

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Τίτλος Εργασίας: Ο ρόλος των πληροφοριακών συστημάτων στον τομέα της ναυτιλίας

Πτυχιακή Εργασία των:

Βουραζέλη Παναγιώτη και Δανομάρα Ιωάννη

Επιβλέπων καθηγητής: Παπαδόπουλος Δημήτριος

ΠΑΤΡΑ, 2015

Περίληψη

Η ελληνική ναυτιλία είναι πρώτη στην μεταφορική ικανότητα σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ασχολούνται κυρίως με τη μεταφορά φορτίου μεγάλου όγκου. Η ανάπτυξή της οφείλεται στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών της άπω Ανατολής αλλά και τη βιομηχανική ανάπτυξη σε όλες τις χώρες με αξιόλογη βιομηχανία. Στη ναυτιλία παίζει σημαντικό ρόλο η χρήση πληροφοριακών συστημάτων λόγω των μεγάλων αναγκών για επικοινωνία και πληροφόρηση.

Τα πληροφοριακά συστήματα όταν εισήλθαν στη ναυτιλία έφεραν ανατροπή στις παραδοσιακές μεθόδους διοίκησης, επικοινωνίας και πληροφόρησης. Δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου και σε κάθε δεκαετία δέχονταν μια σημαντική εξέλιξη για να γίνουν όπως είναι σήμερα που λειτουργούν στο διαδικτυακό χώρο.

Το πληροφοριακό σύστημα εντάσσεται στη γενικότερη έννοια του συστήματος. Σύστημα είναι διαδικασία που αποτελείται από την είσοδο, την επεξεργασία και την έξοδο. Τα συστήματα χωρίζονται σε ανοικτά και κλειστά. Το πληροφοριακό σύστημα συλλέγει δεδομένα, τα αποθηκεύει, αν του ζητηθεί τα επεξεργάζεται και εξάγει αποτέλεσμα σε διάφορες μορφές. Υπάρχουν διάφοροι ορισμοί για αυτό όπως: σύνολο αλληλοσυνδεόμενων μερών που συνεργάζονται για την επεξεργασία δεδομένων με στόχο την υποστήριξη της λήψης αποφάσεων.

Μια επιχείρηση χρησιμοποιεί τα πληροφοριακά συστήματα για πολλούς λόγους. Ένας από αυτούς είναι η συλλογή, αποθήκευση δεδομένων και η δημιουργία χρήσιμων πληροφοριών μετά την επεξεργασία τους. Τα συστήματα κατηγοριοποιούνται με κριτήρια την αρχιτεκτονική τους, το υποσύστημα υποστήριξης και την επιχειρηματική δραστηριότητα που χρησιμοποιούνται. Η δημιουργία ενός πληροφοριακού συστήματος συναντά δυσκολίες όπως τις πολύπλοκες απαιτήσεις του πελάτη.

Για κάθε επιχείρηση ναυτιλιακή ή χερσαία είναι σημαντική η καλή επικοινωνία. Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση, η επικοινωνία λαμβάνει χώρα ανάμεσα σε πλοία, επίγειους σταθμούς, εταιρίες κτλ. Η επικοινωνία ανάμεσα στα πλοία και τη στεριά παλαιότερα γινόταν με τα σήματα Mors. Τώρα οι σύγχρονες μέθοδοι επικοινωνίας, χρησιμοποιούν πληροφοριακά συστήματα και επιτρέπουν την επικοινωνία χωρίς τη διαρκή παρακολούθηση του δέκτη επικοινωνίας. Πλέον χρησιμοποιούνται και δορυφόροι στην αναμετάδοση των μηνυμάτων όπου η απόσταση καθιστά ανεπαρκείς τους επίγειους αναμεταδότες.

Οι εφαρμογές των πληροφοριακών συστημάτων στη ναυτιλία είναι οι παρακάτω: Το πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας το οποίο χρησιμεύει στην διακίνηση προϊόντων και υλών, τα μηχανογραφημένα συστήματα που βοηθούν την επίλυση λειτουργικών προβλημάτων, το σχεδιασμό επιχειρηματικών πόρων που βοηθά στη σωστή διαχείριση των πόρων, τα γεωγραφικά πληροφοριακά συστήματα που επιτρέπουν την απεικόνιση περιοχών, την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών που απαλλάσσει την επικοινωνία από τον ανθρώπινο μεσάζοντα και τέλος το σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας σκαφών που επιτρέπει την παρακολούθηση των πλοίων σε πραγματικό χρόνο.

Αφιέρωσεις και Ευχαριστίες

Από τον Ιωάννη Δανομάρα

Αφιέρωση

Αρχικά αφιερώνω την πτυχιακή μου εργασία στους ήρωες της καθημερινότητάς μου, τους γονείς μου Αναστάσιο και Αναστασία, στους οποίους οφείλω ένα τεράστιο ευχαριστώ για την εμπιστοσύνη που μου έδειξαν, καθώς και για την ηθική και οικονομική στήριξη όλα αυτά τα χρόνια της ακαδημαϊκής μου ζωής, δίνοντάς μου κουράγιο και δύναμη να προχωρώ και να υπερπηδώ κάθε εμπόδιο μέχρι να φτάσω το στόχο μου. Επίσης την αφιερώνω και στα δύο αδέρφια μου, τον Θεοδόσιο και τον Εμμανουήλ-Κωνσταντίνο, οι οποίοι πάντα με παρότρυναν σε οποιαδήποτε ενέργεια έκανα κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας, η οποία υλοποιήθηκε στο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Δυτικής Ελλάδος (Πατρών), θα ήθελα να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που συνέβαλαν στη διεκπεραίωσή της. Αρχικά επιθυμώ να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή και φίλο Δρ. Δημήτριο Παπαδοπουλο κυρίως για την εμπιστοσύνη που μας έδειξε, για το ενδιαφέρον θέμα που μας προσέφερε, για την υπομονή που επέδειξε και τέλος για τη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη δημιουργία της πτυχιακής εργασίας. Τον ευχαριστώ επίσης για τις πολύτιμες γνώσεις και συμβουλές που μας παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας, καθώς και για την απρόσκοπτη υποστήριξη και καθοδήγηση του κατά τη διάρκεια των σπουδών μας.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στο συνεργάτη φοιτητή και πολύ καλό μου φίλο Παναγιώτη Βουραζέλη, αφού χωρίς την αμέριστη και απλόχερη βοήθειά του, η ολοκλήρωση της μελέτης θα ήταν αδύνατη. Το αμείωτο ενδιαφέρον, οι υποδείξεις, η προθυμία και η συμπαράστασή του, τόσο κατά τη μελέτη όσο κατά τη συγγραφή της εργασίας, ήταν καθοριστική. Το διάβασμα και η υπομονή του οδήγησαν στην ομαλή διεκπεραίωση της εργασίας.

Τέλος θερμές ευχαριστίες οφείλω σε όλους τους καθηγητές του ΤΕΙ που είχα την τιμή να συνεργαστώ μαζί τους. Θα ήθελα να τους ευχαριστήσω, για τον προβιβασμό των μαθημάτων, για τη φιλική σχέση που είχαμε, για το ευχάριστο κλίμα και τη θετική ενέργεια που επικρατούσε στα μαθήματά τους, αλλά πιο πολύ για τις πολύτιμες γνώσεις που μου παρείχαν και μου μετέδωσαν κατά τη διάρκεια της ακαδημαϊκής μου ζωής, πράγματα τα οποία με έκαναν καλύτερο άνθρωπο.

Από τον Παναγιώτη Βουραζέλη

Αφιέρωση

Το έργο της πτυχιακής εργασίας το αφιερώνω στην οικογένειά μου, κάθε μέλος της ξεχωριστά, τη μητέρα μου Μαρία, τον πατέρα μου Νικόλαο και τον αδελφό μου Γεώργιο, γιατί παρά τις οικονομικές και τις όποιες άλλες δυσκολίες, συμμερίστηκαν και βοήθησαν με κάθε δυνατό τρόπο την φοίτησή μου σε ανώτατη σχολή. Υπήρξαν και άνθρωποι εκτός της οικογένειάς μου οι οποίοι με βοήθησαν να εισαχθώ και να σπουδάσω στο τμήμα μου, στους οποίους επιθυμώ να εκφράσω τα αισθήματα της παντοτινής μου ευγνωμοσύνης και να αφιερώσω και σε αυτούς επίσης το έργο αυτής της προσπάθειας.

Ευχαριστίες

Μετά το πέρας των σπουδών, θα ήθελα σε αυτό το στάδιο της φοιτητικής μου πορείας, να εκφράσω τις ειλικρινείς ευχαριστίες μου σε όσους με βοήθησαν στην εκπλήρωση του στόχου μου για απόκτηση πτυχίου Διοίκησης Επιχειρήσεων στο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Δυτικής Ελλάδος. Αυτοί ήταν άνθρωποι σχετικοί με τη σχολή αλλά και εκτός του περιβάλλοντος της.

Αρχικά επιθυμώ να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Δημήτριο Παπαδόπουλο για το ενδιαφέρον θέμα το οποίο μας ανέθεσε. Η βοήθειά του ήταν αισθητή καθ' όλη διάρκεια της δόμησης της πτυχιακής εργασίας μέσα από την καθοδήγηση και τις διορθώσεις του. Οφείλω να μην παραλείψω τις προηγούμενες θετικές εμπειρίες στα μαθήματα της σχολής στα οποία προβιβάσθηκα υπό τη διδασκαλία του.

Εν συνεχεία ευχαριστώ όλους τους καθηγητές του ΤΕΙ που βοήθησαν στον προβιβασμό των μαθημάτων της σχολής, τους οποίους αν και δεν αναφέρω προσωπικά κρατώ στη συνείδησή μου τα ονόματα και την προσφορά τους. Αξιοσημείωτη υπήρξε η συμπαράσταση άλλων φοιτητών τόσο από κοινωνική όσο και από μαθητική άποψη, γιατί προσέφεραν τη συναναστροφή και τη γνώση τους. Τέλος στο περιβάλλον των σπουδών υπήρξαν και οι εκτός σχολής άνθρωποι οι οποίοι αν και δεν όφειλαν, μου προσέφεραν αυθόρμητη στήριξη όπου και όσο τους στάθηκε δυνατό.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θέλω να εκφράσω στο συνεργάτη μου στην πτυχιακή εργασία Ιωάννη Δανομάρα. Η διαφορετική οπτική του γωνία επί των πραγμάτων, η πρακτική και ψυχολογική του στήριξη, οδήγησαν στο επιθυμητό αποτέλεσμα. Η πολύτιμη βοήθειά του, η οποία βέβαια δεν ξεκίνησε για πρώτη φορά στην κοινή ανάληψη πτυχιακής εργασίας, αλλά πολύ πριν, καθώς υπήρξαμε φίλοι και συνεργοί κοινών στόχων κατά τη διάρκεια των σπουδών. Έμαθα με πρακτικό τρόπο από αυτόν, τη σημασία της υπέρβασης του ατομισμού και τις ευεργετικές συνέπειες του αλτρουισμού.

Έτσι επιθυμώ να βάλω κατακλείδα στις ευχαριστίες μου, θεωρώντας πως η εμπειρία των σπουδών σίγουρα με έκανε ένα καλύτερο άνθρωπο με αισιοδοξία και επιμονή για την προσέγγιση της επιτυχίας.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	2
Αφιερώσεις και ευχαριστίες.....	3
Περιεχόμενα.....	5
Εισαγωγή.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - Ορισμός της ναυτιλίας και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα.....	8
1.1 Ορισμός της ναυτιλίας.....	8
1.2 Η εμπορική ναυτιλία της Ελλάδας.....	10
1.2.1 Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας.....	10
1.2.2 Η ελληνική ναυτιλία σήμερα.....	16
1.2.3 Αναλυτικά στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία.....	21
1.2.4 Η συμβολή του ναυτικού κλάδου στην εθνική οικονομία.....	24
1.2.5 Η ναυτική υποδομή της Ελλάδας.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - Η σημασία της ακτοπλοΐας για την ναυτιλία.....	29
2.1 Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός.....	29
2.2 Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ακτοπλοΐας.....	31
2.3 Σύγχρονες εξελίξεις στην ελληνική ακτοπλοΐα.....	32
2.4 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	33
2.5 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα.....	34
2.6 Σημεία τριβής μεταξύ πολιτείας και ακτοπλόων.....	37
2.7 Η θέση της Ευρωπαϊκής επιτροπής.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - Η ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο.....	40
3.1 Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις.....	40
3.2 Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλάσσιων μεταφορών.....	42
3.3 Διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί.....	44
3.4 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	46
3.5 Παγκοσμιοποίηση της οικονομίας.....	47
3.6 Παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας.....	47
3.7 Μελλοντικές τάσεις της ναυτιλίας.....	48
3.8 Ο παγκόσμιος στόλος.....	50
3.9 Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας.....	51
3.10 Η πολιτική της Ε.Ε για το μέλλον της ναυτιλίας.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – Εισαγωγή στα πληροφοριακά συστήματα.....	53
4.1 Πληροφοριακά συστήματα και ναυτιλία.....	53
4.1.1 Ιστορική αναδρομή και εξέλιξη των υπολογιστικών συστημάτων.....	53
4.1.2 Η διαδρομή ως την ηλεκτρονική ναυτιλία.....	54
4.2 Η έννοια του συστήματος και του πληροφοριακού συστήματος.....	56
4.2.1 Έννοια συστήματος.....	56
4.2.2 Κατηγοριοποίηση συστημάτων.....	57
4.2.3 Αξιολόγηση συστημάτων.....	57
4.2.4 Έννοια και λειτουργίες του πληροφοριακού συστήματος.....	57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – Η χρήση πληροφοριακών συστημάτων από τις επιχειρήσεις.....	59
5.1 Κατηγοριοποίηση των πληροφοριακών συστημάτων.....	59
5.1.1 Κατηγοριοποίηση με βάση το οργανωσιακό επίπεδο.....	59
5.1.2 Κατηγοριοποίηση με βάση την αρχιτεκτονική του συστήματος.....	60
5.1.3 Κατηγοριοποίηση με βάση την ιεραρχική δομή.....	61
5.1.4 Κατηγοριοποίηση με βάση τις λειτουργίες ενός οργανισμού.....	62
5.1.5 Κατηγοριοποίηση με βάση την υποστήριξη που παρέχουν.....	62
5.2 Ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος.....	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - Η επικοινωνία και η πληροφόρηση στη ναυτιλία.....	69
6.1 Συστήματα θαλάσσιας επικοινωνίας.....	69
6.2 Καταμερισμός του θαλάσσιου χώρου.....	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - Εφαρμογές των πληροφοριακών συστημάτων στη ναυτιλία.....	72
7.1 Η διακίνηση προϊόντων και υπηρεσιών μέσω της εφοδιαστικής αλυσίδας.....	72
7.1.1 Τμήμα εφοδιαστικής αλυσίδας.....	73
7.1.2 Προβλήματα και λύσεις.....	74
7.2 Μηχανογραφημένα συστήματα.....	75
7.2.1 Συστήματα διαχείρισης αποθεμάτων (Inventory Management System- IMS).....	75
7.2.2 Σχεδιασμός απαιτήσεων σε υλικά I και II (Material Requirements Planning-MRP).....	75
7.2.3 Γραμμωτός κώδικας και RFID	75
7.3 Συγκεντρωτική διοίκηση μέσω του σχεδιασμού επιχειρηματικών πόρων.....	76
7.3.1 Πλεονεκτήματα εγκατάστασης ενός ERP.....	77
7.3.2 Επιλογή και εγκατάσταση.....	77
7.3.3 Λειτουργία	78
7.3.4 Λόγοι αποτυχίας.....	79
7.3.5 Κόστος.....	80
7.4 Γεωγραφικά Πληροφοριακά Συστήματα.....	81
7.4.1 Στοιχεία από τα οποία αποτελείται ένα γεωγραφικό πληροφοριακό σύστημα.....	82
7.4.2 Δομές δεδομένων.....	83
7.4.3 Τοπολογία.....	84
7.4.4 Ελεύθερο λογισμικό ανοιχτού κώδικα γεωγραφικού πληροφοριακού συστήματος.....	84
7.5 Η Ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών.....	85
7.5.1 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του EDI.....	86
7.6 Το Πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας σκαφών.....	86
Συμπεράσματα.....	88
Βιβλιογραφία από συγγράμματα.....	89
Βιβλιογραφία από το διαδίκτυο.....	90

Εισαγωγή

Το αντικείμενο της ακόλουθης εργασίας είναι ο προσδιορισμός του ρόλου των πληροφοριακών συστημάτων στη ναυτιλία. Διερευνάται ο τρόπος με τον οποίο τα πληροφοριακά συστήματα υποβοηθούν τις εργασίες που εκτελούνται σε διάφορους τομείς της ναυτιλίας, οι οποίοι μπορεί να είναι παρακολούθηση της πορείας των πλοίων, ναυτιλιακές εταιρίες, μέσα επικοινωνίας των πλοίων κτλ. Για να γίνει αυτό παρουσιάζονται στοιχεία για την ελληνική και τη διεθνή ναυτιλία, στη συνέχεια αναλύονται επαρκώς η έννοια και οι λειτουργίες των πληροφοριακών συστημάτων και τέλος παρουσιάζεται η σύνδεση τους μέσω συγκεκριμένων εφαρμογών.

Το θέμα της εργασίας είναι ενδιαφέρον για τους ακόλουθους λόγους: Πρώτον επειδή παρουσιάζονται συγκεντρωμένες σε μια εργασία πληροφορίες ποικίλου ενδιαφέροντος. Δηλαδή μέσω της εργασίας έχουμε την ευκαιρία να γνωρίσουμε τη ναυτιλία, τα πληροφοριακά συστήματα και εφαρμογές των πληροφοριακών συστημάτων που αφορούν όχι μόνο τη ναυτιλία, αλλά τις επιχειρήσεις και τις μεθόδους επικοινωνίας. Δεύτερον, το θέμα δίνει τη δυνατότητα στον αναγνώστη να γνωρίσει τον κόσμο της ναυτιλίας που είναι οικονομικά επωφελής, ιδιαίτερα για τα ελληνικά δεδομένα. Τρίτον μέσω του θέματος, έχει κάποιος την ευκαιρία να γνωρίσει τις μεθοδολογίες της πληροφορικής, με ένα αρκετά ενδιαφέροντα τρόπο, ο οποίος είναι τα πληροφοριακά συστήματα, που αποτελούν τη βάση της δημιουργίας προγραμμάτων. Τέλος η εργασία καθιστά γνωστές στο αναγνωστικό κοινό της, επιχειρησιακές εφαρμογές των πληροφοριακών συστημάτων που είναι ευρέως γνωστές και χρησιμοποιούμενες σε όλα τα είδη επιχειρήσεων.

Σκοπός της εργασίας είναι να αποδείξει το μεγάλο βαθμό σημαντικότητας των πληροφοριακών συστημάτων στον τομέα της ναυτιλίας, χρησιμοποιώντας κατά το δυνατόν απλούστερη γλώσσα και ενδιαφέρουσες για τον αναγνώστη ενότητες. Για να εκπληρωθεί αυτός ο στόχος τίθενται οι παρακάτω επί μέρους στόχοι. Ένας από τους στόχους είναι η κατά το δυνατόν πλήρης παρουσίαση των εφαρμογών των πληροφοριακών συστημάτων και ο τρόπος που βοηθούν τη ναυτιλία στη διεκπεραίωση των εργασιακών της στόχων. Άλλος στόχος είναι η ανάδειξη της σημασίας των πληροφοριακών συστημάτων για όλες τις επιχειρήσεις, που γίνεται μέσω της σύνδεσης των αναγκών των επιχειρήσεων από τη μία και της παραγωγής των συστημάτων από τη άλλη. Τέλος παρουσίαση πληροφοριών για τη ναυτιλία, μας βοηθά να αποδείξουμε πως είναι ένας γόνιμος χώρος παραγωγής και χρήσης πληροφοριακών συστημάτων.

Η εργασία συμβάλλει στη νέα γνώση καθώς συνδυάζει τις ήδη γνωστές πληροφορίες που είναι σχετικές με το θέμα, με τις τελευταίες τάσεις τόσο στα πληροφοριακά συστήματα όσο και στη ναυτιλία. Σχετικά με τη ναυτιλία παρουσιάζει αριθμητικά δεδομένα που ανταποκρίνονται στο έτος 2014. Όσον αφορά τα πληροφοριακά συστήματα παρουσιάζονται οι πιο σύγχρονες εφαρμογές τους που αφορούν τις συναλλαγές, την επικοινωνία και την οργάνωση.

Τα κεφάλαια που αποτελούν την εργασία είναι τα παρακάτω: Ορισμός της ναυτιλίας και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα, η σημασία της ακτοπλοΐας για τη ναυτιλία, η ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, εισαγωγή στα πληροφοριακά συστήματα, η χρήση των πληροφοριακών συστημάτων από τις επιχειρήσεις, η επικοινωνία και η πληροφόρηση στη ναυτιλία και τέλος οι εφαρμογές των πληροφοριακών συστημάτων στη ναυτιλία.

Κεφάλαιο 1 - Η ναυτιλία και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα

Σε αυτό το κεφάλαιο δίνεται μια εισαγωγή στην εργασία με την παράθεση του ορισμού της ναυτιλίας και την ανάλυση της θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο περιβάλλον. Αναλυτικότερα σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται τα είδη των χρησιμοποιούμενων πλοίων, η ιστορική αναδρομή στην ελληνική ναυτιλία και τέλος, στοιχεία για τους Έλληνες εφοπλιστές .

1.1 Ο ορισμός της ναυτιλίας

Ναυτιλία είναι το σύνολο των εμπορικών πλοίων, ο εμπορικός στόλος μιας χώρας. Επίσης ως ναυτιλία νοείται η επιστήμη και η τεχνική διακυβέρνησης του πλοίου και πραγματοποίησης της θαλασσοπολοίας.¹ Η ναυτιλία εδώ και χιλιάδες χρόνια αποτελεί πηγή ζωής για πολλές χώρες του παγκόσμιου χάρτη κυρίως των χωρών της δυτικής Ευρώπης και της ανατολικής Ασίας. Στην ναυτιλία συναντούμε εμπορικά πλοία διαφορετικού είδους . Η ταξινόμηση των εμπορικών πλοίων γίνεται κυρίως βάση του τύπου του πλοίου και εξαρτάται από το είδος και τον όγκο του. Έτσι διακρίνονται σε:²

- ▼ **Φορτηγά πλοία (cargo ships) :** Τα φορτηγά πλοία υφίστανται κυρίως ως εμπορικά και λιγότερο ως πολεμικά πλοία. Είναι αυτά τα οποία χαρακτηριστικό και κύριο τους γνώρισμα είναι η μεταφορά εμπορευμάτων τα οποία προσφέρονται κατά βάση είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία (general cargoes) είτε ως χύδην φορτία (bulk) και εξυπηρετούν την Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών (liner shipping) και την Ναυτιλία Χύδην (bulk shipping). Τα φορτηγά πλοία ανάλογα του μεγέθους τους χαρακτηρίζονται σε ωκεάνια και εσωτερικών (χωρικών) υδάτων τα οποία ποικίλλουν σε τύπους και κλάσεις με ανάλογη κάθε φορά χωρητικότητα και διακρίνονται σε πλοία υγρών φορτίων, πλοία ξηρών φορτίων και πλοία συνδυασμένων μεταφορών. Γενικά τα φορτηγά πλοία έχουν σχεδιασθεί για να μεταφέρουν οποιοδήποτε είδος φορτίου.
- ▼ **Επιβατηγά πλοία (passenger ships) :** Λέγονται τα πλοία τα οποία είναι κατασκευασμένα για την μεταφορά επιβατών και πολύ μικρών ποσοτήτων φορτίου. Γενικά τα επιβατικά πλοία διακρίνονται σε:
 - α) Υπερωκεάνια, που εκτελούν υπερπόντια ναυσιπλοΐα
 - β) Επιβατικά Κλειστών θαλασσών όπως τα Μεσογειακά και
 - γ) Ακτοπλοϊκά που εκτελούν εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες.
- ▼ **Πλοία Ειδικού Προορισμού :** Τα πλοία αυτά διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό για να “εκτελούν” ειδικές αποστολές. Σχεδιάστηκαν κατά κύριο λόγο για μεταφορά και επεξεργασία εν πλω ευαίσθητων φορτίων που απαιτούν ειδική μεταχείριση αλλά και για γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές φορτίων.

¹ <http://el.wikipedia.org/wiki/N%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1>

² <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>

▼ **Πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας :** Ως Βοηθητικά πλοία στη Ναυτιλία ή ειδικών αποστολών είναι εκείνα που αν και δεν προβαίνουν πάντα σε εμπορία θεωρούνται όμως εμπορικά που λόγω της ιδιαίτερης αποστολής των αποτελούν χωριστή κατηγορία. Είναι δε ιδιωτικά ή κρατικά. Τέτοια πλοία είναι: Βυθοκόροι (Dredgers), Ναυαγοσωστικά (Salvage Vessels), Παγοθραυστικά (Ice Braker Ships), Πλοηγίδες (Pilot Boats or Pilot Vessels), Πλωτοί Γερανοί (Float Cranes) , Πλωτές Δεξαμενές (Floating Docks), Πλωτά Νοσοκομεία (Hospital Ships), Πλωτά Ξενοδοχεία (Hotel Ships), Πόντισης καλωδίων (Cable Landing Ships) , Πυροσβεστικά (Fire Fighting ships), Ρυμουλκά (Tug Boats): Διακρινόμενα σε ανοικτής θαλάσσης (Ocean Tugs), λιμένος (Harbor Tugs) και ναυπηγείων (Dock Tugs), Ταχυδρομικά (Mail Boats), Υδρογραφικά (Surveying Vessels), με εξοπλισμό για υδρογραφικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις, Φαρόπλοια ή Πλωτοί Φάροι (Light Home Tenders ή Light vessels), Φορτηγίδες (Barges) και τέλος τα Ωκεανογραφικά (Ocean Surveying Vessels), με πολύ περισσότερο εξοπλισμό των Υδρογραφικών, δυνάμενα να φέρουν βαθυσκάφος και ελικόπτερο.



Εικόνα 1. Εμπορικό Πλοίο

Πηγή: <http://www.e-nautilia.gr/megali-zitisi-exoun-oi-frouroi-sta-emporika-ploia/>

1.2 Η εμπορική ναυτιλία της Ελλάδας

1.2.1 Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας

Ύστερα από την πτώση του βυζαντινού κράτους, οι Έλληνες κατάλαβαν ότι μόνο δύο δρόμοι υπήρχαν για την σωτηρία τους. Ένας από τους δύο αυτούς δρόμους ήταν η έξοδος στις παλιές ελληνικές αποικίες και ο άλλος δρόμος ήταν ο δρόμος της θάλασσας, του πλοίου και του ναυτικού εμπορίου εκεί δηλαδή όπου οι Τούρκοι φοβούνταν να αντιμετωπίσουν τους τολμηρούς και πανίσχυρους Έλληνες θαλασσινούς. Τελικά αποδείχθηκε πως αυτοί οι δύο δρόμοι έσωσαν το Ελληνικό Έθνος καθώς όχι μόνο επιβίωσε αλλά αναπτύχθηκε ύστερα από πολλή δουλειά και δημιούργησε οικονομία. Μάλιστα λίγο πριν την επανάσταση είχε ένα αξιόμαχο και σημαντικό αριθμητικά στόλο με μάχιμα πληρώματα και ικανότατους καπετάνιους. Όλος αυτός ο στόλος μετατράπηκε σε πολεμικό στόλο μέσα σε μια νύχτα και νίκησε επανειλημμένα τις τούρκικες και τις αιγυπτιακές αρμάδες οι οποίες σκόπευαν στον ανεφοδιασμό των στρατευμάτων που έστελνε ο σουλτάνος για να καταπνίξουν τον εθνικό ξεσηκωμό.



