατιστική Υπηρεσία Υ.Ε.Ν.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 2

ΑΝΕΡΓΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ 12/86 - 12/87

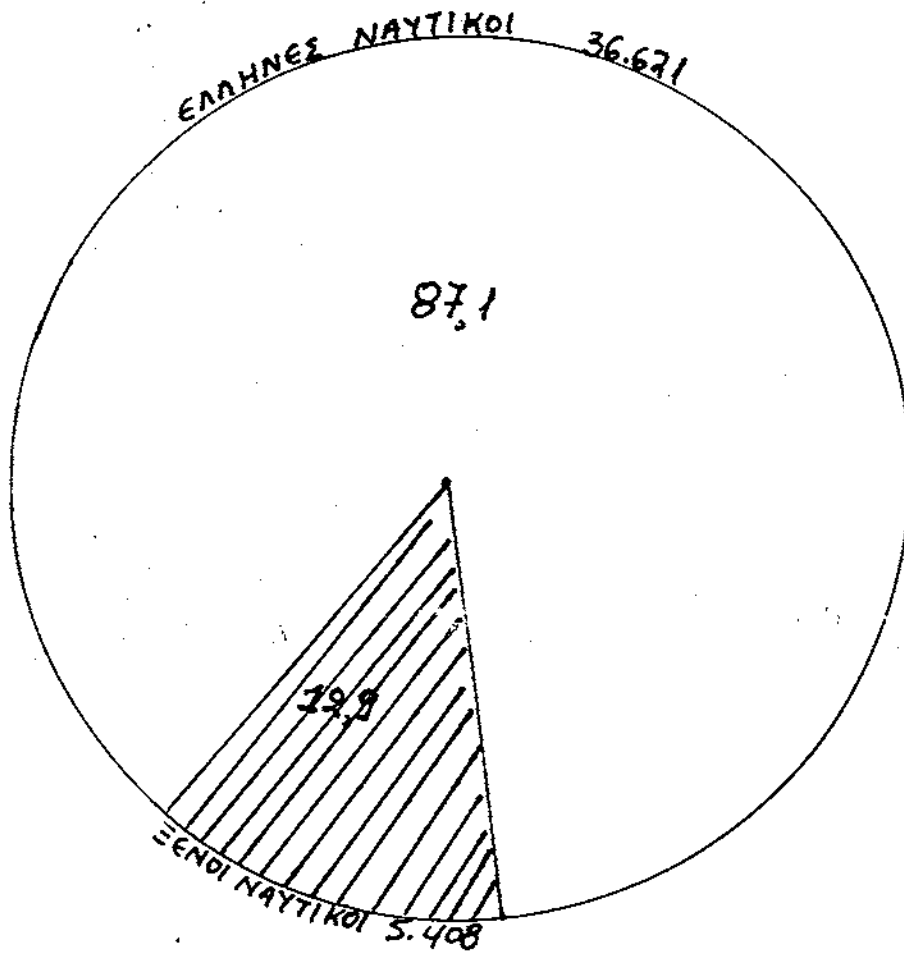
	ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α'	ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β' & Γ'	ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α	ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β' & Γ'	ΚΑΤ.ΠΡΟΣ. ΚΑΤΑΣΤΡΩ- ΜΑΤΟΣ	ΚΑΤ.ΠΡΟΣ. ΜΗΧΑΝΗΣ	ΠΡΟΣ.ΓΕΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΡΑΔΙΟΤΗ- ΛΕΓΡΑΦΗ- ΤΕΣ	ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ	ΔΟΚΙΜΟΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ '86	660	710	210	636	434	383	1.127	465	165	67	4.862
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ '87	698	741	230	672	490	411	1.278	480	167	76	5.243
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ '87	697	761	239	700	556	422	1.304	484	179	78	5.425
ΜΑΡΤΙΟΣ '87	704	789	242	719	564	432	1.235	479	181	75	5.420
ΑΠΡΙΛΙΟΣ '87	669	756	246	710	561	436	1.014	484	177	70	5.183
ΜΑΙΟΣ	665	729	236	683	560	428	438	493	170	69	4.971
ΙΟΥΝΙΟΣ	608	686	199	634	538	416	881	473	164	65	4.669
ΙΟΥΛΙΟΣ	598	703	197	604	507	417	848	478	170	61	4.583
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	608	712	173	567	502	387	697	475	162	61	4.344
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	564	702	178	581	523	349	720	449	163	57	4.286
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	578	653	161	565	402	291	575	427	123	38	3.813
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	358	479	62	340	440	262	546	322	93	50	2.952
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	367	513	70	376	552	290	725	345	99	74	3.411

ΠΗΓΗ : ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΝΑΥΤΕΛΛΗΝΑΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ '88

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

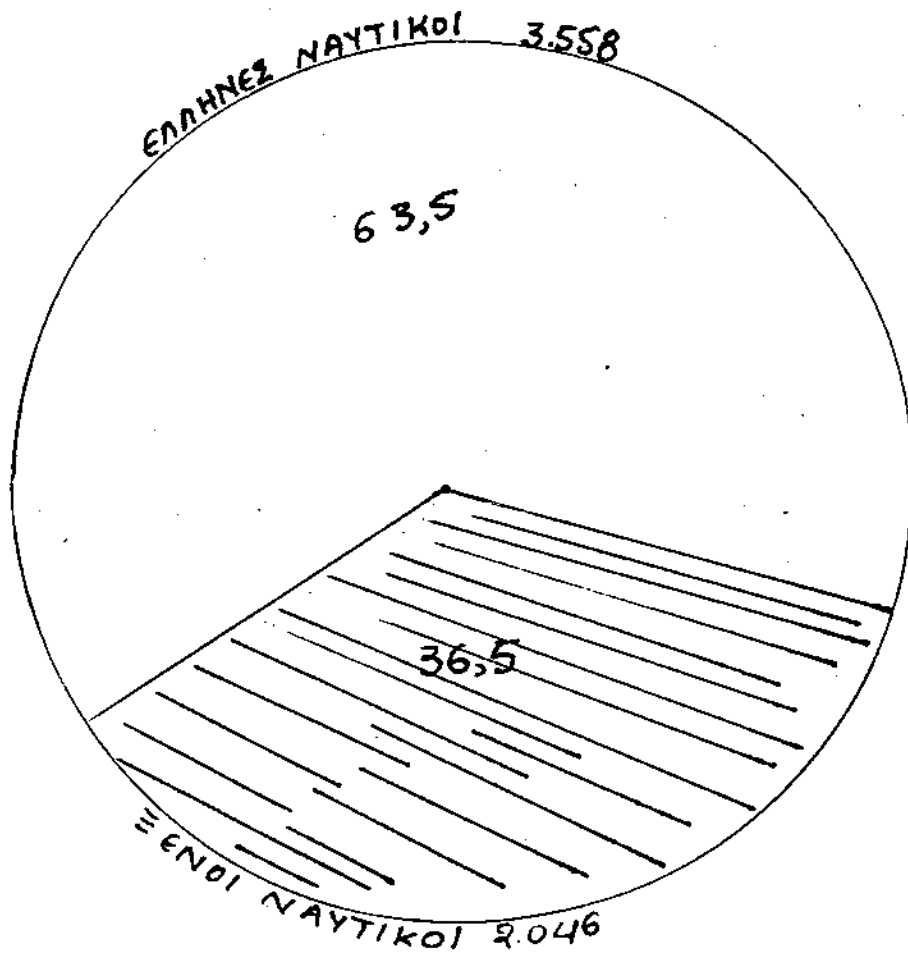
ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ  
ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ, 100 ΚΟΧ Β' ΑΝΩ  
ΚΑΤΑ ΤΗΝ 20/9/84



ΠΗΓΗ: ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΞΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ  
ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ, 100 ΚΟΧ Κ' ΑΝΩ, ΞΕΝΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ  
ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ, ΚΑΤΑ ΤΗΝ 20/9/84



ΠΗΓΗ: ΠΙΝΑΚΑΣ 1

### α. Συλλογική Σύμβαση Εργασίας

Οι συμβάσεις ναυτικής εργασίας καταρτίζονται με ελεύθερες διαπραγματεύσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων επαγγελματικών οργανώσεων, εφοπλιστών και ναυτεργατών. Το Υ.Ε.Ν. δεν συμμετέχει σ' αυτές τις διαπραγματεύσεις αλλά τις επικυρώνει.

Οι πιο πάνω συλλογικές συμβάσεις επικυρώνονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας για να αποκτήσουν τυπική ισχύ και δεσμεύουν όλους γενικά τους πλοιοκτήτες.

Μ' αυτές τις συμβάσεις ρυθμίζονται οι όροι εργασίας και οι αμοιβές των εργαζομένων. Η σύμβαση των ποντοπόρων πλοίων έχει υπογραφεί από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και τα κρατικά σωματεία της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και ισχύει μέχρι και το έτος 1988.

1. Με τη νέα σύμβαση ο μηνιαίος βασικός μισθός των εκχούαρτων αυξάνεται κατά ποσοστό 12%, διαμορφούμενος ως εξής:

Για πλοία από 801 μέχρι 1.500 τόν. DW 112.275 δραχ.

Για πλοία από 1.502 μέχρι 2.500 τόν. DW 123.611 δραχ.

Για πλοία από 2.501 μέχρι 4.500 τόν. DW 146.610 δραχ.

2. Σ' αυτή τη σύμβαση οι κατώτεροι βασικοί μισθοί αυξάνονται σε ποσοστό 5%-10% ανά κλιμάκιο.

3. Η έξτρα αμοιβή των εργασιών αυξήθηκε κατά 7%.

Το μισθολόγιο των ελληνικών φορηγών άνω των 4.500 τόν D.W. καθορίζεται σε δραχμές ως εξής:

(Ακολουθεί ο πίνακας με τους μισθούς)



<u>Β Α Θ Μ Ο Σ</u>	<u>ΧΙΛ. ΔΡΑΧΜΕΣ</u>
<b>Α. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ</b>	
α. Υποπλοίαρχος	166
β. Ανθυποπλοίαρχος	144
<b>Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ</b>	
α. Μηχανικός Α'	314
β. Μηχανικός Β'	166
γ. Μηχανικός Γ'	144
<b>Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ</b>	
α. Αξιωματικός Α/Τ Α'	166
β. Αξιωματικός Α/Τ Β'	144
<b>Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ</b>	154
<b>Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας</b>	144
<b>ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ</b>	
α. Ναύκληρος	123
β. Ξυλουργός	123
γ. Ναύτης*	115
δ. Ναύτης	84
ε. Δόκ. Πλοίαρχος (Απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	99
στ. Δόκ. Πλοίαρχος	84
ζ. Ναυτόπαις	84
η. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας Μηχανοστασίου	144
<b>Ζ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ</b>	
α. Μηχανοδηγός Α'	142
β. Μηχανοδηγός Β'	126
γ. Αρχιθερμαστής	124
δ. Αντλιορός	124
ε. Λιπαντής*	123
στ. Λιπαντής	100

ζ. Δοκ.Μηχανικός (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	99
η. Δοκ.Μηχανικός	84
θ. Ανθρακεύς	84
ι. Θερμαστής*	119
ια.Θερμαστής	84
ιβ.Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή)	119
ιγ.Καθαριστής*	84
ιδ.Καθαριστής (χωρός προσόντα)	84
<b>Η. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ</b>	
Δοκ.Ασυρματιστής (Απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	99
Δοκ. Ασυρματιστής	84
<b>Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>	
Μάγειρας	129
θαλαμηπόλος	123
Βοηθός Μάγειρα (με άδεια)	104
Βοηθός θαλαμηπόλου (με άδεια)	104
Βοηθός θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια)	84

#### 4. Ναυτική Εκπαίδευση

Η γρήγορη πρόοδος της ναυτιλιακής τεχνολογίας σε συνδυασμό με τα αυξανόμενα συνεχώς μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας του πλοίου, της ρύπανσης και άλλων παραγόντων, έχουν επιφέρει αλλαγές, σταθερή άνοδο και εξάπλωση στο σύστημα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Επειδή όπως προαναφέρθηκε η ναυτική εκπαίδευση είναι συνδεδεμένη με την τεχνολογία, είναι αναγκαίο να μην παραμένει στατική αλλά να εξελίσσεται συνεχώς, ώστε να έχει την δυνατότητα να παρακολουθεί το ρυθμό των εξελίξεων. Γι'αυτούς ακριβώς τους λόγους η ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας πρέπει να συνδιάζει τόσο τη θεωρητική κατάρτιση όσο και την απόκτηση εμπειρίας μέσα στο πλοίο.

Σύμφωνα με πρόσφατες ανακοινώσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας έγιναν κάποιες προσπάθειες για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Τον άξονα των μέτρων που πάρθηκαν αποτελούν, η εισαγωγή νέας τεχνολογίας και μαθημάτων, η μείωση του αριθμού των ασυρματιστών, η εισαγωγή περισσότερων μηχανικών και υποχρεωτική παρακολούθηση των μαθημάτων των σχολών του Ε.Ν.

Συνέχεια των μέτρων αυτών αποτελεί και η διαμόρφωση προγράμματος για την ναυτική εκπαίδευση, καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του προγράμματος αυτού έπαιξαν οι παράγοντες:

- α. τάση για ανάκαμψη της ναυτιλίας
- β. επαναδραστηριοποίηση των παροπλισμένων πλοίων
- γ. απορρόφηση του μεγαλύτερου ποσοστού ανέργων και
- δ. η προβλεπόμενη έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών.

Στην ανάγκη κατάρτισης του παραπάνω προγράμματος σημαντικό ρόλο έπαιξε η τεχνολογία, η οποία έχει "εισβάλει" στη ναυτιλία και απαιτεί αξιωματικούς εξοικειωμένους με τα σύγχρονα μέσα διακυβέρνησης των πλοίων.

Το Υ.Ε.Ν. για να κατωχηρώσει τους μελλοντικούς αξιωματικούς με τα απαραίτητα προσόντα που χρειάζονται για να ανταποκριθούν στις ανάγκες των νέων πλοίων είναι διατεθειμένο να παρέχει στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού όλα τα απαραίτητα μέσα διδασκαλίας.

Για το έτος 1988-1989, έχει γίνει εισαγωγή 700 σπουδαστών που ανήκουν στις ειδικότητες : 300 πλοίαρχοι, 350 μηχανικοί και 50 ασυρματιστές.

Η φοίτηση των σπουδαστών είναι τριετής και υποχρεωτική και καθιερώνεται ακόμα η υποχρεωτική εσωτερική παρακολούθηση.

Σ'αυτο το σημείο θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι για μια ακόμα φορά απουσιάζει, από το εκπαιδευτικό σύστημα των σχολών αυτών το σύστημα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης. Σε πρόσφατη διάσκεψη μεξύ Ε.Ε.Ε. και Υ.Ε.Ν. αποκλείστηκε η πρακτική των σπουδαστών πάνω στο πλοίο, γεγονός που θεωρείται σημαντικό λόγο την ανάδειξη σωστών αξιωματικών.

Πριν από λίγο καιρό η Ε.Ε.Ε. πρότεινε κάποια μέτρα για την ναυτική εκπαίδευση, αυτή θεωρείται ως ο βασικότερος συντελεστής για την επιβίωση και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας εφόσον η σωστή προετοιμασία κατελεχών-πλοίων έχει άμεση σχέση με την σωστή λειτουργία των πλοίων. Τα μέτρα αυτά είναι (α) Εφαρμογή του συστήματος εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα πρότυπα του διεθνούς συστήματος SANDWICH COURSE, με το οποίο πετυχαίνετε:

- απόκτηση επαγγελματικής συνείδησης, απ'τα πρώτα στάδια εκπαίδευσης και ταυτόχρονη προσαρμογή στις συνθήκες φοίτησης (πειθαρχία, ευπρέπεια, άσκηση).
- κατανόηση σε μεγαλύτερο βαθμό των μαθημάτων της ΑΔΣΕΝ λόγω της πρακτικής άσκησης.
- περιορισμός της ύλης που διδάσκεται
- αμοιβή, εφόσον θα εργάζονται μέσα στο πλοίο
- αύξηση των εκπαιδευόμενων
- περιορισμός των δαπανών εκπαίδευσης σε βάρος δημοσίου
- περιορισμός της διαρροής σπουδαστών απ'τις σχολές.

(β) Τροποποίηση των κανονισμών εσωτερικής υπηρεσίας και εκπαίδευσης και πιστή εφαρμογή αυτών, ώστε να εξασφαλισθεί η πειθαρχία και η ευπρέπεια εντός των ΑΔΣΕΝ.

(γ) Συγκέντρωση των ΑΔΣΕΝ σε κεντρικά συγκροτήματα, ώστε να εξασφαλίζεται υψηλότερο επίπεδο διδακτικού προσωπικού και ταυτόχρονα να εξασφαλισθεί η καλύτερη οργάνωση και λειτουργία τους.

(δ) Ενίσχυση της δευτεροβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης (ναυτικών Λυκείων) για τη διατήρηση της ναυτικής παράδοσης και τον προσανατολισμό στο ναυτικό επάγγελμα από μικρή ηλικία.

(ε) Βελτίωση των εκπαιδευτικών κειμένων και της ύλης στις ΑΔΣΕΝ

(στ) Αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού

(ζ) Ενίσχυση της χρηματοδότησης της ναυτικής εκπαίδευσης από τον δημόσιο προϋπολογισμό.

Τελειώνοντας θα λέγαμε ότι οι διαφορές που υπάρχουν πάνω στο θέμα μεταξύ Ε.Ε.Ε. και Υπουργείου Ναυτιλίας καθυστερούν ή και αναστέλουν την εφαρμογή μέτρων που θα ήταν καθοριστικά για την ναυτική εκπαίδευση, γι' αυτό σ' αυτό το σημείο θα πρέπει οι υπεύθυνοι να αναλάβουν τις ευθύνες τους για το καλό της ναυτιλίας.

## 5. Χρηματοδότηση στη Ναυτιλία

Όπως σε κάθε οικονομική δραστηριότητα, έτσι και στη ναυτιλία, ο ρόλος του τραπεζικού συστήματος δεν είναι τίποτα περισσότερο από μια χρηματική διαμεσολάβηση. Τον επαναδανεισμό δηλαδή των χρημάτων τα οποία η Τράπεζα διαθέτει από τους καταθέτες της. Το κέρδος της τράπεζας είναι η διαφορά του επιτοκίου, η διαφορά μεταξύ του κόστους του χρήματος που πληρώνει στους καταθέτες της και του επιτοκίου που αντίστοιχα εισπράττει από τους δανειστικούς της πελάτες. Αν προστεθεί σ' αυτό και κάποιες άλλες προμήθειες, όπως διαχείρισης, αδράνειας, κατα μέσο όρο οι Τράπεζες στο χώρο της ναυτιλίας αποβλέπουν σ' ένα κέρδος που κειμένεται από 1%-2,5% το χρόνο επί του τόκου.

Βέβαια σαν αντάλλαγμα αναλαμβάνουν τον κίνδυνο μέχρι και του 80% της ναυτιλιακής επένδυσης αφήνοντας στον πλοιοκτήτη οποιοδήποτε κέρδος προκύψει είτε από τη λειτουργία είτε από την ενδεχόμενη υπεραξία του πλοίου.

Πρέπει σ' αυτό το σημείο να αναφέρουμε, ότι απ' το πλήθος των τραπεζών που υπάρχουν μόνο ένας μικρός αριθμός ενδιαφέρεται πραγματικά για τον κλάδο αυτό, ενώ η πλειοψηφία των υπολοίπων τον θεωρούν ιδιαίτερα επικίνδυνο και πολύπλοκο σε σχέση με το κέρδος που αποφέρει.

Ας αναφερθούμε τώρα στους κινδύνους που αναλαμβάνει μία Τράπεζα όταν δανείζει τη ναυτιλία και είναι:

- α. Η οικονομική αδυναμία, η απειρία ή τέλος η έλλειψη τιμιότητας του πλοιοκτήτη που οδηγούν σε λάθος αποφάσεις ή σε υψηλότερο κόστος.
- β. Η έλλειψη ρευστότητας του πλοίου ή της εταιρίας
- γ. Η έλλειψη απασχόλησης για το πλοίο, που μπορεί να οφείλεται είτε στη γενική κατάσταση της αγοράς είτε στο ότι το συγκεκριμένο πλοίο δεν έχει ζήτηση

- δ. Η οικονομική αδυναμία ή έλλειψη τιμιότητας από πλευράς των ναυλωτών του πλοίου.
- ε. Η μερική ή ολική απώλεια του πλοίου το οποίο δεν καλύπτεται από ικανοποιητικές ασφάλειες.
- στ. Η πτώση της αξίας του πλοίου κατά τρόπο ώστε να μηδενιστεί η διαφορά μεταξύ της εμπορικής του αξίας και του δανείου του

Όσο όμως και καλά να καλύπτονται οι τυπικές και νομικές προϋποθέσεις σε τελευταία ανάλυση τα ναυτιλιακά δάνεια είναι προσωπικά δάνεια, με μεγαλύτερο κίνδυνο την ικανότητα, δυνατότητα και τιμιότητα του πλοιοκτήτη στην εκτέλεση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει.

Ένα από τα βασικότερα πράγματα που έχει να κάνει ο κάθε τραπεζίτης είναι να γνωρίσει τον πελάτη του. Πρέπει ακόμα να βεβαιωθεί ότι η ικανότητα της μελλοντικής απασχόλησης του πλοίου, δεν προσδιορίζεται μόνο από παράγοντες, όπως η ηλικία του, ο τύπος του, το μέγεθός του, η κατανάλωσή του και γενικά τα τεχνικά του χαρακτηριστικά. Σκοπός επίσης της εκτίμησης του ίδιου του πλοίου είναι η δυνατότητα του να επωφεληθεί κάποιας υπεραξίας όταν οι γενικές συνθήκες βελτιωθούν.

Ο φυσικός τρόπος αποπληρωμής του τραπεζικού δανείου θα προέλθει από την απασχόληση του ίδιου του πλοίου και του στόλου στον οποίο ανήκει.

Το CASH-FLOW συνεπώς πρέπει να αποδίδει τα προσφερόμενα αποτελέσματα και να είναι αρκετά ρεαλιστικό ώστε να εκφράζει σωστά τα αντικειμενικά έσοδα όσο και τα έξοδα του πλοίου και του στόλου του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη.

Ο δεύτερος τρόπος αποπληρωμής δανείου πηγάζει από την ρευστοποίηση του πάγιου στοιχείου δηλαδή του πλοίου.