Εικόνα 2. Τα πλοία στις ελληνοτουρκικές συγκρούσεις στην επανάσταση του 1821
Πηγή: <http://mathainoumeellinikiistoria.blogspot.gr/2011/01/1822-1824.html>

Μέσα στα σκληρά αυτά χρόνια που ήταν υποδουλωμένοι οι Έλληνες κρατούσαν ζωντανούς στην μνήμη τους, τους θεσμούς της βυζαντινής διοίκησης που τους επέτρεψε την άριστη λειτουργία και τον έλεγχο των λιμένων μιας τόσο εκτεταμένης αυτοκρατορίας για μια περίοδο 1000 χρόνων. Έτσι τα νησιά και τα λιμάνια της Ελλάδας στα χρόνια της τουρκοκρατίας μπορεί να μην ελέγχονται από το λεγόμενο “Σεκρέτο της Θάλασσας” όπως ονομαζόταν το υπουργείο ναυτιλίας και να μην υπήρχαν οι “Αβυδικοί άρχοντες” οι Βυζαντινοί λιμενάρχες δηλαδή που είχαν την πλήρη εποπτεία της λειτουργίας τους αλλά παρ’όλη την ανικανότητα της Τούρκικης διοίκησης να δημιουργήσει αντίστοιχους θεσμούς, οι Έλληνες με την τοπική αυτοδιοίκηση κατάφεραν να διατηρήσουν την καλή λειτουργία των λιμανιών, την συνέχιση της καταγραφής των πλοίων σε “Μητρώα πλοίων” να καταγράφουν τα αποπλέοντα και τα καταπλέοντα πλοία, τις ποσότητες των διακινούμενων εμπορευμάτων, τις αιτίες των ναυαγίων ακόμα και την είσπραξη των λιμενικών τελών.³ Επίσης αναλάμβαναν την κατασκευή νέων φάρων ή την συντήρηση των παλιών για την ασφάλεια των ναυσιπλοούντων.

Το έργο αυτό επιτέλεσαν αιρετοί ή κληρωτοί κατά τόπους άρχοντες ή εύποροι γέροντες ναυτικών οικογενειών. Οι άνθρωποι αυτοί δημιούργησαν ένα καθεστώς ευνομίας και ευταξίας στον χώρο της ραγδαία αναπτυσσόμενης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και έθεσαν τις βάσεις ώστε να γίνει δυνατή η θεσμοθέτηση μιας ιδιαίτερης νομοθεσίας και μιας διοικητικής μονάδας ελέγχου της Εμπορικής Ναυτιλίας με την ίδρυση του Ελληνικού κράτους. Ακόμα άσκησαν με συνετό τρόπο το δύσκολο έργο της διοίκησης του στόλου στα χρόνια της επανάστασης, μεριμνώντας ακόμη και για θέματα τήρησης των κανόνων του Διεθνούς Δικαίου της θαλάσσης, όπως η τιμωρία της πειρατείας, ο σεβασμός της ουδετερότητας των πλοίων τρίτων κρατών, ο διάπλους διεθνών στενών ναυσιπλοΐας εν καιρώ πολέμου, όπως μαρτυρούν οι έγγραφες αποφάσεις-οδηγίες των προεστών των νησιών προς τους πλοιάρχους του αγώνα. Έτσι μέσα από μία συνεχή παράδοση συνειδητοποιήθηκε η ανάγκη να υπάρξει ένας διοικητικός φορέας που σκοπό θα είχε την λήψη των αναγκαίων νομοθετικών μέτρων, την εποπτεία και τον έλεγχο των πλοίων, των λιμένων, των λιμενικών έργων, αλλά και των θεμάτων που θα αφορούσαν την ναυτική εργασία.

Πράγματι το νέο συγκροτούμενο κράτος από την εποχή της Κυβέρνησης Καποδίστρια, της αντιβασιλείας και μέσα στα πρώτα χρόνια της βασιλείας του Όθωνα, εξέδωσε νομοθεσία που αφορούσε την Εμπορική Ναυτιλία, με σκοπό την ανάπτυξή της. Συγκεκριμένα το 1828 έχουμε τον πρώτο Οργανισμό Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ συγχρόνως ο εκλεκτός πολιτικός της εποχής Σπυρίδωνας Τρικούπης αναλαμβάνει και την νεοσύστατη Γραμματεία του Υπουργείου Εξωτερικών Υποθέσεων και Εμπορικού Ναυτικού.

Λίγο αργότερα το 1834 και 1836 εκδίδονται τα ΒΔ της 4-1-1834 "Περί Οργανισμού των Λιμενικών Αρχών" και 15-12-1836 "Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας" τα οποία είναι και τα πρώτα βασικά νομοθετήματα, που αναφέρονται στην διοίκηση και αστυνομία των πλοίων, των λιμένων και παραλιών. Την ίδια εποχή η διοίκηση των λιμένων και ο έλεγχος των πλοίων κατά τόπους ασκείται από Λιμενάρχες, προερχόμενους από το Εμπορικό Ναυτικό, με 10ετή ναυτική υπηρεσία, οι οποίοι με τις αποφάσεις τους έθεσαν τις βάσεις της Νομολογίας περί της άσκησης διοικήσεως των λιμένων. Η χώρα, που μέχρι τότε εκτείνεται μέχρι την Θεσσαλία και περιλαμβάνει μόνο τις Κυκλάδες, τις Σποράδες και τα νησιά του Αργοσαρωνικού, διαιρείται σε 4 Παράλια Τμήματα: Το πρώτο Παράλιο Τμήμα περιλαμβάνει τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Πειραιώς, Πόρου, Ύδρας, Σπετσών, Ναυπλίου και Ερμιόνης. Το δεύτερο Παράλιο Τμήμα περιλαμβάνει τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Σύρου, Άνδρου, Θήρας και Μυκόνου. Το τρίτο Παράλιο Τμήμα περιλαμβάνει τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Σκιάθου, Σκοπέλου, Χαλκίδος, Κύμης και Αμαλιαπόλεως. Τέλος το τέταρτο Παράλιο Τμήμα περιλαμβάνει τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Μεσολογγίου, Πατρών, Γαλαξιδίου, Καλαμών, Λουτρακίου και Κυλλήνης (στοιχεία του 1853).

Οι Αξιωματικοί των Λιμένων διαιρούνταν σε τρεις τάξεις: Λιμενάρχης με βαθμό Πλοίαρχου, Υπολιμενάρχης με βαθμό Υποπλοίαρχου και Επιστάτης λιμένος με βαθμό Σημαιοφόρου. Ένα πολύ βασικό πρόβλημα που κλήθηκαν να επιλύσουν η επί των Ναυτικών Γραμματεία, οι Έλληνες Πρόξενοι και οι Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού ήταν η διατήρηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών που ευρίσκοντο ακόμη σε Τουρκοκρατούμενα μέρη. Ας μην ξεχνούμε ότι νησιά όπως η Χίος, η Μυτιλήνη και η Σάμος αλλά και λιμάνια όπως η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της Ελλάδος δεν είχαν ακόμη απελευθερωθεί. Οι δυσχέρειες οφείλονταν αφενός στην καχυποψία των Τούρκων, αφετέρου στα ύποπτα συμφέροντα των μεγάλων δυνάμεων και των πρακτόρων τους, αλλά και στις ευκολίες που παρείχαν στην ναυσιπλοΐα οι ξένες σημαίες και ιδιαίτερα η Ρωσική και η Τουρκική, σκοπεύοντας να δελεάσουν τους Έλληνες πλοιοκτήτες των Τουρκοκρατούμενων περιοχών ώστε να μην θέτουν τα πλοία τους υπό την Ελληνική σημαία.

Οι συνθήκες αυτές δημιούργησαν την ανάγκη να προβλεφθούν θέσεις αξιωματικών στα Ελληνικά Προξενία, ασχολουμένων με τα θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας, προετοιμάζοντας τα σημερινά Προξενικά Λιμεναρχεία. Το 1861 ο Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού Γεράσιμος Ζωχιός με επιμονή και ζήλο πέτυχε την σύσταση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, το οποίο έκτοτε θα αναλάβει το σοβαρό ρόλο του ασφαλιστικού φορέα των ναυτικών. Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο από τότε τέθηκε υπό τον έλεγχο της Ναυτικής Γραμματείας. Είναι η περίοδος κατά την οποία έχει συσταθεί το Υπουργείο των Ναυτικών, το οποίο ανέλαβε, επί σειρά ετών, ο "σοφός γέρον" Κωνσταντίνος Κανάρης.

Η λειτουργία του Υπουργείου αυτού απέδωσε ένα σοβαρό ναυτιλιακό νομοθετικό έργο, όπου μπορούμε ενδεικτικά να αναφέρουμε τους νόμους περί τήρησης νηολογίων των πλοίων, περί ναυαγιαρέσεως κ.λπ. Οι νέες ανάγκες που διαμορφώθηκαν με την είσοδο της Επτανήσου και την εν συνεχεία απελευθέρωση της Θεσσαλίας δημιούργησαν μια νέα κατάσταση στο Υπουργείο των Ναυτικών ενώ συγχρόνως συστάθηκαν 5 Κεντρικά Λιμεναρχεία, 8 Λιμεναρχεία, 10 Υπολιμεναρχεία και 15 Επιστάσεις Λιμένος. Τώρα πια οι Λιμενάρχες προέρχονται από μονίμους ή εφέδρους Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού, το δε προσωπικό των Λιμεναρχείων πλαισιώνεται από Υπαξιωματικούς και ναύτες. Από το 1910 και έπειτα μπορούμε να πούμε ότι έχουμε την πρώτη υποτυπώδη οργάνωση Λιμενικού Σώματος με την σύσταση της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία ουσιαστικά στελέχωνε το Υπουργείο των Ναυτικών και υποδιαιρείτο σε τμήματα επανδρωμένα από οικονομικούς Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού.

Η διαρκής αύξηση σε μέγεθος και πλοία της Εμπορικής Ναυτιλίας, δημιούργησε την ανάγκη να ψηφιστούν από την Βουλή των Ελλήνων οι πρώτοι νόμοι "περί καταμετρήσεως των πλοίων" και "περί του τρόπου είσπραξης των ναυτιλιακών τελών" ο νόμος σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας και ο ΓΨΙΖ Νόμος, ο πρώτος ολοκληρωμένος που αφορούσε αποκλειστικά την Εμπορική Ναυτιλία. Στα επόμενα χρόνια το μικρό Ελληνικό κράτος στα χέρια του Ελευθέριου Βενιζέλου θα ενωθεί με την μεγαλόνησο Κρήτη, θα σταθεί νικητής στους Βαλκανικούς Πολέμους και στο πλευρό των Συμμάχων στο Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ η Εμπορική Ναυτιλία θα περάσει στη νέα τεχνολογία του ατμού, φθάνοντας να έχει 485 πλοία και χωρητικότητα περισσότερη από 1.000.000 Κ.Ο.Χ..

³[http://www.sigmalive.com/archive/simerini/business/news/140003\(ναυτιλία στην τουρκοκρατία\)](http://www.sigmalive.com/archive/simerini/business/news/140003(ναυτιλία στην τουρκοκρατία))

Από αυτή την εποχή και μετά ουσιαστικά η Εμπορική Ναυτιλία θα αποτελεί βασικό τομέα στη ραχοκοκαλιά της Εθνικής Οικονομίας, εισφέροντας σταθερά συναλλαγματικούς πόρους, απασχολώντας ένα τμήμα του εργατικού δυναμικού της Χώρας, δημιουργώντας μια σειρά παράλληλων δραστηριοτήτων (ναυπηγικές- μηχανολογικές εργασίες, διοικητικό προσωπικό ναυτιλιακών εταιρειών, πρακτόρευση πλοίων, τροφοεφόδια πλοίων κ.λπ.). Όλα αυτά ξεπερνούσαν τις δυνατότητες της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας και ήταν εμφανής η ανάγκη δημιουργίας αυτόνομου διοικητικού φορέα, που να έχει την δυνατότητα να επωμισθεί το διοικητικό έργο και την εποπτεία της ραγδαία αναπτυσσόμενης εμπορικής ναυτιλίας, ιδιαίτερα μετά το 1912.



Εικόνα 3. Το Θωρηκτό Αβέρωφ το οποίο διακρίθηκε στους Βαλκανικούς πολέμους και τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Πηγή: http://www.averof.mil.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=70

Η ιστορία του Λιμενικού Σώματος οφείλει πολλά στον αρχιφροντιστή του Πολεμικού Ναυτικού Γεώργιο Σακαλή, που αντιλαμβανόμενος τα μηνύματα των καιρών επεξεργάστηκε και εισηγήθηκε προς την κυβέρνηση Ελευθέριου Βενιζέλου τη σύσταση ανεξάρτητης Υπηρεσίας για το Εμπορικό Ναυτικό το 1915. Οι συνεχείς πολιτικές μεταβολές όμως δεν επέτρεψαν την άμεση σύσταση του Λιμενικού Σώματος παρά μόνο το 1919 από την κυβέρνηση πάλι του Ελευθερίου Βενιζέλου. Συγκεκριμένα ο Νόμος 1753 του 1919 αποτελεί τη ληξιαρχική πράξη γεννήσεως του Λιμενικού Σώματος το οποίο ορίστηκε υπεύθυνο του ελέγχου και της εποπτείας της Εμπορικής Ναυτιλίας υπαγόμενο στον Υπουργό Ναυτικών. Το Σώμα συγκροτήθηκε από τους τρεις αρχιφροντιστές του Πολεμικού, Δούκα, Τσάκωνα και Μπούκα και από έναν αντιπλοίαρχο μάχιμο τον Παντελή Χορν, καθώς επίσης 60 ακόμη αξιωματικούς μικρότερων βαθμών που αποτέλεσαν τους πρώτους επιλιμενάρχες Α', Β' και Γ' Τάξεως και λιμενάρχες αντιστοίχων Τάξεων. Πρέπει να τονίσουμε ότι από τη γέννησή του το Λιμενικό Σώμα απέκτησε αξιωματικούς γλωσσομαθείς, με Πανεπιστημιακή μόρφωση, δημιουργώντας έκτοτε θεσμοθετημένη παράδοση. Έτσι άρχισε να γράφει ιστορία το Λιμενικό Σώμα βαδίζοντας πλάι - πλάι με την ανάπτυξη της Ναυτιλίας.

Στη διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας και με την κατάληψη των νέων Ελληνικών Χωρών φάνηκε η σημασία της καλής λειτουργίας των λιμένων, που είχαν ήδη επανδρωθεί από το νέο Σώμα και διεκπεραιώθηκαν με επιτυχία οι θαλάσσιες μεταφορές των εφοδίων προς τον προελαύνοντα ελληνικό στρατό, από τα λιμάνια της κυρίως Ελλάδος προς τη Σμύρνη, το Αϊβαλί, την Καλλίπολη και τα άλλα λιμάνια της Μικράς Ασίας. Οι Λιμενάρχες των περιοχών αυτών κατόρθωσαν να διατηρήσουν την λειτουργία των λιμανιών καθ' όλη τη διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας και μέχρι την υποχώρηση του Ελληνικού στρατού, που υπήρξε ομαλή χάρη στις προσπάθειές τους.

Η ουσιαστική πάντως μορφοποίηση του Σώματος, έτσι όπως το ξέρουμε σήμερα, ξεκίνησε μετά το 1925 αφότου δηλαδή επανήλθε η Γενική Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας στο Υπουργείο Ναυτικών, με τη διαφορά ότι τα στελέχη του Σώματος προέρχονταν από το Πολεμικό Ναυτικό. Η αυτοτέλεια του Λιμενικού Σώματος επετεύχθη με τον Νόμο 345/1936 με τον οποίο ιδρύθηκε το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Σώμα αποκτά Αρχηγείο που υπάγεται πλέον απ' ευθείας στο Υφυπουργείο ενώ για πρώτη φορά λειτουργεί Σχολή Λιμενικών Δοκίμων Αξιωματικών το 1936. Μέσα σε μία πολύ μικρή περίοδο θα σχεδιασθεί η ναυτιλιακή πολιτική της Χώρας και μέχρι το 1940 θα έχουν ιδρυθεί το Γραφείο Ναυτικής Εργασίας, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, το Ταμείο Προνοίας Ναυτικών, ο Οίκος Ναύτου και μία Δημόσια Ναυτική Σχολή για τις αυξημένες ανάγκες ναυτικής εκπαίδευσης. Σ' αυτό το χρονικό διάστημα, λίγο πριν το Β' Παγκόσμιο πόλεμο, το Λιμενικό Σώμα οργάνωσε όλο το υπάρχον μέχρι σήμερα σύστημα λειτουργίας των λιμένων και των Λιμενικών Αρχών, προστατεύθηκε η Ελληνική Ακτοπλοΐα και θεσμοθετήθηκαν οι όροι της ναυτικής εργασίας.

Η Ελλάδα τις παραμονές του Β' Παγκόσμιου Πολέμου ήταν πια μια μεγάλη ναυτική δύναμη και είχε ήδη μπει στην τροχιά που θα την έφερνε στην πρώτη παγκόσμια θέση. Με την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο το Λιμενικό Σώμα ανέλαβε τις ευθύνες του στον αγώνα του Έθνους και ανταπεξήλθε με επιτυχία στην αποστολή του. Όλες οι στρατιωτικές θαλάσσιες μεταφορές διεξήχθησαν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και δεν έλειψε ο εφοδιασμός του στρατού σε όλη την σκληρή εκείνη περίοδο. Αλλά και στα χρόνια της σκληρής ναζιστικής κατοχής το Λιμενικό Σώμα έγραψε την δική του ιστορία. Δεν μπορούν να ξεχασθούν οι θυσίες των τριών Αξιωματικών, Κώτουλα, Καζάκου και Αρβανιτάκη ούτε όμως και η γενικότερη συμμετοχή των Λιμενικών στην Εθνική μας Αντίσταση, που μέσω των πλοίων ή των ναυτικών συγκέντρωναν και απόσπελλαν πληροφορίες στο εξωτερικό ή φυγάδευαν αγωνιστές.

Παράλληλα πολλά από τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος διέφυγαν στη Μέση Ανατολή και από εκεί εργαζόμενοι σε διάφορες Υπηρεσίες της ελεύθερης Ελλάδας στο εξωτερικό προσέφεραν έργο υποστήριξης στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, που δεν υπέστειλε την σημαία μας αλλά συνέχιζε τον αγώνα μετέχοντας ενεργά στις νηοπομπές των συμμάχων. Και για να μην ξεχνάμε, ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που χάθηκαν σε όλες τις θάλασσες του κόσμου έφθασε τους 2.500, τα δε Ελληνικά πλοία που βυθίστηκαν, αιχμαλωτίστηκαν και γενικότερα απωλέσθηκαν στην διάρκεια αυτού του αγώνα έφθασαν τα 500. Επίσης αποτελεί τίτλο τιμής για το Λιμενικό Σώμα ότι υπήρξαν στελέχη του που έμειναν στην Ελλάδα και οργάνωσαν τα λεγόμενα οικονομικά συσσίτια εργατών θαλάσσης, τα οποία διέσωσαν από την πείνα πολλές από τις οικογένειες των ναυτικών που πάλευαν μακριά από την πατρίδα αλλά και πολλούς από τους ανέργους και τραυματίες ναυτικούς.

Με τη λήξη του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει τον καλπασμό της, δημιουργώντας έναν πολύ σημαντικό εμπορικό στόλο, έχοντας στην πρώτη γραμμή τους πολύ ικανούς ναυτικούς αλλά και πανέξυπνους εφοπλιστές της. Να αναφέρουμε ότι η πλειοψηφία των ναυτικών και εφοπλιστών προέρχονταν από το νησί της Χίου. Έτσι κατόρθωσε να αναγεννηθεί και να αναπτύξει για άλλη μια φορά ένα άξιο εμπορικό ναυτικό καθώς κράτος-εφοπλισμός και ναυτικοί ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα των καιρών δημιουργώντας νέο Ελληνικό Στόλο από τα LIBERTYS που δόθηκαν ως αποζημίωση στην Ελλάδα για τις τεράστιες απώλειες που είχε. Το ναυτιλιακό θαύμα βασίστηκε και θα συνεχίσει να βασίζεται σ' αυτόν ακριβώς τον συνδυασμό τον οποίο το Λιμενικό Σώμα στήριξε και υπηρέτησε από τότε μέχρι σήμερα. Η Ελληνική Σημαία συνεχίζει να διατηρεί την ισχύ της έλκοντας το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου και ο Έλληνας ναυτικός, αποδεδειγμένα από τους αξιότερους του κόσμου στελεχώνει τα Ελληνικά πλοία. Από το 1945 που το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μεταφέρθηκε στον Πειραιά και ξεκίνησε μια νέα περίοδο, το Λιμενικό Σώμα αυξάνοντας τις οργανικές θέσεις του και αποκτώντας ανώτατους Αξιωματικούς, συστηματοποιώντας και εξειδικεύοντας τα στελέχη του, βαθμιαία προσαρμοζόμενο στην νέα εποχή κατόρθωσε να αποτελέσει τον άξιο σκελετό του Υπουργείου φέροντας σε πέρας την αποστολή του.

Όμως το 1971 η λαίλαπα των ανακατατάξεων της εποχής εκείνης ξεσπά προσωρινά και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο καταργείται από Υπουργείο, μετατάσσεται σε Υφυπουργείο και εντάσσεται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ενώ ορισμένες αρμοδιότητές του μεταβιβάζονται σε άλλα Υπουργεία (Εργασίας-Εθνικής Οικονομίας). Γρήγορα η ανάγκη για άμεση αντιμετώπιση των ιδιόμορφων θεμάτων-προβλημάτων μιας ναυτιλίας, που δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή στίβο, αλλά και των ιδιόμορφων συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σ' αυτή, που αποκτούν αναμφίβολα εξειδικευμένες γνώσεις στην αντιμετώπισή τους, οδήγησε μετά από δύο περίπου χρόνια στην επανασύσταση ανεξάρτητου και πάλι Υπουργείου και την επαναφορά σ' αυτό όλων των αρμοδιοτήτων, που είχαν μεταβιβαστεί-εκχωρηθεί σε άλλα Υπουργεία.

Τα πιο πάνω καταδεικνύουν την εξυπνάδα που διέθεταν οι Έλληνες, αλλά και την ικανότητά τους να ξεπερνούν τις μεγάλες δυσκολίες τις οποίες είχαν να αντιμετωπίσουν, και αυτό θα μπορούσε να γίνει μάθημα στη σημερινή γενιά των Ελλήνων εφοπλιστών για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά την οικονομική κρίση που μαστίζει και τον κλάδο της ναυτιλίας. Τέλος, δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι η Ελλάδα, εδώ και τόσα χρόνια, είναι πρωτοπόρος των ναυτιλιακών πραγμάτων στο διεθνή στίβο.

1.2.2 Η ελληνική ναυτιλία σήμερα

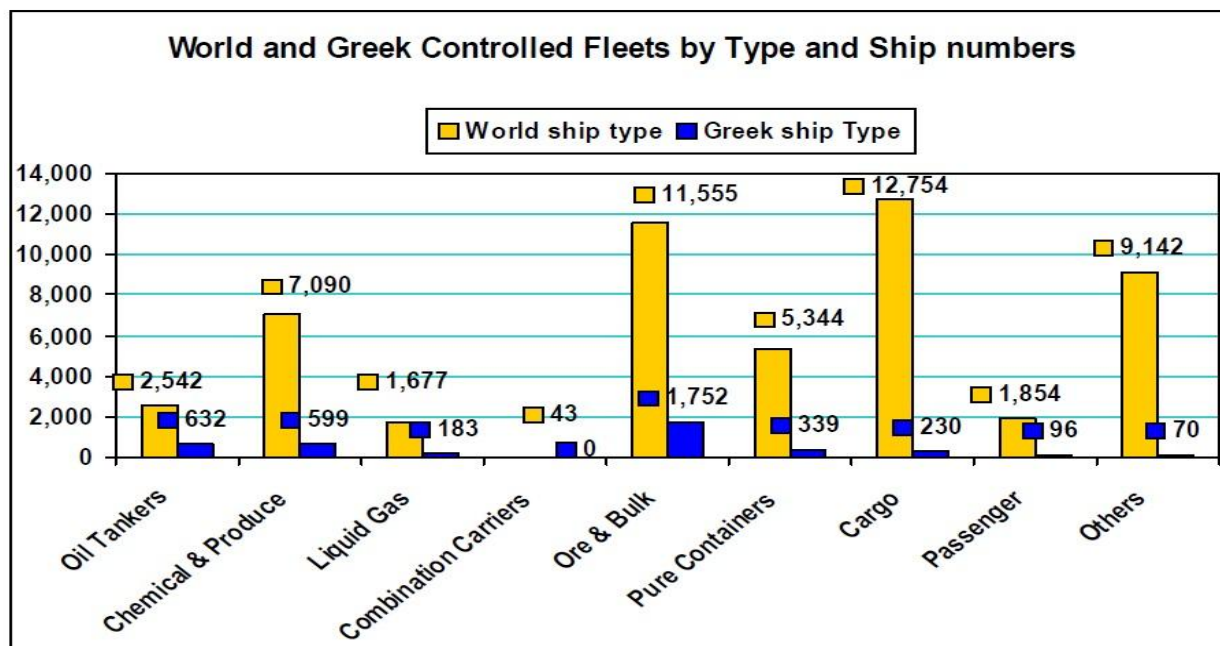
Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής της οικονομίας.⁴ Ο υπό ελληνικής σημαίας στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας τεράστιο ποσοστό του αντίστοιχου κοινοτικού. Ειδικότερα η ναυτιλία στην Ελλάδα είναι ανεπτυγμένη σε πολλούς τομείς λόγω της γεωγραφικής της θέσης και της μεγάλης μήκους ακτογραμμής της. Από οικονομική άποψη, αποτελεί έναν από τους πιο αναπτυγμένους κλάδους της οικονομίας για τη χώρα. Τα μεγέθη και ο ρυθμός ανάπτυξης της, έχουν γίνει ανταγωνιστικά μετά το 1990, απέναντι στις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις του κόσμου, που είναι χώρες της δυτικής Ευρώπης και της ανατολικής Ασίας.

Σε περίοδο βαθιάς κρίσης της παγκόσμιας οικονομίας οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν σχεδόν το απόλυτο: να διατηρήσουν την ηγετική τους θέση στη διεθνή ναυτιλία, να αμυνθούν στους επίδοξους μνηστήρες της κορυφής που προέρχονταν από χώρες όπως η Κίνα και η Ιαπωνία και να δημιουργήσουν τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο όλων των εποχών. Το επιβεβαιώνουν τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping-Fairplay. Σύμφωνα με αυτά, στις 26 Μαρτίου 2014 ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρούσε υπό τον έλεγχο του 3.901 πλοία χωρητικότητας 170.984.684 gt, και μεταφορικής ικανότητας 290.847.132 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt), το 16,50% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου καθώς και το 46,7% του κοινοτικού, σε ποσοστό χωρητικότητας (dwt). Τα υψηλά αυτά ποσοστά, σε συνδυασμό με την ποιότητα του Ελληνόκτητου στόλου, η συντριπτική πλειονότητα του οποίου αποτελείται από πλοία νέας ηλικίας και υψηλής τεχνολογίας, και τη μακρόχρονη εμπειρία των Ελλήνων πλοιοκτητών στην προσφορά αξιόπιστων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, ισχυροποιούν τον πρωταγωνιστικό ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας στη θαλάσσια διακίνηση του παγκόσμιου εμπορίου.



Εικόνα 4. Η σημερινή επιχειρησιακή ικανότητα του ελληνικού λιμενικού
Πηγή: <http://eplski.gr/enimerosi/615-limeniko-soma-elliniki-aktofylaki.html>

Ενδεικτικό της ισχύος των Ελλήνων εφοπλιστών είναι το γεγονός πως τρεις από αυτούς (Γιάννης Αγγελικούσης, Αγγελική Φράγκου, Γιώργος Οικονόμου) συγκαταλέγονταν στην πρώτη δεκάδα των ισχυρότερων παραγόντων της διεθνούς ναυτιλίας για το 2013, σύμφωνα με το Lloyd's List. Ταυτόχρονα οι σαράντα μεγαλύτεροι Έλληνες πλοιοκτήτες υπολογίζεται ότι ελέγχουν σχεδόν το 10% της διαθέσιμης χωρητικότητας του διεθνούς εμπορικού στόλου.



Πίνακας 1. Ο τύπος και ο αριθμός των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου σε σχέση με τον παγκόσμιο

Πηγή: <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1220571/poseidonia-2014-h-ellhnikh-naftilia-nikhths-sthn.html>

Οι ισχυρότατες διασυνδέσεις τους με το διεθνές τραπεζικό σύστημα, την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία και το εμπόριο προκύπτουν από το γεγονός ότι το 1/5 των παραγγελιών για τη ναυπήγηση νέων πλοίων και το 1/3 των αγοραπωλησιών γίνονται από εταιρείες συμφερόντων Ελλήνων εφοπλιστών. Το στοίχημα με το οποίο κλήθηκαν να αναμετρηθούν οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν να διατηρήσουν την ηγετική τους θέση σε συνθήκες βαθιάς κρίσης της παγκόσμιας οικονομίας. Ακόμα και το 2013, παρά τις αρχικές αισιόδοξες προβλέψεις, το διεθνές περιβάλλον παρέπεμπε σε... ναρκοπέδιο. Μόνο η οικονομία των ΗΠΑ ξεπέρασε τις αρχικές προβλέψεις, ενώ την ίδια στιγμή η Ευρώπη κατέγραφε στασιμότητα και η ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας φρέναρε. Η μειωμένη βιομηχανική παραγωγή διατήρησε σε χαμηλά επίπεδα τη ζήτηση για πρώτες ύλες και αυτό είχε συνέπεια στη ζήτηση για μεταφορά φορτίων. Το αποτέλεσμα ήταν πολλά πλοία να παραμένουν δεμένα περιμένοντας κάποιο συμβόλαιο γεγονός που δημιούργησε υπερπροσφορά πλοίων η οποία είχε επίπτωση στους ναύλους. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί η επίδραση από αλλαγές στις συναλλαγματικές ισοτιμίες των αναδυόμενων οικονομιών (BRICS).

⁴ <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1220571/poseidonia-2014-h-ellhnikh-naftilia-nikhths-sthn.html>

Παρ' όλα αυτά, οι Έλληνες εφοπλιστές κέρδισαν το στοίχημα καταφέροντας να βρεθούν και πάλι στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης. Η Ολική Χωρητικότητα του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, τον Μάρτιο 2014 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Μαρτίου 2013, παρουσίασε αύξηση 2,2%, έναντι μείωσης 0,3% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του 2013 προς το 2012. Ενώ, σύμφωνα με στοιχεία του ναυτομεσιτικού οίκου Clarksons η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία έχει σήμερα συνολική χωρητικότητα 164 εκατ. gt και 4.894 ποντοπόρα, ενώ αν αθροιστούν στον παγκόσμιο στόλο και τα υπό παραγγελία πλοία οι ελληνικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις διαθέτουν 5.389 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 197.574.394 gt.

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της, τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) . Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 18,51% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (αργού πετρελαίου), το 23,32% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε χωρητικότητα dwt και το 13,81% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt (εξαιρουμένων των υπό ναυπήγηση πλοίων). Παρά τη συνεχιζόμενη διεθνή οικονομική κρίση, τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα στη χώρα μας το 2013 , ανήλθαν σε 12,90 δις ευρώ, έναντι 13,29 δις ευρώ το 2012, ενώ η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά, στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων (maritime cluster).

Η ελληνική σημαία, αν και με μειωμένη δύναμη, αποτελεί τη ναυαρχίδα του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου αφού αντιπροσωπεύει το 22% των πλοίων. Ακολουθούν οι σημαίες της Λιβερίας (17%), των Νήσων Μάρσαλ (16%), της Μάλτας (15%), του Παναμά (10%), ενώ οι σημαίες της Κύπρου και των Νήσων Μπαχάμες αντιπροσωπεύουν η κάθε μία στο 5% της δύναμης του στόλου. Η γαλανόλευκη κυμάτιζε τον Μάρτιο του 2014 σε 819 πλοία συνολικής χωρητικότητας 76,1 εκατ. τόνων. Ήταν, ωστόσο, η μεγάλη χαμένη της χρονιάς που πέρασε καθώς η δύναμή της μειώθηκε κατά 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,65 εκατ. τόνων. Την ίδια στιγμή, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping-Fairplay, οι Έλληνες εφοπλιστές στράφηκαν μαζικά στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ το οποίο πρόσθεσε 123 πλοία ελληνικών συμφερόντων, χωρητικότητας 11,1 εκατ. τόνων στη δύναμή του. Έτσι, η σημαία των Νήσων Μάρσαλ είναι σήμερα η τρίτη δημοφιλέστερη στις τάξεις των Ελλήνων εφοπλιστών καθώς κυματίζει σε 642 πλοία χωρητικότητας 47,5 εκατ. τόνων. Η σημαία της Λιβερίας είναι η δεύτερη δημοφιλέστερη μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών με 678 πλοία (36 περισσότερα από πέρυσι), ενώ ακολουθούν της Μάλτας με 592 πλοία (+31 σε σύγκριση με πέρυσι), του Παναμά με 393 πλοία, της Κύπρου με 242 πλοία και των Νήσων Μπαχάμες με 231 πλοία.⁵

⁵<http://www.toxrima.gr/afxithike-o-ellinoktitos-stolos-miothike-i-elliniki-simea/>



Εικόνα 5. Σημαίες οι οποίες χρησιμοποιούνται από τον ελληνόκτητο στόλο
 Πηγή: <http://www.toxrima.gr/afxithike-o-ellinoktitos-stolos-miothike-i-elliniki-simea/>

Το πρωτογενές πλεόνασμα που επιτεύχθηκε το 2013 στην ελληνική οικονομία, αναμένεται να δώσει έναυσμα σε νέες εξελίξεις το 2014, όσον αφορά το ελληνικό δημόσιο χρέος που τώρα ανέρχεται στο 172% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), και η Ελλάδα, σε κάθε περίπτωση, θα ελαφρυνθεί από μέρος του χρέους της. Το 2013, τα οικονομικά στοιχεία του, υπό ελληνική σημαία, στόλου παρέμειναν αρκετά ικανοποιητικά. Παρά την ύφεση, την υπερπροσφορά χωρητικότητας, την ασταθή ναυλαγορά και τη μειωμένη πρόσβαση στην τραπεζική χρηματοδότηση, ο Ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε σε χωρητικότητα (dwt) αλλά και σε αριθμό πλοίων.⁶

Σημαντικό επίσης ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας παίζει και η προσπάθεια για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας, τόσο σε επίπεδο διοικητικού φορέα της ναυτιλίας (ΥΕΝΑΝΠ) όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων. Στο πλαίσιο της ως άνω επιδίωξης, έχουν κατά καιρούς ληφθεί και υλοποιηθεί από κρατικής πλευράς σημαντικές πρωτοβουλίες σχετικά, με την βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής της πόλης. Η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, αποτελεί για το ΥΕΝΑΝΠ ζήτημα μείζονος σημασίας που τελεί υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση για τη λήψη, εφόσον απαιτηθεί, των αναγκαίων μέτρων. Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.

⁶<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113277901>

Σημαντικό επίσης ρόλο στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας παίζει και η προσπάθεια για την ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου η οποία αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας, τόσο σε επίπεδο διοικητικού φορέα της ναυτιλίας (YENANΠ) όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών ναυτιλιακών φορέων . Στο πλαίσιο της ως άνω επιδίωξης, έχουν κατά καιρούς ληφθεί και υλοποιηθεί από κρατικής πλευράς σημαντικές πρωτοβουλίες σχετικά, με την βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής της πόλης. Η δραστηριοποίηση ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, αποτελεί για το YENANΠ ζήτημα μείζονος σημασίας που τελεί υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση για τη λήψη, εφόσον απαιτηθεί, των αναγκαίων μέτρων. Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.

Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2500 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 τέτοιες εταιρείες. Πλέον των ανωτέρω στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης. Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων. Σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων. Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

Η εγκατάσταση, η ανάπτυξη, η λειτουργία και η εκμετάλλευση στον Πειραιά σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου έχουν εξασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση σε εγχώριους και διεθνείς προορισμούς, σταθερούς ή κινητούς ικανοποιώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έτσι, η παροχή ολοκληρωμένων, σύγχρονων και ποιοτικά αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν διασυνδέσει τον Πειραιά με όλα τα υπόλοιπα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση των Ελληνικών επιχειρήσεων στις αγορές όλου του πλανήτη.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται έντονα τόσο στον ελληνικό όσο και στον παγκόσμιο χώρο. Γι αυτό το λόγο η συμβολή τους είναι καθοριστική για την ελληνική οικονομία. Για να επιτευχθούν, όμως οι απαιτούμενες εργασίες της ναυτιλίας απαιτούνται, συν τοις άλλοις, εξελιγμένοι μέθοδοι επικοινωνίας και πληροφόρησης. Εξαιτίας αυτών των μεγάλων αναγκών πληροφόρησης, αναζητούνται και εφαρμόζονται στο ναυτικό κλάδο, μοντέλα διοίκησης που διαφέρουν από τα παραδοσιακά. Συγκεκριμένα σε κάθε ναυτιλιακό οργανισμό η διοίκηση έχει ανάγκη από απλούστερες μεθόδους για τον συνεχή έλεγχο της λειτουργίας, των ναυλώσεων, της χρηματοοικονομικής διοίκησης, της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και τέλος των ναυτικών διατάξεων και πολιτικών.

Ένας καθοριστικός παράγοντας στη δημιουργία μεγάλου και μακράς διάρκειας κύκλου εργασιών για την ελληνική ναυτιλία, είναι η ανάπτυξη των παγκόσμιων βιομηχανιών και η γενικότερη οικονομική ανάπτυξη των χωρών της ανατολικής Ασίας. Η αγορά τόσο υγρών, όσο και στερεών φορτίων σημείωσε ανοδική πορεία τα τελευταία χρόνια.

Από το 2000 το ενδιαφέρον των ελλήνων εφοπλιστών στράφηκε στις μεταφορές φορτίων μεγάλου όγκου, τομέα στον οποίο ειδικεύεται πλέον, ένα ποσοστό 60% περίπου του ελληνικού στόλου. Σύμφωνα με την Clarkson's, το μεγαλύτερο ναυλομεσιτικό όικο, που επεξεργάζεται ανεξάρτητα από άλλους φορείς, στοιχεία για τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, η ελληνική ναυτιλία διατηρεί και το 2014 την πρώτη θέση στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία με βάση τη μεταφορική ικανότητα (dwt). Ακολουθούν η Ιαπωνία, η Γερμανία, η Κίνα και η Νότια Κορέα. Κάποιες από αυτές έχουν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων από τον ελληνικό στόλο αλλά υστερούν στη μεταφορική ικανότητα.

Γνωρίζοντας τα παραπάνω στοιχεία και λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου διακινείται μέσω θαλασσίων οδών, γίνεται εύκολα κατανοητό γιατί η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία έχει τόσο σημαντικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο. Επειδή ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι πάντα πιθανός ένας νέος συσχετισμός δυνάμεων. Όσον αφορά πάντως την ελληνική ναυτιλία, υπάρχει περιθώριο περεταίρω ανάπτυξης μέσω νέων επενδύσεων.

1.2.3 Αναλυτικά στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφεται η ανοδική πορεία του ελληνικού εμπορικού στόλου τα τελευταία χρόνια. Αυτή η άνοδος είναι αξιοσημείωτη, καθώς δεν επηρεάστηκε από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την πρόσφατη ελληνική οικονομική δυσπραγία.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Date		Ships	DW	GT
March	1988	2,487	85,047,436	47,269,018
March	1989	2,428	81,928,296	45,554,419
February	1990	2,426	84,439,159	46,580,539
March	1991	2,454	87,102,785	47,906,852
March	1992	2,688	98,218,176	53,891,528
March	1993	2,749	103,958,104	56,918,268
March	1994	3,019	120,650,373	66,342,046
March	1995	3,142	126,128,352	71,666,943
March	1996	3,246	129,737,336	75,156,763
March	1997	3,204	127,782,567	74,982,110
February	1998	3,358	133,646,831	78,900,843
March	1999	3,424	139,255,184	83,454,890
March	2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March	2001	3,618	168,434,370	100,220,348
March	2002	3,480	164,613,935	98,195,100
May	2003	3,355	171,593,487	103,807,860
March	2004	3,370	180,140,898	108,929,135
March	2005	3,338	182,540,868	109,377,819
March	2006	3,397	190,058,534	113,603,803
February	2007	3699	218,229,552	129,765,470
February	2008	4,173	260,929,221	154,599,274
February	2009	4, 161	263,560,741	156,214,619
February	2010	3,996	258,121,898	152,616,046
March	2011	3,848	261,675,981	153,128,919
March	2012	3,760	264,054,167	155,904,976
March	2013	3,677	265,336,520	155,988,384
March	2014	3,901	290,847,132	170,984,684

πηγή: Lloyd's Register of Shipping-Fairplay, Μάρτιος 2014

Πίνακας 2. Εξέλιξη του ελληνικού εμπορικού στόλου

Πηγή: <http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1220571/poseidonia-2014-h-ellhnikh-naftilia-nikhths-sthn.html>

Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει στοιχεία για τις 15 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, όπως τους ιδιοκτήτες τους, τον αριθμό των πλοίων που κατέχουν και τη μεταφορική τους ικανότητα. Αποτελεί μικρό δείγμα για το σύνολο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά περιέχει τις πιο σημαντικές σε μέγεθος εταιρίες.

A/A	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤ ΙΚΟΤΗ ΤΑ (εκατ. τόνοι dwt)	Μ.Ο. ΗΛΙΚΙΑΣ (έτη)
1	NAVIOS GROUP	Αγγελική Φράγκου	112	10,8	6,4
2	ANGELICOUSSIS GROUP	Ιωάννης Αγγελικούσης	96	18,7	8,7
3	DYNACOM TANKERS	Γιώργος Προκοπίου	89	11,9	4,8
4	ENTERPRISES SHIPPING	Βίκτωρ Ρέστης	81	7,2	9,1
5	TSAKOS GROUP	Νίκος Τσάκος	74	6,8	9,1
6	COSTAMARE SHIPPING	Κωστής Κωνσταντακόπουλος	65	4,3	13,8
7	THENAMARIS MGMT	Ντίνος Μαρτίνος	56	5,1	7,7
8	DANAOS SHIPPING	Ιωάννης Κούστας	55	3,9	7,6
9	DRYSHIPS INC	Γιώργος Οικονόμου	52	7,6	7
10	MINERVA MARINE INC	Ανδρέας Μαρτίνος	53	6,1	7,3
11	STEALTH MARITIME	Χάρης Βαφείας	52	1,4	10,3
12	CARDIFF MARINE INC	Γιώργος Οικονόμου	52	7,6	7
13	AEGEAN MARINE PETROLEUM	Δημήτρης Μελισσανίδης	50	0,54	11,4
14	LASKARIDIS SHIPPING	Πάνος και Θανάσης Λασκαρίδης	48	1,4	5,5
15	DIANA SHIPPING	Συμεών Παληός	45	4,6	7,9

Πίνακας 3. Έλληνες Εφοπλιστές

Πηγή: <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=601735>

1.2.4. Η συμβολή του ναυτικού κλάδου στην εθνική οικονομία

Βασικό χαρακτηριστικό της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας είναι ότι παράγει εκτός Ελλάδας, δηλαδή το ναυτιλιακό κεφάλαιο εισάγεται από το εξωτερικό. Άρα η συμβολή της ναυτιλίας στην οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει.

Το ναυτικό συνάλλαγμα είναι “καθαρό”, δηλαδή δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Η συντριπτική πλειοψηφία των ελληνικών πλοίων ασχολείται ,σε μεταφορές αγαθών τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλιακής αγοράς. Ναυτικό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα και τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές των πλοίων. Σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας στη δημιουργία και τη διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο εντός των πλοίων αλλά και στις υπηρεσίες της ξηράς. Το 30% της καθαρής ναυτιλιακής προστιθέμενης αξίας, παράγεται από τα πλοία ενώ το 70% στην ξηρά. Τα ελληνικά πλοία απασχολούν περίπου 18.500 Έλληνες ναυτικούς οι οποίοι αντιπροσωπεύουν περίπου το 1,5% περίπου του συνολικού εργατικού δυναμικού και εξασφαλίζουν πόρους σε μια μεγάλη μερίδα του ελληνικού πληθυσμού. Η λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας έχει σαν αποτέλεσμα την παράλληλη ζήτηση σημαντικού αριθμού παρεπόμενων σ’ αυτή, ναυτιλιακών υπηρεσιών, όπως πρακτορεύσεις, τροφοδοσίες, χρηματοδοτήσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, τραπεζικές εργασίες, ναυλώσεις κ.α. Το προσωπικό που ασχολείται με τις εργασίες αυτές εκτιμάται πως υπερβαίνει τους 150.000 εργαζόμενους κι έτσι καλύπτει ένα σημαντικό ποσοστό του εργασιακά ενεργού πληθυσμού.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας είναι μεγάλη και ως παράγοντας εθνικής πολιτικής και πολιτιστικής προβολής.

Το 2002 το ναυτικό συνάλλαγμα ανήλθε στα 8,5 δις. ευρώ, υπήρξε δηλαδή μια αύξηση 343 εκ. ευρώ σε σχέση με το 2001, που είχε φτάσει τα 8.156,7 εκ. ευρώ. Το ποσό αυτό καταδεικνύει με κατηγορηματικό τρόπο τη σημασία και τον καταλυτικό ρόλο που παίζει η ναυτιλία για την οικονομία της χώρας. Χαρακτηριστικό είναι ότι για το ίδιο διάστημα το εισερχόμενο τουριστικό συνάλλαγμα, ανέρχεται στα 9,5 δις. ευρώ. Με τον τρόπο αυτό στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών του 2002, στο ισοζύγιο υπηρεσιών οι εισπράξεις ανήλθαν στα 20,4 εκ. ευρώ και οι πληρωμές στα 10,1 δις ευρώ, μεγέθη στα οποία το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κυριαρχεί. Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας, για το έτος 2002, σχετικά με τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιριών του Ν.27/55 και οι οποίες έχουν γραφεία στην Ελλάδα προκύπτουν τα εξής:⁷

- Οι διαχειριστικές εταιρίες ανέρχονται σε 640
- Οι ναυλομεσιτικές εταιρίες ανέρχονται σε 440
- Το σύνολο των εταιριών ανέρχεται σε 1080
- Η εισαγωγή συναλλάγματος αυξήθηκε κατά 9,4% (1.337 εκ. δολάρια Η.Π.Α)
- Οι δαπάνες στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 10,5% (346 εκ. δολάρια Η.Π.Α)
- Η κάλυψη υποχρεώσεων (φόροι κλπ.) αυξήθηκε κατά 9,4% (946 εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α).

⁷<http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/i-naftilia-stirizi-tin-ikonomia>

-Οι 640 εταιρίες διαχειρίστηκαν 3.212 πλοία που σημαίνει ότι το σύνολο σχεδόν του Ελληνόκτητου στόλου διαχειρίζεται από γραφεία εταιριών, τα οποία έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα. Το 96,7% της χωρητικότητας και το 94,3% του αριθμού των πλοίων κατανέμεται σε 9 σημαίες (Ελλάδα, Μάλτα, Κύπρος, Παναμάς, Μπαχάμες, Λιβερία, Ν.Μάρσαλ, Άγιος Βικέντιος και Ν. Καυμάν). Το υπόλοιπο 3,3% της συνολικής χωρητικότητας φέρει σημαίες 34 άλλων χωρών. Η Ελλάδα συγκεντρώνει υπό τη σημαία της πλοία με μεγάλες χωρητικότητες. Στις εταιρίες αυτές ασχολήθηκαν 10.922 άτομα από τα οποία Έλληνες ήταν οι 9.644 και ξένοι οι 1278.

Αύξηση σε ποσοστό 7,8% σημείωσε το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα για το πρώτο εξάμηνο του 2003, έναντι του αντίστοιχου περσινού διαστήματος. Ειδικότερα ανήλθε σε 4.606,5 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 4.269,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου 2002. Επίσης κατά το μήνα Ιούνιο του 2003 το εισερχόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ανήλθε σε 786,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 627,2 εκατομμυρίων ευρώ του Ιουνίου του 2002.

Σε έκθεσή της η Εθνική τράπεζα της Ελλάδος προέβλεψε ότι “κατά 660 εκατομμύρια ευρώ αναμένεται να αυξηθεί το πλεόνασμα από τις θαλάσσιες μεταφορές στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας. Ως εκ τούτου η θετική επίδραση, άμεση και έμμεση, στο ρυθμό ανάπτυξης του Α.Ε.Π του 2003 θα είναι της τάξης των 0,6 ποσοστιαίων μονάδων. Είναι αξιοσημείωτο ότι η επίδραση αυτή μπορεί να αντισταθμίσει μια ενδεχόμενη μείωση των τουριστικών εσόδων της τάξης του 6%”. Σύμφωνα με την έκθεση της Ε.Τ.Ε, τα δάνεια των ελληνικών τραπεζών προς το ναυτιλιακό τομέα αυξήθηκαν κατά 28% την τελευταία τριετία και ανέρχονται σε 3,8 εκατομμύρια δολάρια.

Όπως επισημαίνεται στην ετήσια έκθεση της Ένωσης των Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2003, η καθαρή συνεισφορά της ναυτιλίας στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών για το 2002 ανήλθε σε 10% περίπου επί των ακαθαρίστων τρεχουσών συναλλαγματικών εισροών για αγαθά και υπηρεσίες, ενώ παράλληλα οι εισροές από τη διεθνή δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας αποτελούν το 5% περίπου της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας για την ελληνική οικονομία.

1.2.5 Η ναυτική υποδομή της Ελλάδας

1) Ναυτική εκπαίδευση

Η Ελλάδα ως παραδοσιακά ναυτιλιακό κράτος έχει θεμελιώσει στις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό σύστημα, σχεδιασμένο να πληροί τις απαιτήσεις της ναυτιλίας, τροφοδοτώντας την με ικανούς και κατάλληλους ναυτικούς. Ο αριθμός των σπουδαστών στις Α.Ε.Ν ανέρχεται στους 1900 περίπου. Τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) επιτρέπουν με τη σειρά τους στους εν ενεργεία ναυτικούς να προσαρμόζονται στις σύγχρονες επαγγελματικές ανάγκες. Πάντως ζητούμενο είναι η συνεχής παροχή κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών υψηλού επιπέδου.

2) Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας - Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος

Επιτακτική ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές έχει ήδη αρχίσει να γίνεται αντιληπτή σε διεθνές επίπεδο δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Τα επίπεδα των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων είναι σήμερα πολύ καλύτερα από ότι ήταν στο παρελθόν. Τρεις είναι οι διευθύνσεις που ασχολούνται με αυτά τα θέματα:

✚ Η Διεύθυνση Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, η οποία έχει σαν αντικείμενο την παρακολούθηση των θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλειά της ναυσιπλοΐας, την έρευνα και διάσωση στο ελληνικό FIR.

✚ Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, που εξασφαλίζει τη σωστή εφαρμογή εθνικών και διεθνών κανονισμών για τη ναυτική ασφάλεια με το πολυάριθμο εξειδικευμένο προσωπικό και με τοπικά κλιμάκια σε όλα τα ελληνικά λιμάνια. Παράλληλα η Ελληνική Διοίκηση έχει αναθέσει στους μεγαλύτερους και διεθνώς αναγνωρισμένους Νηογνώμονες (CLASIFICATION SOCIETIES) στην παρακολούθηση των ελληνικών πλοίων σε όλα τα λιμάνια του κόσμου.

✚ Η Διεύθυνση Προστασίας Παραθαλάσσιου Περιβάλλοντος, η οποία αποτελεί τον επίσημο κρατικό φορέα προστασίας και καταπολέμησης της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος έναντι των Διεθνών Οργανισμών (IMO, EEC, Task Force, REMPEC Μάλτας). Είναι επιφορτισμένη με την εκπαίδευση και την ειδίκευση προσωπικού, την προμήθεια, την στελέχωση, τον επιχειρησιακό έλεγχο και την αξιοποίηση του αναλόγου εξοπλισμού. Επιπλέον, ασχολείται με τον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου, που αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακολουθεί τις διεθνείς τάσεις και εξελίξεις και εποπτεύει τους μηχανισμούς και διαδικασίες για την πρόληψη και καταστολή περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας.

Η Ελλάδα με το Προεδρικό Διάταγμα 233/01 τροποποιεί τα προηγούμενα Π.Δ 88/57 και 16/99 σύμφωνα με την οδηγία 199/97/ΕΚ της Επιτροπής της 13/12/1999 αναφορικά με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφαλείας στα πλοία τα οποία καταπλέουν σε λιμάνια ή ναυσιπλοούν σε ύδατα δικαιοδοσίας των κρατών μελών της ΕΕ και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης κι εργασίας επί των πλοίων. Το ΠΔ αναφέρεται στη δημοσιοποίηση πληροφοριών όσον αφορά τα πλοία στα οποία απαγορεύτηκε ο απόπλους από λιμένα ή ο ελλιμενισμός σε αυτό, του συγκεκριμένου κράτους-μέλους.

3) Διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας

Η Ελλάδα είναι από τις λίγες χώρες στον κόσμο, που διαθέτουν ενιαίο κρατικό φορέα και εξειδικευμένο Υπουργείο για το σύνολο των θεμάτων που αφορούν τα πλοία και τους ναυτικούς. Οι λειτουργίες που θεσμικά επιτελούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο μεγαλύτερο βαθμό τους είναι σύνθετες και απαιτούν την εμπλοκή και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό υπηρεσιών του κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, διεθνών υπηρεσιών, διεθνών οργανισμών αλλά και συνεργασία με επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό και πρέπει να τονιστεί ότι σύμφωνα με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και διεθνώς, σπάνια συναντάται αντίστοιχος διοικητικός μηχανισμός με την ποικιλία αρμοδιοτήτων, όπως αυτές προκύπτουν στα πλαίσια της επιχειρησιακής δράσης του ΥΕΝ. Η άσκηση πολιτικής στον πλέον παγκοσμιοποιημένο τομέα, η διαμόρφωση μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, τα λιμάνια και η λιμενική πολιτική μιας πολυνησιακής χώρας, η ασφάλεια των παραθαλάσσιων συνόρων και η αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, τα συστήματα ελέγχου ναυσιπλοΐας και αξιοπλοΐας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αποτελούν πυλώνες, τους οποίους κατά το μεγαλύτερο μέρος στηρίζουν τα εξειδικευμένα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

A) Ρόλος και αρμοδιότητες YEN

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας:

- Μεριμνά για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, τη σύνδεσή αυτής με την εθνική οικονομία, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την έρευνα και διάσωση, την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την αύξη της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.
- Οργανώνει και εποπτεύει την Οργάνωση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση της διοίκησης και διοίκηση Οργανισμών και Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων.
- Εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση και τη διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας και ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας.
- Οργανώνει και εποπτεύει την αστυνόμευση των πλοίων, λιμένων, του θαλάσσιου χώρου και των θαλάσσιων συνόρων σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και τις διεθνείς συμβάσεις. Οι επιχειρησιακές κατευθύνσεις που προσδιορίζουν τη δράση του YEN και του ΛΣ, είναι σαφώς καθορισμένες από την κείμενη νομοθεσία και προσδιορισμένες μέσα σε θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του. Οι κατευθύνσεις αυτές έχουν ως κύριο προσανατολισμό την:
 - Εφαρμογή της νομοθεσίας σε θάλασσα, λιμάνια και ακτές.
 - Αστυνόμευση πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου και συνόρων
 - Προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα
 - Έρευνα και διάσωση
 - Ασφάλεια ναυσιπλοΐας
 - Εξυπηρέτηση θαλάσσιων συγκοινωνιών
 - Άσκηση Λιμενικής Πολιτικής
 - Ναυτική Εκπαίδευση
 - Ναυτική Εργασία
 - Ναυτιλιακή Πολιτική
 - Εποπτεία οργανισμών, ιδρυμάτων και ταμείων κοινωνικής πρόνοιας και ασφάλισης ναυτικών
 - Εποπτεία διοίκησης, οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων
 - Στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού
 - Έλεγχος εμπορικών πλοίων και εταιριών
 - Εκπροσώπηση της χώρας σε διεθνείς οργανισμούς και στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

B) Οργανωτική Δομή

Σύμφωνα με τον ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας αποτελείται από πέντε κλάδους και μια Γενική Διεύθυνση στους οποίους υπάγονται 24 διευθύνσεις που κατά το πλείστον στελεγχώνονται από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος.

Στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και βελτιστοποίησης της διοικητικής δομής του ΛΣ έχουν συσταθεί και λειτουργούν από τις αρχές του 2002, έξι Περιφερικές Διοικήσεις ΛΣ οι οποίες ασκούν αρμοδιότητες ελέγχου της δραστηριότητας των υπαγόμενων σε αυτές Λιμενικές Αρχές. Οι λιμενικές αρχές της ελληνικής επικράτειας ανέρχονται συνολικά σε 208, που καλύπτουν κατά λόγο αρμοδιότητας όλες τις ακτογραμμές και τα θαλάσσια σύνορα της χώρας και επιμερίζονται ως εξής:

Ü17 Κεντρικά Λιμεναρχεία

Ü26 Λιμεναρχεία

Ü30 Υπολιμεναρχεία

Ü135 Λιμενικά Τμήματα και Λιμενικοί Σταθμοί

Επίσης σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν και οι ναυτιλιακοί ακόλουθοι οι οποίοι τοποθετούνται σε διάφορες χώρες του εξωτερικού με ιδιαίτερα αυξημένες ναυτιλιακές δραστηριότητες και ναυτιλιακό ενδιαφέρον. Στην παρούσα φάση λειτουργούν 22 γραφεία Ναυτιλιακών Ακολούθων σε ισάριθμα μεγάλα λιμάνια του κόσμου (Βανκούβερ, Μόντρεαλ, Νέα Υόρκη, Σάντος, Τόκιο, Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Σύδνεϋ, Μπουένος Άιρες, Λονδίνο, Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμμόχωστος, Πορτ Σάιντ, Λισαβόνα, Μασσαλία, Γένοβα, Κωνσταντία, Νοβόροσισκ, Ντέρμπον).

“Ο πλούτος και η δύναμη των Ελλήνων
βρίσκεται εκεί όπου βρισκόταν και στην εποχή
του Οδυσσέα: στη θάλασσα”

Ζακ Λακαριέρ

Εικόνα 6. Η σημαντικότητα της ναυτιλίας για τον ελληνισμό

Κεφάλαιο 2 – Η σημασία της ακτοπλοΐας για την ναυτιλία

Ιδιαίτερη σημασία στα δρώμενα της ναυτιλίας παίζει η ακτοπλοΐα. Δηλαδή ο τρόπος σύνδεσης παράκτιων περιοχών μιας χώρας. Στην ακτοπλοΐα περιλαμβάνονται επίσης, οι κανόνες που ρυθμίζουν την κυκλοφορία των πλοίων και θέτουν όρια στις περιοχές που δύνανται να προσεγγίσουν και να αναπτύξουν εμπορικές δραστηριότητες. Έτσι λοιπόν βασική προϋπόθεση για την θαλάσσια σύνδεση παράκτιων περιοχών είναι η ύπαρξη οργανισμών που τη ρυθμίζουν. Τέλος προϋπόθεση ανάπτυξης διεθνούς ναυτικού εμπορίου είναι οι διακρατικές συμφωνίες που ρυθμίζουν τους όρους κυκλοφορίας των πλοίων.

2.1 Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός

Μετά το Β΄ παγκόσμιο πόλεμο και την κατάρρευση των αποικιακών αυτοκρατοριών αναπτύχθηκε έντονος εθνικισμός στις πρώην αποικίες. Αυτός είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εθνικών εναέριων χώρων και της εθνικής ναυτιλιακής γραμμής, που είχε στόχο την υπεράσπιση των δικών τους οικονομικών συμφερόντων και τη διασφάλιση των εθνικών τους φορτίων. Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός (οικονομική πολιτική, με την οποία το κράτος προστατεύει την εγχώρια αγροτική ή βιομηχανική παραγωγή από τον ανταγωνισμό των ξένων προϊόντων, με διάφορα μέτρα, όπως π.χ. με επιδοτήσεις των εγχώριων και με την υψηλή φορολόγηση των ξένων προϊόντων) περιλαμβάνει τα παρακάτω:

§ Διάκριση σημαίας

- 1) Λιμενικές επιβαρύνσεις
 - α) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού
 - β) Τέλη και επιβαρύνσεις
- 2) Προγραμματισμένα φορτία
 - α) Μονιμοποιημένα φορτία
 - β) Μεταφορά ενέργειας
 - γ) Μεταφορές για άμυνα και ασφάλεια
 - δ) Κυβερνητικές προμήθειες
- 3) Κύριες εμπορικές γραμμές
- 4) Άλλοι τύποι διάκρισης, CIF και FOB

§ Προτίμηση σημαίας

- 1) Παρακράτηση (ή διαφύλαξη φορτίου)
 - α) Επιμερισμός φορτίου
 - β) Προτίμηση φορτίου
 - γ) Διαφύλαξη φορτίου
- 2) Εμπορικές συμφωνίες

Κατηγορία 1η) Ολικός αποκλεισμός όλων των ξένων σημαίων από μια συγκεκριμένη περιοχή, δηλαδή απαγόρευση της ναυσιπλοΐας σε παράκτια περιοχή μιας χώρας σε πλοία που φέρουν άλλη σημαία εκτός αυτής της χώρας. Αυτή πολιτική ονομάζεται προνόμιο ακτοπλοΐας ή cabotage.

Κατηγορία 2η) Αφορά εμπορικούς κανονισμούς μεταξύ κρατών, τους οποίους ονομάζουμε διμερείς συμφωνίες.

Κατηγορία 3η) Αφορά εμπορικούς κανονισμούς μεταξύ πολλών κρατών που ονομάζονται πολυμερείς συμφωνίες.

3) Κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία

- α) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας
- β) Φορτία επισιτιστικής (ανθρωπιστικής) βοήθειας
- γ) Προτίμηση κυβερνητικών – χρηματοδοτούμενων φορτίων

4) Άλλοι τύποι προτίμησης σημαίας

- α) Ρήτρα Πλέον Ευνοούμενου Έθνους (Most Favored Nation Clause)
- β) Εθνική Μεταχείριση (National Treatment)

§ Παρακράτηση φορτίου

§ Κρατικός παρεμβατισμός

1) Κρατικός έλεγχος

- α) Εποπτικός σχεδιασμός
- β) Κυβερνητικές οδηγίες και εγκρίσεις
- γ) Ρυθμιστικές υπηρεσίες
- δ) Έλεγχος ξένης συμμετοχής

2) Κρατική συμμετοχή

- α) Μικτές επιχειρήσεις
- β) Εθνικοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων
- γ) Κρατική ναυτιλία
- δ) Κρατικές αγορές και κρατικές συμβάσεις

3) Κρατική βοήθεια στο ποντοπόρο εμπόριο

- α) Κίνητρα εξαγωγών
- β) Προώθηση εξαγωγών
- γ) Εξαγωγικές πιστώσεις πλοίων
- δ) Απαλλαγές ξένου συναλλάγματος
- ε) Περιορισμοί ξένου συναλλάγματος
- στ) Περιορισμοί στις εισαγωγές

4) Άλλοι τρόποι κρατικού παρεμβατισμού

- α) Εθνικό Νηολόγιο (περισσότερα δικαιώματα στα πλοία που ανήκουν στο εθνικό Νηολόγιο)
- β) Ξένο Νηολόγιο (παρεμπόδιση πλοίων με ξένη σημαία)

§ Ναυτιλιακές επιχορηγήσεις

1) Άμεσες

- α) Λειτουργικές επιχορηγήσεις
- β) Κατασκευαστικές επιχορηγήσεις
- γ) Επιχορηγήσεις συγχρονισμού
- δ) Επιχορηγήσεις απόσβεσης
- ε) Δάνεια
- στ) Επιχορηγήσεις επιτοκίων

- 2) Έμμεσες
 - α) Επιδότηση επενδύσεων
 - β) Εγγύηση επενδύσεων και προθεσμιακές πιστώσεις
 - γ) Φορολογικά οφέλη
 - δ) Κατασκευαστικές προκαταβολές
 - ε) Τελωνιακές απαλλαγές
- στ) Επιχορήγηση αποζημίωσης
 - ζ) Επιχορηγήσεις τιμαριθμικές και ασφάλειας
 - η) Κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς
 - θ) Επιχορηγήσεις προς ερευνητικά ναυτιλιακά κέντρα

2.2 Ιστορική αναδρομή της ελληνικής ακτοπλοΐας

Οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες εκτελούνταν μόνο με ιστιοφόρα μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα. Οι ρίζες της ελληνικής ακτοπλοΐας ανάγονται στην ταχυδρομική επικοινωνία που θεσμοθετήθηκε ανάμεσα στα λιμάνια της απελευθερωμένης Ελλάδας. Το 1830 ξεκίνησε η επικοινωνία ανάμεσα στα λιμάνια της στεριάς και των νησιών. Το ρόλο του φορέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αναλάμβανε το πολεμικό ναυτικό. Το 1836 η ελληνική πολιτεία έδωσε το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην εθνική ναυτιλία, χωρίς όμως να αποκλείει τη διέλευση ξένων πλοίων με τον όρο της αμοιβαιότητας.

Το 1855 ιδρύθηκε η πρώτη εταιρία επιβατικών πλοίων. Κατά τη διάρκεια του Α΄ παγκοσμίου πολέμου έγινε μια προσπάθεια εθνικοποίησης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, η οποία όμως απέτυχε. Το 1927 καταργήθηκε οριστικά το δικαίωμα της ακτοπλοΐας σε πλοία που δεν έφεραν την ελληνική σημαία. Τις δεκαετίες του 1950 και 1960 ήταν αδύνατο να εξυπηρετηθούν οι επιβατικές ανάγκες, λόγω του μικρού αριθμού πλοίων καθώς και της χαμηλής τους ποιότητας. Επίσης οι μικρές εφοπλιστικές επιχειρήσεις υστερούσαν σε εξοπλισμό και οργάνωση. Το ναυάγιο του φέρυμωτ “ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ” του 1966 το οποίο είχε 250 θύματα και που αποδόθηκε σε κατασκευαστικές ατέλειες και κακή πρόσδεση οχήματος, αποτέλεσε το υπόβαθρο ανάπτυξης της ιδέας για την συλλογική αντιμετώπιση του θέματος της ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

Κατά τη δεκαετία του 1970 εισήλθαν στην ακτοπλοΐα πολλές εταιρίες λαϊκής βάσης. Επίσης παρατηρήθηκε μια στροφή προς τα ferries, ενώ το όριο ηλικίας υποχρεωτικής εξόδου των πλοίων ορίστηκε στα 35 έτη. Το 1973 εκδόθηκε ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου με στόχο τη ρύθμιση των θεμάτων σημαίας, το προνόμιο των ελληνικών πλοίων (cabotage), τις κατηγορίες πλοίων και τις δρομολογήσεις. Το 1976 το κράτος επιθυμώντας να μην εμφανιστούν φαινόμενα καταστροφικού ανταγωνισμού, εξέδωσε το Προεδρικό Διάταγμα 684 το οποίο θεσμοθετούσε το κυριότερο θεσμικό εμπόδιο εισόδου, την υποχρέωση έκδοσης Άδειας Σκοπιμότητας προ της δρομολογήσεως ενός πλοίου. Στη δεκαετία του 1980 παρατηρήθηκε η περεταίρω ενδυνάμωση των επιτυχημένων εταιριών λαϊκής βάσης. Χαρακτηριστικό της τελευταίας πενταετίας του 20ου αιώνα ήταν η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας και οι κινήσεις ανανέωσης του στόλου. Οι Εταιρίες Λαϊκής βάσης ενίσχυσαν τη θέση τους έναντι των ιδιοκτητών πλοιοκτητών και εξυπηρετούσαν τις πιο κερδοφόρες γραμμές.

2.3 Σύγχρονες εξελίξεις στην ελληνική ακτοπλοΐα

Ο ρόλος της Ελληνικής ακτοπλοΐας καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικός αφού ο στόλος της αποτελεί τις «πλωτές» γέφυρες της πολυνησιακής μας χώρας. Η Ελληνική ακτοπλοΐα μπορεί και πρέπει να αποτελέσει «εργαλείο» για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας και να ενταχθεί στην συνολική χάραξη της αναπτυξιακής πορείας της. Η συνολική προσφορά της Ακτοπλοΐας στο ΑΕΠ της χώρας είναι εξαιρετικά σημαντική. Ιδιαίτερα για τα νησιά μας, είναι ο σπουδαιότερος παράγοντας διαμόρφωσης του ΑΕΠ αλλά και της απασχόλησης.

Η ελληνική ακτοπλοΐα χωρίζεται σε δυο κατηγορίες. Σε αυτή που δραστηριοποιείται στη εγχώρια και αυτή που δραστηριοποιείται στην διεθνή αγορά. Η διεθνής αφορά κυρίως τα δρομολόγια προς την Αδριατική θάλασσα αλλά σταδιακά παρουσιάζονται και ευκαιρίες για δρομολόγια προς τη Βαλτική, εντός της Μεσογείου (προς Κύπρο, Αίγυπτο, Ισραήλ, Λίβανο και δυτικά παράλια της Τουρκίας) και της Μαύρης θάλασσας. Η εγχώρια αγορά επιδέχεται συνεχείς αλλαγές λόγω της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μια ενιαία αγορά θαλάσσιων μεταφορών. Βασικό χαρακτηριστικό αυτής της πολιτικής είναι η εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές.⁸

Οι θεσμικές αλλαγές των δύο τελευταίων χρόνων και οι προσπάθειες του ΥΕΝ για τον καλύτερο συντονισμό των δρομολογίων έχουν συμβάλει θετικά στην επίλυση κάποιων προβλημάτων τα οποία όμως σε καμία περίπτωση δεν λύνουν το πρόβλημα αφού οι υπόλοιποι συναρμόδιοι φορείς και υπουργεία δεν έχουν εμπεδώσει τη σημασία και τη συμβολή των Ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών στην προάσπιση των Εθνικών μας συμφερόντων, στη βιωσιμότητα των νησιών μας, στον τουρισμό και στην Εθνική μας οικονομία (Εξαιρετικά σημαντική κρίνεται η τροπολογία που κατέθεσε το Υπουργείο Ναυτιλίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Τουρισμού όπου δίνεται η δυνατότητα λύσεως - χωρίς να ζημιωθούν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες - της σύμβασης πριν από τον προκαθορισμένο χρόνο με σκοπό την αποφυγή του ενδεχόμενου ανώμαλης εξέλιξής τους και αδυναμίας εξυπηρέτησης των δρομολογιακών γραμμών).

Για μια ακόμα χρονιά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ελλάδα πρέπει να καταστήσει σαφές ότι η νησιωτικότητα αποτελεί για εμάς μοχλό ανάπτυξης και επιβάλλεται τα Κράτη-μέλη της ΕΕ να στηρίξουν τις ενέργειες αλλά και να προωθήσουν διαρθρωτικές πολιτικές αναβάθμισής της. Επίσης χρειάζεται μεγαλύτερη εγρήγορση και κινητικότητα από το κράτος στις προσπάθειες στήριξης της ναυτιλίας μας, όπως κάνουν εδώ και χρόνια σε ευρωπαϊκό επίπεδο άλλα Κράτη-μέλη. Για παράδειγμα στις γραμμές της Αδριατικής επιδοτούνται από τα Κράτη-μέλη οι εργοδοτικές εισφορές των πλοίων με ευρωπαϊκή σημαία ενώ δεν συμβαίνει το ίδιο και στα Ελληνικά πλοία. Επίσης στη χάραξη της στρατηγικής για την Αδριατική και το Ιόνιο το EUSAIR οι προτάσεις συγκεντρώνονται στην ανάπτυξη των λιμανιών της Β. Αδριατικής που θα ωφελήσουν κατά κύριο λόγο τα Ιταλικά λιμάνια και οικονομία ενώ σχεδόν δεν γίνονται ουσιαστικές αναφορές στα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και στα νησιά του Ιονίου. Επιπλέον, το έργο FUTUREMED που αφορά στην περιοχή της Μεσογείου δεν ασχολείται καθόλου με τα Ελληνικά νησιά ενώ αντίθετα μελετώνται θέματα που αφορούν την κρουαζιέρα τα οποία έχει εισάγει η Ισπανία και παράλληλα μελετώνται και γραμμές από Β. Αφρική προς την Ευρώπη εκτός Ελλάδας ενώ δεν γίνεται μνεία για τις γραμμές Ελλάδας Ιταλίας ούτε μελετάται η χρησιμότητα επαναλειτουργίας της γραμμής Συρίας Βόλου η οποία εδώ και χρόνια έχει διακοπεί.

⁸<http://www.inut.gr/showthread.php?t=12118>

Το 2013 διακινήθηκαν περίπου 13 εκ. επιβάτες στα Ελληνικά νησιά παρά τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος τα 4 τελευταία χρόνια λόγω της πτώσης της κίνησης, των συσσωρευμένων ζημιών, της έλλειψης ρευστότητας και βέβαια και κυρίως λόγω του διπλασιασμού της τιμής των καυσίμων. Οι συνολικές ζημιές του κλάδου της περιόδου 2009-2013 πλησιάζουν το ένα δις ευρώ. Η αναβάθμιση των υπηρεσιών και η ανανέωση του στόλου της Ελλάδας βασίστηκε αποκλειστικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία και ιδιωτικά κεφάλαια και τραπεζικό δανεισμό χωρίς την παραμικρή επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Σήμερα ο ακτοπλοϊκός στόλος της Ελλάδας είναι ο πιο σύγχρονος στην Ευρώπη. Η ανανέωση του στόλου μας ξεκίνησε κατά την δεκαετία του 2000. Ήταν απολύτως αναγκαία και αποτελούσε μονόδρομο για την εξυπηρέτηση των νησιών μας λόγω της μεγάλης ηλικίας των τότε δρομολογημένων πλοίων, της διαμόρφωσης καινούργιων συνθηκών και τις σύγχρονες απαιτήσεις του επιβατικού κοινού. Το έργο αυτό σήμερα έχει υποβαθμιστεί και κινδυνεύει περαιτέρω.

Είναι απολύτως σαφές ότι όπως και στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας έτσι και για την ακτοπλοΐα πρέπει να λειτουργήσουν όλες εκείνες οι συνιστώσες που θα καταστήσουν ικανή την ανταγωνιστικότητα του κλάδου μακροπρόθεσμα. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα, αναφέρονται στην τιμολογιακή πολιτική των Ελληνικών λιμένων, στην μείωση του ΦΠΑ (ειδικά στα ΙΧ), στις εκπτώσεις των εισιτηρίων, στην αναδιοργάνωση των δρομολογίων, στη βελτίωση των λιμενικών υποδομών, στην τεχνολογική αναβάθμιση των υπηρεσιών όσον αφορά στην τήρηση αντικειμενικών στατιστικών στοιχείων καθώς επίσης και στην εισαγωγή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου (όπως στις αερομεταφορές).

2.4 Το προνόμιο της ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Το Δεκέμβριο του 1986 το Συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ο.Κ υιοθέτησε για πρώτη φορά ένα πακέτο 4 Κανονισμών που αντιπροσώπευαν την πρώτη φάση της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Μεταξύ αυτών των κανονισμών ήταν και ο 4055/86 που αφορούσε στην εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (νοούνται ως τέτοιες οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους-μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους μέλους και οι μεταφορές προς ή από τρίτες χώρες επιβατών ή εμπορευμάτων, μεταξύ των λιμανιών κράτους μέλους και των λιμανιών ή εγκαταστάσεων off-shore τρίτης χώρας) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών. Στον κανονισμό αυτό προβλέπεται η σταδιακή κατάργηση των μονομερών εθνικών περιορισμών το αργότερο μέχρι 1 Ιουλίου 1993. Το Δεκέμβριο του 1992 το συμβούλιο υιοθέτησε τον κανονισμό υπ' αριθμόν. 3577/92 περί εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage).

Ο κανονισμός αυτός προβλέπει τα παρακάτω:

Ü Επιτρέπεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη τα οποία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι αυτά τα σκάφη πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος-μέλος.

Ü Προκειμένου να μην προκληθούν σοβαρές διαταραχές στις ενδομεταφορές εξαιτίας της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών. Ο ιδιοκτήτης που αναλαμβάνει “υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας” αναλαμβάνει ουσιαστικά, βάσει της σχετικής σύμβασης, μια υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων τα οποία πιθανόν δε θα εκτελούσε αν λάμβανε υπ' όψιν του αποκλειστικά τα δικά του συμφέροντα.

Όσε περίπτωση που θα σημειωθούν σοβαρές διαταραχές στην εσωτερική αγορά λόγω της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών, η Επιτροπή έχει την ευχέρεια να λάβει μέτρα διασφάλισης. Αυτά είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

Η άρση του cabotage αφορά τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των ποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος, φέρουν τη σημαία του και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές σ' αυτό το κράτος-μέλος καθώς και τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία θα νηολογηθούν στο νηολόγιο EUROS, αφότου το Συμβούλιο θα εγκρίνει το νηολόγιο αυτό.

Ο Κανονισμός προέβλεπε ως προθεσμία για την εφαρμογή της νομοθεσίας για την απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών στα κράτη-μέλη την 1η Ιανουαρίου 1993. Για την Πορτογαλία, την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα, η απελευθέρωση των ενδομεταφορών πραγματοποιήθηκε σταδιακά ανά τύπο μεταφορικής υπηρεσίας, σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Για τις ίδιες χώρες οι ενδομεταφορές μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νησιών απελευθερώθηκαν το 1999.

2.5 Το πρόνομο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ εθνικών λιμανιών, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία που ίσχυε ως το 2001 επιτρεπόταν μόνο σε ελληνικά πλοία όταν μετέφεραν επιβάτες ή εμπορεύματα, κάτω των 2.000 κόρων, ανάμεσα στα ελληνικά λιμάνια ή πραγματοποιούσαν κρουαζιέρες μεταξύ αυτών των λιμανιών. Άδειες μπορούσαν να χορηγηθούν σε πλοία με ξένη σημαία σε περίπτωση ακαταλληλότητας των ελληνικών πλοίων, ανεπάρκειας κάλυψης εκτάκτων μεταφορικών αναγκών ή μεταφοράς εμπορευμάτων κατηγοριών. Δεδομένης όμως της Κοινοτικής πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές όπως αυτή εκφράζεται από τον Κανονισμό 3577/92 «από την 1/1/1993 εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους - μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές - cabotage) για τους πλοιοκτήτες της κοινότητας», το 2001 καταρτίστηκε και ψηφίστηκε ο Ν.2932/01 περί «Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών στις Θαλάσσιες Ενδομεταφορές». Ο νόμος αυτός προέβλεπε ότι από την 1η Νοεμβρίου του 2002 είναι ελεύθερη παροχή θαλάσσιων μεταφορών οι οποίες:

-Παρέχονται έναντι αμοιβής από πλοιοκτήτη κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), εκτός από την Ελβετία.

-Εκτελούνται μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων των νησιών ή μεταξύ νησιών, από επιβατικά οχηματαγωγά πλοία, επιβατικά ή φορτηγά, δρομολογημένα σε τακτική γραμμή επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, καθώς και από τα πλοία που έχουν χωρητικότητα 650 μονάδες υπολογισμού, εφόσον τα πλοία αυτά είναι νηολογημένα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος-μέλος της ΕΚ, του ΕΟΧ ή του ΕΖΕΣ και φέρουν τη σημαία του.

- Ο νόμος θέτει υπό την εποπτεία του κράτους την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών.
- Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές τακτικών γραμμών δρομολογούνται σε γενικές γραμμές ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που καλύπτει τους λιμένες όλων ανεξαρτήτως των νησιών.

• Για τη δρομολόγηση επιβατικού οχηματαγωγού πλοίου πρέπει το πλοίο να συγκεντρώνει όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις και να διαθέτει όλα τα απαιτούμενα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά ασφαλείας.

• Θα έπρεπε το πλοίο να μην είχε ηλικία άνω των 35 ετών κατά τα έτη 2002-2005, 34 ετών την 31η Δεκεμβρίου του 2006, 32 ετών την 31 Δεκεμβρίου του 2007 και 30 ετών την 31η Δεκεμβρίου του 2008.

• Ο πλοιοκτήτης δεν πρέπει να έχει καταδικαστεί ή να βρίσκεται σε κατάσταση πτώχευσης. Δεν μπορεί επίσης να μεταβάλλει μονομερώς τα δρομολόγια, ούτε τον προγραμματισμένο χρόνο διακοπής τους. Η μεταβολή των δρομολογίων επιτρέπεται αν υποβληθεί σχετικό αίτημα και με απόφαση του υπουργού. Μπορεί ωστόσο, κατά τη διάρκεια της δρομολογιακής περιόδου να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο ανάλογης μεταφορικής ικανότητας και ανάλογων προσόντων. Η διακοπή εκτέλεσης δρομολογίων επιτρέπεται για την προγραμματισμένη ετήσια επιθεώρηση του πλοίου και για χρονικό διάστημα μέχρι 2 μήνες.

• Για τις δρομολογήσεις πλοίων υποβάλλονται δηλώσεις μέχρι την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους. Η αρμόδια υπηρεσία μέχρι τη 10η Φεβρουαρίου εκδίδει δελτίο τύπου. Μέχρι την 20η Φεβρουαρίου μπορεί ο κάθε ενδιαφερόμενος να τροποποιήσει ή να συμπληρώσει τη δήλωσή του.

• Εάν για ορισμένες γραμμές δεν έχουν υποβληθεί τέτοιες δηλώσεις ή αυτές που έχουν υποβληθεί, δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συνέχειας και της τακτικότητας του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της πλήρους εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, της ποιότητας και της τιμολόγησης της παροχής υπηρεσιών, ο υπουργός μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας 3 ως 5 ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης γραμμής. Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Το Υπουργείο, το αργότερο μέχρι 30 Απριλίου με πρόσκλησή του καλεί τους πλοιοκτήτες να δηλώσουν το ενδιαφέρον τους.

• Αν δεν υποβληθούν προτάσεις ή αυτές που υποβλήθηκαν δεν είναι επαρκείς, προκηρύσσεται μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ο οποίος διεξάγεται το αργότερο μέχρι 15 Ιουνίου.