Η αγορά και οι διαδικασίες αγοροπωλησίας των πλοίων είναι ανεπτυγμένες σε αντίθεση με μία βιομηχανική μονάδα. Υπάρχουν, τώρα δύο λόγοι ρευστοποίησης : η πώληση λόγω κέρδους του πλοιοκτήτη και κατα συνέπεια αποπληρωμή ή αναγκαστική πώληση που μπορεί να οδηγηθεί μία τράπεζα μετά την πτώχευση του δανειζόμενου. Σκοπός της υποθήκης είναι να δώσει στην τράπεζα το δικαίωμα να επέμβει στο πλοίο τη στιγμή που το δάνειο καθίσταται ληξιπρόθεσμο. Βέβαια τόσο η απόφαση επέμβασης όσο και ο τρόπος που γίνεται, πρέπει να προσαρμόζεται στις συνθήκες.

Πολλές φορές, οι τράπεζες πιεζόμενες από το διεθνές προβληματικό περιβάλλον, εξάντλησαν τα αποθέματα υπομονής που διέθεταν για τα χρέη των πελατών τους στην ναυτιλία και τώρα απαιτούν. Απαιτούν από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επηρεαζόμενες από την οικονομική κρίση, δυσκολεύονται να δώσουν, αλλά και θεωρούν ακόμα και σήμερα τις τράπεζες σαν σανίδες σωτηρίας για περαιτέρω οικονομική ενίσχυση στις δύσκολες στιγμές που περνούν.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι φυσικό να έχουν αντιδιασταλεί τα αμοιβαία συμφέροντα της τράπεζας και του πλοιοκτήτη και τα κόντακτς μεταξύ τους να γίνονται χωρίς καλή διάθεση, όπως γίνονταν παλιότερα.

Η νέα αυτή πραγματικότητα αφορά άμεσα και την Ελληνική ναυτιλία η οποία αντιμετωπίζει τέτοιου είδους προβλήματα.

Καθώς λοιπόν, όπως προαναφέρθηκε, πολλές τράπεζες κάνουν τη ζωή δύσκολη σ'όλες σχεδόν τις ναυτιλιακές εταιρίες, το μέλλον διαγράφεται αβέβαιο για πολλούς μικρομεσαίους πλοιοκτήτες. Το μέλλον λοιπόν αβέβαιο, γιατί πολλές τράπεζες αναγκάζονται από τις περιστάσεις, να αποφασίζουν σκληρή γραμμή απέναντι στους χρεώστες-πλοιοκτήτες. Τα τελευταία χρόνια αρκετές τράπεζες αποφάσισαν να αποσυρθούν από τον τομέα της χρηματοδότησης της ναυτιλίας γιατί η ανάμιξη τους στον τομέα αυτό δεν ήταν ποτέ πολύ μεγάλη και επομένως η έλλειψη σημείων βελτίωσης της αγοράς ήταν αρκετή για να εγκαταλείψουν τον τομέα. Βέβαια υπάρχουν και αρκετές τράπεζες που είναι διατεθειμένες να αναλάβουν τον κίνδυνο και να επενδύσουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.



Όλες οι τράπεζες που ασχολούνταν με χρηματοδοτήσεις της ναυτιλίας, έχουν περάσει δύσκολες στιγμές. Τα προβλήματα των εφοπλιστών έγιναν και προβλήματα των τραπεζικών. Όμως οι όροι του παιχνιδιού για την δανειοδότηση της ναυτιλίας τείνουν ν'αλλάξουν με αποτελέσματα και πάλι αβέβαια<sup>(1)</sup>.

#### α. Αλλαγές στην ναυτιλιακή δανειοδότηση

Μπορεί να έχουν περάσει οι μέρες της εύκολης χρηματοδότησης της ναυτιλίας αλλά ο κάθε πλοιοκτήτης που προσεγγίζει σήμερα τη χρηματαγορά με σωστό τρόπο μπορεί να ανακαλύψει ότι του προσφέρεται ένα ευρύτερο φάσμα ευκαιριών απ'ότι παλαιότερα. Με δεδομένο την ανάκαμψη των αγορών των ναύλων και τη συνέχιση της ανόδου των τιμών των πλοίων, το 1988 ήταν "συναρπαστική" χρονιά για τη χρηματοδότηση. Οι Έλληνες εφοπλιστές ξεκίνησαν επενδύσεις με μια σειρά επεκτατικών σχεδίων με κρατικές επιχορηγήσεις και ιδιωτικές επενδύσεις σε μετοχές, ενώ χρηματοδότησαν επίσης μια εκστρατία για την μετατροπή του Πειραιά σε χρηματοδοτικό και ναυτιλιακό κέντρο μέχρι το 2.000.

Σήμερα, κύριο χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής χρηματαγοράς είναι ο ανταγωνισμός, όχι όμως με την παλιά μορφή όπου πρωταγωνιστούσαν οι τράπεζες οι οποίες είχαν σαν στόχο τη "στρατολόγηση" των εφοπλιστών, ούτε αντίθετα, όταν οι εφοπλιστές συνωστίζονταν για την απόκτηση μικρών δανείων αλλά ανταγωνισμός σ'όλα τα επίπεδα.

Υπολογισμοί, που έχουν γίνει ανεβάζουν τα δάνεια των εμπορικών τραπεζών και των εταιριών χρηματοδοτικής μίσθωσης προς τη ναυτιλία στα 4.000 εκ.δολάρια τα τελευταία 5 χρόνια ενώ άλλα δάνεια ύψους 6.000 εκ.δολλαρίων αρχίζουν τώρα να αποδίδουν πλήρως. Το συνολικό ύψος των τραπεζικών δανείων που έχουν χορηγηθεί στη ναυτιλία μέχρι σήμερα υπολογίζονται γύρω στα 60.000 εκ. δολάρια, αν και η χρηματοδότηση έχει παρουσιάσει μείωση τα τελευταία έξι περίπου χρόνια.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1

Παρά τις προειδοποιήσεις ότι οι συνεχείς κατασκευές νέων πλοίων θα οδηγήσουν σε μια νέα ναυτιλιακή κρίση, το γεγονός ότι οι στόλοι παγκόσμια, έχουν αρχίσει να γερνάνε κάνει επιτακτική την ανάγκη να βρεθούν νέα κεφάλαια, ανεξάρτητα από το κατά πόσο μπορεί το πρόγραμμα νέων κατασκευών να ελεχθεί.

Οι τράπεζες, που ως γνωστό υπέστησαν σοβαρές ζημιές, κατά την τελευταία δεκαετία, έχουν υιοθετήσει μία πολύ έξυπνη ανάλυση του ναυτιλιακού κινδύνου. Η BARKERS TRUST COMPANY είναι μια από τις τράπεζες που εξετάζουν το ενδεχόμενο εισαγωγής ενός νέου θεσμού με όνομα RAROC (RISK ADJUSTED RETURN LN CAPITAL - δηλαδή απόδοση κεφαλαίου με σταθμισμένους τους κινδύνους). Με τον θεσμό αυτό κάθε ενδιαφερόμενος για δάνεια εντάσσεται μέσα σε κλίμακα βαθμολογημένη και με βάση τον βαθμό αυτό υπολογίζονται τα κέρδη (μικτό κέρδος/αμοιβή), η λήξη του δανείου και το αποτέλεσμα είναι η απόδοση σαν ποσοστό του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου. Όλοι οι τομείς της τράπεζας ασχολούνται και συναγωνίζονται για να βρουν λύσεις οι οποίες θα έχουν σαν αποτέλεσμα την καλύτερη αξιοποίηση του κεφαλαίου. Επομένως φτάνουμε στο συμπέρασμα ότι τα κέρδη από τη ναυτιλία πρέπει να είναι μεγαλύτερα από κάθε άλλη μορφή δανειοδότησης.

Καθώς η ναυτιλιακή κοινότητα συνειδητοποιεί την ανάγκη ανανέωσης του στόλου της -και ιδιαίτερα των τάνκερ- στη διάρκεια της δεκαετίας του '90 το πιστωτικό κενό θα οξυνθεί κάνοντας επιτακτικότερη την ανάγκη για εξεύρεση νέων πηγών κεφαλαίου. Το ζήτημα της "αφαιμάξης" των κεφαλαιαγορών συζητείται εκτενώς. Γεννιέται το ερώτημα πώς να πείσουν την κοινότητα των επενδυτών να ενδιαφερθεί για την ναυτιλία με δεδομένο το γεγονός ότι υπάρχουν πολλές κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιριών που πρόσφατα έκδοσαν μετοχές (ιδιωτικές και δημόσιες) γεγονός που σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες επιτρέπουν σε τρίτους να επενδύσουν στα πλοία τους.

Εφόσον οι επενδυτές ζητούν συνολική απόδοση της τάξης του 25% από τις επενδύσεις τους αυτό δεν είναι καθόλου εύκολο, μια και η ναυτιλία κατατάσσεται στις κατηγορίες "υψηλού" κινδύνου.

Τώρα, προτείνεται στους πλοιοκτήτες να συγκεντρώσουν μετρητά απο την κεφαλαιαγορά ν' αυξήσουν την οικονομική τους επιφάνεια, να προσφέρουν καλύτερα ρευστότητα και να συνάψουν μόνιμους μεσο-πρόθεσμους ναύλους με γνωστούς μισθωτές.

Ενώ οι Έλληνες έχουν εμπλακεί στην προσπάθεια εξεύρεσης κεφαλαίων, εξακολουθούν να διστάζουν να μοιραστούν την ευθύνη της ιδιοκτησίας, μια εταιρία με σωστή δόμηση αποτελεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο τα μέλη μπορούν να καλύψουν τις υπάρχουσες αδυναμίες και να φθάσουν στον επιθυμητό στόχο.

Οι Έλληνες έχουν συνεργαστεί μεταξύ τους στο παρελθόν, ιδιαίτερα στην δεκαετία του '60 στο Λονδίνο, όπου μεγάλος αριθμός εταιριών μετέτρεψαν την κοινή καταγωγή και την φιλία σε πρακτική συνεργασία στις επιχειρήσεις. Υπολογίζεται ότι 10-15 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες είχαν εταιρική δομή στα μέσα της δεκαετίας του '60. Αλλά και 60-70 μέσου μεγέθους ιδιοκτήτες δημιούργησαν εταιρικές δομές τα τελευταία πέντε ή έξι χρόνια χρησιμοποιώντας εταιρίες που σαν αποκλειστικό σκοπό τους, είχαν την κατοχή μετοχών και τον έλεγχο άλλων εταιριών με ιδιοκτησία ενός πλοίου.

Οι εφοπλιστές συνειδητοποίησαν και εκμεταλλεύθηκαν γρηγορότερα απ' ότι θα φανταζόταν κανείς τις νέες ευκαιρίες για προσέλευση επενδύσεων.

Η συνιδιοκτησία είναι μια μορφή εταιρίας η οποία θεωρείται ότι θα επιφέρει λύση ότι αφορά τη σταθερή ροή κεφαλαίων στην εταιρία.

Μία απο τις σημαντικές πλευρές των προγραμμάτων συνιδιοκτησίας είναι ότι προσφέρουν μια ιδανική ευκαιρία για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εξασφαλιστούν σε περίπτωση αποτυχίας. Για παράδειγμα ένας ιδιοκτήτης DRY CARGO χωρίς πείρα στα δεξαμενόπλοια, μπορεί να επενδύσει σε μία εταιρία δεξαμενοπλοίων, που διευθύνεται από κάποιο πρόσωπο αναγνωρισμένης αξίας στον τομέα αυτό. Είναι γνωστό, ίσως, το γεγονός ότι σε τέτοιας μορφής εταιρία επενδύουν εφοπλιστές οι οποίοι διέλυσαν τους δικούς τους στόλους θεωρώντας ότι οι εταιρίες αυτές ήταν ο δρόμος

επιστροφής τους στον κλάδο.

Το χρηματιστήριο της Αθήνας θα μπορούσε να θεωρηθεί σαν ένας νέος χώρος για τους εφοπλιστές μια και η ανάπτυξή του θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα στα σχέδια ανάπτυξης του Πειραιά σε οικονομικό και ναυτιλιακό κέντρο της Κοινότητας (και πέραν απ' αυτήν). Κατά την τελευταία δεκαετία υπάρχει μία τάση η οποία κλείνει προς την κατεύθυνση αυτή αλλά, αν και οι εταιρίες του Πειραιά άνθισαν παράλληλα με την αύξηση του ελληνικού στόλου ο Πειραιάς δεν αναγνωρίσθηκε ποτέ σαν διεθνές κέντρο ικανό να συναγωνισθεί π.χ. το Λονδίνο.

Στις μέρες μας οι Έλληνες εφοπλιστές ενθαρρυμένοι από την ανάκαμψη των ναύλων, υποστηρίζουν και πάλι την παραπάνω ιδέα και μάλιστα φαίνονται αποφασισμένοι να προχωρήσουν στην υλοποίησή της. Με πρωτοβουλία τους συγκεντρώθηκε κεφάλαιο 20 εκ. δολλαρίων με σκοπό την μεταφορά επενδύσεων σε εταιρίες που βρίσκονται και όχι στο χρηματιστήριο.

Πολλοί επισημαίνουν την ασήμαντη κεφαλαιοποίηση της χρηματιστηριακής αγοράς, η οποία με 4 εκ. δολλάρια, αντιπροσωπεύει τις συναλλαγές μιάς μόνο μέρας στα μεγάλα χρηματιστήρια του κόσμου.

Η δημιουργία χωριστών εταιρικών δομών βάσει του νόμου 959, καθώς επίσης και ο συνεταιρισμός ιδιοκτητών με ένα μόνο πλοίο θα αποτελούσε ένα καλό εμπορικό "συνδυασμό" που είναι πιθανόν να τραβήξει το ενδιαφέρον των επενδυτών.

Όπως και σε άλλες περιπτώσεις ναυτιλιακών επενδύσεων, οι μετοχές δεν θα καταλήγουν σε μικροεπενδυτές, αλλά σε εταιρίες, σε άλλους εφοπλιστές, όπως και σε πρόσωπα με μεγάλες περιουσίες σε συνάλλαγμα, που θα αποτελούν και το στόχο των εταιριών. Πολύ πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι Έλληνες εφοπλιστές που εδρεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο φοβούνται ότι τυχόν αλλαγές στο υπάρχον φορολογικό σύστημα θα τους αναγκάσουν να φύγουν από το Λονδίνο, γεγονός καίριας σημασίας για την ανάπτυξη του Πειραιά.

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός, ότι οι Έλληνες εφοπλιστές, σε περίπτωση θεσμοθέτησης των προτεινόμενων αλλαγών οι οποίες θα φέρουν αρνητικές μεταβολές στο εισόδημά τους και στα κέρδη τους θα εγκαταλείψουν το Λονδίνο όπως ακριβώς έκαναν στην κεκατεία του '60 με την Νέα Υόρκη. Μία απ' τις κύριες εναλλακτικές λύσεις στο θέμα -όχι όμως και η μοναδική- είναι η επιστροφή τους στον Πειραιά που μετά απ' αυτό μπορεί να ελπίζει στην προσέλκυση ξένων οικονομικών και άλλων οργανισμών παροχής υπηρεσιών που διατηρούν Γραφεία στο Λονδίνο και που εξυπηρετούν μερικώς το ελληνικό πλοίο.

### β. Μείωση των Τραπεζικών δανείων στις

#### Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις

Για αρκετά χρόνια η ύφεση της παγκόσμιας ναυτιλίας αποδίδονταν στις μεγάλες πιστώσεις που είχαν δοθεί από τις τράπεζες για την απόκτηση νέων πλοίων. Σήμερα όμως, ανησυχίες δημιουργεί η κρίση που εμφανίζεται στο τραπεζικό σύστημα σε συνδυασμό με τις δυσχέρειες που παρουσιάζονται στο χρηματιστηριακό χώρο.

Οι κίνδυνοι που παρουσιάζονται είναι εμφανείς, πραγματικοί και άμεσοι. Τα προβλήματα ναυτιλιακής χρηματοδότησης τα οποία προήλθαν από την δημιουργία ειδικών αποθεμάτων και από τα διάφορα δάνεια που αποτελούν μέρος μιάς ευρύτερης τραπεζικής κρίσης που προκλήθηκε από καταστροφές (ενεργειακού τομέα, κ.λπ.)

Για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα αυτά οι τράπεζες αντιδρούν με αυστηρότερο έλεγχο και με σκληρότερη στάση στην χρηματοδότηση της ναυτιλίας. Η υπερβολική αντίδραση απέναντι στη ναυτιλία, η οποία είναι εξίσου παράλογη με την ανεπαρκής πολιτική του παρελθόντος η οποία απειλή να έχει αποσταθεροποιητικά αποτελέσματα.

Σύμφωνα με την παρούσα κατάσταση υπάρχουν δύο κατηγορίες ναυτιλιακών δανειοληπτών: η πρώτη κατηγορία και η δεύτερη. Η πρώτη κατηγορία βρίσκει πρόθυμες τις τράπεζες ενώ η δεύτερη δυσκολεύεται να εξασφαλίσει χρηματοδότηση με ευνοϊκούς όρους.

Για τις τράπεζες η ιτωρινή κατάσταση δεν είναι ευχάριστη αφού συνεπάγεται μείωση της δραστηριότητας. Επιπλέον, η χρηματοδότηση προσφέρεται με σκληρότερους όρους στα πλαίσια μιάς προσπάθειας για την εξασφάλιση καλών συναλλαγών. Έτσι δεν αποτελεί έκπληξη ότι αρκετές τράπεζες θεωρούν ότι για να είναι δεκτή ναυτιλία σαν τομέας δραστηριότητας, τα ενυπόθηκα δε δάνεια προς αυτήν θα πρέπει να αποτελούν μέρος ενός διαφοροποιημένου χαρτοφυλακίου.

Οι συμμετοχές των τραπεζών αυτών δίνουν μία ιδέα για το είδος της ναυτιλιακής δραστηριότητας που επιδιώκεται. Διαθέτοντας για παράδειγμα, η CITY BANK 5 εκ. δολλάρια (δικά της κεφάλαια) έπαιξε κυριολεκτικά με τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων γεγονός που ήταν δυσκολότερο απ' ότι είχε προβλεφθεί. Συνολικά εξασφάλισε ένα μετοχικό κεφάλαιο 47 εκ. δολλαρίων. Η συναλλαγή αυτή είναι πιο ελκυστική σε σύγκριση με ένα συνηθισμένο ενυπόθηκο δάνειο. Και άλλες συναλλαγές του είδους αυτού - που σημαίνουν πολύ μεγάλα κέρδη - αναμένεται να την ακολουθήσουν και άλλες αν και παρατηρείται κάποια έλλειψη κεφαλαίων.

Πρόβλημα για τις επικερδείς συναλλαγές του είδους αυτού θα αποτελέσει η παρατηρούμενη έλλειψη κεφαλαίων. Πάντως, συναντώνται δυσχέρειες στη συγκέντρωση κεφαλαίων από ιδιώτες επενδυτές.

Οι συναλλαγές με βάση τα περιουσιακά στοιχεία δεν επιλύουν τα προβλήματα της ναυτιλίας ως τομέα ξεχωριστού από τις τράπεζες. Συνήθως ένα ειδικό ταμείο για τα περιουσιακά στοιχεία θα μπορούσε να φθάσει τα 20 εκ. δολλάρια ή ακόμα και τα 40 εκ. δολλάρια με στόχο την κερδοσκοπία στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Τα χρήματα αυτά δεν θεωρούνται σαν μετοχικό κεφάλαιο για την ναυτιλία, εφόσον η πρόθεση των επενδυτών είναι να πουλήσουν τις μετοχές τους αμέσως μόλις δούν ελκυστικό κέρδος. Εφόσον τα κέρδη δεν είναι βέβαιο ότι θα επανεπενδυθούν στην ναυτιλία, δεν μπορεί κανείς να βασισθεί στη μορφή αυτή της χρηματοδότησης για την κάλυψη των μακροπρόθεσμων αναγκών της ναυτιλίας σε κεφάλαια.

Όλοι δέχονται ότι η ανανέωση του παγκόσμιου στόλου θα απαιτούσε την προσεχή δεκαετία δαπάνες της τάξης των 10 δις δολλαρίων ετησίως. Από τον υπάρχοντα στόλο δεξαμενοπλοίων, το 52% των σκαφών 100.000-150.000 τόν. D.W., το 66% των σκαφών 250.000-300.000 τόν. ναυπηγήθηκαν κατά την περίοδο 1970-1975. Ο υπόλοιπος στόλος είναι γενικά νεώτερος και μόνο το 34% έχουν ναυπηγηθεί την ίδια περίοδο.

Η εξάντληση των κεφαλαίων της ναυτιλίας λόγω της κρίσης των δέκα πέντε τελευταίων ετών και η παρούσα συρρίκνωση διαθέσιμων τραπεζικών πιστώσεων δημιουργούν σοβαρά ερωτήματα για την εξέλιξη της καταστάσεως τα επόμενα 5 χρόνια.

Το πιθανότερο όμως είναι να συμβεί κάτι δυσάρεστο. Ίσως όμως να μη συμβεί τίποτα έως ότου υπάρξει πρόβλημα στην ναυλαγορα των BULK CARRIERS οπότε οι τράπεζες και τα ιδρύματα εξαγωγικής χρηματοδότησης θα αυξήσουν ουσιαστικά τις δανειοδοτήσεις τους. Αν έτσι έλθουν τα πράγματα θα πρέπει να ελπίζονται μία βραχύβια περίοδος άνθησης, την οποία θα ακολουθήσει μία νέα κρίση, όπως ακριβώς και το 1970.

Μία εναλλακτική εξέλιξη αναφέρεται στην προσέλκυση γνήσιας μακροπρόθεσμης χρηματοδότησης για ναυπήγηση καινούργιων πλοίων. Προς το παρόν δεν υπάρχουν όμως μακροπρόθεσμες εγγυήσεις για τα φορτία και στα πλαίσια προγραμμάτων ναυπήγησης είναι δύσκολο να γίνουν οι δεκτοί οι όροι που θέρουν οι τράπεζες.

Το πρόβλημα θα μπορούσε να λυθεί αν οι παραγωγοί και οι καταναλωτές φορτίων δέχονταν, για στρατηγικούς λόγους μακροπρόθεσμες ναυλώσεις με ναύλους ανταποκρινόμενους στο κόστος ναυπήγησης νέων πλοίων. Με μια τέτοια κάλυψη, η ναυτιλία θα μπορούσε να εξασφαλίσει την απαιτούμενη μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση<sup>(1)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 2

### γ. Εξωτραπεζικές επενδύσεις στην ναυτιλία

Η χρηματοδότηση των πλοίων, σύμφωνα με απόψεις που διατυπώθηκαν σε διεθνές σεμινάριο για την παγκόσμια οικονομία, χρειάζεται καλύτερη οργάνωση, η μεγαλύτερη προβολή και προγράμματα καλά οργανωμένα για το μέλλον της ναυτιλίας.