• Συνίσταται ανεξάρτητη αρχή με την επωνυμία “Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών” (ΡΑΘΕ) και έδρα τον Πειραιά, η οποία έχει ως έργο την παρακολούθηση και τον έλεγχο της λειτουργίας της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών, τη διαπίστωση της παραβίασης των κανόνων του ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού και την επιβολή προστίμων στους παραβάτες. Ζητά επίσης από τις αρμόδιες υπηρεσίες και τον πλοιοκτήτη στοιχεία για το πλοίο, τα δρομολογία του και την τιμολόγηση των υπηρεσιών.

• Συνίσταται στο ΥΕΝ Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) που θα γνωμοδοτεί για τα θέματα αρμοδιότητάς του σύμφωνα με το νόμο αυτό.

Έπειτα παρατηρήθηκε ότι αυτός ο νόμος είχε προβληματικές ρυθμίσεις. Πρώτον δεν έκανε λόγο για «ελεύθερη γραμμή» ή «ελεύθερη δρομολόγηση», απλά διέκρινε σε τακτικές δρομολογήσεις (εκείνες που επιθυμούν να εξυπηρετήσουν οι πλοιοκτήτες) και σε δρομολογήσεις που απαιτούσαν σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή, εκείνες που επιβάλλονται από την Πολιτεία για λόγους δημοσίου «συμφέροντος»). Δεύτερον η οριζόμενη στο νόμο διαδικασία «τακτικής δρομολόγησης» ήταν αρκετά σύνθετη και δεν αρκούσε μια δήλωση περί δρομολόγησης στο ΥΕΝ (όπως συμβαίνει στις γραμμές της Αδριατικής) άρα στένευε η έννοια της απελευθέρωσης. Εξάλλου στην παραπάνω διαδικασία, το ΥΕΝ μπορούσε να παρεμβαίνει απροϋπόθετα.

Η παρέμβαση εκτεινόταν στο καθορισμό του δικτύου, των δρομολογιακών περιόδων, του πλαφόν της οικονομικής θέσης και στη δυνατότητα τροποποίησης και επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Για να μιλούσαμε για πλήρη απελευθέρωση, η παρέμβαση έπρεπε να εστιάζοταν μόνο στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφάλειας, υγιεινής και συμβατότητας πλοίου - λιμανιού. Το κατά πόσο το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας θα πετύχει πραγματικά αυτό που επιτάσσει ο κανονισμός, δηλαδή την ουσιαστική απελευθέρωση της αγοράς, εξαρτάται από την έκταση στην οποία το ΥΕΝ θα κάνει χρήση του δικαιώματος παρέμβασης. Όσον αφορά στις γραμμές δημόσιας Υπηρεσίας, είχε προταθεί να προσδιοριστούν από την πολιτεία συγκεκριμένα ελάχιστα κριτήρια εξυπηρέτησης των γραμμών αυτών (συχρότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα κ.ο.κ.) και βάσει αυτών, να σχεδιαστεί το δίκτυο και να συνάπτονται συμβάσεις.

Η κατάργηση του cabotage με τον κανονισμό 3577/1992 της Ε.Ε., όξυνε τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών και των ναυτεργατών με συνέπεια σε κάποιες περιπτώσεις να χειροτερεύσει η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιών. Επίσης οι αυξήσεις στα εισιτήρια των επιβατών μέσα σε μια δεκαετία ανέβηκαν πάνω από 300%.

Σήμερα, παρ' ότι ο Ελληνόκτητος στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, τα τρία ελληνικά ναυπηγεία (Νεώριο, Ελευσίνας, Σκαραμαγκά), υπολειπονται. Υπό συνθήκες θα μπορούσε να δίνεται ένα έστω και μικρό μέρος των παραγγελιών ή των επισκευών ποντοπόρων πλοίων στην εγχώρια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Η απάντηση είναι πως αυτό δεν γίνεται και ορισμένες από τις αιτίες είναι ότι: πρώτον, το ισχυρό ευρώ και το μη ανταγωνιστικό κόστος λειτουργίας που οφείλεται κυρίως στη χαμηλή παραγωγικότητα, τις υψηλές ασφαλιστικές εισφορές και σε επιβαρύνσεις που προκαλεί η γραφειοκρατία αποθαρρύνουν τις παραγγελίες και επισκευές. Δεύτερον, η θέση εκτός εμπορικής δραστηριότητας των δύο μεγάλων δεξαμενών (250.000 και 500.000 τόνων) των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, καθιστά στην ουσία αδύνατη την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων πλοίων για δεξαμενισμούς-επισκευές. Τρίτον, η προβληματική λειτουργία των ναυπηγικών μονάδων από τον όγκο των γραφειοκρατικών παρεμβάσεων.

Από την άλλη υπάρχει μια νεότερη εξέλιξη που θίγει έστω και απαλά το καθεστώς προνομίων των εφοπλιστών. Συγκεκριμένα η ΕΕ σε επιστολή της προς την ελληνική κυβέρνηση (31.5.13), επισημαίνει ότι με βάση τα άρθρα 49, 56 και 63 της Συνθήκης λειτουργίας της ΕΕ και των άρθρων 31, 36 και 40 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (Ενιαίο Οικονομικό Χώρο), η Ελλάδα έχει θεσπίσει και διατηρεί μια νομοθεσία η οποία προβλέπει εφαρμογή προτιμησιακού φορολογικού καθεστώτος για κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση υπό ελληνική σημαία πλοίων, ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων, καθώς και σκαφών που χρησιμοποιούνται στις εγχώριες μεταφορές. Παρ' ότι η ελληνική κυβέρνηση προσπάθησε σε επιστολή της (6.8.13), να δικαιολογήσει το προνομιακό καθεστώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με νεότερη επιστολή της (25.9.14), καλεί την ελληνική κυβέρνηση, κατ' εφαρμογή του άρθρου 258 της Συνθήκης, να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα συμμόρφωσης στην παραπάνω αιτιολογημένη γνώμη εντός προθεσμίας δύο μηνών». Ωστόσο η αμφισβήτηση του προνομιακού καθεστώτος, αφορά μόνο μικρά και μεσαία πλοία, ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρους και σκαφών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις εγχώριες μεταφορές. Εξαιρούνται δηλαδή τα μεγαλύτερα πλοία και κυρίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, με πάνω από 500 κόρους. Από αυτήν την άποψη το προνομιακό φορολογικό καθεστώς δράσης των ελληνικών εφοπλιστών διατηρείται ουσιαστικά στο ακέραιο, παρ' ότι αμφισβητείται για τους μικρούς και μεσαίους πλοιοκτήτες κυρίως της εγχώριας εμπορικής ναυτιλίας και ακτοπλοΐας.

2.6 Σημεία τριβής μεταξύ πολιτείας και ακτοπλόων

Τα προβλήματα για τους ακτοπλόους από το νέο θεσμικό πλαίσιο και την ακολουθούμενη πολιτική του ΥΕΝ, εστιάζονται στα ακόλουθα σημεία:

- **Θεσμικό πλαίσιο.** Παρά τις διαμαρτυρίες των ακτοπλόων επί συγκεκριμένων θεμάτων δεν έχει αλλάξει τίποτα στο νόμο 2932/01, ενώ έχει ξεκινήσει η εφαρμογή του από την 1/11/2002 όπου με το νόμο αυτό καταργείται το καμποτάζ και ανοίγεται η αγορά της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα και τους κοινοτικούς υπηκόους. Παρ'όλα αυτά τα αρμόδια υπηρεσιακά όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στα οποία η Ένωση Ελλήνων Ακτοπλόων (ΕΕΑ) έχει διατυπώσει τις αντιρρήσεις της για ορισμένες ρυθμίσεις του, διατείνονται ότι το καμποτάζ γι' αυτούς αίρεται την 1/1/2004 και δε μπορούν να ασχοληθούν με τις αιτιάσεις της ΕΕΑ προ της ημερομηνίας αυτής.

- Με το ΠΔ 101/1995 περί ενδιαίτησεως και καθορισμού επιβατών των επιβατικών πλοίων, ορίζεται ότι το 30% των θέσεων των επιβατηγών πλοίων πρέπει να διατίθενται σε επιβάτες οικονομικής θέσης χωρίς η ΕΕΑ να λάβει γνώση γι αυτή την τροποποίηση.

- **Μείωση εισφορών NAT**

Οι ακτοπλόοι ζητούν, η μείωση των ασφαλιστικών εισφορών του NAT να περιλαμβάνει και τον κλάδο τους.

- **Εκπτώσεις στα εισιτήρια**

Οι αποφάσεις του ΥΕΝ με τις εκπτώσεις που έχει χορηγήσει και επεκτείνει σε διάφορες κατηγορίες επιβατών δημιουργεί την αντίδραση των ακτοπλόων.

- **Voyage Data Recorder**

Λόγω των δυσκολιών που θα παρατηρηθούν στη λειτουργία των πλοίων από την άμεση (μέχρι 31/1/2003) εγκατάσταση του VDR οι ακτοπλόοι ζητούν την παράταση την προθεσμίας για να μην παρατηρηθούν δυσλειτουργίες σε Ε/Γ που είναι υπόχρεα για την εγκατάσταση τους.

- **Υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης**

Η δυνατότητα που παρέχει η σχετική διάταξη του νόμου Ν. 2932/01 στο ΥΕΝ να επιβάλλει στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς την καταβολή αποζημίωσης, αναιρεί την κατά τους ακτοπλόους, ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό.

- **Σύνθεση πληρώματος**

Σύμφωνα με τους ακτοπλόους, σε όλα τα κράτη -μέλη ο κρατικός παρεμβατισμός περιορίζεται στη σύνθεση του προσωπικού ασφαλείας και μόνο, σε αντίθεση με την Ελλάδα που τα μέλη του προσωπικού είναι μόνο Έλληνες.

- **Διάρκεια απασχόλησης του πλοίου**

Οι ακτοπλόοι θεωρούν ότι η απαίτηση 10μηνιας απασχόλησης των πλοίων είναι άδικη και παράλογη, διότι τα πλοία υποχρεώνονται να εκτελούν ανελλιπώς τα δρομολόγιά τους με μηδαμινό μεταφορικό έργο τους περισσότερους μήνες ανεξαρτήτως αν υπάρχει ζήτηση υπηρεσιών ή όχι, ενώ το ίδιο μεταφορικό έργο θα μπορούσε να καλυφθεί με λιγότερα πλοία.

- **Η ύπαρξη δικτύου και η διάκριση τακτικών δρομολογιακών γραμμών σε κατηγορίες ετήσιας διάρκειας.**

- Λιμενικές υποδομές

Οι ακτοπλόοι επισημαίνουν τις σοβαρές ελλείψεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής των επιβατικών πλοίων.

- Διπλά πληρώματα

Οι ακτοπλόοι ισχυρίζονται ότι για δύο ώρες απασχόλησης που καθιερώνονται πέραν του 10ώρου, χρειάζονται διπλά πληρώματα, κάτι που επιβαρύνει τα κόστη λειτουργίας του πλοίου.

- Η ανάγκη χρηματοδότησης

Η ανάγκη ανανέωσης του στόλου και βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών, δημιουργεί αυξημένες ανάγκες χρηματοδότησης. Οι εταιρίες στράφηκαν στις τράπεζες, οι οποίες ανταποκρίθηκαν θετικά στη χρηματοδότηση των εταιριών αυτών. Επίσης ένας μεγάλος αριθμός ξένων τραπεζών υποστηρίζει τον κλάδο.

- Εγγυητική Επιστολή

Δε νοείται ελεύθερη δρομολόγηση η καταβολή παραβόλου και εγγυητικής επιστολής της οποίας το ποσό δεν είναι αρκετά μικρό.



Εικόνα 7. Τα λιμάνια ως σημαντικό μέρος της ακτοπλοϊκής σύνδεσης

Πηγή:<http://www.902.gr/eidisi/oikonomia/11717/kyvernisi-proothei-ta-plota-katerga-kai-stin-aktoploia>

Όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, οι παράγοντες του ΥΕΝ αντιλαμβάνονται τον Ν.2932/01 ως το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο δέχονται αποκλειστικά να κινείται και να λειτουργεί η επιβατηγός ακτοπλοΐα. Έχοντας αυτήν ως κυρίαρχη αντίληψη, κάνουν προσπάθειες για την διατήρηση του άκρατου παρεμβατισμού όχι μόνο στα θέματα ασφάλειας αλλά και σε θέματα καθαρά εκμετάλλευσης των επιβατηγών ακτοπλοϊκών. Τα πλοία αυτά τόσο από την φύση τους όσο και από τον κανονισμό 3577/92 θα έπρεπε να ανήκουν στην αποκλειστική ευθύνη και αρμοδιότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Προκειμένου όμως το κράτος να διατηρήσει το κλίμα της επιβολής και του έλεγχου εξαιτίας και των δυσχερειών που αντιμετωπίζει για την εξυπηρέτηση των νησιών, “βαφτίζει” ορισμένες γραμμές ως γραμμές δημόσιας υπηρεσίας μεταφράζοντας με το δικό του τρόπο τον κανονισμό 3577/92 γεγονός που θεωρείται από τους ακτοπλόους ως ανυπόστατο και ότι θα προκαλέσει εξελίξεις παρόμοιες με εκείνες στην Ισπανία που “βαπτίσαν” κάποιες γραμμές ως δημόσιας υπηρεσίας και καταδικαστήκαν με αποφάσεις του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Επίσης ένα πολύ σοβαρό θέμα μεταξύ YEN και ακτοπλόων είναι το ναυτολόγιο οικονομικής θέσης για τις ελεύθερες δρομολογήσεις. Το θέμα αυτό είχε συμπεριληφθεί τόσο στην επίσημη καταγγελία των ακτοπλόων στην ευρωπαϊκή επιτροπή ως αντικείμενο στον κανονισμό 3577/92 όσο και σε μεταγενέστερες επιστολές τους προς τα αρμοδία όργανα μαζί με τα αντίγραφα αποφάσεων του YEN. Με τις αποφάσεις αυτές γίνονται δεκτές μεν κατά κανόνα όπως έχουν υποβληθεί οι δηλώσεις των ενδιαφερόμενων πλοιοκτητών για τις τακτικές δρομολογήσεις σε γραμμές που αναφέρονται στο δίκτυο που καταρτίζεται κάθε χρόνο από το YEN αλλά τροποποιείται μόνιμα ο όρος που αφορά τον ναύλο της οικονομικής θέσης ο οποίος μειώνεται. Αυτό συνέβη στις τακτικές δρομολογήσεις 1/11/2003 - 31/10/2004 όπου το YEN δέχτηκε τους ναύλους οικονομικής θέσης που είχαν ζητηθεί μαζί με τις δηλώσεις. Στο αίτημα των ακτοπλόων για αύξηση το 2004 του ναύλου οικονομικής θέσης για τις γραμμές αποκλειστικής και δημόσιας υπηρεσίας κατά 14,86% λόγω αύξησης των συντελεστών σύνθεσης του κόστους εκμετάλλευσης και των τιμών των καυσίμων, το YEN χορήγησε μεσοσταθμική αύξηση 3,5% από 16/7/2004 παρόλο που με επιστολή τους οι ακτοπλόοι είχαν επισημάνει στο YEN την ανάγκη χορήγησης και αιτηθείσης αύξησης. Σε πολλές γραμμές η αύξηση ήταν μηδενική με αποτέλεσμα να αυξηθούν τα ελλείμματα.

Από τα παραπάνω διαγράφεται εμφανώς ο κρατικός παρεμβατισμός στον καθορισμό του ναυτολογίου της οικονομικής θέσης στην οποία κινείται το 70% των επιβατών. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται από το 2002 με αρνητικά αποτελέσματα .

2.7 Η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η ένωση εφοπλιστών ακτοπλοΐας έχει προσφύγει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά του πρόσφατου νόμου περί ακτοπλοΐας με ενστάσεις για κύρωση αποφάσεων οι οποίες προβλέπουν την κατάθεση εγγυητικών επιστολών, των υποδειγμάτων δήλωσης για τα δρομολόγια και του πλειοδοτικού διαγωνισμού για την κάλυψη θέσεων στα λιμάνια καθώς και τη διαφοροποίηση που υπάρχει για το χρόνο ετήσιας ακινησίας των συμβατικών και των ταχύπλοων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμφωνεί ότι οι εγγυητικές επιστολές πρέπει να απαιτούνται μόνο όταν προτείνεται να αναπληρώνονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, και ότι πρέπει να διεξάγεται διαγωνισμός για τη διάθεση χώρων παραβολής ή πριμοδότησης με διαφανή και αντικειμενικό τρόπο και όσον αφορά το γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών είναι της γνώμης ότι οι ελληνικές αρχές πρέπει να αποφασίζουν μόνο για τις γραμμές, την τακτικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει κάλυψη από την αγορά.

Κεφάλαιο 3 - Η ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο

Το γεγονός της παγκοσμιοποίησης έχει αντίκτυπο στην οικονομία και στη συγκεκριμένη περίπτωση στη ναυτιλία. Γι' αυτό το λόγο η διεξαγωγή των δραστηριοτήτων της προϋποθέτει την ύπαρξη και λειτουργία διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και την ανάπτυξη διεθνών ναυτιλιακών σχέσεων. Τέλος ως λόγο ύπαρξης της ναυτιλίας θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την ικανοποίηση της ζήτησης της παγκόσμιας αγοράς.

3.1 Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις

Η ναυτιλία αποτελεί παράγοντα μιας συγκεκριμένης οικονομικής πραγματικότητας για αυτό ανήκει σε ορισμένο γεωπολιτικό χώρο και συνδέεται με τη συνολική πορεία του. Ως οικονομική λειτουργία όμως συνδέεται με διεθνείς οικονομικές σχέσεις από τη στιγμή που συναλλαγές που πραγματοποιούνται εντός των δραστηριοτήτων της λαμβάνουν διεθνές εύρος. Το εμπορικό πλοίο άλλωστε, ως οικονομική μονάδα, σχετίζεται με τρεις κύριους τομείς οικονομικής δραστηριότητας: τις μεταφορές, το εμπόριο και τη βιομηχανία παραγωγής του εμπορίου. Από την πολλαπλότητα με την οποία συνδέονται οικονομικά και από τη διεθνή οικονομική υπόστασή της η ναυτιλία συναρτάται με γενικούς οικονομικούς, αλλά και με εξωοικονομικούς όρους λειτουργίας, κάτι που καθιστά αναγκαία μια συνοπτική εισαγωγική αναφορά στα δεδομένα της διεθνούς πραγματικότητας.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία μέχρι το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου αναπτύχθηκε κάτω από συνθήκες που κατά κύριο λόγο ευνοούσαν το φιλελευθερισμό και συνήθως απέτρεπαν τη λήψη προστατευτικών μέτρων. Οι τρομακτικές απώλειες, που προκλήθηκαν με τους παραδοσιακούς εμπορικούς στόλους κατά τη διάρκεια του τελευταίου πολέμου, καθώς επίσης και η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας, που δημιουργήθηκε για την κάλυψη των αναγκών ανασυγκρότησης των ευρωπαϊκών οικονομιών, ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά του διεθνούς περιβάλλοντος τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Τη δεκαετία του 1960 μια σειρά από αναπτυσσόμενες χώρες (Νιγηρία, Αργεντινή, Βραζιλία, Νότιος Κορέα, Ταϊβάν) άρχισαν να δείχνουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία διαβλέποντας σε αυτή τη δυνατότητα γρήγορης βελτίωσης του εμπορικού τους ισοζυγίου και γενικά την οικονομική τους ανάπτυξη.

Κατά την ίδια δεκαετία η ανάγκη για τη διατήρηση της βιομηχανικής παραγωγής στα υψηλά επίπεδα των δύο προηγούμενων δεκαετιών, οδήγησε τις χώρες που διέθεταν σημαντική ναυπηγική βιομηχανία, στην προσφορά ιδιαίτερα ευνοϊκών όρων ναυπήγησης. Σε αυτό συνέβαλε αποφασιστικά και ο ανταγωνισμός των λεγόμενων “νέων βιομηχανικών χωρών” και ιδιαίτερα αυτών της Άπω Ανατολής (Ταϊβάν, Νότια Κορέα κτλ.) που βασιζόνταν στο χαμηλό εργατικό κόστος και που ακολουθώντας το δυτικό οικονομικό μοντέλο στράφηκαν σε κλασσικές βιομηχανικές μεθόδους για να πετύχουν πιο γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης. Προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και το διεθνές τραπεζικό σύστημα, που διέθεσε, χωρίς την αναγκαία περίσκεψη, τα μεγάλα κεφάλαια για τη δημιουργία νέων εθνικών στόλων.

Οι “νέες βιομηχανικές χώρες”, που διέθεταν εθνικά φορτία ή και χαμηλόμισθο εργατικό δυναμικό, δε δίστασαν να επιβάλουν προστατευτικά μέτρα για την ενίσχυση των νεοαποκτηθέντων εμπορικών στόλων τους. Τα μέτρα αυτά ήταν κυρίως η παρακράτηση φορτίου (cargo reservation) και ο επιμερισμός των φορτίων (cargo sharing) , οι οικονομικές επιδοτήσεις στη ναυτιλία (financial assistance) καθώς και οι κάθε τύπου διοικητικές ρυθμίσεις (administrative restrictions). Οι νέοι αυτοί εθνικοί στόλοι αναπτύχθηκαν είτε ως κρατικές είτε ως ιδιωτικές εθνικές επιχειρήσεις. Ο στόχος που οι αναπτυσσόμενες χώρες είχαν επιβάλει στα πλαίσια της UNCTAD, για την αύξηση της συμμετοχής των εθνικών τους στόλων στο 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας, σήμερα έχει ήδη επιτευχθεί.

Παρ'όλα αυτά δεν κατάφεραν να επωφεληθούν όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες και να αναπτύξουν εθνικούς κρατικούς ή ιδιωτικούς στόλους γιατί στηρίχθηκαν σε διάφορες μορφές προστατευτισμού. Όμως η πολιτική του προστατευτισμού δεν προσέφερε ενθαρρυντικές προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας των χωρών αυτών. Πράγματι αυτό συνέβη, όπως απέδειξαν οι εξελίξεις στις χώρες της COMECON που σήμερα έχουν στραφεί προς τον φιλελευθερισμό. Αντίστοιχα το ίδιο χρονικό διάστημα, οι βιομηχανικές χώρες έχασαν σιγά σιγά το συγκριτικό πλεονέκτημα που είχαν κυρίως εξ' αιτίας του ναυτεργατικού κόστους και της έντασης του ανταγωνισμού και έτσι περιόρισαν τις διαμαρτυρίες τους κατά των μέτρων προστατευτικού χαρακτήρα που έπαιρναν οι αναπτυσσόμενες χώρες και άρχισαν άλλοτε ρητά και άλλοτε σιωπηρά να υιοθετούν ανάλογες μεθόδους σε μια προσπάθεια διατήρησης ενός μέρους τουλάχιστον των εθνικών τους στόλων.

Η καίρια καινοτομία στη μεταπολεμική ναυτιλία των χύδην φορτίων υπήρξε η εισαγωγή των bulk carrier. Παραδοσιακά τα χύδην φορτία μεταφέρονταν με τα κλασικά φορτηγά πλοία, των οποίων αντιπροσωπευτικός τύπος ήταν τα Liberty. Οι αυξανόμενες ανάγκες των βιομηχανικών κρατών ειδικά της Ιαπωνίας και της Ευρώπης, για μεγάλες ποσότητες των πέντε χύδην φορτίων επέβαλλαν την κατασκευή του bulk carrier. Οι οικονομίες κλίμακας που ίσχυαν στα δεξαμενόπλοια, ίσχυαν και στα bulk carrier, τα οποία όμως περιορίστηκαν σε πολύ μικρότερα μεγέθη λόγω της έλλειψης λιμανιών υποδοχής, αλλά και εξαιτίας των μεγάλων ποσοτήτων φορτίου. Η αύξηση της συμμετοχής των bulk carrier στον παγκόσμιο στόλο έφτασε στο 20% στη δεκαετία του 1970 και ξεπέρασε το 30% τη δεκαετία του 1980.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση που άρχισε το 1974, επιδεινώθηκε από το 1981 και μετά, ύστερα από μια πρόσκαιρη βελτίωση το 1980. Αιτία υπήρξε η παγκόσμια μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, λόγω περιορισμένης αύξησης της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και λόγω ριζικών διαρθρωτικών μεταβολών, που οδήγησαν σε μείωση των μέσων διανυόμενων αποστάσεων. Αποτέλεσμα αυτών ήταν μια ραγδαία πτώση των ναύλων σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές, που για την μεν αγορά ξηρών φορτίων οι ναύλοι διαμορφώθηκαν το 1986 στο 74% των ναύλων του 1980, ενώ για τα δεξαμενόπλοια το αντίστοιχο ποσοστό ήταν μόλις 30% έναντι του 1979. Η παρατεταμένη αυτή κρίση οδήγησε αρχικά μεν σε ένα τεράστιο συνολικό τονάζ παροπλισμένων πλοίων και στη συνέχεια σε μια ραγδαία αύξηση των διαλύσεων παγκοσμίως. Οι τιμές των κατασκευαζόμενων πλοίων έπεσαν μέχρι και 50% έναντι των τιμών του 1980-1981, χωρίς, ευτυχώς να σημειωθεί συνολική αύξηση της ζήτησης νεοκατασκευαζόμενων πλοίων σε όλη αυτή την περίοδο.

Όλες αυτές οι δυσμενείς εξελίξεις οδήγησαν στη μείωση του παγκόσμιου στόλου από το 1982 και μετά, χωρίς όμως να αποκατασταθεί η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Να σημειωθεί επίσης ότι η μείωση του παγκόσμιου στόλου είχε να παρατηρηθεί από την περίοδο 1931-1935 δηλαδή την περίοδο αμέσως μετά την οικονομική κρίση του 1929-1930. Παράλληλα μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές έλαβαν χώρα στους τύπους των πλοίων ραγδαία μείωση της χωρητικότητας και της συμμετοχής πετρελαιοφόρων) και στη μέση ηλικία τους (αύξηση την περίοδο 1981-1986). Επίσης σοβαρές διαρθρωτικές αλλαγές συνέβησαν και στους 10 μεγαλύτερους στόλους του κόσμου, όπως μείωση της συνολικής συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο, αύξηση των σημαίων ευκαιρίας, απόρριψη όλων των Δυτικοευρωπαϊκών χωρών (πλην της Ελλάδας) από τον κατάλογο των 10 μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου, άνοδος του ελληνικού στόλου μέχρι το 1981 και μείωση του στη συνέχεια.

Ο στόλος της Ιαπωνίας μειώθηκε, όμως διατηρήθηκε στην 3η θέση. Υπήρξε επίσης άνοδος της λαϊκής Κίνας, της Κύπρου, των Μπαχαμών, των Φιλιππίνων, διατήρηση στόλων των Η.Π.Α και Ε.Σ.Σ.Δ και άλλες παρόμοιες εξελίξεις. Παράλληλα τεράστιες ήταν οι δυσμενείς επιπτώσεις σε όλους τους κλάδους που συνδέονται με τη ναυτιλία, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και ασφαλίσεις, οι ναυλώσεις, οι εφοδιασμοί κλπ. Οι ζημιές που προκάλεσαν οι πετρελαϊκές κρίσεις στο τραπεζικό σύστημα ήταν ανυπολόγιστες. Έτσι πολλές τράπεζες αποσύρθηκαν από τη ναυτιλία και από τότε πολλοί πιστεύουν ότι χρειάζεται μια γενική αναθεώρηση του χρηματοδοτικού συστήματος, ώστε να εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι πόροι για τη συνέχιση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας.

Η συνεχιζόμενη λόγω της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης ραγδαία μείωση του εμπορικού τους στόλου οδήγησε πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες στη δημιουργία των λεγόμενων Offshore Registries, προκειμένου να αποφύγουν τη διαρροή των πλοίων τους προς τις σημαίες ευκαιρίας. Τα νηολόγια αυτά παρέχουν συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων ανάλογες μ' εκείνες των ανοιχτών νηολογίων. Τα χαρακτηριστικά τους είναι:

1. Ίδρυση του νηολογίου σε εδάφη που συνδέονται με την κύρια χώρα με κάποιο αποικιακού τύπου καθεστώς, έτσι ώστε να θεωρείται ανεξάρτητα νηολόγιο αλλά στην ουσία να είναι εθνικό αφού παρέχεται η σημαία της κύριας χώρας.
2. Λιγότερες απαιτήσεις για τη νηολόγηση των πλοίων απ' ό,τι απαιτεί το γνήσιο εθνικό νηολόγιο π.χ. λιγότερο αυστηροί κανόνες ασφαλείας και επάνδρωσης, φορολογικές ελαφρύνσεις κ.α.

Οι αντίθετες ακριβώς διεργασίες άρχισαν παράλληλα να γίνονται στις αναπτυσσόμενες χώρες. Η πληθώρα εργατικού δυναμικού και οι μεγάλες ποσότητες εθνικών φορτίων που υπάρχουν σε αυτές, οδήγησαν στη δημιουργία και ανάπτυξη εθνικών στόλων. Γι' αυτό το λόγο, σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD για τα έτη 1984, 1985 οι αναπτυσσόμενες χώρες έφθασαν να κατέχουν το 17,1 % της παγκόσμιας χωρητικότητας. Οι αναπτυσσόμενες χώρες προσπαθούν να πετύχουν αύξηση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας τους από διάφορους φορείς με στόχο την όσο δυνατόν μεγαλύτερη αύξηση του μεριδίου τους στον παγκόσμιο στόλο, πριν συμφωνηθεί οποιαδήποτε συγκεκριμένη άρση συγκεκριμένων προστατευτικών μέτρων. Όμως το διεθνές τραπεζικό σύστημα που εξ' αιτίας της τελευταίας κρίσης έχει υποστεί τόσο μεγάλες ζημιές καθώς επίσης και οι γενικές συνθήκες υπερχρέωσης των εθνικών οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, δεν ευνοούν τέτοιες επιδιώξεις ανάπτυξης εμπορικών στόλων εκ μέρους τους.

3.2 Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλάσσιων μεταφορών

Η επιλογή του καταλληλότερου τύπου μεταφοράς είναι ένας συνδυασμός υπηρεσίας, εξυπηρέτησης και κόστους ο οποίος ολοκληρώνεται μετά από μελέτες τοπικών παραγόντων, χαρακτηριστικών μεταφοράς, χαρακτηριστικών ναύλωσης (διαδρομή, απόσταση, τύπος φορτίου) και γενικά επηρεάζεται από τους εξής παράγοντες:

• Ζήτηση(demand)

1. Παγκόσμια οικονομία (world economy)
2. Θαλάσσιο εμπόριο (seaborne commodity trade)
3. Μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων (average haul)
4. Μεταφορικό κόστος (transport cost)
5. Πολιτικά γεγονότα (political events)

• Προσφορά (Supply)

1. Παγκόσμιος στόλος (world fleet)
2. Ναυτική παραγωγή (shipbuilding output)
3. Διαλύσεις κι απώλειες πλοίων (scrapping and losses)
4. Παραγωγικότητα πλοίων (fleet performance)
5. Λειτουργικό περιβάλλον πλοίου (operating environment)

Όσον αφορά τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, όπως είναι κατανοητό η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας είναι ο πρώτος και ο σημαντικότερος παράγοντας από όλους που επηρεάζει με την σειρά του την ποσότητα και την ποιότητα του θαλάσσιου εμπορίου. Διάφορα πολιτικά γεγονότα μπορούν επίσης ανά πάσα στιγμή να συμβούν, όπως πχ. το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ το 1956 ή ο πόλεμος του κόλπου το 1990. Γεγονότα σαν αυτά επηρεάζουν άμεσα, λόγω της αλλαγής πολλών δρομολογίων, τη ναυσιπλοΐα, την παγκόσμια οικονομία αλλά και το θαλάσσιο εμπόριο με συνέπεια να επηρεαστεί άμεσα και η ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών.

Σχετικά με την προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών, αφορά περισσότερο το ίδιο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο, αντίθετα με το φορτίο που αναφέρεται στη ζήτηση. Σημαντικοί παράγοντες στην προσφορά είναι η ολική χωρητικότητα, η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου, ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων και η παραγωγικότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Τα **χαρακτηριστικά** των θαλάσσιων μεταφορών:

Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να χωριστούν σε δυο μεγάλες κατηγορίες:

- A) Τις εγχώριες μεταφορές
- B) Τις υπερπόντιες-διεθνείς μεταφορές

Ο τύπος του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί, διαφέρει ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Έτσι υπάρχουν τα πλοία: μεταφοράς υγρών καυσίμων, μεταφοράς αερίων, μεταφοράς αυτοκινήτων, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφοράς ψυγείων, μεταφοράς γενικών φορτίων και μεταφοράς άλλων πλοίων (δεξαμενόπλοια).

Τα βασικά **πλεονεκτήματα** των θαλάσσιων μεταφορών είναι:

- Ποικιλία μέσων για τους εγχώριους και υπερπόντιους προορισμούς
- Ιδιαίτερα χαμηλό κόστος
- Μεταφορά κάθε είδους φορτίου
- Αποκλειστική μεταφορά επικίνδυνων και εξειδικευμένων φορτίων, είτε για λόγους ασφάλειας, είτε γιατί δεν επιτρέπεται η διέλευση από συγκεκριμένα κράτη

Τα βασικά **μειονεκτήματα** των θαλάσσιων μεταφορών είναι:

- Αρκετά μεγάλοι χρόνοι μεταφοράς
- Ισχυρή εξάρτηση από τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες
- Μόλυνση Υδάτων
- Απαιτήση επιπρόσθετου μεταφορικού μέσου για την τελική μεταφορά.

Ανταγωνιστές:

- Οδικές μεταφορές
- Σιδηροδρομικές μεταφορές

3.3 Διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί

A) Ιδιωτικοί

1. Χρημαστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών (The Baltic and Mercantile Shipping exchange): ασχολείται μόνο με τον τομέα των πλοίων του ξηρού φορτίου.
2. Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης (Protection and Indemnity Clubs): πρόκειται για ομίλους αλληλασφάλισης των πλοιοκτητών για διάφορες απαιτήσεις από τρίτους.
3. Διεθνής ένωση νηογνωμόνων ή εταιριών κατάταξης (International Association of Classification Societies-IACS): προωθεί πρότυπα ασφαλείας στη θάλασσα και συνεργάζεται με άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς.
4. Διεθνές Ναυτικό επιμελητήριο (International Chamber of shipping): μέλη του είναι τα ναυτικά επιμελητήρια διαφόρων χωρών.
5. Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών (Council of European and Japanese National Ship-owners Associations- CENSA): έχει συμβουλευτικό ρόλο στον ΟΟΣΑ και στην UNCTAD.
6. Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων (Federation of National Association of Shipbrokers and Agents-FONASBA).
7. Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Ship-owners Association-ECSA).
8. Διεθνές Ναυτικό Συμβούλιο (Baltic and International Maritime Council-BINCO): παρέχει συμβουλές σε θέματα φορολόγησης και ναύλωσης φορτίων. Είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός οργανισμός στο ναυτιλιακό κόσμο.
9. Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (Comity Maritime International-CMI): έχει σημαντικό ρόλο στα νομικά ζητήματα της ναυτιλίας με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα.
10. Συνέλευση Επιμελητήριων της Μεσογείου (Assemblas Camaras Mediteraneas-ASCAME).
11. Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce-ICC): Στα πλαίσιά του λειτουργεί και Επιτροπή Θαλάσσιων Μεταφορών.
12. Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau-IMB): εξειδικευμένο τεχνικό παράρτημα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου.
13. Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (International Shipping Federation-ISF): ασχολείται με εργασιακά και κοινωνικά ζητήματα του προσωπικού των πλοιοκτητών.
14. Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (International Maritime Industries Forum):
15. Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών (Intercargo): μέλη της είναι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ξηρών φορτίων.
16. Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Indipendent Tanker Ship-owners-Intertanko).

17. Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Εταιριών Πετρελαίου (Oil Companies International Marine Forum-OCIMF).

B) Διακυβερνητικοί και κυβερνητικοί

1. Κυβερνητικοί οργανισμοί των ΗΠΑ που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα.

2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO).

3. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organization-ILO):

Ο οργανισμός αυτός που αποτελεί εξειδικευμένο όργανο του Ο.Η.Ε έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διαμόρφωση διεθνών προτύπων όσον αφορά στις συνθήκες εργασίας ναυτικών στα πλοία. Κατά την τρέχουσα περίοδο στο πλαίσιο του οργανισμού αυτού, προωθούνται διαδικασίες για την αναθεώρηση και ενσωμάτωση των υπαρχόντων ναυτιλιακών οργάνων σε μια νέα ναυτιλιακή σύμβαση, που θα διέπει τα επίπεδα ναυτικής εργασίας.

4. Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης-ΟΟΣΑ (Organization for Economic Cooperation and Development-OECD).

Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών (OECD/Maritime Transport Comity-MTC) συστήθηκε το 1948 με στόχο να συντονίζει τις ακολουθούμενες από τα κράτη-μέλη της πολιτικές ανοικοδόμησης της ναυτιλίας τους. Η MTC αποτελεί το κατάλληλο βήμα στο οποίο μπορούν να εξεταστούν τα ζητήματα των ναυτιλιακών μεταφορών, τόσο από την πολιτική όσο από την οικονομική σκοπιά, αλλά ταυτόχρονα και το βήμα στο οποίο μπορεί να γίνει διάλογος και διαβούλευση μεταξύ κρατών ώστε να επιτευχθεί η εναρμόνιση και η σύγκλιση των ναυτιλιακών πολιτικών των Κ-Μ ΟΟΣΑ υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών.

5. Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD). Τα κυριότερα θέματα με τα οποία ασχολήθηκε η Ναυτιλιακή Επιτροπή της UNCTAD ήταν:

α) Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών γραμμών (Code of Conduct on line Conferences)

β) Πολυμελείς Μεταφορές (Multimodal Transport)

γ) Ανάπτυξη Λιμένων, ειδικά των αναπτυσσόμενων χωρών

δ) Προστασία των συμφερόντων των φορτωτών (shippers)

ε) Συνεργασία στην εμπορική ναυτιλία

στ) Ανισορροπία στην προσφορά και τη ζήτηση στην παγκόσμια ναυτιλία

ζ) Τα Φορτία Χύδην (Υγρά και Ξηρά)

η) Όροι Νηολόγησης Πλοίων

6. Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου-ΠΟΕ (World Trade Organization-WTO)

7. Paris MOU:

Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού αποτελείται από 20 συμμετέχουσες θαλάσσιες υπηρεσίες και καλύπτει τα ύδατα των ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και τη λεκάνη Βορείου Ατλαντικού από τη Βόρεια Αμερική στην Ευρώπη. Το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού στοχεύει στην εξάλειψη της λειτουργίας των κάτω του μετρίου σκαφών μέσω ενός συστήματος κρατικού ελέγχου των λιμένων. Διενεργούνται ετησίως πάνω από 18.000 επιθεωρήσεις στα ξένα σκάφη στους λιμένες του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού, εξασφαλίζοντας ότι τα σκάφη ανταποκρίνονται στη διεθνή ασφάλεια, τα περιβαλλοντικά πρότυπα και ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν τις επαρκείς συνθήκες διαβίωσης κι εργασίας.

3.4 Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η συμβολή της ναυτιλίας στην Ε.Ε είναι ιδιαίτερα σημαντική. Αυτό ισχύει τόσο για οικονομικούς λόγους όσο και για λόγους εθνικής ασφαλείας των κρατών μελών της Ε.Ε. Η συμβολή αυτή γίνεται πιο κατανοητή εάν λάβουμε υπ' όψιν μας τις ακόλουθες επισημάνσεις:

- Η Ε.Ε είναι η σημαντικότερη εμπορική περιοχή του κόσμου.
- Η Ε.Ε καλύπτει σε βάρος το ένα τρίτο περίπου των παγκόσμιων εισαγωγών.
- Πάνω από το 90% του συνολικού όγκου του εμπορίου της Ε.Ε και το 25% σχεδόν του όγκου του εμπορίου των εσωτερικών ευρωπαϊκών συναλλαγών διακινείται μέσω θάλασσας.
- Ο τομέας της ναυτιλίας πολύ σημαντικός για την Ε.Ε, επειδή αποφέρει συνάλλαγμα και δημιουργεί απασχόληση τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά.
- Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες ελέγχουν σήμερα το 38% περίπου του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια και περίπου το 31% του στόλου μεταφοράς χύδην φορτίων.

Με την ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ το 1981, ο κοινοτικός στόλος αυξήθηκε σε 28% του παγκόσμιου στόλου και σε 33% αν ληφθεί υπ' όψιν το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου. Έτσι η Ε.Ο.Κ έγινε τότε η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας θεωρείται ότι άρχισε να υφίσταται το 1985, με την κινητοποίηση της Επιτροπής και του Συμβουλίου για θέματα που αφορούσαν τη ναυτιλία. Την ίδια χρονιά υπογράφηκε και η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (Ε.Ε.Π) η οποία αναφέρεται στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Για πρώτη φορά αναπτύχθηκε μια δέσμη μέτρων η οποία αποτελείται από τέσσερις κανονισμούς.

- 4055/86 περί εφαρμογής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και ανάμεσα σε κράτη –μέλη και τρίτες χώρες.
- 4056/86 περί καθορισμού του τρόπου εφαρμογής συγκεκριμένων άρθρων της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές.
- 4057/86 περί δημιουργίας μηχανισμού για καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών dumping των ναύλων από εφοπλιστές τρίτων χωρών.
- 4058/86 περί αναλήψεως συγκεκριμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις ωκεανοπόρες μεταφορές φορτίων. Οι μετέπειτα προσπάθειες για τη δημιουργία ενός παράλληλου νηολογίου με τα υπόλοιπα των κρατών - μελών, γνωστές ως euros τελικά δεν τελεσφόρησαν.

3.5 Παγκοσμιοποίηση της οικονομίας

Με την είσοδο της νέας χιλιετίας η οικονομία πέρασε στο στάδιο της πλήρους παγκοσμιοποίησης, δημιουργήθηκε δηλαδή ένα περιβάλλον χωρίς σύνορα, μια κοινωνία της τεχνολογίας και της πληροφόρησης, όπου τα κεφάλαια και το εργατικό δυναμικό κυκλοφορούν ελεύθερα. Αυτοί οι παράγοντες επηρέασαν και τη διεθνή ναυτιλία.

Σε αυτό το διεθνές περιβάλλον όπου υπάρχουν μεγάλα διακρατικά οικονομικά συμφέροντα, έχει επικρατήσει η φιλοσοφία της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων ως επικρατούσα ιδέα. Οι κυβερνήσεις των κρατών, θεωρούν ότι μέσα από την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των επιχειρήσεων θα μπορέσουν να βελτιώσουν το εισόδημα των εργαζομένων και το επίπεδο απασχόλησης. Οι επιχειρήσεις από τη δική τους πλευρά, πιστεύουν ότι μέσω της ανταγωνιστικότητας θα επιτύχουν την αύξηση των κερδών αλλά και την κατάκτηση των μακροπρόθεσμων στόχων τους.

Το επίπεδο ανταγωνιστικότητας της κάθε χώρας καθορίζει και το βαθμό του ανοίγματός της στις διεθνείς αγορές. Αυτό το άνοιγμα αφορά διακίνηση προϊόντων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Η λογική της ανταγωνιστικότητας οδήγησε στην παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων, η οποία αποσκοπεί στη μεγιστοποίηση του κέρδους και σε βελτιωμένους τρόπους διαχείρισης και οργάνωσης.

3.6 Παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας

Η ναυτιλία σήμερα γνωρίζει αλλαγές και εξελίξεις λόγω του διεθνούς της χαρακτήρα και της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Οι νέοι κανονισμοί στον IMO και οι διεθνείς συμβάσεις συνέβαλλαν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, στην ασφάλεια των δρομολογίων των πλοίων και στην προστασία του περιβάλλοντος. Από τη διεθνοποίηση της ναυτιλίας που είχε ως κύριο χαρακτηριστικό την αλλαγή σημαίας, περάσαμε στη φάση της παγκοσμιοποίησης. Η παγκοσμιοποίηση θέτει ιδιαίτερες προκλήσεις στη ναυτική απασχόληση. Ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί προαπαιτούμενο της δημιουργίας βιώσιμης ναυτικής πολιτικής. Οι ποιοτικοί ναυτικοί είναι οι φορείς της εξειδικευμένης τεχνογνωσίας της ναυτιλίας. Συνεπώς, είναι επιτακτική η ανάγκη διατήρησης της ναυτικής τεχνογνωσίας με μέτρα προσέλκυσης των νέων στη ναυτική σταδιοδρομία, διατήρησής τους στο επάγγελμα και αναβάθμισης των εκπαιδευτικών δεξιοτήτων τους.

Σε εθνικό επίπεδο, το 2011 η καμπάνια προσέλκυσης στο ναυτικό επάγγελμα είχε εντυπωσιακά αποτελέσματα: οι 1.350 θέσεις στις Ναυτικές Ακαδημίες προσέλκυσαν 6.500 υποψήφιους. Για πρώτη φορά καλύφθηκαν τόσο οι αριθμητικοί στόχοι όσο και τα ποιοτικά κριτήρια. Η υψηλή ανεργία στην ξηρά ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας κρίσης δίνει την ευκαιρία προώθησης της ναυτικής σταδιοδρομίας. Η ΕΕ προωθεί την πολιτική αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης και της υποδομής των Δημόσιων Ναυτικών Ακαδημιών. Υπάρχουν επίσης ενδείξεις διαφαινόμενης πολιτικής βούλησης αποδοχής των προτάσεων της ΕΕ, όσον αφορά την εισαγωγή της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης. Το κόστος διατήρησης του δικτύου των δημόσιων σχολών και ο μεγάλος αριθμός σπουδαστών που δεν μπορούν να απορροφηθούν από τις Ακαδημίες υποστηρίζουν τη θέση αυτή.

Παρακάτω ακολουθούν οι συντελεστές που επηρεάζουν την ολοκληρωμένη δράση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

- σημαία της χώρας που υποδεικνύει την εθνικότητα του πλοίου
- εθνικότητα του εργατικού δυναμικού του πλοίου και του γραφείου της επιχείρησης
- χώρα εγκατάστασης του γραφείου
- εθνικότητα των φορτίων
- προέλευση της χρηματοδότησης
- χρησιμοποίηση ξένων λιμένων προς εξυπηρέτηση καταναλωτών τρίτων χωρών

Η σχέση μεταξύ των παραπάνω παραγόντων δείχνει εάν μια ναυτιλιακή μπορεί να θεωρηθεί παγκοσμιοποιημένη ή όχι. Δηλαδή εάν η εθνικότητα του πλοιοκτήτη είναι διαφορετική από την εθνικότητα των συντελεστών παραγωγής κι εκμετάλλευσης της ναυτιλιακής, μπορεί να θεωρηθεί πως υπάρχει διεθνοποίηση.

Η κύρια διαφοροποίηση της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης από τη διεθνοποιημένη είναι η αποκέντρωση της λήψης αποφάσεων, όπου μπορεί να γίνεται ανεξάρτητα σε κάθε έδρα της σε ξένη χώρα. Ειδικά στη ναυτιλία ιστορικά ξεκίνησε τη δεκαετία του 1970 λόγω της ελαχιστοποίησης του λειτουργικού κόστους και των φθηνών συντελεστών παραγωγής.

3.7 Μελλοντικές τάσεις της ναυτιλίας

Η ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε σημαντική φάση εξέλιξης λόγω των πολιτικών αλλαγών παγκοσμίως. Γι αυτό το λόγο η ναυτιλιακή βιομηχανία ενδιαφέρεται άμεσα για την μελλοντική εικόνα της ναυτιλιακής αγοράς.

Πέραν της οικονομικής κρίσης, η παγκόσμια ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει σειρά προβλημάτων που συνδέονται άρρηκτα με το οικονομικό κλίμα. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας) περιορίζεται, ενώ παράλληλα κάμπτεται η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα, συμπαρασύροντας τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές.

Ένας παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς είναι το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης της παγκόσμιας ναυτιλίας καθώς και ο δείκτης που παρουσιάζει τον μέσο όρο της απόστασης μεταφοράς ανά έτος. Έτσι αυτός δείκτης αυξάνεται όταν αυξάνεται η λειτουργική αναλογία των πλοίων και μειώνεται σε περιόδους ύφεσης. Γενικά η οικονομική ανάπτυξη είναι ανάλογη της έντασης και της διάρκειας των επενδύσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία αλλά και από τη δομή της ζήτησης που υπάρχει.

Ο όγκος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου έχει την εξής δομή: Στα εμπορεύματα υγρών φορτίων το πετρέλαιο και τα παράγωγά του καταλαμβάνουν το 44% σε αυτό το είδος. Στα εμπορεύματα του ξηρού φορτίου που το αποτελούν ο βωξίτης, το φωσφορικό άλας, τα σιδηρομεταλλεύματα και τα σιτηρά, καλύπτει το 56% του θαλάσσιου εμπορίου. Το εμπόριο άνθρακα και σιτηρών αναμένεται να παρουσιάσει αύξηση, ενώ κάμψη αναμένεται στο εμπόριο ξυλείας για οικολογικούς λόγους.

Η σημαντική μείωση της μεταφορικής ζήτησης, υποβάθμισε την παγκόσμια ναυλαγορά, συμπαρασύροντας και τις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Ως εκ τούτου η αγορά οδηγείται τελικά σε συνθήκες έντονης υπερπροσφοράς τονάζ έναντι χαμηλής διαθεσιμότητας μεταφερόμενων φορτίων, γεγονός που πιέζει την αγορά των ναύλων σχεδόν σε όλες τις αγορές. Είναι γεγονός πως οι έντονα θετικές τάσεις που επικρατούσαν στον κλάδο πριν την ύφεση, οδήγησαν τους εφοπλιστές, ορμώμενοι από τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, να προβούν στην αύξηση παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, με αποτέλεσμα τη συνεχιζόμενη αύξηση του τονάζ σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι παραγγελίες (σύμφωνα με το world order book) αυξήθηκαν την περίοδο 2007-2009, ενώ το 2010 ο ρυθμός αύξησης περιορίστηκε. Στις νέες παραγγελίες κυριαρχούν τα πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers) και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers). Η ικανότητα κάλυψης της ζήτησης από τα μεγάλα ναυπηγεία παγκοσμίως (Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία) δεν επαρκούσε, με αποτέλεσμα σε μερικές περιπτώσεις να σημειώνονταν σημαντικές καθυστερήσεις.

Στα παραπάνω προβλήματα έρχεται να προστεθεί και ο κοινός παρανομαστής της αδυναμίας κάλυψης των περαιτέρω επενδύσεων των εφοπλιστών από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμιο επίπεδο, γεγονός που θέτει σε κίνδυνο επιβίωσης ακόμα και σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες. Αποτέλεσμα όλων, η κατακόρυφη πτώση του δείκτη ναυλαγοράς ξηρού φορτίου.

Παρά τη σημαντική κάμψη των ναύλων σε όλες τις αγορές φορτίων αλλά και την προεξόφληση της πτωτικής εικόνας στο προσεχές μέλλον, οι εφοπλιστές συνέχισαν τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων με σκοπό την εκμετάλλευση του χαμηλότερου κόστους κατασκευής αλλά και της άμεσης εξυπηρέτησης της δυναμικά μεγαλύτερης ζήτησης στο μέλλον. Το μίγμα των παραγγελιών δεν δείχνει να διαφοροποιείται σε σχέση με προηγούμενα έτη, καθώς η πλειονότητα αφορά σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και σε δεξαμενόπλοια.

Η αύξηση των παραγγελιών, μπορεί από τη μια μεριά να αύξησε το διαθέσιμο τονάζ, από την άλλη όμως οδήγησε στη σημαντική βελτίωση της μέσης ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, γεγονός που συνδέεται με πλεονεκτήματα τόσο για τις διαχειρίστριες εταιρείες (νέες τεχνολογίες, αποδοτικότερη μεταφορά φορτίων, μικρότερα λειτουργικά έξοδα) όσο και για το φυσικό περιβάλλον που επιβαρύνεται λιγότερο. Σύμφωνα με διεθνή στοιχεία που δημοσιεύθηκαν το Μάρτιο του 2012 η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου (ανεξαρτήτως τύπου πλοίου) είναι τα 20,6 έτη, ενώ τα ελληνικά στοιχεία παρουσιάζουν ακόμα καλύτερη εικόνα με τη μέση ηλικία των ποντοπόρων πλοίων να μην ξεπερνά τα 16 έτη.

Την ίδια στιγμή οι χαμηλοί ναύλοι δεν καλύπτουν το ημερήσιο κόστος λειτουργίας των σημαντικά παλαιότερων πλοίων, με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια να εμφανίζεται αυξημένος ο ρυθμός διάλυσης πλοίων με σαφή ωστόσο τάση μείωσης σε σχέση με τα πρώτα έτη της ναυτιλιακής κρίσης (2009). Ειδικότερα, κατά το 2011 οι πωλήσεις για διάλυση (demolition sales) ξεπέρασαν τα 1078 πλοία, χωρητικότητας 25,6 χιλιάδων τόνων που αντιστοιχούν περίπου στο 1,5% του παγκόσμιου στόλου.

Τα παραπάνω συνθέτουν τα βασικά στοιχεία που σκιαγραφούν την εικόνα του κλάδου τα τελευταία έτη. Παρόλα αυτά, οι επιχειρηματικές προσδοκίες των αναλυτών του χώρου για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυλαγοράς μελλοντικά δείχνουν να ανακάμπουν παρά το γεγονός ότι οι περισσότεροι συμφωνούν πως θα χρειαστούν τουλάχιστον 3 έτη για να βρεθεί η ναυτιλία στα προ κρίσης επίπεδα. Σύμφωνα με μελέτη του οίκου Moore Stephens, οι επιχειρηματικές προσδοκίες του κλάδου βρίσκονται σε σαφώς υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με αυτές προ πενταετίας (Μάρτιος του 2009). Οι περισσότεροι εφοπλιστές, ναυλωτές και αναλυτές αναμένουν υψηλότερες τιμές της αγοράς ναύλων στο άμεσο μέλλον (σχεδόν σε όλα τα είδη φορτίων), ωστόσο υπογραμμίζεται ότι η αγορά θα εξακολουθήσει να βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την προ κρίσης εποχή.

Παράλληλα, αυξημένο παρουσιάζεται το ποσοστό των αναλυτών που εκτιμά πως θα περιορισθεί η αύξηση του κόστους διαχείρισης του στόλου, γεγονός που θα έχει ευνοϊκά αποτελέσματα για τον κλάδο. Ωστόσο, οι εκτιμήσεις για τα μακροοικονομικά μεγέθη που σχετίζονται με τον κλάδο είναι λιγότερο αισιόδοξα. Ο ρυθμός ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας παρουσίασε περαιτέρω επιβράδυνση το 2012 αλλά σταθεροποιήθηκε μέσα στο 2013 και τα επόμενα έτη αναμένεται ανάκαμψη.