Το νέο σημαντικό στοιχείο, που πρέπει να προκαλέσει το ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, είναι η αναζήτηση εξωτραπεζικής χρηματοδότησης λόγω των αυστηρών όρων που εφαρμόζουν οι Τράπεζες. Αυτό όμως προϋποθέτει αναπροσαρμογή των διαχειριστικών ενεργειών και γενικά του πνεύματος των εταιριών, ώστε η ναυτιλιακή βιομηχανία να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις και τις προσδοκίες των επενδυτών.

Για να κατορθώσουν οι πλοικτήτες, να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες των χρηματοδοτικών αγορών και στην νέα νοοτροπία αντιμετώπισης του ναυτιλιακού δανεισμού, συμφώνησαν:

1. Την αντικατάσταση του "ηλικιωμένου" στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο, πριν τις αρχές του 1990, έτσι ώστε να μην ασκηθεί πίεση σε μερικά χρόνια τους ανεξάρτητους πλοικτήτες.
2. Την αντίδραση στους αυστηρούς όρους που ζητούν οι Τράπεζες για τα δάνεια που παρέχουν και την προσπάθεια τους να αποσπάσουν απ'αυτές καλύτερους (ευνοϊκότερους) όρους.
3. Την ενίσχυση των παραγόντων για την εξωτραπεζική δανειοδότηση.
4. Την αναπροσαρμογή των διαχειριστικών τους ενεργειών, ώστε η προσαρμογή στις απαιτήσεις των επενδυτών να είναι δυνατή.



#### δ. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Μπορούμε με βεβαιότητα να πούμε ότι το 1988 υπήρξε ο χρόνος που οδηγεί προς το καλύτερο μέλλον, στην παγκόσμια και την ελληνική ναυτιλία. Η κρίση του 1981-1987 που ήταν πολύ οδυνηρή για τις θαλάσσιες μεταφορές φαίνεται να απομακρύνεται οριστικά. Η βελτίωση της ναυλαγοράς πραγματοποιείται με γοργούς ρυθμούς, εκτιμάται μάλιστα, ότι πρόκειται να συνεχιστεί. Αυτό βέβαια σημαίνει οφέλεια για την ναυτιλία και γενικότερα για την οικονομία.

Παρατηρείται ήδη αύξηση στον όγκο του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, καθώς και βελτίωση στη σχέση προσφοράς και ζήτησης θαλασσιών υπηρεσιών. Είναι γεγονός, ότι η διεθνής κοινότητα συνολικά, αλλά και τα ναυτιλιακά κράτη έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην αλλαγή αυτή.

Είναι επιτακτική ανάγκη, να υπάρξει κάλυψη λύσεων σε όλο το φάσμα της σχέσης μεταξύ ναυτιλιακής επιχείρησης και τραπεζών καθώς και οι προϋποθέσεις εξοικονόμησης κεφαλαίων στην εκτός τραπεζών κεφαλαιαγορά για την κάλυψη αναγκών εκσυγχρονισμού και ανανέωσης των μεγάλων σε ηλικία πλοίων κάτω από τις σημερινές συνθήκες σε διεθνές επίπεδο.

Η διατύπωση θέσεων πάνω στα καυτά ναυτιλιακά θέματα, μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων είναι αναγκαία, γιατί μόνο με τη συνεργασία θα φτάσουμε σε επιτυχείς συνδυασμούς που θα οδηγήσουν τις ναυτιλιακές μας εταιρίες στο να κερδίσουν τη διεθνή εμπιστοσύνη και συγχρόνως να δημιουργήσουν τις συνθήκες διατήρησης της λαμπρής παράδοσης που ακολουθεί την ναυτιλία μας στο διεθνή χώρο στον οποίο είναι υποχρεωμένη να δραστηριοποιείται και παρά τον μεγάλο ανταγωνισμό να κυριαρχεί.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 Κ.Ο.Χ.  
ΚΑΙ ΑΝΩ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ  
ΥΠΟΘΗΚΕΥΜΕΝΑ (30-3-88)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ	Κ.Ο.Χ.
Σύνολα	1.057	14.767.398
Φορτηγά	586	8.936.591
Δεξαμενόπλοια	174	5.315.000
Επιβατηγά	187	479.332
Λοιπά	110	36.475

ΠΗΓΗ : Στατιστική Υπηρεσία, Υ.Ε.Ν.

ΕΙΔΟΣ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΔΑΝΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ : ΔΑΝΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ	ΛΟΙΠΑ Ν. ΠΡΟΣΩΠΑ Δ. ΔΙΚΑΙΟΥ	ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΔΗΜ. Κ. ΙΔΙΩΤ	ΛΟΙΠΑ Ν. ΠΡΟΣΩΠΑ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΑ ΑΝΑ ΝΟΜ/ΚΗ ΚΟΜ.
ΔΡΑΧΜΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	13000	58800	23370170	419412	1757603	25620985
ΦΡΑΓΚΑ ΒΕΛΓΙΟΥ					54560	54560
ΦΡΑΓΚΑ ΓΑΛΛΙΑΣ					40043	40043
ΦΡΑΓΚΑ ΕΛΒΕΤΙΑΣ					74030	74030
ΜΑΡΚΑ Δ. ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ			3264		1264819	1268083
ΣΤΕΡΛΙΝΕΣ Η. ΒΑΣΙΛΕΥΣΟΥ					300935	260935
ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΗΠΑ	8788		526971	5438	13478859	16620621
ΛΙΡΕΤΤΕΣ ΙΤΑΛΙΑΣ						
ΦΛΟΡΙΝΙΑ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ			3932		28446	31378
ΚΟΡΩΝΕΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ					54016	54016
ΚΟΡΩΝΕΣ ΔΑΝΕΙΑΣ					456	456
ΓΙΕΝ ΙΑΠΟΝΙΑΣ					212221716	212221716
ΠΕΤΣΕΤΕΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ						
ΓΚΙΛΑΝΤΕΣ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ						
ΔΗΝΑΡΙΑ ΚΟΥΒΕΙΤ						
ΚΟΡΩΝΕΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ					4000	4000

ΠΗΓΗ: ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (Ε.Σ.Υ.Ε.)

## 6. Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία

### α. Εξελίξεις στον Ελληνικό χώρο

Το φάσμα των δυσμενών επιπτώσεων της ναυτιλιακής κρίσης έπληξε την βιομηχανία ναυπηγοεπισκευών, βοηθούμενο και από τις οικονομικές πιέσεις είχε σαν αποτέλεσμα την καταστροφή, το κλείσιμο πολλών ναυπηγοεπισκευαστικών εταιριών της χώρας μας.

Όμως σταδιακά οι καταστάσεις αλλάζουν με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί η NABΙΠΕ (Τμήμα της Ε.Τ.Β.Α.) η οποία παίζει σημαντικό ρόλο για την ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία. Η πρωτοβουλία της πολιτείας προς την δημιουργία της NABΙΠΕ αξιοποιεί το σκάμπ των πλοίων και είναι πολύ σημαντική για την σιδηροβιομηχανία.

Οι υπηρεσιακοί παράγοντες της NABΙΠΕ έρχονται σε επαφή με επενδυτές άλλων χωρών και με την διοίκηση χωρών που έχουμε διμερείς συμφωνίες οικονομικών συνεργασίας είναι απόλυτα βέβαιοι ότι δεν θα αργήσουν να γίνονται επενδύσεις στον κλάδο της ναυπηγικής που ασφαλώς πρέπει να ξεκινήσει από τον εκσυγχρονισμό και στη συνέχεια να οργανώσει την παραγωγή σκάμπ.

Στην NABΙΠΕ οι υποψήφιοι επενδυτές θα καλύψουν μάλλον όλο το χώρο ενώ αυξάνεται το ενδιαφέρον για την διάλυση πλοίων με παράλληλες εγκαταστάσεις για επισκευές<sup>(1)</sup>.

Υπάρχουν όμως δύο σοβαρά κενά στην πολιτική που αναστέλλουν την διάθεση των επιχειρηματιών για άμεση κινητοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων.

Το πρώτο είναι η καθυστέρηση της εναρμόνισης της νομοθεσίας για την ενίσχυση των ναυπηγικών και επισκευαστικών εγκαταστάσεων στα δεδομένα της Ε.Ο.Κ. που διασφαλίζουν και αποτελεσματικά κίνητρα προσέλκυσης εφοπλιστών για την ναυπήγηση των πλοίων στη χώρα τους.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1,2

Πρόκειται για τη νομοθεσία που έχει διασμορφώσει το Υπουργείο Βιομηχανίας και καθυστερεί το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας σε μια προσπάθεια να προσδιορισθούν οι μακροπρόθεσμες πηγές των πόρων που θα διατίθενται για την κάλυψη μέρους των δαπανών (μέχρι 28%) ναυπήγησης ή επισκευής.

Το δεύτερο δημιουργείται από την έλλειψη προσαρμογής της πολιτικής προμηθειών των Ενόπλων Δυνάμεων στις επιταγές της πολιτικής βιομηχανικής ανάπτυξης του τόπου.

Οι μεγάλες επενδύσεις που περιλαμβάνουν μεταφορά τεχνολογίας και τεχνογνωσίας χάνονται γιατί οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές θέλουν να στηρίξουν τις επενδύσεις αυτές σε μακροπρόθεσμο κατασκευαστικό προγραμματισμό που δεν τους επιτρέπει όμως η πολιτική προμηθειών των Ενόπλων Δυνάμεων στον τομέα των πολεμικών σκαφών.

Στον ευρύτερο χώρο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας εντάσσονται και οι επιχειρήσεις της σιδηροβιομηχανίας που θεωρούνται σήμερα προβληματικός κλάδος, ενώ έχουν περιθώρια που προσφέρονται στην εγχώρια αγορά και επιτρέπουν όχι μόνο έξοδο από την κρίση αλλά και σοβαρές επενδύσεις για να μετατραπούν οι μονάδες αυτές σε δορυφορικές επιχειρήσεις μεγάλων κατασκευαστικών επιχειρήσεων και των μονάδων που συνεργάζονται με ξένους ομίλους και μεταφέρουν στην Ελλάδα τεχνολογία.

Η ανανέωση του δυναμικού της σιδηροβιομηχανίας θα επιτρέψει σοβαρή κινητικότητα σε πολλές μονάδες ενώ θα ενισχύσει την προσπάθεια ανάπτυξης των χαλυβουργικών επιχειρήσεων και ταυτόχρονα θα επιτρέψει την μακροβιότητα των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.

### β. Διεθνείς εξελίξεις

Από τις μέρες της ναυπηγικής ευφορίας, στις αρχές της δεκαετίας του 1970 μέχρι σήμερα οι παγκόσμιες παραγγελίες συρρικνώθηκαν εντυπωσιακά. Η χρονιά που οι παραγγελίες έρχονταν η μισή μετά την άλλη ήταν το 1974, όταν κατά το πρώτο τρίμηνο

τελοούσαν υπό παραγγελία 133,4 εκ.τόν.γκρός. Στη συνέχεια όμως ήρθε η πετρελαική κρίση βάζοντας τέλος στην έξαρση για σουπερ τάνκερς. Από την στιγμή που χώρες όπως η Ιαπωνία και Σουηδία είχαν επενδύσει τεράστια ποσά σε τεχνολογικό εξοπλισμό ήταν επόμενο ότι θα αντιμετώπιζαν σοβαρή υπερπαραγωγικότητα. Με την οικονομική ύφεση να πιέζει προς τα κάτω τους ναύλους και να μειώνει τη ζήτηση πλοίων, οι ναυπηγικές παραγγελίες έπεσαν κατακόρυφα κατά τα τέλη της δεκαετίας (1979).

Οποιαδήποτε και να είναι η πορεία των παραγγελιών κατά τα επόμενα χρόνια είναι αναπόφευκτο να υπάρχουν προβλήματα στα περισσότερα ναυπηγεία κάτω από αυτές τις πιέσεις και για την αποφυγή άλλων ζημιών και απολύσεων οδηγήθηκαν πολλά κράτη στην κρατικοποίηση των ναυπηγείων τους.

Η παράτεταμένη ύφεση στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία είχε σαν αποτέλεσμα να πέσει το 1987 στο χαμηλότερο επίπεδο από 20 και πλέον χρόνια η χωρητικότητα των πλοίων ή ναυπηγήση ολοκληρώθηκε.

Στην κορυφή μεταξύ των ναυπηγικών χωρών παρέμειναν η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα. Τέσσερις χώρες της Άπω Ανατολής κάλυψαν το 70% των συνολικών ναυπηγήσεων.

Ετήσια στοιχεία δείχνουν μία νέα μείωση της χωρητικότητας των εμπορικών πλοίων που ολοκληρώθηκαν πέρσι. Ολοκληρώθηκε η ναυπηγηση 1.528 πλοίων χωρητικότητας 12.258.419 τόν.γκρός. Αυτό σημαίνει μείωση 106 πλοίων χωρητικότητας 4.585.490 τόν.γκρός σε σύγκριση με τις ναυπηγήσεις του 1986.

Το 1987 οι συνολικές παραγγελίες έφθασαν τα 13,8 εκ.τόν.γκρός, ήταν δηλαδή κατά 1,5 εκ.τόν.γκρός μεγαλύτερες από την παραγωγή της ναυπηγικής βιομηχανίας. Από τις συνολικές παραγγελίες που φθάνουν τα 22,5 εκ.τόν.γκρός σκάφη ολικής χωρητικότητας 13,6 εκ.τόν. αναμένονται να παραδοθούν το 1988.

Η Ν.Κορέα κατέχει την Α' θέση στον κόσμο από απόψεως παραγγελιών για ναυπηγήσεις σκαφών ενώ ακολουθεί με μικρή διαφορά η Ιαπωνία.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία του Βρετανικού Αλδϋντς η συμμετοχή της Ν.Κορέας στη διεθνή αγορά ήταν 26,13% και 6,48 εκ.τόν.γκρός.

Αντίθετα, τα Ιαπωνικά ναυπηγεία παρουσίασαν σημαντική αύξηση στις παραγγελίες κατα 408.449 τόν.γκρός γεγονός που της δίνει τη Β' θέση με σύνολο παραγγελιών 6,18 εκ.τόν. και συμμετοχή 24% στην παγκόσμια αγορά.

Αξιόλογη βέβαια αύξηση παραγγελιών παρουσιάζουν και οι χώρες: Βραζιλία, Ισπανία, Κίνα, Ταιβάν, Φιλανδία, και Βρεταννία<sup>(1)</sup>

Σ'ότι αφορά την Ιαπωνία τώρα υπάρχει κάποια πρόβλεψη η οποία αναφέρει ότι μετά από έξι χρόνια τα Ιαπωνικά ναυπηγεία θα προσελκύσουν τόσες παραγγελίες ώστε να καλυφθεί το παραγωγικό δυναμικό όλων των ναυπηγείων της χώρας. Η πρόβλεψη αυτή βασίζεται στις εκτιμήσεις που δείχνουν ότι θα μειωθεί σημαντικά η ζήτηση εκ μέρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Σ'αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειώσουμε ότι αναμένονται αλλαγές στις παραγγελίες πλοίων και αυτό γιατί: Σύμφωνα με προβλέψεις αναμένεται ν'αυξηθεί η ποσότητα πετρελαίου που μεταφέρεται μέσω θάλασσας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι 24 χώρες-μέλη του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης καλύπτουν το 57% της κατανάλωσης αλλά μόνο το 6% των κοιτασμάτων.

Για να μπορέσει όμως να καλυφθεί η αύξηση αυτή θα πρέπει να παραγγελθούν το συντομότερο τάνκερς για την αντικατάσταση μεγάλου μέρους του στόλου, το 90% του οποίου είναι ηλικίας άνω των 10 ετών. Η ναυτιλία σ'αυτόν τον τομέα θα πρέπει να αναπτύξει πλοία τυποποιημένα μεγέθους και προδιαγραφών τα οποία θα μπορούν ν'ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολλών μεταφορών.

---

(1) Βλέπε πίνακα 3

Τελειώνοντας το θέμα αυτό θα λέγαμε ότι είναι απόλυτα αναγκαία η διεθνής συνεργασία προκειμένου να επιτευχθεί σταθερή πρόοδος στην διεθνή ναυπηγοβιομηχανική αγορά. Μια πρώτη κίνηση σ' αυτόν τον τομέα έγινε μεταξύ Ιαπωνίας και Ε.Ο.Κ. που αποφάσισαν να συνεργαστούν<sup>(1)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 4



Total of all ship types

Ships of 100 gt and over

Year/Quarter	Order book as of end of quarter									Completions per quarter		
	Under construction			Not commenced			Total order book					
	No	1000 gt	change over prev. quarter	No	1000 gt	change over prev. quarter	No	1000 gt	change over prev. quarter	No	1000 gt	change over prev. quarter
1985 I	1518	15025	-4.5	957	14484	-3.2	2475	29510	-3.8	431	4658	-6.7
II	1413	14300	-4.8	953	13840	-4.5	2366	28140	-4.6	551	4948	6.2
III	1415	14862	3.9	905	12636	-8.7	2320	27498	-2.3	431	3750	-24.2
IV	1357	14729	-0.9	853	11133	-11.9	2210	25862	-6.0	476	4248	13.3
1986 I	1376	14784	0.4	821	9489	-14.8	2197	24273	-6.1	423	4270	0.5
II	1418	14797	0.1	842	8831	-6.9	2260	23628	-2.7	414	3666	-14.1
III	1422	14304	-3.3	827	9103	3.1	2249	23406	-0.9	348	3558	-3.0
IV	1292	11051	-22.7	876	10313	13.3	2168	21364	-8.7	406	5067	42.4
1987 I	1248	9784	-11.5	890	10809	4.8	2138	20593	-3.6	363	3755	-25.9
II	1230	9184	-6.1	907	12161	12.5	2137	21346	3.7	388	2812	-25.1
III	1222	9428	2.7	891	12407	2.0	2113	21835	2.3	344	2347	-16.5
IV	1210	9694	2.8	827	12848	3.6	2037	22542	3.2	409	3101	32.1
1988 I	1219	10175	5.0	901	13038	1.5	2120	23213	3.0	381	2436	-21.5

SOURCE: Based on 'Lloyd's Register Shipbuilding Return'; various issues and own calculations

Year of build	TOTAL		Tankers (1) (2)	Bulk carriers (1) (2)	Combined carriers (1) (2)	General cargo ships (1) (2)	Container vessels (1) (2)	Ferries (1) (2)	Passenger vessels (1) (2)
	(1) No	dwt-% share							
	(2) 1000 dwt	of total							
up to 1949	6		1	-	-	5	-	-	-
	46.7	3.6	2.0	-	-	44.7	-	-	-
1950 - 1954	1		-	-	-	1	-	-	-
	0.6	0.0	-	-	-	0.6	-	-	-
1955 - 1959	13		4	1	-	8	-	-	-
	68.3	5.2	18.4	16.1	-	33.7	-	-	-
1960 - 1964	19		2	1	-	15	-	1	-
	176.6	13.4	25.9	36.6	-	113.3	-	0.7	-
1965 - 1969	28		6	1	-	20	1	-	-
	512.0	38.9	351.5	27.1	-	129.7	3.7	-	-
1970 - 1974	22		-	3	-	19	-	-	-
	191.7	14.6	-	121.3	-	70.4	-	-	-
1975 - 1979	13		3	2	-	8	-	-	-
	357.3	27.2	241.0	72.4	-	43.9	-	-	-
1980 - 1984	3		-	-	-	3	-	-	-
	5.5	-	-	-	-	5.5	-	-	-
1985 -	1		-	-	-	1	-	-	-
	6.5	-	-	-	-	6.5	-	-	-
TOTAL	No		16	8	-	80	1	1	-
	1000 dwt	1365.0	638.9	273.6	-	448.2	3.7	0.7	-

Continued

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 3

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΧΩΡΕΣ

ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ (1987)

ΧΩΡΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ
Ν. Κορέα	6.483.813	+ 19,937
Ιαπωνία	6.183.417	+ 408,449
Κίνα	1.008.205	+ 17,078
Ταϊβάν	759.100	+ 89,600
Γιουγκοσλαβία	1.173.998	- 95,530
Πολωνία	1.009.078	- 20,989
Βραζιλία	972.468	+ 143,915
Ιταλία	944.532	- 35,007
Δυτική Γερμανία	933.372	- 50,791
Ισπανία	774.484	+ 162,688
Φιλανδία	726.241	+ 27,130
Ρουμανία	625.248	+ 76,070
Ανατολική Γερμανία	573.305	+ 38,596
Δανία	494.008	- 61,337
Ινδία	352.409	- 17,346
Βρεταννία	305.718	+ 75,967
Γαλλία	202.559	+ 4,471

ΠΗΓΗ: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Total order book by country (country groups) of build and ship type as of end of 1st quarter 1988

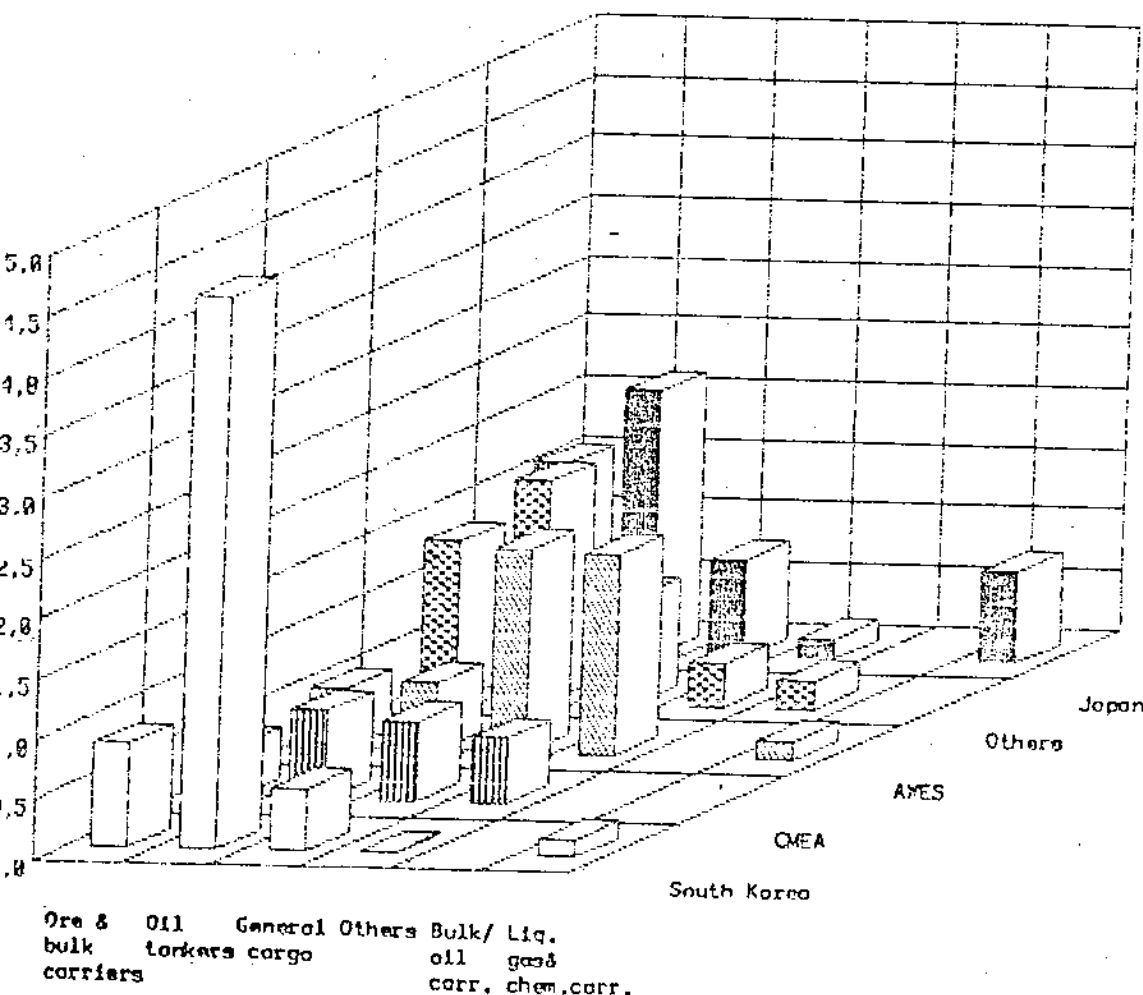
Ships of 100 gt and over

Country of build	TOTAL		Oil tankers		Bulk/oil carriers(b)		Ore & bulk carriers		General cargo(c)		Liq.of.gas & chem.carriers		Others	
	No	1000 gt	No	1000 gt	No	1000 gt	No	1000 gt	No	1000 gt	No	1000 gt	No	1000 gt
Japan	288	5472.8	45	2179.0	-	-	39	1561.7	45	806.6	28	766.2	131	159.4
Korea,Rep.of	161	6104.6	60	4570.2	-	-	18	855.1	29	518.4	15	144.6	39	16.4
AMES of which EEC	787	4604.0	33	569.0	-	-	10	511.7	104	1702.8	24	149.5	616	1671.1
EEC	664	3768.5	23	539.2	-	-	10	511.7	97	1638.8	24	149.5	510	929.4
CMEA (a)	243	2363.3	31	741.8	-	-	16	415.9	66	662.8	-	-	130	542.8
Others	641	4668.3	73	1835.4	3	241.9	41	1328.5	78	889.6	-	-	446	372.8
TOTAL	2120	23213.0	242	9895.3	3	241.9	124	4672.9	322	4580.2	67	1060.2	1362	2762.5
X-share of total		100.0		42.6		1.0		20.1		19.7		4.6		11.9

(a) Information incomplete. (b) Incl. ore/oil carriers. (c) 2000 gt & over.

World shipbuilding, country of build shares' of selected ship types (gt-basis)

mill. gt



Continued

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 5

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ	DRY CARGO 000'S DWT
1970	22.8
71	16.9
72	7.5
73	21
74	16.2
75	21.5
76	18.1
77	13
78	6.5
79	14.5
80	23.6
81	21.4

Η Η Γ Η

BEARNLEYS ( Νορβηγός Ναυλομεσιτικός Όμιλος ) "ANNUAL REVIEW "

## Γ. ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

1. Ελληνική Ακτοπλοΐα
2. Ελληνικά Λιμάνια
  - α. Γενικά
  - β. Πειραιάς : Το μεγαλύτερο λιμάνι
  - γ. Πάτρα : Λιμάνι Διεθνούς Σημασίας
  - δ. Συμπεράσματα
3. Σκάφη αναφυχής
  - α. Θ/Γ Σκάφη
  - β. Μαρίνες
4. Τουριστικό Συνάλλαγμα
5. Μέτρα για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού

## 1. Ελληνική Ακτοπλοΐα

Είναι φυσικό για τη χώρα μας, χώρα κατ'εξοχήν ναυτική, με μήκος παραλιών 14.850 χιλιομέτρων, να έχουν ιδιαίτερη σημασία οι θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα περισσότερα μέρη με τουριστικό ενδιαφέρον και τα αστικά κέντρα βρίσκονται σε παραλίες ή κοντά σ'αυτές.

Βέβαια οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες δεν αφορούν μόνο τους τουρίστες που επισκέπτονται τα νησιά μας, αλλά αφορούν και τους μόνιμους κατοίκους 100 περίπου νησιών μας, που κατανέμονται σε 14 νομούς με κατοίκους 1.200.000 .

Ο στόλος των επιβατηγών πλοίων είναι συνδεδεμένος με τις πολιτικές και αμυντικές ισορροπίες στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο (ιδιαίτερα το Αιγαίο) αλλά και σ'ολόκληρη την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Είναι ο πιο σημαντικός κλάδος της Ναυτιλίας μας γιατί έχει άμεση σχέση με τον απλό πολίτη και τις ανάγκες του.

Αναμφισβήτητα είναι το γεγονός, ότι την τελευταία εικοσαετία παρουσιάζεται σημαντική βελτίωση στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Η μεταφορική ικανότητα του ακτοπλοϊκού πλοίου αυξήθηκε εντυπωσιακά. Ενώ το 1963 διακινήθηκαν τους καλοκαιρινούς μήνες 18.500 επιβάτες, το 1988 αυξήθηκαν σε 100.000 επιβάτες<sup>(1)</sup>.

Μία τάση γιγαντισμού επικράτησε, ώστε η μέση μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες από 385 τον χειμώνα και 600 το καλοκαίρι να αυξηθεί αντίστοιχα σε 610 το χειμώνα και 940 το καλοκαίρι. Η μέση, δε ηλικία το 1963 ήταν 29 χρόνια κατέβηκε στα 15 χρόνια περίπου.

---

(1) Τα νούμερα αναφέρονται στην επιβατική δύναμη του κάθε πλοίου χωριστά.

Σημαντική μεταβολή πραγματοποιήθηκε και στον τύπο των πλοίων της ακτοπλοΐας. Αντικαταστάθηκαν τα επιβατηγά κλασσικού τύπου με επιβατηγά-οχηματαγωγά που συγχρόνως μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα. Ο νέος τύπος αυτών πλοίων που επικράτησε είχε θετικά αποτελέσματα στην αγροτική οικονομία και την γενικότερη ανάπτυξη των νησιών μας, γιατί διευκολύνθηκε η μεταφορά των γεωργικών προϊόντων και συγχρόνως αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των τουριστών που διακινήθηκαν. Η επιβατηγός ακτοπλοΐα εξυπηρετεί ικανοποιητικά τις μεταφορές ανάγκες επιβατών οχημάτων ή εμπορευμάτων.

Και αυτό παρά το γεγονός της δέσμευσης από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που επιβαρύνει τις εταιρίες με την υποχρέωση συνέχισης των δρομολογίων και κατά την διάρκεια της άγονης χειμερινής περιόδου, και την τήρηση του ημερολογίου για λόγους κοινωνικής πολιτικής.

Σ' αυτό το καθεστώς οι Λαϊκές Εταιρίες και οι ιδιώτες πλοιοκτήτες πέτυχαν τους στόχους των δηλαδή την ανάπτυξη ευεργετικής δράσης σε υγιείς βάσεις και με γνώμονα την προσφορά καλών υπηρεσιών χωρίς κρατική βοήθεια. Πραγματοποιήθηκαν κιόλας σημαντικές επενδύσεις σε νέες μονάδες για τον εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών χωρίς ευνοϊκές διαδικασίες. Γενικότερα, ανέλαβαν κινδύνους αποδεχόμενοι να πληρώσουν μόνοι τους το κόστος.

Το προηγούμενο έτος καταβλήθησαν προσπάθειες να ανατραπεί το καθεστώς αυτό του ελεύθερου ανταγωνισμού με την επιδίωξη εκδήλωσης κρατικού παρεμβατισμού στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και παροχή προνομίων σε ακτοπλοϊκούς φορείς. Βέβαια υπάρχει η υπόσχεση για την συνέχιση της ισοπολιτείας προς όλους τους φορείς των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ιδιώτες και λαϊκές εταιρίες. Γιατί και οι λαϊκές εταιρίες σ' αυτό το καθεστώς αναπτύχθηκαν και πέτυχαν τις επιδιώξεις τους δηλαδή της καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών τους και την ικανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου που συγκεντρώθηκε με ευρύτερη διασπορά.



Πολλά από τα προβλήματα που υπήρχαν κατά το παρελθόν εξακολουθούν να υπάρχουν επιβάλλεται να ληφθούν το ταχύτερο για να εξασφλιστεί η ομαλή εξυπηρέτηση των θαλασσίων συγκοινωνιών της χώρας.

Αξιόλογο ήταν το Π.Δ. 276/10-7-86 με το οποίο καθιερώνεται η δεκαπενταετία ως όριο ηλικίας για τα νεοδρομολογούμενα πλοία στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, μέτρο που συμβάλλει στην αναβάθμιση του ακτοπλοϊκού μας στόλου. Όπως επίσης αξιόλογοι είναι και η χορήγηση άδειας σκοπιμότητας ώστε να συνεχιστεί η πολιτική ευθύνη από την άσκηση των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου. Όμως θα πρέπει να αποφευχθούν πληθωριστικά φαινόμενα στην δρομολόγηση νέων πλοίων γιατί αυτό ένας τέτοιος πληθωρισμός θα δημιουργούσε κλίμα συνεχούς αβεβαιότητας για την οικονομική επιβίωση των ήδη υπάρχοντων πλοίων όσο και των νέων, που θα δρομολογούνται καθ' υπέρβαση των συγκοινωνιακών αναγκών.

Το θέμα τώρα του προνομίου της ακτοπλοΐας (CABOTAGE) θα πρέπει να διευθετηθεί σύντομα για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας όπως ήδη έχουμε προαναφέρει.

Εξάλλου η δρομολόγηση ταχυπλόων πλοίων (νορβηγικού τύπου κατάμαρ άν), που αναφέρεται ότι θα επιφέρουν μεγάλη βελτίωση στις συγκοινωνίες, φαίνεται ανακριβής. Η εισαγωγή ταχύπλοων σκάφων τέτοιου τύπου θα επιφέρει μεγάλο πλήγμα στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία ενώ συγχρόνως θα είναι τελείως ανεδαφική για τα πλοία αυτά είναι ακατάλληλα για τις ελληνικές θάλασσες. Αυτό συμβαίνει γιατί επικρατούν για παράδειγμα, στο Αιγαίο ισχυροί άνεμοι και ρεύματα γεγονός που δεσμεύει την ταχύτητα των πλοίων στα 20 μίλια την ώρα με αποτέλεσμα ο επιβάτης να μην κερδίζει τίποτα σε σχέση με την ταχύτητα των ήδη υπάρχοντων πλοίων που επιπλέον διαθέτουν το πλεονέκτημα της μεταφοράς οχημάτων.

Τα δρομολογημένα πλοία συνεχίζουν τα ταξίδια τους και κατά την χειμερινή περίοδο, ενώ τα καταμαρ άν θα δρομολογούνται

μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες των δρομολογημένων πλοίων και με απώτερη ίσως συνέπεια την απομόνωση των νησιών.

Ένα ακόμα θέμα που θα πρέπει να διευθετηθεί είναι η έγκριση δρομολογίων, για να γίνει δυνατή η ενημέρωση προς τους ξένους TOUR OPERATORS, προκειμένου να αποφευχθούν ζημιές στον τουρισμό και γενικότερα στην οικονομία της χώρας.

Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η σημαντική αύξηση της χωρητικότητας των ακτοπλοϊκών πλοίων και των μεταφορών δεν παρακολουθείται από την αναγκαία ανάπτυξη των λιμένων της χώρας. Οι περισσότεροι λιμένες χρησιμοποιούνται σαν αφετηρία προσέγγυσης και προορισμός των πλοίων κατά την εκτέλεση των δρομολογίων τους δεν διευκολύνουν τις συγκοινωνίες και δεν συμβάλλουν στην βελτίωση του τρόπου μεταφοράς και εμπορευμάτων και επιβατών. Ο χρόνος ταξιδιού είναι συχνά αυξημένος λόγω συμφορήσεως του λιμανιού ή λόγω ανεπαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων που γίνονται ανεπαρκείς όταν έχει κακοκαιρία.

Σ' όλα τα λιμάνια της χώρας πρέπει να κατασκευαστούν επιβατηκοί σταθμοί προς εξυπηρέτηση των επιβατών και να διευθετηθούν οι χώροι οχημάτων με κατάλληλη σήμανση για τη σωστή ροή των οχημάτων.

Σοβαρά απασχολεί τους ακτοπλοϊκούς φορείς το άνοιγμα που έχει δημιουργηθεί στην οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων. Αυτό οφείλεται στην συνεχή οικονομική αύξηση του λειτουργικού κόστους και στο γεγονός ότι δεν καλύφθηκαν οι επιβαρύνσεις που δημιουργήθηκαν στο παρελθόν.

Θα λέγαμε λοιπόν, ότι η συνεργασία μεταξύ των φορέων θεωρούνται αποτελεσματικοί για να δημιουργηθεί κάποιο πρόγραμμα εξυπηρέτησεως των θαλασσίων συγκοινωνιών που είναι αναγκαίο να εξασφαλίζει την βιωσιμότητα των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων.

Για να μπορέσουμε να καταλάβουμε πόσο χρήσιμη είναι η ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας στην οικονομία της χώρας μας και στην εξυπηρέτηση των επιβατών, θα παραθέσουμε κάποιους πίνακες σχετικά με την κίνηση των λιμανιών, που αφορούν την διακίνηση των επιβατών, πλοίων και εμπορευμάτων, κατά το 1986 (τα πιο πρόσφατα στοιχεία που έχει επεξεργασθεί το Υ.Ε.Ν.)<sup>(1)</sup>.

---

(1) Βλέπε Πίνακες 1, 2

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΠΟΡΘΕΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΤΟΣ 1984, 1985 και 1986

ΓΡΑΜΜΗ ΔΡΟΜΟΔΟΓΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	1984				1985					1986				
		ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ				ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ				ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ			
		ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΝΙΚΗΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		Δίκυκλα Τρίκυκλα		ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΝΙΚΗΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		Δίκυκλα Τρίκυκλα		ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΝΙΚΗΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		Δίκυκλα Τρίκυκλα
		Μεγάλα	Μικρά			Μεγάλα	Μικρά			Μεγάλα	Μικρά				
ΣΥΝΘΑΑ	1.563.682	1.192.965	113.636	3.286.192	854.449	16.106.551	1.237.564	107.765	3.460.839	922.507	16.103.229	1.242.107	122.418	3.235.655	940.680
ΛΙΓΓΙΟΥ-ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ	77.475	13.599	337	16.419	2.962	85.277	14.804	456	18.822	2.501	76.812	15.316	289	19.040	1.947
ΑΙΔΗΦΟΥ-ΑΡΚΙΤΣΙΑΣ	407.020	34.488	4.954	86.489	4.601	432.404	25.461	5.746	98.517	4.789	458.248	32.963	4.495	92.801	3.725
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ-ΑΗΘΟΥΡΓΙΟΥ	223.931	18.153	-	27.373	4.716	226.018	18.221	-	29.356	7.266	253.260	18.288	-	32.669	2.753
ΓΑΥΦΑΣ-ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ	150.075	22.656	1.811	37.503	1.540	161.719	24.064	1.829	41.946	1.853	222.714	22.016	1.740	45.037	2.136
ΖΑΚΥΝΘΟΥ-ΚΥΛΛΗΝΗΣ	567.708	17.465	4.690	84.276	5.622	592.525	22.848	4.597	87.395	5.968	570.185	24.578	4.703	91.046	2.869
ΚΑΒΑΛΑΣ-ΘΑΣΟΥ	506.999	30.018	246	62.797	7.233	513.518	26.789	306	70.556	8.211	482.836	27.585	215	66.500	6.891
ΚΕΡΑΜΩΤΗΣ-ΘΑΣΟΥ	414.580	41.933	1.931	61.532	2.667	438.609	37.713	1.691	76.734	2.677	445.713	38.170	2.301	77.581	2.914
ΚΕΡΚΥΡΑΣ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΙΑΣ	764.551	63.030	8.737	128.652	8.640	759.170	65.084	7.826	138.781	9.595	797.487	72.452	7.725	141.918	2.351
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ-ΠΑΛΟΥΚΙΩΝ	5.778.282	374.770	-	1.139.450	681.578	5.667.182	400.470	-	1.086.979	724.184	5.682.141	383.281	-	1.103.938	93.515
ΠΡΕΒΕΖΗΣ-ΑΚΤΙΟΥ	543.211	89.214	2.686	141.874	23.467	550.996	100.946	2.474	166.437	25.247	536.775	96.938	2.574	170.698	24.728
ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΙΟΥ	5.164.066	367.610	83.351	1.046.905	52.047	5.376.354	373.607	77.018	1.154.499	67.141	5.252.380	374.810	92.189	1.166.850	96.471
ΣΠΕΤΣΩΝ-ΚΟΣΤΑΣ	59.602	10.502	-	799	3.788	61.007	12.040	-	31	3.384	55.033	13.253	-	731	3.027
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ-ΚΥΦΗΡΩΝ	13.706	359	192	3.072	326	14.489	384	4	3.796	337	12.727	388	-	3.804	352
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ-ΜΕΓΑΡΩΝ	233.885	29.936	690	51.904	17.845	166.660	28.099	676	77.711	16.301	151.842	20.864	575	60.840	12.944
ΟΡΟΠΟΥ-ΕΡΕΤΡΙΑΣ	563.301	49.810	1.882	279.859	18.582	595.570	54.100	1.653	292.681	19.583	546.913	67.195	2.653	28.192	19.362
ΠΟΡΟΥ-ΓΑΛΑΤΑ	35.721	7.874	-	23.480	10.835	57.317	9.501	-	30.350	15.599	44.653	5.405	-	29.283	11.333
ΚΥΛΛΗΝΗΣ-ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ	152.316	12.021	1.340	23.887	1.837	155.426	11.992	1.381	24.526	2.043	140.414	10.277	1.421	23.657	2.226
ΜΕΩΝ ΣΤΥΡΩΝ-ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑΣ	223.889	9.527	789	69.921	6.163	199.066	9.231	530	59.331	5.669	170.418	10.608	472	62.399	5.372
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ-ΚΥΛΛΗΝΗΣ	-	-	-	-	-	18.244	1.477	222	1.833	113	92.498	5.818	1.066	11.457	657
ΚΕΡΚΥΡΑΣ-ΣΑΓΙΑΔΕΣ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.517	-	-	1.455	218
ΠΑΡΟΥ-ΑΝΤΙΠΑΡΟΥ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77.336	1.343	-	4.326	5.318
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΙΑΣ-ΠΑΣΩΝ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.270	564	-	1.433	116
ΑΕΥΚΑΔΑ-ΝΥΔΡΙ(Μεγανης)	-	-	-	-	-	34.930	763	1.356	558	46	-	-	-	-	-

ΠΗΓΗ : ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Υ.Ε.Ν.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1986

ΛΙΜΕΝΕΣ	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ		ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ		ΜΑΡΤΙΟΣ		ΑΠΡΙΛΙΟΣ		ΜΑΙΟΣ		ΙΟΥΝΙΟΣ	
	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά
ΣΥΝΟΛΟ	11.041	1.160	5.998	1.497	14.919	7.384	36.366	20.470	40.578	26.036	52.220	30.317
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	1.191		423		1.529	1.004	2.729	1.972	4.149	3.463	5.319	159
ΗΡΑΚΛΕΙΟ							526	384	490	171	633	8.086
ΚΕΡΚΥΡΑ	680		405		1.473	856	4.955	3.369	8.642	7.073	12.926	17.572
ΠΑΤΡΑ	8.382	1.160	4.379	1.497	10.341	5.524	24.555	14.533	22.951	14.970	28.330	651
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	675		451		844		1.475	212	2.252	359	2.356	75
ΡΟΔΟΣ	113		340		735		2.089		2.094		2.617	
ΛΟΙΠΑ												39
ΒΟΛΟΣ												39
ΣΑΜΗ												

	ΙΟΥΛΙΟΣ		ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ		ΣΕΠΤΕΜΒΡΗΣ		ΟΚΤΩΒΡΗΣ		ΝΟΕΜΒΡΗΣ		ΔΕΚΕΜΒΡΗΣ	
	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά	Πάσης	Ελληνικά
ΣΥΝΟΛΟ	125.236	47.557	225.604	88.085	108.901	44.949	41.485	18.999	14.902	1.739	11.735	714
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	17.455	5.751	36.297	10.859	13.693	5.836	3.783	2.237	1.404	469	934	
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	1.199	424	3.161	1.233	1.510	790	807	251	89		53	
ΚΕΡΚΥΡΑ	27.910	9.244	42.333	14.522	25.245	8.868	6.320	12.282	1.225		598	
ΠΑΤΡΑ	60.471	29.614	125.737	57.983	59.117	27.292	24.027	569	8.252	398	6.746	649
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	6.660	2.067	7.280	2.563	4.183	1.669	3.196		1.576	320	1.352	
ΡΟΔΟΣ	10.799	457	8.862	925	4.836	494	3.283	7	2.322	522	1.987	
ΛΟΙΠΑ	749		1.934		357		64	7	34	30	65	65
ΒΟΛΟΣ	218		162		55		64		34	30	65	65
ΣΑΜΗ	524		1.772		302							

ΠΗΓΗ : ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Υ.Ε.Ν.

## 2. Ελληνικά Λιμάνια

### α. Γενικά

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τα όσα θα αναφερθούν παρακάτω θεωρούμε αναγκαίο να διευκρινίσουμε, τι εννοούμε με τον όρο "λιμάνια". Λιμάνια, είναι οποιαδήποτε λιμενική εγκατάσταση, βέβαια εδώ μπορούμε να καταλάβουμε ότι παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους, τόσο όσο αφορά το μέγεθος, όσο και τις λειτουργίες που επιτελούν.