3.8 Ο παγκόσμιος στόλος

Ένα σημαντικό γεγονός για την πορεία ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου κατέγραψε στις αρχές Ιουλίου του 2011 ο ναυλομεσιτικός οίκος Clarksons από τους μεγαλύτερους στον κόσμο. Σύμφωνα με τη βάση δεδομένων του οίκου, ο παγκόσμιος στόλος αποτελείται από 85.000 πλοία χωρητικότητας 1 δισ. gt, ενώ η αξία του ανέρχεται στο 1 τρις δολάρια.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 σημειώθηκαν νέοι υψηλοί ρυθμοί αύξησης μέχρι και 8% το 2010. Μέρος αυτής της μεταβλητότητας προκλήθηκε από τις διακυμάνσεις στην ανάπτυξη του εμπορίου η οποία ήταν πολύ γρήγορη (8% ετησίως) κατά την περίοδο μέχρι την κορυφή του 1975, στη συνέχεια, αυξήθηκε μόλις κατά 1% ετησίως στη δεκαετία του 1980 και κατά 3% περίπου από τότε. Αλλά η αύξηση του στόλου τροφοδοτήθηκε και από τον ενθουσιασμό των επενδυτών λόγω των ευκολιών χρηματοδότησης.

Υπάρχει όμως ένα σημαντικό σημείο και αυτό αφορά την παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου. Το 1955 τα 100 εκατ. gt μετέφεραν 820 εκ. τόνους του φορτίου, ή περίπου 8,2 τόνους ανά gt. Σήμερα το 1 δισ. gt μεταφέρει περίπου 8,4 δις τόνους φορτίου ή κατά μέσο όρο 8,4 t ανά gt.

Στις 100.000 πλοία θα φθάσει ο παγκόσμιος στόλος το 2020, σύμφωνα με μια ανάλυση της ναυτιλιακής οργάνωσης BIMCO, σημειώνοντας αύξηση κατά περίπου 20% από τα τρέχοντα επίπεδα. Παράλληλα, η μελέτη εκτιμά ότι η παραγωγή των ναυπηγείων, τα επόμενα χρόνια, θα κυμαίνεται σε χαμηλότερα επίπεδα από ότι τις χρονιές που σημειώθηκε το τελευταίο peak στις νέες ναυπηγήσεις (2009 και 2010), ενώ τα ναυπηγεία θα καλύψουν ένα μέρος των απωλειών που έχουν σε νέες ναυπηγήσεις πλοίων ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοιων και containerships από τα πλοία που θα απασχολούνται στις θαλάσσιες γεωτρήσεις, των οποίων ο υπό παραγγελία αριθμός συνεχώς αυξάνεται, τα τρία τελευταία χρόνια.

Ειδικότερα, η ανάλυση BIMCO συγκρίνει τα δεδομένα σε ότι αφορά το βιβλίο παραγγελιών του Δεκεμβρίου 2011 με αυτά του Μαρτίου του 2013. Στο εξεταζόμενο αυτό διάστημα, παρατηρείται μία μετατόπιση του κέντρου βάρους από ορισμένους ναυτιλιακούς κλάδους σε κάποιους άλλους και συγκεκριμένα, τα στοιχεία δείχνουν μία μείωση του αριθμού των υπό ναυπήγηση πλοίων ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοιων και containerships, και μία αύξηση του αριθμού των υπό ναυπήγηση πλοίων που απασχολούνται κυρίως στον τομέα της ενέργειας και ειδικότερα, στις θαλάσσιες εξορύξεις πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Οι παραγγελίες

Τα στοιχεία που παρουσιάζει η Bimco είναι χαρακτηριστικά. Το Δεκέμβριο του 2012, ήταν υπό παραγγελία 2.446 πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, 46,7 εκατ. gt, ενώ το Μάρτιο του 2013 τα bulk carriers υπό παραγγελία ήταν μόλις 1.431, 26,8 εκατ. gt, σημειώθηκε δηλαδή μείωση κατά 41% σε αριθμό πλοίων και 43% σε gt. Αντίστοιχα, μείωση κατά 31% σε αριθμό πλοίων και 24% σε gt καταγράφεται για το ίδιο διάστημα στις παραγγελίες containerships και passenger ships και άλλων πλοίων ξηρού φορτίου. Ο αριθμός των πλοίων ξηρού φορτίου μειώθηκε στα 1.266 (28,8 εκ. gt), έναντι 1.830 πλοίων (37,7 εκατ. gt) το Δεκέμβριο του 2011. Μικρότερη μείωση παρατηρείται στον αριθμό των υπό παραγγελία δεξαμενόπλοιων. Το Δεκέμβριο του 2011, το orderbook περιελάμβανε 1.180 πλοία (24,4 εκατ. gt), ενώ το Μάρτιο του 2013 ο αριθμός τους μειώθηκε στα 1.012 πλοία (22,5 εκατ. gt). Η μείωση σε αριθμό πλοίων είναι 14% και σε τόνους 8%.

Την ίδια στιγμή, τα υπό παραγγελία offshore πλοία αυξήθηκαν και από 811 (7,43 εκατ. gt) που ήταν το Δεκέμβριο του 2011, ανήλθαν το Μάρτιο του 2013 σε 972 (10,5 εκατ. gt), σημειώθηκε δηλαδή άνοδος κατά 20% σε αριθμό πλοίων και 42% σε gt. Κατά τα τελευταία χρόνια, το ship finance κατευθύνθηκε όλο και περισσότερο σε πλοία αυτού του τύπου, σημειώνει η ανάλυση της Bimco. Επίσης, παρατηρείται ότι υπάρχει μία τάση για κατασκευή μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων στον υπεράκτιο τομέα, καθώς, ενώ ο αριθμός αυξήθηκε μόλις κατά 20%, η αύξηση των gt είναι κατά 42%.

Τα ναυπηγεία

Σε ότι αφορά τα ναυπηγεία, η ανάλυση εκτιμά ότι, τα αμέσως επόμενα χρόνια και μέχρι το 2020, η παραγωγή των ναυπηγείων θα κινείται ετησίως στα επίπεδα των 30+ εκατ. gt, από το 2012 μέχρι και το 2014 κινείται στην περιοχή των 40+ εκατ. gt, όταν από το 2009 μέχρι και το 2011 κινούνταν στην περιοχή των 50+ εκατ. gt.

Συνολικά, εκτιμά ότι ο παγκόσμιος στόλος θα φτάσει, το 2020, σε αριθμό λίγο χαμηλότερα από τις 100.000 πλοία και συγκεκριμένα σε 99.357 πλοία, από 83.177 που βρίσκεται σήμερα. Μεγαλύτερη αύξηση θα σημειωθεί στον αριθμό των πλοίων που θα απασχολούνται με τις θαλάσσιες γεωτρήσεις και η μικρότερη αύξηση (14%), θα σημειωθεί στα δεξαμενόπλοια. Τέλος, από την πλευρά της διάλυσης, με υψηλότερο ρυθμό θα «διαλύονται» τα πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου (2,8% του στόλου σε ετήσια βάση), ενώ στα δεξαμενόπλοια θα κυμαίνεται ο ρυθμός στο 1,4%.

3.9 Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας

Ένα σοβαρό θέμα που απασχολεί τους πλοιοκτήτες είναι το χρηματοπιστωτικό σύστημα, το οποίο επηρεάζει άμεσα την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτό συμβαίνει διότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις βασίζονται πάρα πολύ στο δανεισμό και η εξασφάλιση καθώς και η εξυπηρέτηση των δανείων κρίνουν εάν μια επιχειρηματική πρωτοβουλία του κλάδου θα έχει επιτυχία. Στόχος λοιπόν, των ναυτιλιακών εταιριών είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους και η προστασία από τις μεταβολές στη διεθνή χρηματαγορά π.χ. μεταβολές στο τραπεζικό επιτόκιο.

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας έχει επηρεάσει τη δομή και τη λειτουργία του τραπεζικού συστήματος. Σήμερα οι τράπεζες παγκοσμίως, αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα. Έτσι δε χρηματοδοτούν πλέον προβληματικούς και μη ανταγωνιστικούς τομείς της ναυτιλίας, καθώς προσπαθούν να περιορίσουν τους πιστωτικούς κινδύνους και να αυξήσουν τα έσοδά τους. Από την άλλη πλευρά οι πλοιοκτήτες έχοντας ως σκοπό να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους, καταλήγουν σε υπερδανεισμό και σε υπερχρέωση των επιχειρήσεών τους. Μελλοντικά οι τράπεζες δε θα έχουν μόνο το ρόλο του πάροχου της χρηματοδότησης, αλλά και το ρόλο του οικονομικού συμβούλου.

3.10 Η πολιτική της Ε.Ε για το μέλλον της ναυτιλίας

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας σημαίνει βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Καθήκον της Ε.Ε είναι η χάραξη της μελλοντικής πολιτικής, σε όλους τους τομείς της οικονομίας, να επιδιώκει την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης και συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού σε όλη την παγκόσμια ναυτιλία. Η ΕΕ θα πρέπει επίσης να αναλάβει πρωτοβουλία σε επίπεδο διεθνών οργανισμών για να προωθηθεί η υιοθέτηση διεθνούς συμφωνίας για την εφαρμογή κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίοι παίζουν καθοριστικό και ζωτικό ρόλο στη διατήρηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, για την εφαρμογή ορισμένων αρχών του δικτύου του ανταγωνισμού όσον αφορά στη συμπεριφορά των δημοσίων και ιδιωτικών εταιριών στη ναυτιλιακή αγορά. Τα νηολόγια όλων των κρατών-μελών θεωρείται αναγκαίο να εκσυγχρονιστούν ώστε να καταστούν αποτελεσματικά και ικανά να ανταποκριθούν στις διεθνείς υποχρεώσεις. Τέλος σημαντικές αλλαγές επιφέρει στη ναυτιλία της Ε.Ε, η αύξηση στατικών στοιχείων της παγκόσμιας χωρητικότητας αλλά και το αυξημένο πολιτικό βάρος σε οποιεσδήποτε διαπραγματεύσεις περί ναυτιλιακών θεμάτων, με πρόσφατη διεύρυνσή, την προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας.

Κεφάλαιο 4. Εισαγωγή στα πληροφοριακά συστήματα

Στο παρακάτω κεφάλαιο αναλύεται η έννοια του πληροφοριακού συστήματος. Πριν γίνει όμως αυτό, επιχειρείται να γίνει κατανοητός ο τρόπος σύνδεσης των πληροφοριακών συστημάτων και της ναυτιλίας. Δίνεται επίσης μια αναδρομή στην εξέλιξη των υπολογιστών με σκοπό να καθορισθεί ο χρόνος δημιουργίας των πληροφοριακών συστημάτων.

4.1 πληροφοριακά συστήματα και ναυτιλία

4.1.1 Ιστορική αναδρομή και εξέλιξη των υπολογιστικών συστημάτων

Σύμφωνα με τους Kenneth και Jane Laudon υπάρχουν πέντε εποχές στην ανάπτυξη των πληροφοριακών συστημάτων ανταποκρινόμενες στην ανάπτυξη των υπολογιστών. Αυτές είναι οι ακόλουθες:

- 1) κεντρικοί και μίνι υπολογιστές
- 2) προσωπικοί υπολογιστές (personal computer,pc)
- 3) δίκτυα server/client
- 4) enterprise computing
- 5) cloud computing

Κατά την πρώτη εποχή, κύρια δύναμη ήταν η IBM και οι υπολογιστές της εποχής καταλάμβαναν ολόκληρα δωμάτια και χρειαζόνταν ολόκληρα δωμάτια για να λειτουργήσουν. Η IBM προμήθευε το υλικό και το λογισμικό τους. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας επέφερε μεγαλύτερες υπολογιστικές δυνατότητες και μείωση του κόστους. Μικρότεροι και πιο οικονομικοί υπολογιστές επέτρεψαν στις μεγάλες επιχειρήσεις να έχουν δικά τους υπολογιστικά συστήματα στις εγκαταστάσεις τους.

Η δεύτερη εποχή ξεκίνησε το 1965 καθώς εμφανίστηκαν οι μικροεπεξεργαστές οι οποίοι άρχισαν να ανταγωνίζονται τους μικρούς και τους μίνι υπολογιστές και επιτάχυναν τη διαδικασία αποκέντρωσης της υπολογιστικής δύναμης από τα μεγάλα κέντρα δεδομένων στα μικρότερα γραφεία. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 η τεχνολογία των μικροϋπολογιστών έδωσε τη θέση της στους προσωπικούς υπολογιστές (PC) με αποτέλεσμα οι χαμηλού κόστους υπολογιστές να γίνουν μαζικό εμπόρευμα στην αγορά επιτρέποντας στις επιχειρήσεις να παρέχουν στους υπαλλήλους τους πρόσβαση στην υπολογιστική δύναμη που επί δέκα χρόνια είχε κοστίσει 10.000 δολάρια. Αυτός ο πολλαπλασιασμός των υπολογιστών δημιούργησε μια έτοιμη αγορά για δίκτυα διασύνδεσης και την εκλαΐκευση του διαδικτύου.

Στην τρίτη εποχή γεννήθηκε η έννοια του διακομιστή (server). Όσο μεγάλωνε η πολυπλοκότητα της τεχνολογίας και το κόστος μίκραινε, μεγάλωναν και οι ανάγκες της επιχείρησης για πληροφόρηση. Ένα δίκτυο έδωσε τη δυνατότητα πρόσβασης σε κοινές πληροφορίες μέσω ενός διακομιστή. Αυτό έδωσε τη δυνατότητα σε χιλιάδες χρήστες να αποκτήσουν ταυτόχρονη πρόσβαση σε κοινές πληροφορίες.

Η τέταρτη εποχή βοηθήθηκε από τα δίκτυα υψηλών ταχυτήτων και ένωσε όλα τα μέρη της επιχείρησης, προσφέροντας πρόσβαση σε μεγάλο όγκο πληροφοριών σε ολούς ανεξαρτήτως τους χρήστες.

Τέλος η πέμπτη και πιο πρόσφατη εποχή των πληροφοριακών συστημάτων χρησιμοποιεί την τεχνολογία για να παρέχει εφαρμογές καθώς και για την αποθήκευση δεδομένων ανεξαρτήτως διάταξης του χώρου, της τοποθεσίας, της φύσης και του υλικού. Αυτό μαζί με την τεχνολογία των τηλεφώνων και των ασυρμάτων δικτύων (wi fi) οδήγησαν σε νέο επίπεδο κινητικότητας στο οποίο οι διαχειριστές έχουν πρόσβαση στα πληροφοριακά συστήματα διοίκησης από παντού, με φορητούς υπολογιστές (βλέπε σχήμα 1).



Σχήμα 1. Εξέλιξη των υπολογιστικών συστημάτων

4.1.2 Η διαδρομή ως την ηλεκτρονική ναυτιλία

Πριν δύο αιώνες, όπου το μόνο μέσο επικοινωνίας ήταν η αλληλογραφία, οι πληροφορίες για τις ναυτιλιακές υπηρεσίες ήταν ελάχιστες, όσο ένα πλοίο βρισκόταν εν πλω. Οι εργασίες στα πλοία καθορίζονταν κι επιβλέπονταν από τους αξιωματούχους επόπτες εργασίας. Ο χειρισμός ζητημάτων από τους πλοιοκτήτες, γινόταν χωρίς να υπάρχει γνώση για το που βρίσκεται το πλοίο και αν θα επιστρέψει.

Η ανάπτυξη του εμπορίου μετά την εξάπλωση των ευρωπαϊκών αποικιακών αυτοκρατοριών, δημιούργησε την ανάγκη για καλή διηπειρωτική επικοινωνία. Γι αυτό το λόγο έγιναν μεγάλες επενδύσεις από το 1841 ως το 1897 αλλά τα αποτελέσματα δεν ήταν ενθαρρυντικά. Μόλις το 1987 έγινε εφικτή η άμεση επικοινωνία σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω του ενσύρματου δικτύου που περιελάμβανε 162.000 ναυτικά μίλια καλωδίων.

Πριν το Β΄ παγκόσμιο πόλεμο οι πληροφορίες ανταλλάσσονταν από τους διαχειριστές, μόνο μέσω τηλεφώνου ή τηλεγράφου, τεχνικές οι οποίες δεν ήταν συμφέρουσες οικονομικά, ούτε παρείχαν ικανοποιητική ταχύτητα μετάδοσης του μηνύματος. Μετά το β΄ παγκόσμιο πόλεμο μειώθηκε το κόστος επικοινωνίας και βελτιώθηκαν οι ταχύτητες μεταφοράς του μηνύματος, μέσω των άμεσων τηλεφωνικών συνδιαλέξεων, του telex και του fax.

Τα πληροφοριακά συστήματα εμφανίστηκαν για πρώτη φορά κατά τη διάρκεια του β' παγκοσμίου πολέμου. Λίγο αργότερα στις αρχές της δεκαετίας του 1950 άρχισαν να χρησιμοποιούνται και από επιχειρήσεις. Η εφαρμογή τους αφορούσε τη διεξαγωγή μεγάλου όγκου συναλλακτικών εργασιών. Πιο συγκεκριμένα οργάνωναν αριθμητικά δεδομένα σε διάφορους τομείς της επιχείρησης όπως το λογιστήριο, τη διαχείριση ανθρωπίνων πόρων και τέλος τη χρηματοδότηση. Αργότερα ονομάστηκαν Συστήματα Διαχείρισης Συναλλαγών. (TPS-Transaction Processing Systems).

Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η δεκαετία του 1960 για τα πληροφοριακά συστήματα, καθώς βελτιώθηκαν σημαντικά οι ικανότητες αποθήκευσης, πρόσβασης και διαχείρισης της πληροφορίας από τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Τότε μέσω των υπολογιστών αυτοματοποιήθηκαν τα συστήματα πληροφόρησης, και η παροχή on line πληροφοριών.

Το 1970 η ηλεκτρονική επικοινωνία άρχισε να κερδίζει έδαφος και έτσι αυξήθηκε η ζήτηση για πληροφοριακά συστήματα από επιχειρήσεις και βιομηχανίες. Αυτό το γεγονός έγινε αφορμή για την εμφάνιση συστημάτων αυτοματισμού γραφείου. Όσο αυξάνονταν οι δυνατότητες των Η/Υ τόσο μειωνόταν το κόστος με αποτέλεσμα την επέκταση των εφαρμογών του υπολογιστή σε άλλους τομείς. Έτσι δημιουργήθηκαν τα Συστήματα Υποστήριξης Λήψης Αποφάσεων (Decision Support Systems ή DSS) που παρείχαν μηχανογραφημένη υποστήριξη στη λήψη αποφάσεων.

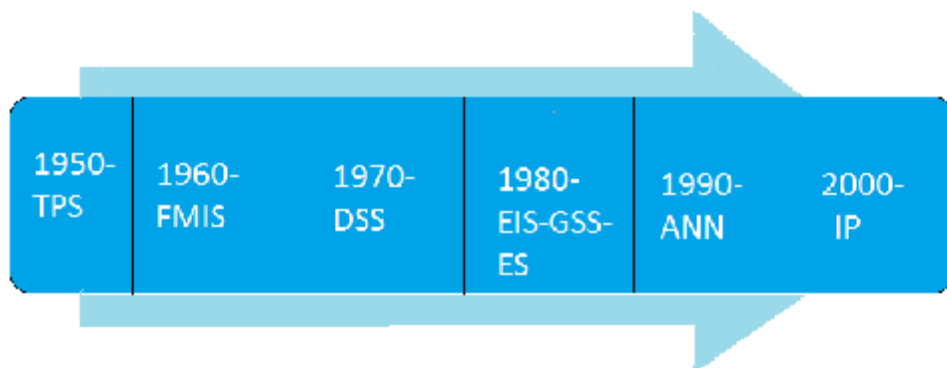
Το κόστος των DSS, το οποίο ήταν αρκετά υψηλό μειώθηκε με την εμφάνιση των μικροϋπολογιστών τη δεκαετία του 1980. Επόμενος σταθμός στη μείωση του κόστους ήταν η δημιουργία υπολογιστών γραφείου. Η εξέλιξη των DSS επέφερε τη διάσπασή τους στις δύο παρακάτω κατηγορίες.

1. Συστήματα Υποστήριξης Ομάδων (Group Support Systems)
2. Εταιρικά Πληροφοριακά Συστήματα (Enterprise Information Systems).

Στα μέσα της δεκαετίας του 1980, άρχισαν να χρησιμοποιούνται από τις επιχειρήσεις προγράμματα προσομοίωσης πραγματικών προβλημάτων με στόχο την επίλυσή τους, τα οποία ονομάστηκαν προγράμματα τεχνητής νοημοσύνης. (Artificial Intelligence). Από την εφαρμογή τους δημιουργήθηκαν τα Έμπειρα συστήματα (Expert Systems). Η χρησιμότητά τους ήταν η προσφορά τεχνογνωσίας εμπειρογνομόνων στους τελικούς χρήστες, ώστε να επιλύσουν πολύπλοκα προβλήματα.

Ένα μεγάλο βήμα έγινε τη δεκαετία του 1990 με τη δημιουργία του διαδικτύου, το οποίο έδωσε πρόσβαση σε μεγάλες βάσεις δεδομένων, χάρη στην ταχεία προσπέλασή του σε αυτές. Τότε γεννήθηκε η έννοια της Ηλεκτρονικής Μετάδοσης Πληροφοριών (Electronical Data Interchange) η οποία περιλαμβάνει την ηλεκτρονική μεταφορά κωδικοποιημένων μηνυμάτων και εμπορικών πληροφοριών, βάσει συμφωνημένων κανόνων. Αυτές οι μεταδόσεις πραγματοποιούνταν ανάμεσα σε συστήματα υπολογιστών με ηλεκτρονικά μέσα. Η ηλεκτρονική μετάδοση βοήθησε τους ενασχολούμενους με τη ναυτιλία, να καταχωρούν στοιχεία στον Η/Υ και να τα διαθέσουν στον εκάστοτε χρήστη για να τα επεξεργαστεί ή να τα συμπληρώσει. Το βασικό πλεονέκτημα που παρείχε στους πλοιοκτήτες αυτή η δυνατότητα, ήταν η μείωση του λειτουργικού κόστους και της γραφειοκρατίας.

Η πιο πρόσφατη εξέλιξη στα πληροφοριακά συστήματα ήρθε το 2000, όπου λειτουργούν πλέον στο διαδικτυακό χώρο. Το περιβάλλον που δραστηριοποιούνται ονομάζεται Ολοκληρωμένη Πληροφοριακή Πλατφόρμα (IP-Informative Platform). Σε αυτό το χώρο λειτουργούν και τα Ναυτικά Πληροφοριακά Συστήματα μέσω της ηλεκτρονικής ναυτιλίας (E-Maritime). (βλ.σχήμα 2)



Σχήμα 2. Εξέλιξη των Πληροφοριακών Συστημάτων

4.2 Η έννοια του συστήματος και του πληροφοριακού συστήματος

4.2.1 Έννοια συστήματος

Την έννοια του συστήματος τη συναντούμε στην καθημερινότητα διότι κάνουμε κάποιες πράξεις κι επιδιώκουμε ένα αποτέλεσμα. Το σύστημα αποτελείται από μια διαδικασία που περιλαμβάνει την είσοδο, την επεξεργασία και το αποτέλεσμα. Άρα σύστημα είναι η συνεργασία κάποιων οντοτήτων, με ζητούμενο την επίτευξη ενός ή περισσοτέρων στόχων. Ο στόχος είναι βασικό στοιχείο, γιατί χωρίς αυτόν δεν υπάρχει σύστημα. Αναλυτικότερα η λειτουργία του συστήματος περιλαμβάνει την είσοδο που είναι τα στοιχεία που εισέρχονται στο σύστημα, την επεξεργασία που είναι η μετατροπή των εισόδων σε εξόδους και τέλος την έξοδο που περιλαμβάνει τα αποτελέσματα ή προϊόντα που παράγει το σύστημα⁹ (βλέπε σχήμα 3).



Σχήμα 3. Προσομοίωση συστήματος

⁹<http://el.wikipedia.org/wiki/Σύστημα>

4.2.2 Κατηγοριοποίηση Συστημάτων

Τα συστήματα χωρίζονται σε ανοιχτά (open systems) και κλειστά (closed systems). Τα ανοιχτά συστήματα δέχονται δεδομένα από το περιβάλλον, τα επεξεργάζονται και παράγουν αποτελέσματα. Το περιβάλλον επηρεάζει τόσο την απόδοση όσο και λειτουργία του συστήματος. Από την άλλη πλευρά τα κλειστά συστήματα δεν έχουν καμία αλληλεπίδραση με το περιβάλλον.

4.2.3 Αξιολόγηση συστημάτων

Για την αξιολόγηση των συστημάτων χρησιμοποιούνται δύο κριτήρια, η παραγωγικότητα και η αποτελεσματικότητα. Παραγωγικότητα ή αποδοτικότητα είναι το μέγεθος των εισόδων που πραγματοποιήθηκαν για να επιτύχει το σύστημα ένα συγκεκριμένο σκοπό. Ενώ η αποτελεσματικότητα μετρά το βαθμό επίτευξης των “σωστών” στόχων.

4.2.4 Έννοια και λειτουργίες του πληροφοριακού συστήματος

Έναν ορισμό για την έννοια του πληροφοριακού συστήματος συναντάμε στο βιβλίο των Βλαχοπούλου- Μάνθου- Φωλίνα με τίτλο “Ολοκληρωμένα Πληροφοριακά Συστήματα Διαχείρισης Επιχειρηματικών Πόρων” στο οποίο αναφέρεται πως Πληροφοριακό Σύστημα είναι ένα σύνολο αλληλοσυνδεδεμένων μερών που συνεργάζονται για τη συλλογή, επεξεργασία, αποθήκευση και διάχυση πληροφοριών με σκοπό την υποστήριξη της λήψης αποφάσεων, του συντονισμού, του ελέγχου και της ανάλυσης δεδομένων, μέσα σε μια επιχείρηση ή ένα οργανισμό.

Ένας διαφορετικός ορισμός δίνεται στο βιβλίο του Β. Τσελέντη “Πληροφοριακά συστήματα στην επιχείρηση”. Εδώ ορίζει το Πληροφοριακό Σύστημα ως: ένα οργανωμένο συνδυασμό ανθρώπων, υλικού (hardware), λογισμικού (software), δικτύων επικοινωνίας και πηγών δεδομένων το οποίο συγκεντρώνει, μετατρέπει και διαχέει πληροφορίες σε μια επιχείρηση ή μεταξύ επιχειρήσεων και οργανισμών.

Ο ρόλος που αναλαμβάνει ο άνθρωπος στη λειτουργία του συστήματος είναι του χρήστη (user) ή του χειριστή (operator). Operators είναι οι χειριστές των Η/Υ, αυτοί που συντηρούν το υλικό, το λογισμικό και αυτοί που εισάγουν στοιχεία. Χρήστες είναι αυτοί που χρησιμοποιούν το πληροφοριακό σύστημα για να πάρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Το Πληροφοριακό σύστημα ξεκινά τη λειτουργία του συλλέγοντας δεδομένα από εσωτερικές πηγές ή από εξωτερικές που βρίσκονται στο περιβάλλον του. Στη συνέχεια αποθηκεύει και επεξεργάζεται, τα δεδομένα εφ’ όσον του ζητηθεί και εξάγει τα αντίστοιχα αποτελέσματα. Σε περίπτωση όπου δεν είναι επιθυμητή η επεξεργασία από το χρήστη, απλά τα αποθηκεύει για μελλοντική χρήση. Η πληροφορία που εξάγεται από την επεξεργασία, μπορεί να έχει τη μορφή μηνύματος, φόρμας, αναφοράς, λίστας, γραφήματος κτλ.¹⁰

Σύμφωνα με το βιβλίο “Ολοκληρωμένα Πληροφοριακά Συστήματα Διαχείρισης” των Βλαχοπούλου, Μάνθου και Φωλίνα σε ό,τι αφορά την επιχείρηση: Πληροφοριακό σύστημα νοείται ως μια οργανωσιακή ή διοικητική λύση η οποία βασίζεται στις εφαρμογές των νέων τεχνολογιών της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών και που απαντά σε προκλήσεις που τίθενται από το περιβάλλον.