Εδώ και αρκετά χρόνια γίνονται σημαντικές προσπάθειες για να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ανάπτυξης των λιμανιών, έτσι ώστε να μπορέσουν να καλύψουν τις παρουσιαζόμενες ανάγκες.

Σήμερα, έχει ενταθεί η διαδικασία για την χάραξη Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και γενικότερα η διαδικασία δημιουργίας ενός Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Όπως είναι φανερό, στόχος της αναφερόμενης πολιτικής είναι η ανάπτυξη των λιμανιών, που βασίζεται σε δύο τομείς:

- (1) Στον αναπτυξιακό σχεδιασμό σε περιφερειακό επίπεδο και
- (2) Στον αναπτυξιακό σχεδιασμό σε επιμέρους τομείς.

Σε περιφερειακό επίπεδο τα λιμάνια μας μπορούν να διακριθούν σε λιμάνια:

- α.** διεθνούς σημασίας εφόσον σχετίζονται με μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.
- β.** Πορθμιακά που διαμορφώνουν τα τοπικά δίκτυα μεταφορών και την επικοινωνία με τα νησιά.
- γ.** Λιμενικές εγκαταστάσεις που αποτελούν λιμάνια για αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής.

Πάρα πολλά λιμάνια μας, αξίζει να σημειωθεί, είναι συνδυασμός όλων αυτών.

Η ανάπτυξη των λιμανιών σε γενικές γραμμές ακολούθησε την ανάπτυξη του συνόλου του λιμενικού δυναμικού. Οι επενδύσεις που έγιναν δεν είχαν την δυνατότητα να δημιουργήσουν ένα ολοκληρωμένο λιμενικό σύστημα που να αφορά την διακίνηση των φορτίων και την λειτουργία των λιμανιών, αλλά αντίθετα δημιουργούνταν ατελείς εγκαταστάσεις με προβλήματα υποδομής κυρίως σε λιμάνια της περιφέρειας.

### **β. Πειραιάς : Το μεγαλύτερο λιμάνι**

Είναι καθιερωμένος ο τίτλος του Πειραιά σαν "το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας" γεγονός που δίνει έμφαση μόνο στο μέγεθος και δεν διευκολύνει την κατανόηση του πραγματικού χαρακτήρα και της ουσιαστικής σπουδαιότητας του λιμανιού που μπορούμε να προσδιορίσουμε με βάση την πολυδιάστατη δραστηριότητά του: επιβατική, ναυπηγοεπισκευαστική, εφοδιαστική, κ.λπ.

Το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί σύμμετρα όλες αυτές τις δραστηριότητες και κατέχει σημαντικές θέσεις στο διεθνή χώρο.

Η πολυδιάστατη δραστηριότητα του λιμανιού του Πειραιά είναι σύνθεση πολλών παραγόντων και απαιτεί ιδιαίτερες προσπάθειες στη διοίκηση και στην επιχειρησιακή λειτουργία του. Τις αρμοδιότητες για την διοίκηση και την επιχειρησιακή λειτουργία του ασκεί ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) και κινείται από το 1982 μέχρι σήμερα, πάνω σε μια πολιτική λειτουργίας και ανάπτυξης του λιμανιού.

Με βάση, δύο πενταετή αναπτυξιακά προγράμματα επιτεύχθηκε αναδιάρθρωση, εκσυγχρονισμός και επέκταση του λιμανιού. Έτσι ο Πειραιάς αναγνωρίζεται πλέον σαν κόμβος διακίνησης εμπορευμάτων, επιβατών και κυρίως σαν ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο.

Η χρηματοδότηση των έργων του λιμανιού γίνεται αποκλειστικά από τον Ο.Λ.Π. Οι επενδύσεις αυτές γίνονται μόνο από τα έσοδα του Οργανισμού και μάλιστα χωρίς να παρουσιάζονται ελλείμματα. Σήμερα υπάρχει αποθεματικό της τάξεως των 11 δίσ δραχμές που θα του επιτρέψει να χρηματοδοτήσει πολλά έργα. Στα πλαίσια του δεύτερου πενταετούς προγράμματος που υλοποιείται δαπανώνται 16,3 δισ δραχμές<sup>(1)</sup>.

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι η κίνηση του IN TRANSIT φορτίου αυξήθηκε από 23.000 μονάδες το 1981 σε 83.000 το 1988 ξεπερνώντας τις προβλέψεις που έθεταν όριο φορτίου το 2000, 50.000 μονάδες<sup>(2)</sup>. Η σημαντική αυτή αύξηση φορτίων στο λιμάνι του Πειραιά σημαίνει τεράστιο οικονομικό όφελος για τη χώρα.

Το πρώτο λιμάνι της χώρας μας ανανεωμένο οργανωτικά αναδιαρθρωμένο χωροταξικά και εφοδιασμένο με τον κατάλληλο κτιριακό και μηχανολογικό εξοπλισμό, κοιτάζει σταθερά μπροστά. Αντιμετωπίζοντας με σιγουριά το 1992 και προχωρώντας γοργά προς το 2000 υλοποιώντας με συνέπεια τη στρατηγική ανάπτυξης.

#### γ. Πάτρα : Λιμάνι Διεθνούς Σημασίας

Η Πάτρα είναι το λιμάνι το οποίο συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατηκής κίνησης εξωτερικού, επίσης κατέχει υψηλό ποσοστό εμπορευματικής κίνησης, εξωτερικού και εσωτερικού (μεταφορές TIR, κ.λπ.)<sup>(3)</sup>.

Σημαντικό λιμάνι λοιπόν, η Πάτρα τόσο για το εξωτερικό εμπόριο, όσο και για τις επιβατηκές θαλάσσιες μεταφορές με την ευρύτερη ενδοχώρα. Μετα την ολοκλήρωση κάποιων έργων υποδομής (κατασκευή προβλήτας και κυματοθραύστη), η δυναμικότητά του φθάνει σε 1.000.000 τόννους ετησίως. Βασικό πρόβλημα που παρουσιάζει το λιμάνι αυτό είναι η απόστασή του από την πόλη, που έχει "αμφίδρομες" συνέπειες τόσο για το λιμάνι, όσο και για την πόλη.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1

(2) Βλέπε πίνακα 1

(3) Βλέπε διάγραμμα 1



Η προβληματική διεύλευση από τους αστικούς δρόμους και οι περιορισμένοι χερσαίοι χώροι κάνουν δύσκολη την λειτουργία του λιμανιού.

Ο ρόλος της Πάτρας στο λιμενικό δυναμικό είναι πολύ σημαντικός, γιατί συνδέεται με τις προοπτικές ανάπτυξης του εξαγωγικού εμπορίου και της τουριστικής κίνησης από και προς την Ευρώπη (κυρίως τη Δυτική).

Πολλά λοιπόν τα προβλήματα για την ανάπτυξη του λιμανιού αυτού όμως πριν βγει οποιοδήποτε συμπέρασμα θα πρέπει να λάβουμε υπόψη το μέγεθος του λιμανιού και το είδος των λιμενικών λειτουργιών που επιτελεί.

Τα τελευταία χρόνια επικρατεί η τάση μοναδοποίησης των φορτίων με αποτέλεσμα την συγκέντρωση των φορτίων αυτών σε λίγα λιμάνια που έχουν ευνοϊκή θέση και κατάλληλη υποδομή. Η τάση αυτή επιτυγχάνει αποδοτική εντατική εκμετάλλευση των επενδύσεων υποδομής στα λιμάνια που διακινούν τέτοιου είδους φορτία, ενώ παράλληλα δίνετε η δυνατότητα συμβατικά φορτία, όπως χύδην, ημιχύδην, να κινούνται από γειτονικά λιμάνια με την κατάλληλη υποδομή.

Η μορφή αυτή ανάπτυξης δίνει τη δυνατότητα στην Πάτρα να διατηρήσει πρωταγωνιστικό ρόλο ανάμεσα στα λιμάνια της δυτικής Ευρώπης για μεταφορές με το σύστημα RO-RO (οχήματα TIR ή τρεϊλερς) όπως επίσης και για την μεταφορά τουριστών μέσω Ιταλίας.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν<sup>(1)</sup>, παρουσιάζονται κάποιες προβλέψεις των μεγεθών του μεταφορικού έργου, για το λιμάνι της Πάτρας (σύμφωνα με τη μελέτη ΔΟΞΙΑΔΗ) και για το χρονικό διάστημα μέχρι το έτος 2010. Παράλληλα στα διαγράμματα 4,5, δίνεται η κίνηση των επιβατών και Φ/Γ αυτοκινήτων στις γραμμές Πάτρα-Ιταλία.

Μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής που ήδη εκτελούνται στην Πάτρα η δυναμικότητα του λιμανιού διαμορφώνεται ως εξής:

1.100.000 τόννους/έτος :	Κίνηση RO-RO
100.000 τόννους/έτος :	Γενικό και ημιχύδην φορτίο

---

(1) Βλέπε διαγράμματα 1, 2, 3.

Βέβαια για να πραγματοποιηθεί η κίνηση αυτή θα πρέπει πρώτιστα να βελτιωθούν οι συνθήκες οδικής μεταφοράς των φορτίων. Αξιολογώντας τα στοιχεία αυτά οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι είναι δύσκολο στο μέλλον το λιμάνι της Πάτρας να εξυπηρετήσει την κίνηση που αναμένεται. -

Σύμφωνα με παλαιότερες εκτιμήσεις το έτος 2000 θα υπάρχει πλεόνασμα φορτίων που ανέρχεται σε:

250.000 τόν./έτος : φορτία RO-RO

500.000 τόν./έτος : φορτία γενικά και χύδην

με προοπτικές να ανέβουν το έτος 2010 σε:

600.000 τόν./έτος και

720.000 τόν./έτος αντίστοιχα.

Οι δυσμενείς αυτές διαπιστώσεις για το λιμάνι της Πάτρας οδήγησαν τους ειδικούς μελετητές στην διατύπωση πρότασης για δημιουργία Νέου Εμπορικού Λιμανιού στην Πάτρα.

Στα πλαίσια πάλι της μελέτης ΔΟΞΙΑΔΗ αξιολογήθηκαν ωρισμένες λύσεις και έγινε πρόταση να κατασκευασθεί Νέο Λιμάνι που ολοκληρωθεί σε δύο φάσεις:

1. 1990-2000 : σταθμός για γενικό και χύδην φορτίο

2. 2000-2010 : σταθμός RO-RO με αναμενόμενο κόστος 8,5 δις περίπου.

Συμπέρασμα για μας είναι ότι πρέπει να αναμένουμε την αύξηση της κίνησης του λιμανιού και πρέπει οπωσδήποτε στο άμεσο μέλλον να ληφθεί απόφαση για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό του λιμανιού σε περιφερειακό κυρίως άξονα. Η βάση του σχεδιασμού αυτού εντοπίζεται στα σημεία:

1. Κατασκευή νέου Εμπορικού Λιμανιού

2. Μεταφορά μερικών φορτίων σε γειτονικά λιμάνια με τη δημιουργία "λιμενικού διπλόου" και ανάλογη αναπροσαρμογή σε χρονοδιαγράμματα κατασκευής για το μέγεθος και την υποδομή γειτονικού λιμανιού που εκτιμάται πολύ δαπανηρή.

3. Προτεραιότητα στην έναρξη κατασκευής του Λιμανιού της Ηγουμενίτσας γιατί υπάρχουν προοπτικές εκτροπής φορτίων στο λιμάνι αυτό.

Οι προοπτικές ανάπτυξης είναι τα ακόλουθα :

α) Το λιμάνι της Πάτρας αναμένεται να διατηρήσει τη θέση του για τις εμπορευματικές μεταφορές με σύστημα RO-RO και τη διακίνηση τουριστών.

β) Η αύξηση του μεταφορικού έργου που διακινείται από το λιμάνι της Πάτρας, καθιστά αναγκαία τη γρήγορη λήψη μέτρων για την ανάπτυξή του.

γ) Το λιμάνι της Πάτρας εμφανίζει εμπορευματική κίνηση συμβατικού φορτίου και υπάρχουν προοπτικές να καλύψει και άλλες ανάγκες εφόσον κατασκευαστούν κάποια έργα υποδομής.

δ) Πρέπει να δοθεί σημασία στην ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων τουριστικής υποδομής, καθώς και στην ανάπτυξη της πορθμιακής εξυπηρέτησης.

#### γ. Συμπεράσματα

Όπως είναι γνωστό τα λιμάνια αποτελούν, γενικά, κομβικά σημεία στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών και κατά συνέπεια η ορθολογική ανάπτυξη της υποδομής τους και η αποτελεσματική οργάνωση της λειτουργίας τους, σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο είναι προϋπόθεση για την επιτυχία των όποιων προγραμματικών στόχων για τις εθνικές μεταφορές.

Η χώρα μας διαθέτει επτά λιμάνια εθνικής κατηγορίας, 162 μεσαίας κατηγορίας και 275 τοπικής σημασίας. Ο στόχος της ορθολογικής ανάπτυξης και της αποτελεσματικής οργάνωσης των λιμανιών αυτών είναι δυνατόν να αναπτυχθεί μόνο μέσα από τη χάραξη και την άσκηση μιάς ενιαίας εθνικής λιμενικής πολιτικής, βασισμένη σε ουσιαστικές απαντήσεις και προτάσεις πάνω στα παρακάτω καίρια ζητήματα:

- Το ρόλο του Εθνικού και Περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού στην ανάπτυξη της χώρας.

- Τις προβλέψεις για τη ροή των εμπορευμάτων στο Διεθνή και Εθνικό χώρο.

- Το ρόλο των λιμανιών της χώρας στις μεταφορές .

- Τον προγραμματισμό της Ανάπτυξης της υποδομής των λιμανιών.

- Την οργανωτική-διοικητική δομή τους.

- Και τέλος την τιμολογιακή πολιτική τους, στα πλαίσια της Εθνικής Οικονομικής Πολιτικής.

Εξάλλου επειδή τα περισσότερα λιμάνια μας συγκεντρώνουν και μεγάλη επιβατική κίνηση, αποφασίσθηκε η λήψη μέτρων για τους επιβάτες. Τα μέτρα που παρήχθησαν είναι κυρίως λειτουργικής σημασίας:

- Εκβάθυνση των λιμανιών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

- Ανάθεση καθαριότητας των λιμανιών.

- Δημιουργία σταθμών ανεφοδιασμού των πλοίων.

- Αναβάθμιση αισθητή των λιμανιών.

- Κατασκευές αιθουσών αναμονής επιβατών με όργανα ελέγχου επιβατών και επισκευών.

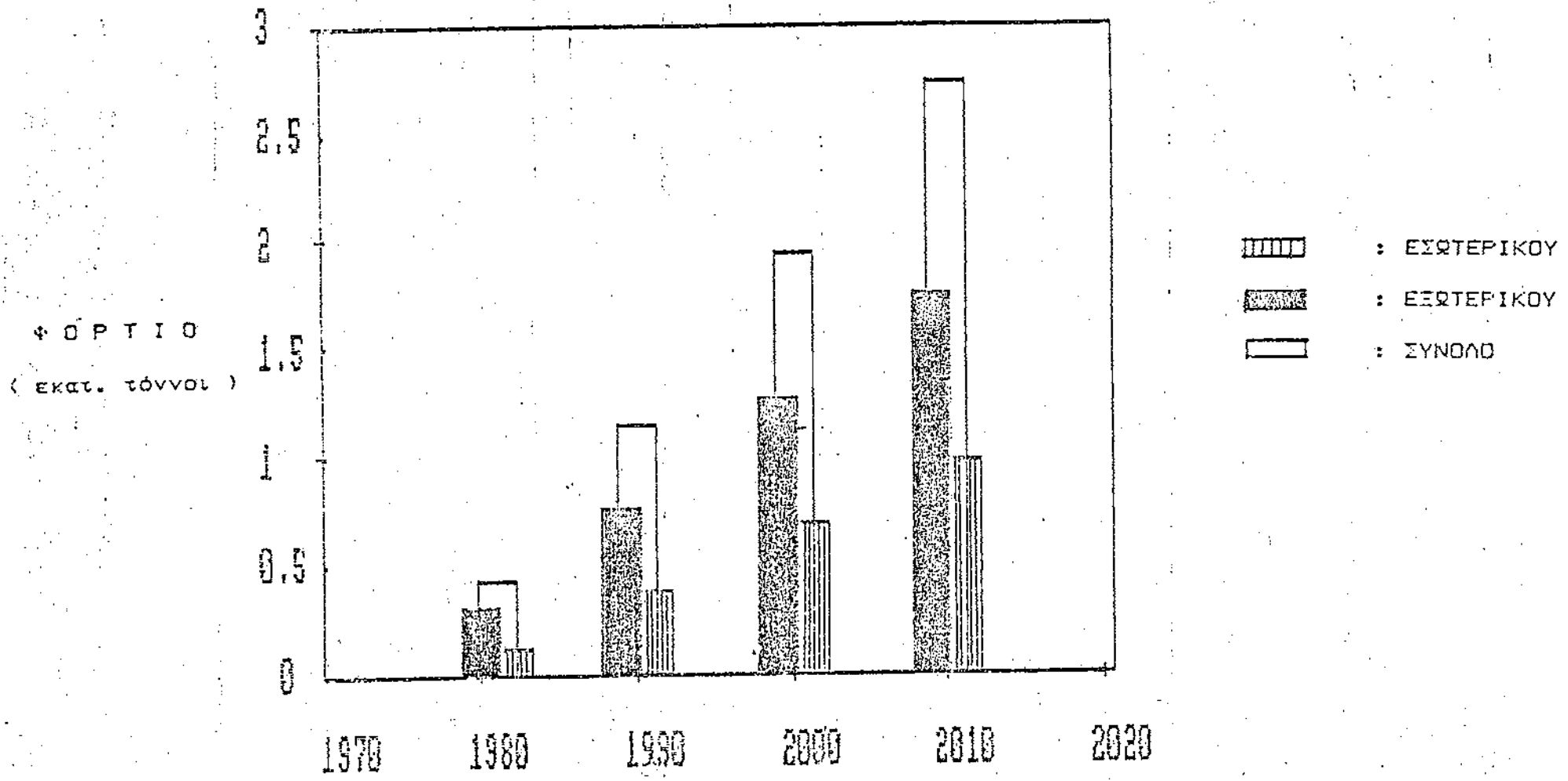
Τα τελευταία χρόνια εμφανίστηκαν, σχεδόν σε όλα τα λιμάνια προβλήματα τα οποία σχετίζονται κυρίως με την έλλειψη κτιριακών εγκαταστάσεων οι οποίες θα χρησιμεύσουν για αποθήκες στα εμπορεύματα που φέρουν τα TIR και που συνεχώς ο αριθμός τους αυξάνεται. Ακόμη οι νέες τάσεις που αφορούν τις μεταφορές φορτίων δημιούργησαν τα CONTAINERS τα οποία σήμαιναν αλλαγές στις ναυπηγήσεις των πλοίων και των συστημάτων φορτοεκφόρτωσης.

Άλλα τρέχοντα προβλήματα είναι:

- Η έλλειψη χώρων ανάλογων με την ανάπτυξη της κίνησης του λιμανιού πράγμα που αναγκάζει σε λύσεις δημιουργίας νέων χώρων με πολυδάπανα έργα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία κυκλοφοριακών προβλημάτων, συνύπαρξη πολλών ασυμβίβαστων δραστηριοτήτων, και δημιουργούνται κίνδυνοι για την ασφάλεια της εργασίας.

- Η έλλειψη λιμενικών εγκαταστάσεων για τα τουριστικά πλοία. Γεγονός ιδιαίτερα επώδυνο γιατί ως γνωστό με τέτοιου είδους πλοία διακινούνται τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης και είναι επομένως εξαιρετικής σημασίας, η καλή και γρήγορη εξυπηρέτησή τους.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

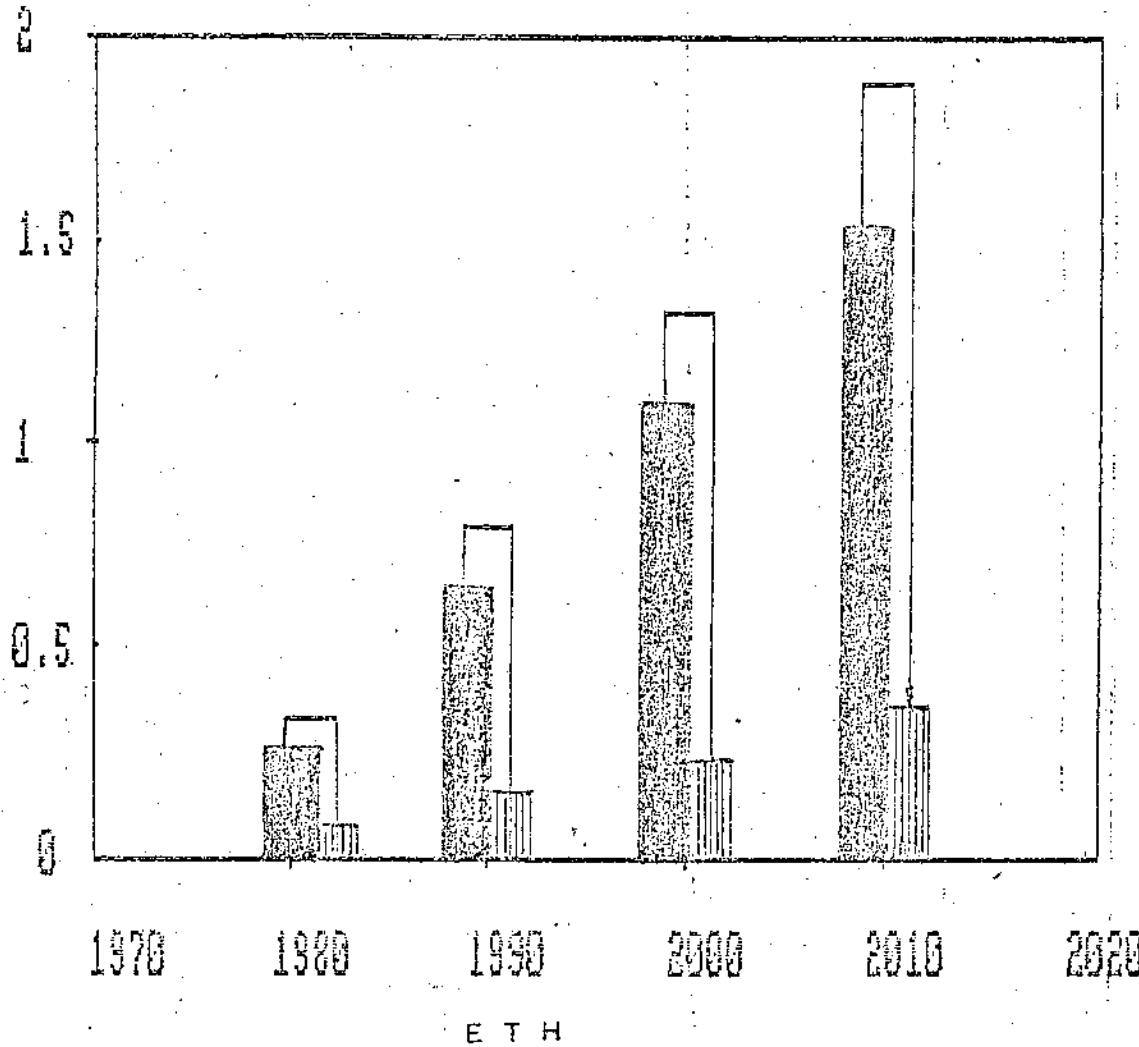


ΕΤΗ  
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

ΠΑΤΡΑ

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΙΝΗΣΗΣ RO - RO

ΦΟΡΤΙΟ  
( ΕΚΔ. Τόννοι )



▤ : ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ  
▥ : ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ  
□ : ΣΥΝΟΛΟ

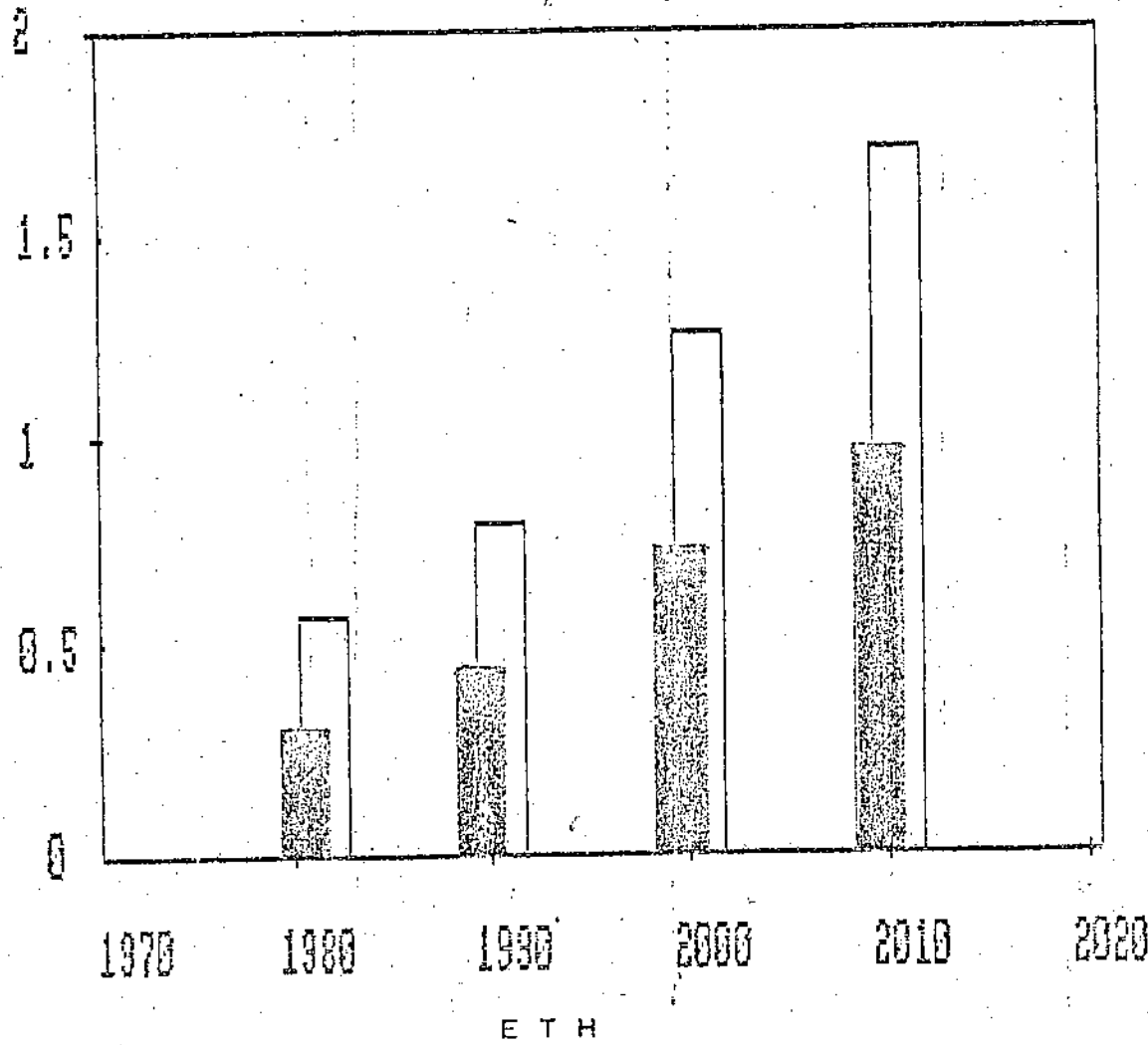
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

ΠΗΓΗ: ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΠΑΤΡΑ

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΠΙΒΑΤΕΣ  
( εκστ. )

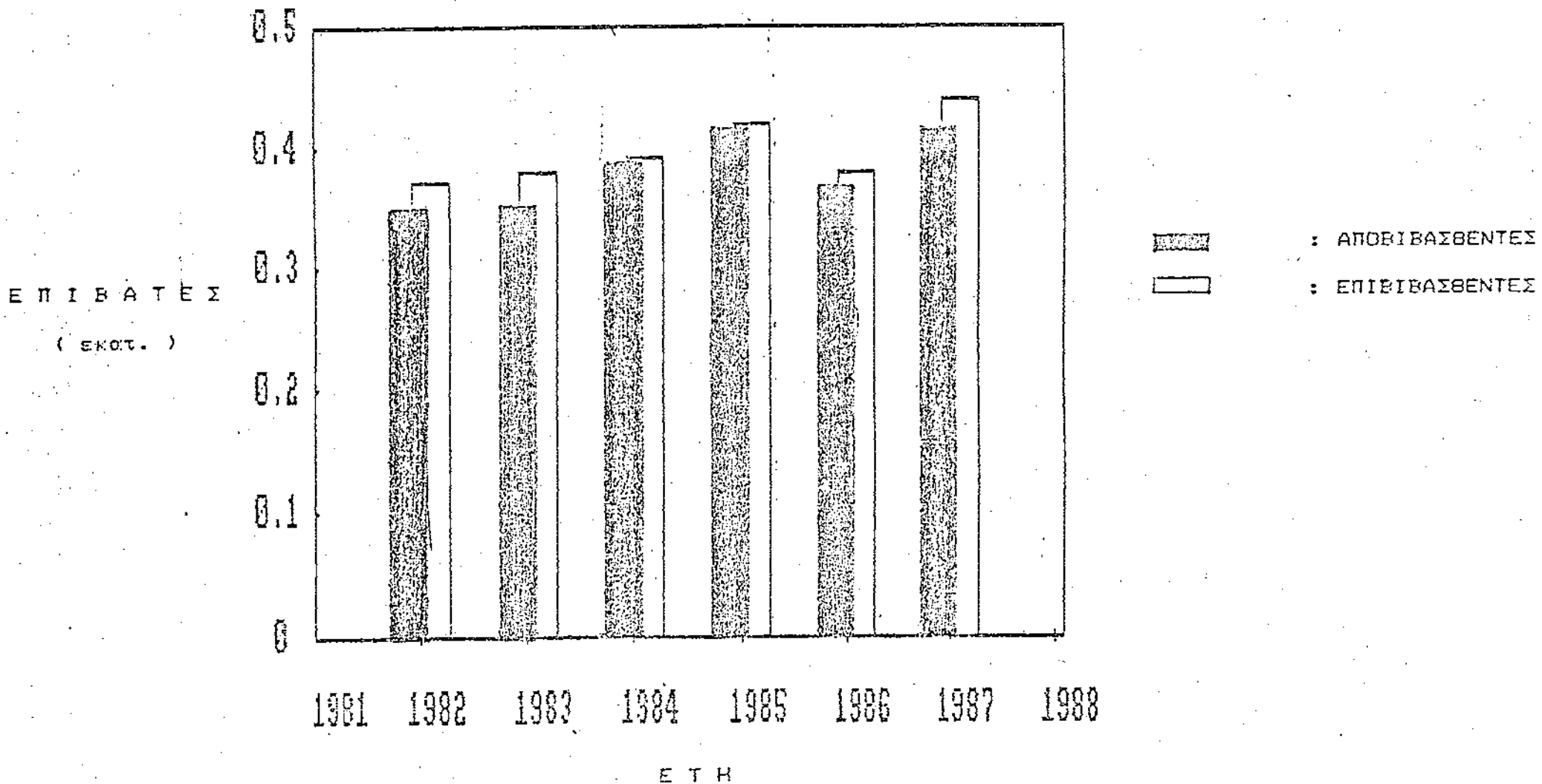


■ : ΠΑΤΡΑ  
□ : ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3

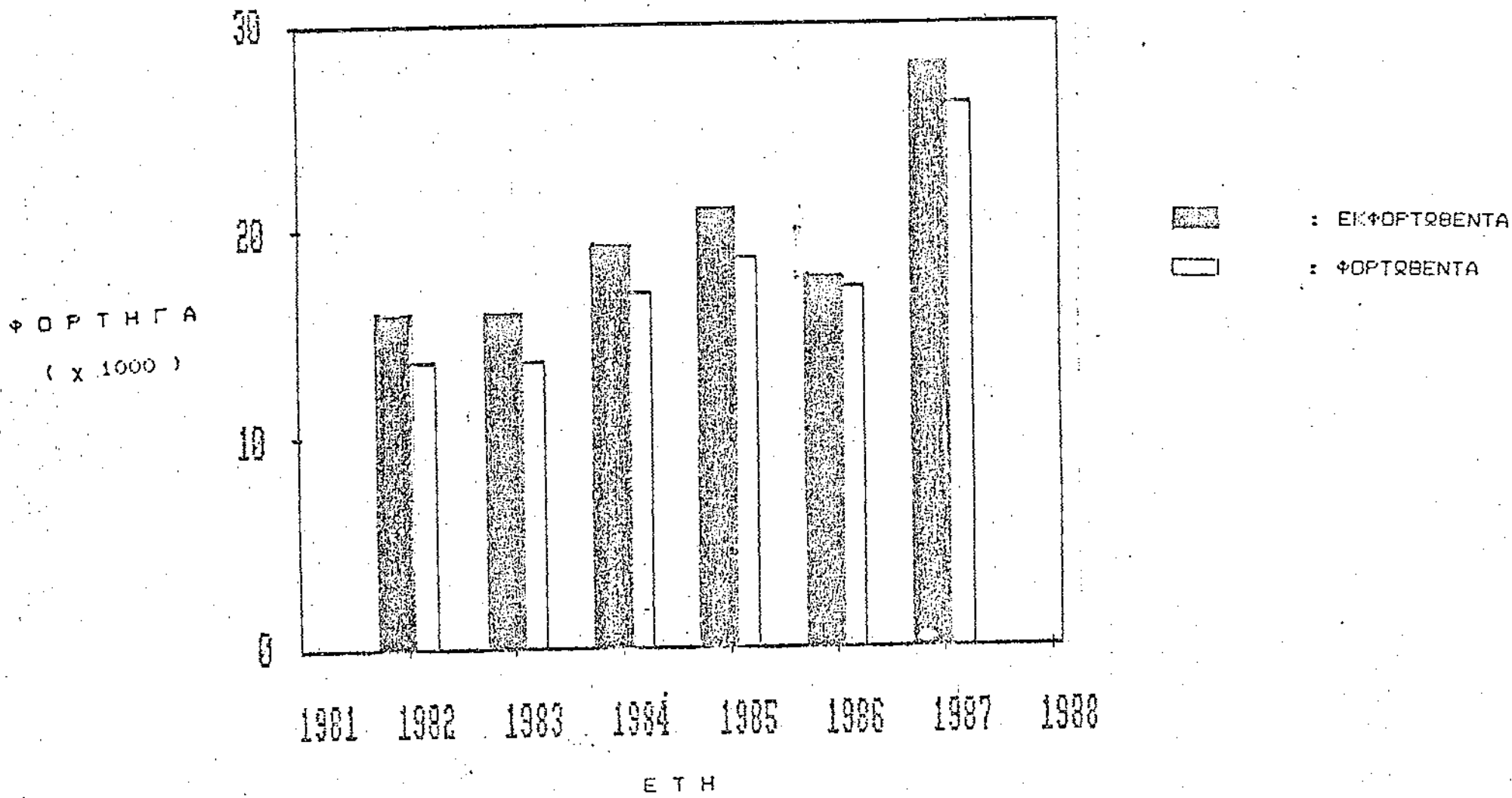


ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΠΑΤΡΑΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4

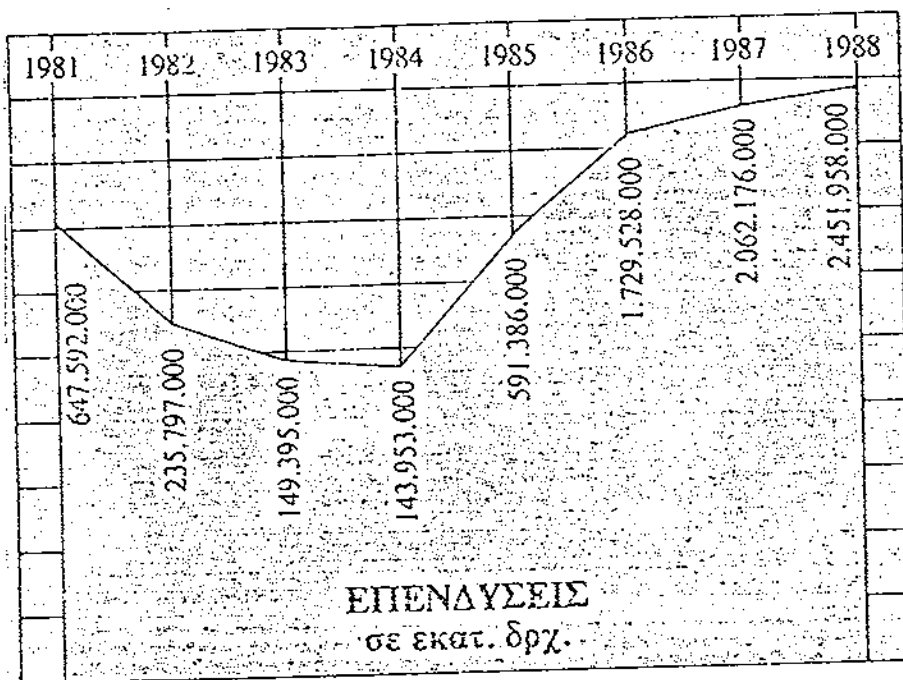
ΠΗΓΗ: ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5

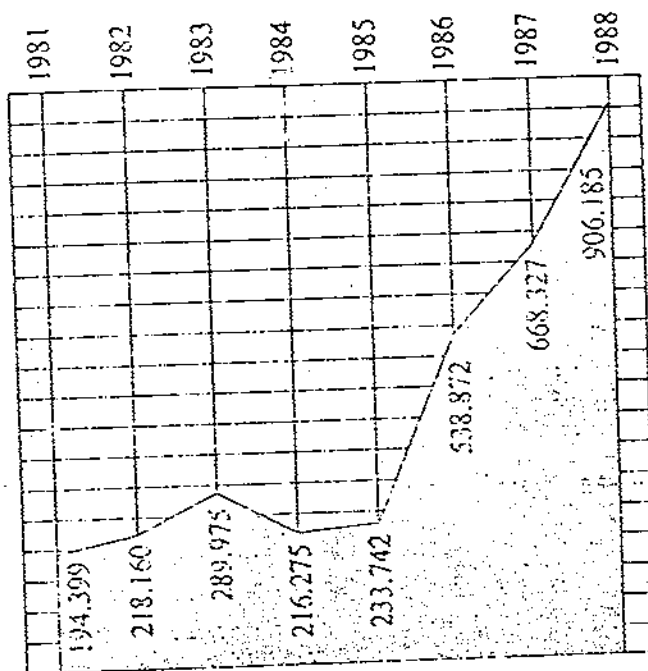
ΠΗΓΗ: ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1



ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ Ο.Α.Π.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2  
 IN TRANSIT φορτίων



ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ Ο.Α.Π.

### 3. Σκάφη Αναφυχής

#### α. Θ/Γ Σκάφη

Το έτος 1986 στα Ελληνικά λιμάνια έφθασαν 6.924 Θ/Γ σκάδη.

Από αυτά: Τα 5.933 ήταν με ξένη σημαία και τα 991 με Ελληνική. Τα Θ/Γ σκάφη με ξένη σημαία σημείωσαν μείωση σε σύγκριση με το έτος 1985 κατά 2,3% τα δε με Ελληνική αύξηση κατά 87,0%.

Το σύνολο των περιηγητών που έφθασαν με σκάφη ψυχαγωγίας και που αποτελούν τους υψηλής εισοδηματικής στάθμης τουρίστες-έφθασε το 1986 σε 34.403 άτομα και αντιπροσωπεύουν το 4,5% του συνόλου των τουριστών που έφθασαν στην Ελλάδα με κρουαζιερόπλοια. Τα περισσότερα σκάφη που κατάπλευσαν στην χώρα μας ήρθαν στο λιμάνι της Ρόδου (2.287). Ακολουθεί το λιμάνι της Κέρκυρας (1.062) της Κώ (978), του Πυθαγορείου (758) του Αργοστολίου (358).

Απ'αυτά τα Θ/Γ σκάφη με ξένη σημαία ήταν 1.464 με Αγγλική σημαία, 847 με Γερμανική, 785 με Ιταλική, 706 με Γαλλική, 418 με Τουρκική, 241 με σημαία των Η.Π.Α., 131 με Ελβετική, 71 με Παναμαϊκή και 1.264 με σημαίες διαφόρων εθνικοτήτων. Την μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με το 1985 παρουσίασαν τα σκάφη με Ιταλική σημαία (41,1) και με Αγγλική (13,7). Τέλος αύξηση παρουσιάστηκε και στα σκάφη διαφόρων εθνικοτήτων που έφθασε το 13,6%<sup>(1)</sup>.

Εξάλλου τη μεγαλύτερη κίνηση Θ/Γ σκαφών παρουσιάζουν οι μήνες Αύγουστος (1.630) και Ιούλιος (1.479) που αντιπροσωπεύουν το 23,5% και το 21,4% αντίστοιχα του συνόλου των σκαφών που κατέπλευσαν στην Ελλάδα. Ακολουθεί ο Σεπτέμβρης (880) με ποσοστό 12,7%. Σημαντική επίσης κίνηση παρουσίασαν οι μήνες Ιούνιος (848) και Μάϊος (847) η συμβολή των οποίων έφτασε το 24,5% του συνόλου. Τέλος η συμβολή των μηνών Οκτωβρίου (474), Απριλίου (411) και Μαρτίου (140) έφτασε το 15,6% της συνολικής κίνησης, ενώ οι υπόλοιποι μήνες κάλυψαν μόνο το 3,1%<sup>(2)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1

(2) Βλέπε πίνακα 2

Τώρα, οι προσεγγίσεις των Θ/Γ σκαφών στα ελληνικά λιμάνια έφθασαν το 1986 σε 50.605. Από το σύνολο των προσεγγίσεων, οι 26.928 πραγματοποιήθηκαν από σκάφη με ξένη σημαία και οι υπόλοιπες 23.677 από σκάφη με ελληνική σημαία.

Τα σκάφη που προσέγγισαν με ξένη σημαία είχαν ολική χωρητικότητα 800.301 κόρους και τα σκάφη με ελληνική 640.825. Η μέση χωρητικότητα ανά σκάφος έφθασε σε 28 κόρους περίπου.

Η παραμονή των Θ/Γ σκαφών με ξένη σημαία σε Ελληνικά λιμάνια ήταν 231.190 μέρες, ενώ τα με Ελληνική έμειναν στα λιμάνια μας 269.424 μέρες. Έτσι κατά σκάφος η παραμονή σε λιμάνι ανέρχεται στις 10 μέρες. Οι επιβάτες που διακινήθηκαν με θαλαμηγά σκάφη έφθασαν τα 18.329 τα δε πληρώματα αυτών σε 156.993<sup>(1)</sup>.

Για την εξυπηρέτηση των Θ/Γ σκαφών λειτούργησαν στα διάφορα λιμάνια της χώρας 116 ναυπηγεία, στα οποία περιλαμβάνονται και οι δραστηριότητες των επισκευών και συντηρήσεως των Θ/Γ σκαφών, καθώς και 102 συνεργεία επισκευής μηχανών. Τα περισσότερα ναυπηγεία λειτουργούν στο λιμάνι του Περάματος (27) ακολουθεί το λιμάνι της Κέρκυρας (12), των Σπετσών (7), της Θεσσαλονίκης (6), της Ύδρας (5) κ.λπ., ενώ τα περισσότερα συνεργεία επισκευής μηχανών είναι στο Πέραμα (45) και στην Κέρκυρα (6) κ.λπ.<sup>(2)</sup>.

---

(1) Βλέπε πίνακα 3, 4, 5

(2) Βλέπε πίνακα 6

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1  
Θ/Γ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΥΣΑΝ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ  
ΚΑΤΑ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1986													
ΣΗΜΑΙΕΣ ΛΙΜΑΝΙΑ	ΠΑΝΩΝΑ	ΑΓΓΛΙΑΣ	Η.Π.Α.	ΓΑΛΛΙΑΣ	ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ	ΙΤΑΛΙΑΣ	ΕΛΛΕΤΙΑΣ	ΤΟΥΡΚΙΑΣ	ΑΙΘΙΟΠΙΑΣ	ΒΟΗΘΗΙ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΛΛΑΔΟΣ	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
ΑΡΓΟΤΟΛΙΟΥ	4	80	6	101	35	56	13	8	1	38	342	16	358
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	-	24	1	7	10	14	1	-	-	16	73	3	76
ΖΕΑΣ	2	15	3	1	2	3	-	1	1	4	32	4	36
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1	8	1	3	7	2	-	-	-	7	29	-	29
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	6	170	42	76	153	366	24	4	2	216	1059	3	1062
ΚΩ	5	226	32	66	105	31	13	121	-	191	790	188	978
ΜΕΓΙΣΤΗΣ	3	45	7	26	52	10	3	38	-	92	276	16	292
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	-	17	7	5	12	2	2	1	-	18	64	10	74
ΝΑΥΠΑΛΕΟΥ	4	4	-	1	1	-	-	-	-	2	8	3	11
ΠΑΤΡΩΝ	-	12	2	20	9	10	3	1	-	16	73	1	74
ΡΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ	1	139	19	49	148	14	34	13	-	162	579	179	758
ΡΟΔΟΥ	30	555	61	260	192	126	28	208	-	356	1636	451	2287
ΧΙΟΥ	4	31	10	10	24	1	1	22	-	28	121	21	142
Α.ΛΙΜΑΝΙΑ	15	138	20	81	97	150	9	11	2	118	651	96	747
ΣΥΝΟΛΟ	71	1464	241	1706	847	785	131	418	6	1264	5933	991	6.924

ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Ε.Ο.Τ.

ΜΗΝΕΣ	ΙΑΝ/ΡΙΟΣ			ΦΕΒ/ΡΙΟΣ			ΜΑΡΤΙΟΣ			ΑΠΡΙΛΙΟΣ			ΜΑΙΟΣ			ΙΟΥΝΙΟΣ			ΙΟΥΛΙΟΣ			ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ			ΣΕΠ/ΒΡΙΟΣ			ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ			ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ			ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ			Σ Υ Ν Ο Λ Ο			
	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΑΡΙΘ.Θ/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ				
ΑΡΓΟΣΤΟΛ.	-	-	-	-	-	-	6	-	16	37	-	132	61	-	178	62	11	187	92	75	360	58	92	207	24	5	101	11	19	41	4	1	17	3	-	6	358	203	1245	
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	1	-	9	-	-	-	3	-	21	12	-	64	9	-	37	8	3	28	20	10	70	18	20	72	2	-	5	1	-	3	1	-	7	1	-	4	76	33	320	
ΖΕΑΣ	1	-	11	-	-	-	1	-	4	3	12	11	5	-	18	3	6	12	7	-	26	6	25	41	5	6	41	3	-	9	1	-	2	1	-	1	36	49	176	
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1	-	13	-	1	-	4	-	3	-	18	1	-	7	3	-	16	3	2	11	-	1	1	-	10	5	1	21	4	-	14	2	-	9	2	-	15	29	5	139
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	3	-	9	2	-	16	6	-	22	36	5	123	131	66	382	126	31	404	340	101	1463	292	267	1291	81	45	285	30	14	106	9	4	24	6	-	14	1062	533	4139	
ΚΩ	4	15	-	5	19	-	22	-	66	62	-	271	142	9	677	99	146	395	115	39	524	252	93	1163	152	68	635	103	457	60	18	54	-	8	-	23	978	900	3814	
ΜΕΓΙΣΤΗΣ	-	-	-	-	-	-	5	-	16	25	-	103	50	-	205	13	-	70	81	-	498	12	-	63	69	-	334	29	-	181	-	-	-	8	-	75	292	-	1545	
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	1	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	3	28	17	6	64	18	29	67	18	20	65	5	1	16	4	41	16	1	-	1	1	-	3	74	100	266	
ΝΑΥΠΑΛΙΟΥ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	5	29	11	3	9	5	1	1	1	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	11	41	21	
ΠΑΤΡΩΝ	-	-	-	-	-	-	10	2	31	6	1	21	12	8	45	11	9	33	20	15	65	8	5	34	4	4	13	1	-	3	1	-	1	1	-	3	74	44	250	
ΠΥΘΑΓΟΡ.	-	-	-	-	-	-	17	-	66	65	-	233	126	-	551	122	-	574	144	-	801	122	-	763	114	23	573	40	-	190	6	7	15	2	-	6	758	23	3772	
ΡΟΔΟΥ	10	-	28	9	-	22	12	-	77	104	27	388	237	44	1293	233	20	1206	419	78	2170	646	219	3735	352	226	1890	204	44	895	44	3	154	21	-	75	2287	661	11933	
ΧΙΟΥ	-	-	-	2	-	8	2	8	2	8	4	18	7	10	8	29	88	67	26	92	71	44	130	113	12	16	20	7	5	14	4	4	8	1	-	3	142	357	332	
Α.ΛΙΜΑΝΙΑ	1	-	2	16	3	43	53	36	195	52	74	180	55	29	179	121	245	372	195	329	612	148	171	573	54	47	205	36	29	136	6	-	14	10	2	26	747	965	2537	
ΣΥΝΟΛΟ	22	15	78	35	22	93	140	46	534	411	123	1551	847	169	3617	848	5673	425	1479	799	6740	1630	1051	8135	880	443	4140	474	611	1670	95	66	252	63	2	254	6924	3914	30489	

ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Ε.Ο.Τ.



ΠΙΝΑΚΑΣ 3  
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ Θ/Γ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΕΤΟΣ 1986

ΜΗΝΕΣ	ΠΡΟΣΕΓ/ΣΕΙΣ ε/Γ	ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ		Α Ρ Ι Θ Μ Ο Σ		
		ΧΩΡΗΤΙ- ΚΟΤΗΤΑ	ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜ.	ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΠΑΝΩΡΩΜΑΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	121	4528	1447	38	335	423
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	123	5580	1912	79	313	392
ΜΑΡΤΙΟΣ	409	14218	4316	448	1534	1982
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	1403	33835	13411	1579	4331	5910
ΜΑΙΟΣ	3425	91407	30542	3271	9246	12517
ΙΟΥΝΙΟΣ	5000	126553	38155	6096	12839	18935
ΙΟΥΛΙΟΣ	5060	174099	42500	8962	21138	30100
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	6005	204371	57492	9695	22916	32611
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	3105	94043	18980	3833	10729	14562
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1508	34601	17562	2069	4031	6100
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	467	12325	3098	373	1277	1650
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	202	4741	1775	163	594	757
ΣΥΝΟΛΟ	26928	800301	231190	36656	89283	125939

ΜΗΝΕΣ	ΠΡΟΣΕΓ/ΣΕΙΣ ε/Γ	ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ		Α Ρ Ι Θ Μ Ο Σ		
		ΧΩΡΗΤΙ- ΚΟΤΗΤΑ	ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜ.	ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΠΑΝΩΡΩΜΑΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	98	2756	1841	234	165	399
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	70	2953	1977	146	130	276
ΜΑΡΤΙΟΣ	602	15390	9026	1624	1667	3291
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	1209	32139	19252	3525	3395	6920
ΜΑΙΟΣ	3087	85037	45282	11452	10489	21941
ΙΟΥΝΙΟΣ	4294	143583	38699	19422	12923	32345
ΙΟΥΛΙΟΣ	4420	117515	51883	18343	12633	30976
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	4660	104835	40726	11703	11370	23073
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	3118	82735	33453	9399	9220	18619
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1701	46385	19312	4998	4865	9863
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	239	3634	4108	465	481	946
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	179	3860	3865	362	372	734
ΣΥΝΟΛΟ	23677	640825	269424	81673	67710	149383

ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Ε.Ο.Τ.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 4

ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1986

ΕΠΙΜΑΝΙΑ	ΚΟΡΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ Θ/Γ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ
ΚΗΡΥΚΟΥ	881	60	32	177	128
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	3.686	86	20	319	324
ΙΓΙΝΑΣ	5.378	234	52	479	504
ΙΓΙΟΥ	372	12	10	37	16
ΑΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	303	16	7	48	90
ΜΟΡΓΟΥ	7.066	362	104	1.354	905
ΝΑΡΟΥ	3.111	24	82	94	321
ΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	13.239	502	376	1.863	1.499
ΣΤΑΚΟΥ	3.201	173	362	371	352
ΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	60.019	670	2.809	1.981	1.070
ΥΦΑΔΑΣ	18.491	925	2.769	1.544	26.913
ΑΚΥΝΘΟΥ	11.859	55	171	121	990
ΕΑΣ	72.587	859	2.703	3.519	25.135
ΡΑΚΛΕΙΟΥ	4.618	168	62	1.258	894
ΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	897	44	47	119	485
ΘΑΚΗΣ	16.245	592	494	2.609	1.194
ΑΛΑΜΑΚΙΟΥ	46.388	1.930	4.402	2.968	20.170
ΑΡΠΑΘΟΥ	1.726	82	53	293	955
ΕΑΣ	9.755	295	1.191	515	333
ΕΡΚΥΡΑΣ	39.939	1.420	816	5.419	2.657
Ι	32.492	1.595	1.105	5.703	4.293
ΑΥΡΙΟΥ	3.826	146	185	397	3.798
ΕΥΚΑΔΟΣ	11.013	623	576	2.008	1.267
ΥΚΟΝΟΥ	11.638	247	431	1.009	254
ΑΥΠΛΙΟΥ	4.910	128	354	266	208
ΑΤΡΩΝ	12.177	532	333	1.743	1.075
ΕΙΡΑΙΑΣ	-	-	-	-	-
ΘΡΤΟ ΧΕΛΙ	2.858	54	185	179	185

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 4 (συνέχεια)

ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1986

ΕΛΛΗΝΙΚΑ	ΚΟΡΙΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ Θ/Γ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ
ΑΦΗΝΑΣ	1.006	25	33	51	39
ΑΔΟΥ	68.405	2.581	384	12.068	62.875
ΑΜΟΥ	2.332	128	125	456	218
ΑΡΙΦΟΥ	3.101	99	247	222	145
ΑΜΗΣ	14.001	578	274	2.700	12.613
ΑΡΟΥ	6.693	245	358	718	447
ΑΝΟΥ	8.862	305	778	612	745
ΑΡΑΣ	14.316	255	907	769	379
ΑΙΣΒΟΥ	16.268	106	371	378	1.851
ΑΝΙΩΝ	3.265	167	42	522	823
ΑΟΥ	7.447	304	504	697	1.480

ΠΗΓΗ : ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ Ε.Ο.Τ.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 5.

ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΤΟΥΣ 1986

ΠΑΡΑΝΟΜΙΑ	ΚΟΡΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ Θ/Γ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ
Α. ΚΗΡΥΚΟΥ	5588	17	40	60	50
Α. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	835	14	109	76	25
Α. ΓΙΝΑΣ	5.921	337	1.054	475	1.533
Α. ΓΙΟΥ	515	7	17	19	10
Α. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	48	3	-	9	90
Α. ΜΟΡΦΟΥ	4.236	221	160	1.085	505
Α. ΜΑΝΔΡΟΥ	187	5	10	11	71
Α. ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	1.368	44	82	131	98
Α. ΣΤΑΚΟΥ	4.094	390	765	934	783
Α. ΔΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	6.091	124	428	331	3.078
Α. ΑΥΦΑΔΑΣ	17.930	1.110	3.728	1.673	22.131
Α. ΑΚΥΝΘΟΥ	4.937	156	494	563	830
Α. ΕΛΑΣ	63.284	867	6.174	2.621	25.224
Α. ΠΑΚΛΕΙΟΥ	833	22	22	140	70
Α. ΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	1.505	72	50	154	1.047
Α. ΘΑΚΗΣ	9.825	643	1.144	1.951	1.565
Α. ΑΛΑΜΑΚΙΟΥ	91.201	4.863	17.516	10.272	110.740
Α. ΑΡΠΑΘΟΥ	637	27	33	129	334
Α. ΕΛΑΣ	14.316	284	2.140	705	328
Α. ΠΕΡΚΥΡΑΣ	444	12	14	45	21
Α. ΜΑΝΔΡΟΥ	19.916	670	941	3.993	2.032
Α. ΑΥΡΙΟΥ	2.365	188	511	247	5.416
Α. ΕΥΚΑΔΟΣ	2.746	155	279	531	313
Α. ΑΥΚΟΝΟΥ	9.583	278	732	1.209	542
Α. ΑΥΠΛΙΟΥ	10.338	268	1.374	653	439
Α. ΑΤΡΩΝ	1.929	74	157	243	136
Α. ΕΙΡΑΙΑΣ	-	-	-	-	-
Α. ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	7.782	80	380	249	166

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 5 (συνέχεια)

ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1986

ΕΠΙΜΑΝΙΑ	ΚΟΡΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ Θ/Γ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΗΜΕΡΕΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ
ΑΦΗΝΑΣ	2.364	84	260	168	135
ΑΘΗΝΩΝ	21.680	1.054	519	5.696	22.335
ΑΙΓΙΟΥ	387	20	38	80	33
ΑΙΤΩΛΩΝ	5.327	161	850	393	216
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	11.598	428	702	2.526	9.633
ΑΡΧΑΪΚΩΝ	7.826	360	906	1.241	524
ΑΡΧΑΪΚΩΝ	25.242	462	3.920	1.162	1.015
ΑΡΧΑΪΚΩΝ	9.994	393	1.393	928	644
ΑΡΧΑΪΚΩΝ	31.900	337	492	1.121	8.213
ΑΡΧΑΪΚΩΝ	757	30	43	148	137
ΑΡΧΑΪΚΩΝ	3.623	85	405	210	595

ΠΗΓΗ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ Ε.Ο.Τ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ Θ/Γ ΣΚΑΦΩΝ 1986

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ
1. ΑΓΙΟΥ ΚΩΝ/ΜΟΥ	-	1
2. ΑΙΓΙΝΑΣ	2	-
3. ΑΙΓΙΟΥ	1	-
4. ΛΑΒΕΑΝΑΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	2	1
5. ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	1	3
6. ΒΑΥΧΟΥ ( ΛΕΥΚΑΔΟΣ)	1	1
7. ΕΟΛΟΥ	5	4
8. ΓΥΘΕΙΟΥ	1	1
9. ΕΡΕΤΡΙΑΣ	1	-
10. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	6	2
11. ΙΘΩΑΚΗΣ	1	2
12. ΚΑΒΑΛΑΣ	1	1
13. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	2	1
14. ΚΑΛΥΜΝΟΥ	3	-
15. ΚΑΡΑΘΕΣΣΙΟΥ	1	1
16. ΚΑΡΥΣΤΟΥ	2	4
17. ΚΕΡΚΥΡΑΣ	12	6
18. ΛΑΥΡΙΟΥ	1	1
19. ΛΕΥΚΑΔΑΣ	2	-
20. ΜΗΛΟΥ	-	1
21. ΜΥΤΙΛΑΙΝΗΣ	3	3
22. ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟΥ	2	3
23. ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	-	1
24. ΝΑΥΠΛΙΟΥ	2	-
25. ΝΥΔΡΙΟΥ	1	1
26. ΠΑΤΜΟΥ	2	-
27. ΠΑΤΡΩΝ	3	5
28. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	27	45
29. ΠΑΣΑΡΤΙΟΥ	1	3
30. ΠΡΕΒΕΖΗΣ	2	3
31. ΡΟΔΟΥ	1	1
32. ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	1	1
33. ΣΚΙΑΘΟΥ	1	-
34. ΣΠΕΤΣΩΝ	7	3
35. ΣΥΡΟΥ	3	2

## β. Μαρίνες

Είναι γνωστό σ' όλους μας ότι ο Τουρισμός είναι πηγή εισοδήματος για την χώρα μας. Το μεγαλύτερο βάρος παραγόντων του Ε.Ο.Τ. και του κράτους, στρέφονται προς το θαλάσσιο τουρισμό γιατί πραγματικά έχει μεγάλη σημασία στην οικονομία μας. Μέρος του ενδιαφέροντος των αρμοδίων είναι να αξιοποιηθούν οι υπάρχουσες μαρίνες και να κατασκευαστούν νέες. Από την πλευρά του κράτους έχει αναφερθεί ότι το 88% των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων (Μ.Ο.Π.) θα διατεθούν για τις μαρίνες έτσι ώστε το 1992 να διαθέτει η χώρα μας 22 νέες μαρίνες και 10.000 νέες θέσεις για σκάφη, οπότε θα είμαστε σε θέση να ανταγωνιστούμε τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες.

Στην Ελλάδα σήμερα οργανωμένες "ΜΑΡΙΝΕΣ" υπάρχουν στον Άλιμο Αττικής με δυνατότητα ελλιμενισμού 700 σκάφη μέχρι μήκους 65 μέτρων και της Ζέας με δυνατότητα ελλιμενισμού 612 μεγάλων και μεσαίων σκαφών. Ακολουθούν της Γλυφάδας με 780 θέσεις, των Πατρών με 370 θέσεις και της Θεσσαλονίκης με 150 θέσεις.

Με βάση τις επιχορηγήσεις του κράτους στις μαρίνες Κέρκυρας, Φλοίσβου και Αλίμου, εκτελούνται έργα ολοκλήρωσης και αποκτούν αντίστοιχα 350, 360 και 677 θέσεις.

## 4. Τουριστικό Συνάλλαγμα

Αυτό το κεφάλαιο θεωρήσαμε σκόπιμο να ξεκινήσει με μία αναδρομή σε προηγούμενα έτη για να δούμε την εξέλιξη του τουριστικού συναλλάγματος και τα άλματα που έχουν γίνει κατά περιόδους στις αφίξεις τουριστών στην χώρα μας.

Ας ξεκινήσουμε απ'την δεκαετία 1956-1966. Οι αφίξεις τουριστών στη χώρα μας παρουσιάζει σταδιακή αύξηση. Το 1956 ήταν 218.301 και το 1966 ανέβηκε στους 131.730 τουρίστες, γεγονός που σημαίνει αύξηση εισόδου συναλλάγματος που φτάνει τον ίδιο χρόνο σε 143,5 εκ. δολάρια. Όσο αφορά τώρα την μέση κατά κεφαλή δαπάνη παρατηρούμε μείωση από 152 δολάρια το 1956 το 1966 ήταν 144.

Την περίοδο τώρα, 1966-1976. Σ'αυτήν την περίοδο βλέπουμε ότι ενώ μεταξύ 1966-1967 έχουμε σημαντική μείωση αφίξεως τουριστών, που οφείλεται στις δυσμενείς πολιτικές καταστάσεις, ενώ στα υπόλοιπα έτη και πάλι έχουμε αύξηση τόσο στις αφίξεις όσο και στην εισαγωγή συναλλάγματος και την μέση κατά κεφαλή δαπάνη των τουριστών. Η αύξηση αυτή είναι από 1.131.730 σε 4.243.563 και το συνάλλαγμα από 143,5 σε 823,7 δολάρια<sup>(1)</sup>.

Ακόμα την περίοδο 1976-1987 παρατηρούμε κατά κόρυφη αύξηση στις αφίξεις τουριστών στην χώρα μας και στο συνάλλαγμα και στην κατά κεφαλήν δαπάνη.

Πράγματι επικρατεί μεγάλη αισιοδοξία στο χώρο του τουρισμού, αφού η τουριστική κίνηση κατά το 1987 πήγε πολύ καλά και για το 1988 υπάρχουν πολύ ευχάριστες προβλέψεις. Σύμφωνα με στοιχεία του Ε.Ο.Τ. ο τουρισμός αποτελεί τον πλέον δυναμικό και ταχύτατα αναπτυσσόμενο κλάδο της οικονομίας μας, πιο συγκεκριμένα:

Το 1987 ήρθαν στην Ελλάδα 8 εκατομμύρια ξένοι τουρίστες, ενώ οι Έλληνες που πήγαν στο εξωτερικό ήταν 1 εκατομμύριο. Τον ίδιο χρόνο εισπράχθηκαν 2,2 δισεκατομμύρια δολάρια -συν τις εισπράξεις κρουαζιερών, έξοδα τουριστών με πιστωτικές κάρτες και τις εισπράξεις "Ο.Α.", το συνάλλαγμα έφτασε τα 3,2 δις δολάρια. Το συνάλλαγμα αυτό αποτελεί το 52% των άδηλων εισπράξεων και αντιστοιχεί με το 77% των εξαγωγών μας.

---

(1) Βλέπε πίνακα 1



Η μέση κατα κεφαλήν δαπάνη των τουριστών ήταν 290 δολάρια, έναντι 269 στην Ισπανία και 215 στη Γιουγκοσλαβία.

Στο σημείο αυτό σημειώνουμε ακόμη ότι οι απασχολούμενοι -άμεσα ή έμμεσα- στον τουρισμό φτάνουν τις 310.000 με ξενοδοχειακό δυναμικό 360.000 κλίνες, 130.000 ενοικιαζόμενα δωμάτια και 12.000 σε θαλαμηγούς-κρουαζιερόπλοια. Και ακόμα 450.000 κλίνες οι οποίες νοικιάζονται δωμάτια παράνομα.

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1

ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ<sup>(1)</sup> ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ  
ΚΑΙ ΜΕΣΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ ΔΑΠΑΝΗ<sup>(2)</sup> ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕ-  
ΡΙΟΔΟ 1956-1987

ΕΤΗ	ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ (ΣΥΝΟΡΑ)	% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	ΕΙΣΠΡΑΧ. ΤΟΥΡ. ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΣΕ \$ Η.Π.Α.	% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	ΜΕΣΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦ. ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥΡ. \$
1956	218.301	-	31,2	-	152
1957	216.738	19,9	41,5	32,9	166
1958	276.534	5,7	36,2	-12,7	142
1959	339.802	22,9	41,7	15,1	138
1960	399.438	17,6	49,3	18,2	141
1961	494.191	23,7	62,5	26,8	142
1962	597.924	21,0	76,0	21,6	140
1963	741.193	24,0	95,4	25,6	135
1964	757.495	2,2	91,3	-4,7	127
1965	976.125	28,9	107,6	18,4	144
1966	1.131.730	15,9	143,5	33,4	149
1967	996.473	-11,9	126,8	-11,6	137
1968	1.017.621	2,1	120,3	- 5,1	131
1969	1.305.951	28,3	149,5	24,3	155
1970	1.604.210	23,2	193,6	29,5	171
1971	2.257.994	40,3	305,2	57,7	176
1972	2.731.587	21,0	392,7	28,6	197
1973	3.177.682	16,3	514,9	31,1	253
1974	2.188.304	-31,1	436,0	-15,3	244
1975	3.172.986	45,0	643,6	42,5	225
1976	4.243.563	33,7	823,7	32,6	248
1977	4.597.354	5,1	980,6	19,1	293
1978	5.081.033	13,9	1.326,3	35,2	318
1979	5.748.360	14,1	1.662,3	25,3	361
1980	5.271.115	- 9,1	1.733,5	4,3	361
1981	5.577.109	5,8	1.881,0	8,5	369

Π Ι Ν Α Κ Α Σ 1 (συνέχεια)

ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ<sup>(1)</sup> ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΜΕΣΗ  
ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ ΔΑΠΑΝΗ<sup>(2)</sup> ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1956-1987

ΕΤΗ	ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ (ΣΥΝΟΡΑ)	% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	ΕΙΣΠΡΑΧ. ΤΟΥΡ. ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΣΕ \$ Η.Π.Α.	% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	ΜΕΣΗ ΚΑΤΑ ΚΕΦ. ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥΡ. \$
1982	5.463.060	- 2,0	1.527,2	-18,8	303
1983	5.258.372	- 3,7	1,175,7	-23,0	243
1984	6.027.266	14,6	1.312,8	11,7	238
1985	7.039.428	16,8	1.428,0	8,8	217
1986	7.200.000 <sup>(3)</sup>	2,3	1.833,0	28,3	261
1987	8.053.052	9,7	2.192,0	35,1	290

(1) Περιλαμβάνονται και οι αφιχθέντες με κρουαζιερόπλοια τουρίστες.

(2) Στον υπολογισμό της μέσης κατα κεφαλή δαπάνης δεν περιλαμβάνονται οι αφιχθέντες με κρουαζιέρες τουρίστιες.

(3) Λόγω της κατάργησης του δελτίου ταξιδιωτή για τους υπηκόους των χωρών της Ε.Ο.Κ. από τον Ιούλιο 1986 ο συνολικός αριθμός των αφίξεων για το έτος αυτό και μετά είναι κατα εκτίμηση.

ΠΗΓΗ: Ε.Σ.Υ.Ε. (Ελληνική, Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)

## 5. Μέτρα για την ανάπτυξη του

### θαλάσσιου Τουρισμού

Μεγάλο είναι το ενδιαφέρον του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, δεδομένου ότι σημαντικό μέρος των μελών του (επιβατικά, κρουαζιερόπλοια, σκάφη αναψυχής) δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό και που τόσο προσφέρει στην εθνική μας οικονομία.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι συνδεδεμένη απόλυτα με τη λειτουργία και την επιβίωση όλων των πλοίων. Γιαυτό για να λυθούν τα προβλήματα των πλοίων θα πρέπει να επέμβει το Υ.Ε.Ν. ώστε να εφαρμόσει τα κατάλληλα αναπτυξιακά μέτρα, ώστε ο κλάδος να λειτουργήσει αποτελεσματικά.

Η προσφορά και η ποιότητα της υπάρχουσας τουριστικής υποδομής κινείται ανεπαρκώς. Πρέπει οπωσδήποτε να ληφθούν άμεσα μέτρα για την ολοκλήρωση των έργων υποδομής. Να βελτιωθούν δηλαδή οι οδικές προσβάσεις στους τουριστικούς χώρους και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα καθαριότητας των ακτών. Πρέπει να πούμε εδώ ότι η τουριστική πολιτική θα πρέπει να είναι στραμμένη προς την προστασία και την αναβάθμιση του περιβάλλοντος.

Θα πρέπει να γίνει κατανοητό ακόμα, ότι επειδή τα επιβατικά πλοία είναι παραγωγικές μονάδες εξαγωγικού χαρακτήρα είναι αναγκαίο να ενταχθούν στα πλαίσια του αναπτυξιακού νόμου 1262/82. Ειδικότερα οι ναυπηγήσεις, επισκευές και μετασκευές πρέπει να επιδοτούνται και εκτός του Ν.1262/82, εφόσον οι εργασίες γίνονται σε ελληνικά ναυπηγεία.

Ακόμα πρέπει να γίνει ρύθμιση του προβλήματος των μεγάλων αυξήσεων στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί φορείς στον κλάδο (λιμενικά τέλη κ.λπ.).

Αναγκαία επίσης, είναι και η οργάνωση κατάλληλης και επαρκούς εκπαίδευσης για να δημιουργηθούν κατάλληλα πληρώματα στα πλοία.

Η συστηματική διαφημιστική εκστρατεία είναι αναγκαία για την προβολή του Ελληνικού Τουρισμού στο εξωτερικό.

Καλό θα ήταν επίσης να γίνουν κάποιες φορολογικές ρυθμίσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα. Ειδικότερα είναι αναγκαία η απαλλαγή των κρουαζιερόπλοιων εσωτερικά από το Φ.Π.Α. δεδομένου ότι οι ξένοι τουρίστες εισάγουν για την καταβολή ναύλου στην Ελλάδα.

Εξάλλου θεωρείται απαραίτητη η διατήρηση του καθεστώτος αφορολόγητων ειδών, έστω και αν υπάρχουν σχέδια κατάργησής του από την Ε.Ο.Κ.

Τέλος αναγκαία θεωρείται η δανειοδότηση για αγορές από την αλλοδαπή οπλών με προδιαγραφές και εξοπλισμό που δεν μπορούν να γίνουν στην Ελλάδα.

Πράγματι για να μπορέσει ο Ε.Ο.Τ. να αξιοποιήσει τις φυσικές ομορφιές της χώρας μας χρειάζεται συμπράξεις από πολλούς φορείς, όπως το Υ.Ε.Ν., Ν.Ε.Ε. και την Ε.Ε.Ε.

Δ. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

#### Δ. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο Ελληνικός στόλος βρίσκεται σε ανοδική πορεία. Οι παράγοντες ασφαλείας, ναυτικής εκπαίδευσης, αποφυγή ρύπανσης και γίνονται όλο και περισσότερο αναγκαίοι και τηρούνται καλύτερα. Η Ελλάδα παίζει ενεργό ρόλο στους εθνικούς και διεθνείς τόπους συζητήσεων και βοηθά στο σχηματισμό ενός διεθνούς ναυτιλιακού συστήματος.

Το μέλλον της ναυτιλίας εξαρτάται κατά πολύ από το πώς θα διευθετηθούν διάφορα ζητήματα μεγάλης σημασίας όπως:

1. Η οικονομική ανάκαμψη και η εξέλιξη των διεθνών οικονομικών συστημάτων.

Η ναυτιλία βρίσκεται σε ύφεση από το 1974 σαν αποτέλεσμα του πληθωρισμού των τιμών του πετρελαίου που οδηγούν στην ελάττωση της κατανάλωσης και της διακίνησης του πετρελαίου, σε συνδυασμό με μια μεγάλη τάση κατασκευής νέων κλιπών που κατέκλυσαν την αγορά. Μετά από μια μικρή βελτίωση του 1979-81 ειδικότερα στο εμπόριο των ξηρών φορτίων, η ύφεση κατόπιν έγινε χειρότερη όσο ποτέ. Αργότερα είδαμε μια άνοδο στην οικονομική ζωή, αφού το 1987 η απασχόληση δεξαμενοπλοίων είχε φθάσει τα 16,3 εκ. τόννους, ενώ η τιμή του πετρελαίου ήταν 3 δολάρια χαμηλότερη. Όπως αναφέρει σε μελέτη για το 1992 ότι ακόμα και αν οι τιμές ανέβουν, οι παγκόσμιες μεταφορές αργού πετρελαίου θα εμφανίσουν συνεχή αύξηση - πράγμα που θα εξασφαλίσει απασχόληση σε πρόσθετα δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας 7 εκ. τόννων D.W.

Βλέπουμε ότι η οικονομία και η εξέλιξη των διεθνών οικονομικών συστημάτων είναι σημαντική για να επιζήσει η ναυτιλία και η ευημερία στην Ελλάδα.

2. Η διατήρηση ενός ελεύθερου και ανταγωνιστικού ναυτιλιακού συστήματος.

Η Ε.Ε.Ε. ευνοεί την επέκταση της ελεύθερης ναυτιλίας και τη μετακίνηση κεφαλαίων και εργασίας.

3. Η ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας. Η ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην ελληνική οικονομία μέσω των ναυτιλιακών κερδών, των επενδύσεων στις νέες βιομηχανίες και της προαγωγής των ξένων επενδύσεων.

4. Η ακόμη πιο στενή σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική της βάση,

5. Η στενότερη συνεργασία του ελληνικού εφοπλισμού με τους συναδέλφους τους της Ε.Ο.Κ. και να επιδιωχθεί διεύρυνση των σχέσεων με όλα τα άλλα κέντρα αποφάσεων και δράσης της παγκόσμιας ναυτιλίας.

6. Η στενή συνεργασία και καλλιέργεια πνεύματος αλληλοκατανόησης με το ναυτεργατικό παράγοντα.

Ξέχωρα από τα παραπάνω οι Έλληνες πρέπει να μάθουν τι κάνει και τι προσφέρει η ναυτιλία για τον τόπο μας. Να γίνει συνείδηση ότι το μεγαλύτερο ποσό συναλλάγματος που χρειαζόμαστε για να εξυπηρετήσουμε το εξωτερικό μας εμπόριο προέρχεται από την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία η οποία επίσης αποτελεί το μέσο που διασφαλίζει σε μεγάλο ποσοστό τον τρόπο διαβίωσης. Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.) προτείνει να ιχθεί η ανακύκλωση, όμως οι εφοπλιστές δεν είναι υπέρ του μέτρου γιατί αυτό σημαίνει αύξηση του κόστους. Η ανακύκλωση αυτή έχει σαν αποτέλεσμα να απορροφηθούν άνεργοι, ανεργία υπάρχει κυρίως στους μηχανικούς Α΄ και στους πλοιάρχους Α΄ ενώ στα κατώτατα πληρώματα υπάρχει έλλειψη.

Σ΄ αυτό το σημείο πρέπει να πούμε πώς η ελληνική κοινωνία δεν έχει τη δυνατότητα απεριόριστων επιλογών. Αν και βρισκόμαστε στον χάρτη των οικονομικά ανεπτυγμένων χωρών η απόσταση που μας χωρίζει από τις υπόλοιπες αναπτυγμένες οικονομίες είναι μεγάλη. Η χώρα έχει ανάγκη από μια ισχυρή οικονομία που θα γεφυρώσει την απόσταση από τις άλλες χώρες και θα ενισχύσει την πολιτική μας οντότητα και ανεξαρτησία.

Η ναυτιλία με την απλή συμπαράσταση και ενθάρρυνση της Πολιτείας μπορεί ταχύτατα να δώσει την ώθηση που έχει ανάγκη η εθνική μας οικονομία.



Η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση φημίζεται για τον οικογενειακό της χαρακτήρα δηλαδή έχει ατομική διαχείριση έτσι υπάρχει προσωπική και στενή επαφή του πλοικτήτη με τα πρόσωπα της εταιρίας και του οργανισμού, εκείνους με τους οποίους συναλλάσσεται. Αυτό είναι ένα πλεονέκτημα το οποίο όμως έχει και πολλά μειονεκτήματά όπως:

- Η καθυστέρηση που οφείλεται στο δυσκίνητο μηχανισμό λήσεως αποφάσεων των εταιριών με υπερέτιμηση του ναυπηγικού κόστους και παραλαβές πλοίων σε κακή χρονική στιγμή.
- Η διαφορά μας από τις ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι Α.Ε. (όπως η Ιαπωνική, Βρετανική ή η Αμερικάνικη που βασίζονται σήμερα σε Ανώνυμες Εταιρίες) όχι μόνο κατά τύπο αλλά κατά ουσία. Έτσι εμποδίζεται η επέκταση που θα μπορούσε να επιτευχθεί με τους πολλούς. Επίσης παρακίνδυνεύεται όταν σε περιόδους ναυτιλιακών κρίσεων και δοκιμασιών αντι να συσπειρώνεται σε μεγάλες συμπαγείς ομοσπονδίες οι Έλληνες εφοπλιστές διατηρούνται πάντα διηρημένοι σε ανεξάρτητα φέουδα.

Η ελληνική ναυτιλία θα πρέπει να μπορέσει να επιβιώσει, να βελτιωθεί και να αναπτυχθεί προς όφελος της ελληνικής οικονομίας. Τώρα οι προοπτικές που υπάρχουν γι' αυτή, έχουν λάβει τεράστιες διαστάσεις και αυτό θα πρέπει να αποδοθεί στους εξής παράγοντες:

- α.** Χαμηλό κόστος επάνδρωσης
- β.** Εθνικά φορτία που διαθέτουν πολλές από τις αναπτυσσόμενες χώρες.
- γ.** Βαθμιαία απόκτηση του KNOW-HOW από τις αναπτυσσόμενες χώρες.
- δ.** Διάφορα μέτρα προστατευτισμού.

Για να μπορέσουν βέβαια να συμβούν τα προαναφερόμενα θα πρέπει να δημιουργηθούν οιοκατάλληλες συνθήκες και να εξασφαλισθούν οι προϋποθέσεις για την προσέλκυση του ελληνόκτητου φθόλου υπό ελληνική σημαία, την ποιοτική βελτίωση, καθώς και την

προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Τα μέτρα αναλυτικότερα που προτείνονται για την καλύτερη υστία της ναυτιλίας είναι τα εξής:

- α. Δημιουργία συνθηκών καλύτερης και οικονομικότερης εκμετάλλευσης του ελληνικού πλοίου.
- β. Βελτίωση και εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- γ. Εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης και λειτουργία των σχολών κατα τα πρότυπα των μεγάλων και παραδοσιακών ναυτικών χωρών.
- δ. Οργάνωση επίινέων βάσεων της ιατρικής, νοσηλευτικής και φαρμακευτικής προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους.
- ε. Λήψη μέτρων για την ομαλή λειτουργία των γραφείων στην Ελλάδα, των ναυτιλιακών εταιριών οι οποίες απασχολούν μεγάλο αριθμό εργαζομένων.
- στ. Ανάπτυξη της ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας. άμεση δημιουργία περισσότερων κρηπιδομάτων και θέσεων για παραμονή πλοίων προς επισκευή και παράλληλη απόκτηση νέων και πλωτών δεξαμενών.
- ζ. Ενίσχυση του ρόλου της Ελλάδας στη διαμόρφωση της διεθνούς πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές και εξασφάλιση των ελληνικών συμφερόντων στους κόλπους της Ε.Ο.Κ.

Στο πενταετές τώρα, πρόγραμμα ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας περιλαμβάνονται εισηγήσεις μέτρων για όλους τους τομείς που εμφανίζονται προβληματικοί. Μεταξύ άλλων γίνονται προτάσεις, κάτι βέβαια που στο παρελθόν είχε γίνει αλλά χωρίς αποτέλεσμα για:

- α. Καθορισμός ζωνών στην Νοτιοδυτική Πελοπόννησο, στην

στην Κρήτη, στην Θεσσαλονίκη, στο Αλιβέρι, στη Χαλκίδα, και στον Βόλο για την εγκατάσταση ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών.

β. Βοήθεια στην ιδιωτική πρωτοβουλία για την ίδρυση μονάδων διάλυσης πλοίων.

γ. Υποβοήθηση της κατασκευής επιβατηγών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου. Προώθηση των κοινοπραξιών στις ακτοπλοϊκές συκοινωνίες.

δ. Δημιουργία ελεύθερου τελωνιακού συστήματος, με αποθηκευτικούς χώρους, στον Πειραιά και Θεσσαλονίκη.

ε. Εγκατάσταση δύο πλωτών δεξαμενών στην περιοχή του Ο.Α.Π.

στ. Ίδρυση Ασφαλιστικών Οργανισμών.

ζ. Επιτάχυνση της μελέτης για το γενικό σχεδιασμό των ελληνικών λιμένων. Δημιουργία ειδικού Εθνικού Οργανισμού Λιμένων.

η. Ίδρυση συντονιστικού φορέα για θέματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

θ. Αύξηση της χορηγούμενης από το Δημόσιο εγγύησης για δάνεια προς τις μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

ι. Αναδιάρθρωση και ενίσχυση των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Τελειώνοντας, θα επισημάνουμε και πάλι την ανάγκη προσαρμογής της ελληνικής ναυτιλίας στις νέες τεχνολογίες προσαρμογή η οποία είναι δυνατόν να επιτευχθεί με την συνεργασία του Υπουργείου Ναυτιλίας και των Ελλήνων Εφοπλιστών για την εύρεση κοινών λύσεων και την προβολή τους μέσα στα πλαίσια της Ε.Ο.Κ.

Ε ΕΠΙΛΟΓΟΣ

## Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ

Μετά τη σύντομη αναφορά μας στην ελληνική ναυτιλία και τους τομείς που την αποτελούν, θεωρήσαμε αναγκαίο να αναφερθούμε με λίγα λόγια στο ρόλο της και γενικότερα στη συμβολή της στην οικονομία μας, εφόσον νομίζουμε ότι είναι καθοριστικής σημασίας για την εξέλιξή της και την επιβίωσή της στο διεθνή χώρο.

Ής μη ξεχνάμε το γεγονός, ότι η ισορροπία του ισοζυγίου εξαρτάται από το συναλλάγμα που εισέρχεται στη χώρα μας. Λαμβάνοντας εδώ υπόψη μας το ότι η Ελλάδα στηρίζει τις εξαγωγές της κυρίως στα γεωργικά προϊόντα, που και αυτά είναι περιορισμένα εμφανίζεται έντονα η ανάγκη αναζήτησης άλλης πηγής συναλλάγματος. Σ' αυτό το σημείο είναι αναμφισβήτηση ανάγκη του ναυτικού και του τουριστικού συναλλάγματος για τη χώρα μας. Η σωστή λειτουργία της ναυτιλίας και του τουρισμού είναι αναγκαία για την εθνική μας οικονομία. Σε αντίθετη περίπτωση τώρα τα αποτελέσματα θα ήταν πολύ οδυνηρά, αν για παράδειγμα σταματούσαν ή μειώνονταν ο αριθμός των εμβασμάτων των ναυτικών που εισέρχονται στη χώρα μας, θα σμαίνει κάθετη μείωση του συναλλάγματος και επομένως θα μειώνονταν και οι δυνατότητές μας για εξαγωγές δηλαδή διατάραξη της ισορροπίας του ισοζυγίου. Όπως επίσης το ίδιο θα συμβεί και όταν για οποιονδήποτε λόγο μειωθεί ο αριθμός των τουριστών που επισκέπονται τη χώρα μας.

Η απασχόληση στον τομέα της ναυτιλίας χιλιάδων ανθρώπων και συγχρόνως η συντήρηση ισάριθμων οικογενειών από το ναυτικό επάγγελμα μας δίνει να καταλάβουμε την σημασία που έχει για την οικονομία μας αυτό. Θα υπήρχε οξύ πρόβλημα ανεργίας, αν δεν απασχολούνταν τόσοι εργαζόμενοι για την ναυτιλία, γιατί στον κλάδο αυτό συμπεριλαμβάνονται και άλλα επαγγέλματα εκτός από τους ναυτικούς, όπως ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, λιμενεργάτες κ.λπ. Ας μη ξεχνάμε ακόμα και τη δημιουργία

συναφών βιομηχανιών προς την ναυτιλία. Σ' αυτό τον τομέα μάλιστα η ναυτιλία συμβάλλει όχι μόνο για την κάλυψη κάποιων θέσεων από πιθανούς ανέργους αλλά συγχρόνως βοηθά στην γενικότερη βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας.

Ένα άλλο ενδεικτικό συμβολής της ναυτιλίας στην οικονομία, είναι κατά τη γνώμη μας και η αναπτυξη του εσωτερικού εμπορίου, εφόσον η διαμόρφωση της χώρας μας είναι τέτοια, που είναι αναγκαία η διακίνηση φορτίων και εμπορευμάτων με πλοία.

Τελειώνοντας, θα λέγαμε ότι για να μπορέσει η ναυτιλία να κάνει το ρόλο της ακόμα πιο σημαντικό και πιο καθοριστικό στην οικονομία της χώρας πρέπει να αποκτήσει μια νέα ταυτότητα για να μπορέσει να αντιμετωπίσει το 1992, και να εκμεταλλευτεί τις προοπτικές για ανάπτυξή της που είναι πιθανόν να εμφανιστούν. Επίσης πρέπει να καταφέρει να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία θα προέλθουν από την ενοποίηση της αγοράς των κρατών της Κοινότητας:

Η σωστή εκμετάλλευση όλων αυτών θα μπορέσει να επιτευχθεί με την εξειδίκευση -θεωρητική και πρακτική- των φορτίων και γενικότερα σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας για την καλύτερη και σωστότερη διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών και συγχρόνως προώθηση νέων τεχνολογιών που θεωρούνται απόλυτα αναγκαίες για την ναυτιλία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΒΙΒΛΙΑ

1. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε. "ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ"
2. ΚΙΟΥΛΑΦΑΣ Κ. "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΧΩΡΙΣ ΤΟ ΟΠΛΟ ΤΗΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ"

### ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ-ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

1. Α Ρ Γ Ω : Νοέμβρης 1984, Αύγουστος 1985, Μάρτιος 1987, Σεπτέμβρης 1988
2. Ε Λ Ν Α Β Ι : Απρίλιος, Μάϊος, Αύγουστος, Σεπτέμβρης, Νοέμβριος, Δεκέμβριος 1988
3. ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΕΑ : Απρίλιος, Ιούνιος, Ιούλιος, Οκτώβρης, Νοέμβρης 1988
4. ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ : Πανηγυρικά Τεύχη 1982, 1983, 1984, 1985 1986, 1987, Ιανουάριος 1988
5. ΝΑΥΤΕΛΛΗΝΑΣ : Ιανουάριος, Μάϊος, Δεπτέμβρης 1988 και Στοιχεία από την Στατιστική Υπηρεσία του Περιοδικού.
6. ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ : Στοιχεία από το αρχείο της εφημερίδας
7. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ : Καλοκαίρι 1984, Φθινόπωρο 1984, Χειμώνας 1985, Άνοιξη 1986, Φθινόπωρο 1987, Άνοιξη 1988, Καλοκαίρι 1988, Φθινόπωρο 1988.
8. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ 14.4.83, 28.7.83, 4.8.83, 3.11.83, 1.12.83 23.2.84, 22.3.84, 4.10.84, 5.12.85, 10.1.86, 17.5.87, 23.2.88, 25.10.88 , 1.12.88 .



## Δ Ε Λ Τ Ι Α

### 1. ΔΕΛΤΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ :

Ιούλιος - Οκτώβρης 1984 - Δεκέμβριος 1988

### 2. ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ : 1984

### 3. ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ Π.Ν.Ο.

## Ξ Ε Ν Α ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ-ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

### 1. BUSINESS AND FINANCE 5-6-81, 7-5-87

### 2. BRITISH COUNCIL OF SHIPPING October 1988

### 3. GREECE AND INTERNATIONAL SHIPPING BY UNION OF GREEK SHIPOWNERS September 1984

### 4. GREECE AND INTERNATIONAL TRANSPORT November 1988

### 5. LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING-STATISTICAL TABLES 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988

### 6. OUT LOOK September 1988

### 7. SHIPPING November 1988

### 8. THE INTERNATIONAL ECONOMIC CRISIS AND ITS IMPACT ON WORLD SHIPPING (PRESENTATION BY THE UNION OF GREEK SHIPOWNERS)

March 1983, 1988 , WASHINGTON D.C.