¹⁰http://el.wikipedia.org/wiki/Πληροφοριακά_συστήματα

Αναλυτικότερα οι λόγοι για τους οποίους μια επιχείρηση χρησιμοποιεί ένα πληροφοριακό σύστημα είναι οι παρακάτω:

1. Η συλλογή, η αποθήκευση δεδομένων και η δημιουργία χρήσιμων πληροφοριών μετά την επεξεργασία τους. Ως δεδομένα καλούνται οι τιμές διαφόρων οντοτήτων. Είναι σημαντικό αυτές οι τιμές να χαρακτηρίζονται από ακρίβεια, πληρότητα, σχετικότητα και διαθεσιμότητα. Οι κυριότερες πηγές από τις οποίες το πληροφοριακό σύστημα συλλέγει πληροφορίες είναι οι έξης:

- α) εσωτερικές πηγές πχ. δεδομένα που αφορούν παραγγελίες έτοιμες για αποστολή.
- β) εξωτερικές πηγές πχ. δεδομένα σχετικά με τις παραγγελίες πελατών.
- γ) περιβάλλον πχ. δεδομένα από εταιρείες δημοσκοπήσεων.

2. Η εξασφάλιση της σωστής καταγραφής των δεδομένων μέσω του συστήματος. Το σύστημα ελέγχει βάσει καθορισμένων περιορισμών την ορθότητα των δεδομένων.

3. Η δυνατότητα επεξεργασίας δεδομένων όπως σύγκρισης, ταξινόμησης και κατηγοριοποίησης.

4. Η λειτουργική πληροφόρηση που παρέχεται στους εργαζόμενους και τους βοηθά να εκτελέσουν τις σωστά τις καθημερινές τους εργασίες.

5. Η στρατηγική πληροφόρηση που παρέχεται στα διευθυντικά στελέχη, η οποία τα βοηθά να διαμορφώνουν αποφάσεις για την πορεία της επιχείρησης.

6. Η άμεση σύνδεση με προμηθευτές, πελάτες κι ενδιάμεσους που εξαλείφει τη χρονοτριβή κι εξυπηρετεί άμεσα τόσο την επιχείρηση, όσο και τους συναλλασσόμενους με αυτή.

Κεφάλαιο 5 - Η χρήση πληροφοριακών συστημάτων από τις επιχειρήσεις

Μια και ο σκοπός της εργασίας είναι η ανάδειξη του ρόλου των πληροφοριακών συστημάτων στη ναυτιλία, είναι χρήσιμο να δούμε πρώτα το ρόλο τους στον ευρύτερο χώρο των επιχειρήσεων. Έτσι λοιπόν θα δούμε σε αυτή την ενότητα, τα είδη των πληροφοριακών συστημάτων και τη διαδικασία δημιουργίας τους.

5.1 Κατηγοριοποίηση πληροφοριακών συστημάτων

Τα πληροφοριακά συστήματα που χρησιμοποιεί η επιχείρηση έχουν κοινό σκοπό την υποβοήθηση των εργασιών της. Επειδή όμως η επιχείρηση χωρίζεται σε διάφορα τμήματα με διαφορετικές ανάγκες και απαιτήσεις, χρησιμοποιούνται αρκετά είδη πληροφοριακών συστημάτων με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Έτσι λοιπόν μπορούμε να προσεγγίσουμε το σύνολο των ενδοεπιχειρησιακών πληροφοριακών συστημάτων, μέσω των ακόλουθων κατηγοριοποιήσεων.

5.1.1 Κατηγοριοποίηση με βάση το οργανωσιακό επίπεδο

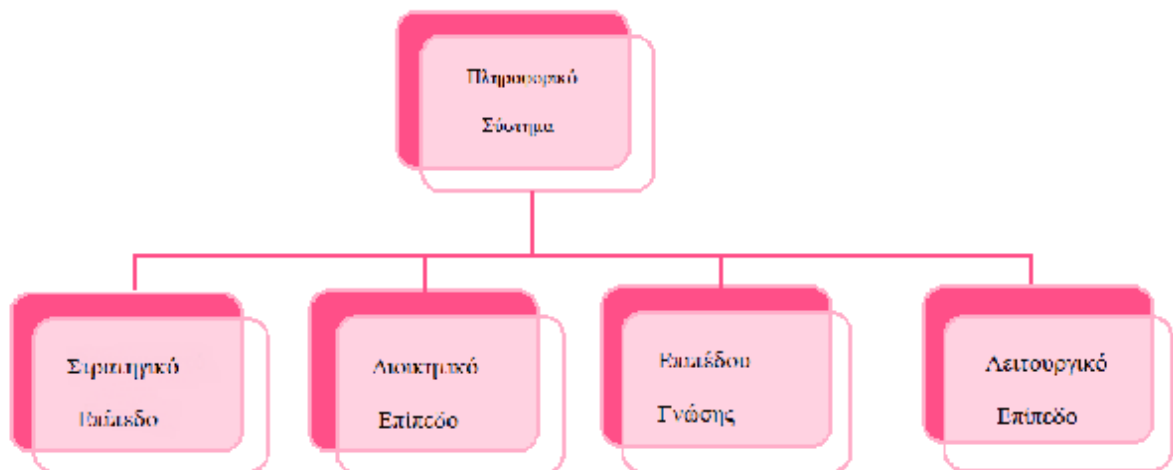
Περιλαμβάνει τέσσερα επίπεδα ανάλογα με το εργασιακό προφίλ του προσωπικού, τα οποία υπάρχουν σε κάθε επιχείρηση:

Ø Συστήματα στρατηγικού επιπέδου: Το στρατηγικό επίπεδο αποτελούν τα διοικητικά στελέχη τα οποία διαμορφώνουν τη στρατηγική της επιχείρησης. Σε αυτό το επίπεδο ανήκουν τα στρατηγικά τμήματα που βοηθούν τα ανώτερα στελέχη να ασχοληθούν με μακροπρόθεσμα και στρατηγικής σημασίας ζητήματα που αφορούν το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης.

Ø Συστήματα διοικητικού επιπέδου: Το διοικητικό επίπεδο αποτελείται από τα στελέχη μεσαίας βαθμίδας, τα οποία αναλαμβάνουν να υλοποιήσουν τα σχέδια που δημιουργούν τα ανώτερα στελέχη. Τα συστήματα διοικητικού επιπέδου εξυπηρετούν τη διαχείριση, τον έλεγχο, τη λήψη αποφάσεων και τις διοικητικές δραστηριότητες. Η πληροφόρηση που παρέχουν βοηθά να απαντηθεί το ερώτημα: “Η επιχείρηση λειτουργεί σωστά;”

Ø Συστήματα επιπέδου γνώσης: Το γνωστικό επίπεδο (knowledge level) αποτελείται από εξειδικευμένα στελέχη και προσωπικό που ασχολούνται με τη διαχείριση δεδομένων. Τα συστήματα επιπέδου γνώσης βοηθούν στην ενσωμάτωση νέων γνώσεων στην επιχείρηση και την μετέπειτα χρησιμοποίησή τους.

Ø Συστήματα λειτουργικού επιπέδου: Το λειτουργικό επίπεδο (operational level) αποτελείται από τα λειτουργικά διοικητικά στελέχη, τα οποία ασχολούνται με την υλοποίηση καθημερινών εργασιών της επιχείρησης. Τα συστήματα λειτουργικού επιπέδου διευκολύνουν τους εργαζόμενους στις καθημερινές δεσποληψίες που συμμετέχουν για λογαριασμό της επιχείρησης και τους παρέχουν την απαραίτητη πληροφόρηση για να απαντήσουν ερωτήματα που προκύπτουν από αυτές (βλέπε σχήμα 4).



Σχήμα 4. Κατηγοριοποίηση με βάση το οργανωσιακό επίπεδο.

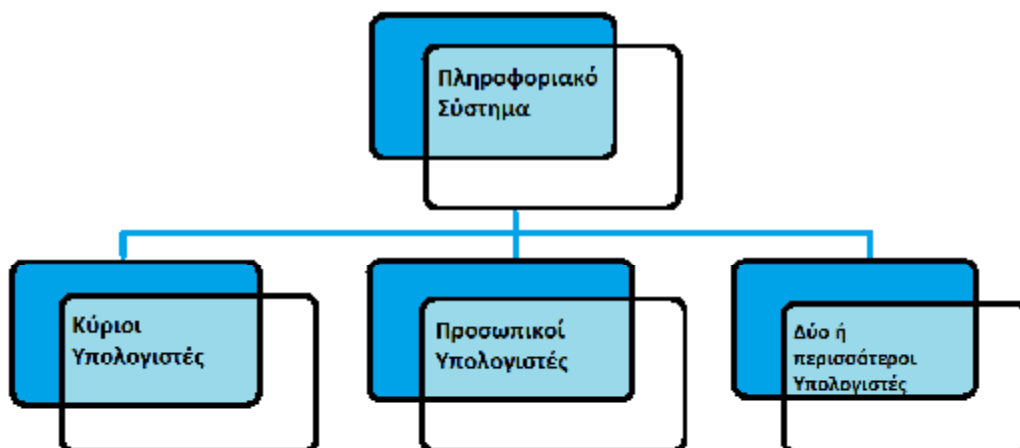
5.1.2. Κατηγοριοποίηση με βάση την αρχιτεκτονική των συστημάτων

Η απεικόνιση των απαιτήσεων του οργανισμού και ο τρόπος με τον οποίο ικανοποιούνται, αποτελούν βασική διεργασία στη σχεδίαση ενός πληροφοριακού συστήματος. Αυτή η απεικόνιση αποτελεί την αρχιτεκτονική της πληροφορίας. Η λειτουργία, διασύνδεση και διαχείριση υπολογιστών, δικτύων και βάσεων δεδομένων αποτελούν την πληροφοριακή δομή ενός συστήματος. Με βάση την αρχιτεκτονική προκύπτει η εξής ταξινόμηση στα πληροφοριακά συστήματα:

∅ **Κύριοι υπολογιστές:** Η επεξεργασία των δεδομένων γίνεται από ένα κεντρικό υπολογιστή και οι υπόλοιποι συνδεδεμένοι υπολογιστές δεν έχουν υπολογιστική ικανότητα.

∅ **Προσωπικοί υπολογιστές:** Εδώ οι υπολογιστές μπορεί να είναι αυτόνομοι ή να εντάσσονται σε κάποια μορφή δικτύου.

∅ **Δύο ή περισσότεροι υπολογιστές:** Εδώ η επεξεργασία γίνεται από δύο ή περισσότερους υπολογιστές οι οποίοι δεν είναι απαραίτητο να είναι του ίδιου τύπου, ούτε να βρίσκονται στο ίδιο γεωγραφικό σημείο (βλέπε σχήμα 5).



Σχήμα 5. Πληροφοριακό Σύστημα Αρχιτεκτονικής σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία

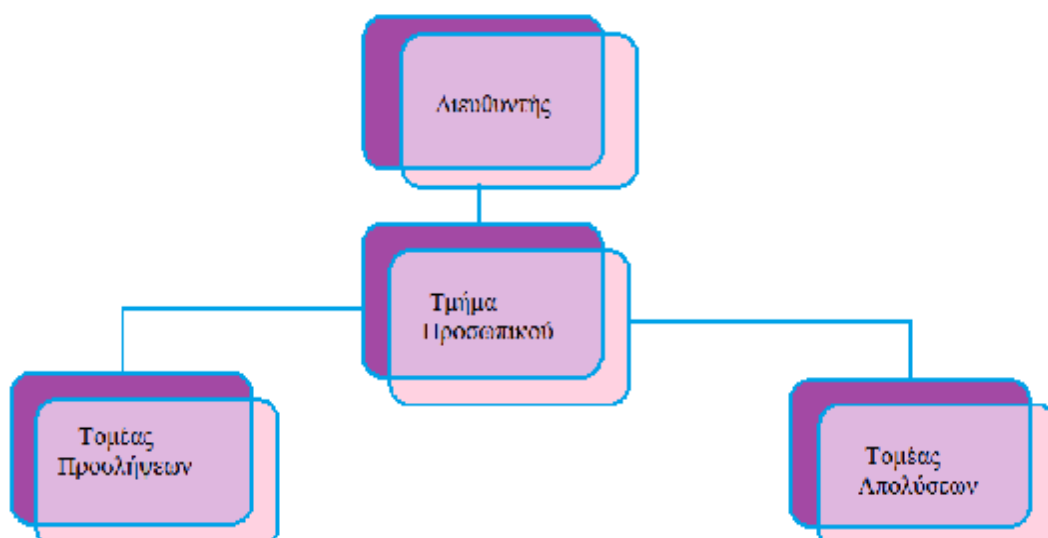
5.1.3.Κατηγοριοποίηση με βάση την ιεραρχική δομή

Τα πληροφοριακά συστήματα μπορούν να ταξινομηθούν με βάση την ιεραρχική δομή του οργανισμού που βρίσκονται. Πιο συγκεκριμένα υπάρχει η δυνατότητα να λειτουργούν σε:

- ØΜεμονωμένα τμήματα της επιχείρησης (departmental)
- ØΣε ολόκληρη την επιχείρηση (enterprisewide)
- ØΣε περισσότερες επιχειρήσεις (interorganizational)

Μια επιχείρηση μπορεί να χρησιμοποιεί πολλές εφαρμογές για ένα τμήμα ή μια λειτουργία της, οι οποίες μπορεί να συνδέονται ή να είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους και συναποτελούν το πληροφοριακό σύστημα ενός τμήματος. Σε κάποιες επιχειρήσεις υπάρχουν τμήματα που εκτελούν την ίδια εργασία σε διαφορετικά επίπεδα. Οπότε οι σχεδιαστές δημιουργούν ένα πληροφοριακό σύστημα που χρησιμοποιείται από πολλά τμήματα. Αν και το πληροφοριακό σύστημα ενός τμήματος σχετίζεται συνήθως, με μια λειτουργία, όταν το σύνολο των εφαρμογών ενός τμήματος συνδυάζεται με εφαρμογές που εξυπηρετούν άλλες λειτουργίες, αποτελούν ένα εταιρικό πληροφοριακό σύστημα (Enterwide Information System-EIS). Το Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Επιχειρησιακών Πόρων (Enterprise Resource Planning-ERP) είναι μία από τις πιο δημοφιλείς εταιρικές εφαρμογές διότι επιτρέπει στις επιχειρήσεις να αντικαταστήσουν τα υπάρχοντα ανεξάρτητα πληροφορικά συστήματα με ένα ολοκληρωμένο πληροφορικό σύστημα. Για να γίνει όμως κάτι τέτοιο απαιτείται η διαχείριση της χρήσης όλων των πόρων της επιχείρησης.

Ενώ συναντάμε επίσης τα πληροφοριακά συστήματα που συνδέουν δύο ή περισσότερους οργανισμούς μεταξύ τους (interorganizational information systems-IOS). Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα του είδους είναι το παγκόσμιο σύστημα κράτησης αεροπορικών θέσεων, το οποίο αποτελείται από πολλά συστήματα πολλών αεροπορικών εταιριών. Τα συστήματα αυτά χρησιμοποιούνται ευρέως στο ηλεκτρονικό εμπόριο, συνήθως μέσω ενός εξωτερικού δικτύου της επιχείρησης (extranet) και είναι πολύ συνηθισμένα μεταξύ επιχειρηματικών εταιριών. Τα συστήματα IOS των πολυεθνικών εταιριών αποτελούν ιδιαίτερη κατηγορία γιατί η πληροφοριακή υποδομή τους εκτείνεται πέρα από τα σύνορα μιας χώρας (βλέπε σχήμα 6).



Σχήμα 6. Πληροφοριακό Σύστημα ιεραρχικό ανά τμήμα

5.1.4 Κατηγοριοποίηση με βάση τις λειτουργίες ενός οργανισμού

Τα πληροφοριακά συστήματα τα οποία εξυπηρετούν τις βασικές λειτουργίες μιας επιχείρησης είναι τα παρακάτω:

- Ø Πληροφοριακό Σύστημα Παραγωγής (Manufactory Production Information System)
- Ø Οικονομικό Πληροφοριακό Σύστημα (Finance Information System)
- Ø Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων (Human Resources Management Information System)
- Ø Πληροφοριακό Σύστημα Μάρκετινγκ (Marketing Information System)
- Ø Λογιστικό Πληροφοριακό Σύστημα (Accounting Information System)

5.1.5 Κατηγοριοποίηση με βάση την υποστήριξη που παρέχουν

- Συστήματα Επεξεργασίας Συναλλαγών (Transaction Proccesing Systems-TPS)

Τα συστήματα Επεξεργασίας Συναλλαγών είναι τα συστήματα υπολογιστών που καταγράφουν και εκτελούν τις συναλλαγές που είναι απαραίτητες για την καθημερινή λειτουργία ενός οργανισμού. Εξυπηρετούν τη διάδοση, τη συλλογή, την επεξεργασία, την παρακολούθηση και την αποθήκευση των βασικών επιχειρησιακών συναλλαγών. Τα TPS αποτελούν τον κύριο άξονα των πληροφοριακών συστημάτων της επιχείρησης και ο κύριος σκοπός τους είναι να παρέχουν τα απαιτούμενα δεδομένα για την αποδοτική και αποτελεσματική λειτουργία του οργανισμού. Υποστηρίζουν επίσης, την παροχή των απαραίτητων πληροφοριών σε άλλα πληροφοριακά συστήματα, όπως τα Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων (DSS), την έγκαιρη δημιουργία αναφορών κι εγγράφων και τη διασφάλιση της ακρίβειας των πληροφοριών που χρησιμοποιούνται από την επιχείρηση. Τα TPS θεωρούνται κρίσιμα για την αποτελεσματική λειτουργία της κάθε επιχείρησης, καθώς υποστηρίζουν λειτουργίες όπως ελέγχους ποιότητας, χρέωση πελατών, προμήθειες υλικών και μισθοδοσία. Τα βασικά χαρακτηριστικά τους συνοψίζονται στα εξής:

1. Επεξεργάζονται μεγάλο όγκο πληροφοριών.
2. Οι εκροές τους απευθύνονται κυρίως στο εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης και οι πηγές δεδομένων τους είναι κυρίως εσωτερικές.
3. Επεξεργάζονται δεδομένα σε τακτά χρονικά διαστήματα (καθημερινά, εβδομαδιαία και μηνιαία).
4. Παρακολουθούν και συλλέγουν κατά κύριο λόγο ιστορικά δεδομένα.
5. Λαμβάνουν και επεξεργάζονται δομημένα δεδομένα. Λειτουργούν διατηρώντας ένα υψηλό επίπεδο ακρίβειας, ακεραιότητας και ασφάλειας δεδομένων.
6. Παρατηρείται υψηλός βαθμός λεπτομέρειας τόσο στις εισροές όσο και στις εκροές τους .
7. Είναι αναγκαία η υψηλή αξιοπιστία και ανοχή τους σε βλάβες, καθώς και η διακοπή στη ροή των δεδομένων ενός TPS, μπορεί να αποβεί καταστροφική για την επιχείρηση.
8. Παρέχουν τη δυνατότητα στους χρήστες να ανακτούν πληροφορίες από αρχεία, βάσεις δεδομένων ή και από το internet σε πραγματικό χρόνο.

•Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης (Management Information Systems)

Αυτά τα πληροφορικά συστήματα χρησιμοποιούνται για τη μετατροπή δεδομένων που λαμβάνουν από εσωτερικές ή εξωτερικές πηγές και για την κοινοποίησή τους σε διευθυντικά στελέχη (managers) σε όλα τα επίπεδα και λειτουργίες της επιχείρησης. Στόχος είναι να τους βοηθούν να λαμβάνουν γρήγορες κι αποτελεσματικές αποφάσεις που αφορούν τον προγραμματισμό, τη διεύθυνση και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων για τις οποίες είναι υπεύθυνοι.

Χρησιμοποιώντας τα Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης τα διευθυντικά στελέχη έχουν στη διάθεσή τους αναφορές και online πρόσβαση στα αρχεία της επιχείρησης. Τα MIS στηρίζουν τη λειτουργία τους σε δεδομένα που λαμβάνουν από τα TPS, τα οποία παρουσιάζονται συμπιεσμένα σε μεγάλες αναφορές. Παρέχουν στα διευθυντικά στελέχη πληροφορίες σχετικά με τα εβδομαδιαία, μηνιαία και ετήσια αποτελέσματα ενός οργανισμού και όχι τις καθημερινές δραστηριότητές του, ενώ θέτουν και ερωτήματα που είναι γνωστά από την αρχή. Τα MIS έχουν μικρή ικανότητα προσαρμογής και μικρή αναλυτική ικανότητα. Τα περισσότερα μπορούν να κάνουν μόνο περιλήψεις και συγκρίσεις, ενώ άλλες κατηγορίες πληροφοριακών συστημάτων, όπως τα Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων (DSS), χρησιμοποιούν πολύπλοκα μαθηματικά μοντέλα και στατιστικές τεχνικές.

Τα MIS διαθέτουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- 1.Για τη λειτουργία τους χρησιμοποιούν υπάρχοντα δεδομένα της εταιρίας.
- 2.Είναι σχεδιασμένα για να παρέχουν αναφορές σχετικά με τις ήδη υπάρχουσες λειτουργίες και να βοηθούν με αυτό τον τρόπο τον καθημερινό έλεγχό τους.
- 3.Διαθέτουν μικρή αναλυτική ικανότητα.
- 4.Είναι χρήσιμα για τον προγραμματισμό των ανώτερων στελεχών και υποστηρίζουν ημιδομημένες και δομημένες αποφάσεις σε διαχειριστικό και λειτουργικό επίπεδο ελέγχου.
- 5.Έχουν κυρίως εσωτερικό κι όχι εξωτερικό προσανατολισμό.
- 6.Είναι γενικά άκαμπτα συστήματα.
- 7.Βοηθούν στη λήψη αποφάσεων χρησιμοποιώντας παλιά και νέα δεδομένα.
- 8.Συχνά απαιτείται μεγάλη ανάλυση και σχεδιασμός.
- 9.Οι απαιτήσεις πληροφοριών είναι σταθερές και γνωστές.

- Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων (Decision Support Systems-DSS)

Τα Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων συνδυάζουν πολύπλοκα μοντέλα ανάλυσης και δεδομένα σχετικά με τα προβλήματα του στρατηγικού σχεδιασμού και του διοικητικού ελέγχου ενός οργανισμού. Χρησιμοποιούν τις εσωτερικές πληροφορίες που προέρχονται από τα TPS και MIS, αλλά και τις πληροφορίες που προέρχονται από εξωτερικές πηγές όπως την τρέχουσα τιμή της μετοχής και τις τιμές των προϊόντων του ανταγωνισμού. Ένα σύστημα υποστήριξης αποφάσεων, χαρακτηρίζεται από την κατασκευή μοντέλων και δίνει έμφαση στην υποστήριξη της διαδικασίας λήψης απόφασης και όχι στην αυτοματοποίησή της. Τα DSS διαθέτουν μεγάλη ποικιλία μοντέλων για ανάλυση δεδομένων. Γι' αυτό το λόγο έχουν μεγαλύτερη αναλυτική ισχύ από άλλα συστήματα. Επιπλέον το λογισμικό τους είναι φιλικό προς τον χρήστη διότι του παρέχουν ένα σύνολο δυνατοτήτων κι εργαλείων χρήσιμων στην ανάλυση δεδομένων. Τα DSS είναι διαλογικά καθώς ο χρήστης μπορεί να συμπεριλάβει νέα δεδομένα, να θέσει νέα ερωτήματα και να αλλάξει υπόθεση.

Ένα σύστημα υποστήριξης λήψης αποφάσεων έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- 1.Χρησιμοποιείται στη λήψη αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα διοίκησης από ομάδες ή άτομα, συνδυάζοντας τα διαθέσιμα δεδομένα και την ανθρώπινη κρίση.
- 2.Βοηθά στη λήψη πολλών διαδοχικών ή αλληλοεξαρτώμενων αποφάσεων.
- 3.Υποστηρίζει όλες τις φάσεις της διαδικασίας λήψης αποφάσεων.
- 4.Είναι εύχρηστο.
- 5.Προσαρμόζεται εύκολα στις απαιτήσεις του χρήστη και στις μεταβολές που προκύπτουν.
- 6.Προάγει τη μάθηση, ενισχύει τη δημιουργία νέων απαιτήσεων και συντελεί στη βελτίωση της εφαρμογής.
- 7.Χρησιμοποιεί πολύτιμα εργαλεία ανάλυσης δεδομένων και τυποποιημένα ή σχεδιασμένα βάσει απαιτήσεων μοντέλα.
- 8.Διευκολύνει την εκτέλεση ανάλυσης ευαισθησίας.

- Συστήματα Υποστήριξης της διοίκησης (Executive Information Systems-EIS/Executive Support Systems-ESS)

Τα συστήματα EIS και ESS θεωρούνται ταυτόσημα. Κάποιοι όμως θεωρούν πως υπάρχουν διαφορές μεταξύ τους, πιο συγκριμένα υποστηρίζουν πως το ESS περισσότερες δυνατότητες από ένα EIS αλλά έχει και μεγαλύτερες απαιτήσεις συστήματος. Αναλυτικότερα:

Το EIS (Executive Information System): είναι σύστημα που βασίζεται σε υπολογιστή και έχει ο ρόλο την κάλυψη των πληροφοριακών αναγκών της ανώτερης διοίκησης, παρέχοντας άμεση πρόσβαση σε διευθυντικές αναφορές και ταχεία πρόσβαση σε έγκαιρη πληροφόρηση. Είναι εύχρηστο, διαθέτει γραφικά και παρέχει δυνατότητες exception reporting και drill down σε δεδομένα. Τέλος συνδέεται εύκολα με το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και με υπηρεσίες online πληροφοριών.

Το ESS (Executive Support System): είναι πληροφοριακό σύστημα διοικητικής υποστήριξης με περισσότερες δυνατότητες από ένα EIS και στις δυνατότητές του περιλαμβάνονται αυτοματισμός γραφείου, τεχνητή νοημοσύνη, υποστήριξη αναλύσεων και επικοινωνίες.

Η διαφορά και των δύο αυτών συστημάτων από τα υπόλοιπα πληροφοριακά συστήματα είναι πως δε σχεδιάζονται με κύριο σκοπό την επίλυση συγκεκριμένων προβλημάτων. Αυτό που κάνουν είναι να βοηθούν στην απάντηση στρατηγικών ερωτημάτων και να παρέχουν μεγάλες δυνατότητες υπολογισμού και επικοινωνιών, για την επίλυση κάθε μορφής προβλημάτων. Συνοπτικά τα χαρακτηριστικά των συστημάτων υποστήριξης της διοίκησης είναι τα εξής:

- ✧ Εξυπηρετούν ατομικές ανάγκες των στελεχών.
- ✧ Εντοπίζουν, φιλτράρουν, συνοψίζουν και εξάγουν σημαντικά δεδομένα.
- ✧ Προσφέρουν online πρόσβαση, exception reporting και drill-down και ανάλυση τάσεων.
- ✧ Έχουν πρόσβαση σε εσωτερικά και εξωτερικά δεδομένα.
- ✧ Απαιτούν λίγη εκπαίδευση και είναι εύχρηστα.
- ✧ Χρησιμοποιούνται από τα στελέχη χωρίς ενδιάμεσους.
- ✧ Οι εξαγόμενες πληροφορίες οι οποίες παρουσιάζονται σε μορφή πινάκων, γραφημάτων ή παρέχουν ηλεκτρονικές επικοινωνίες και δυνατότητές ανάλυσης δεδομένων.
- ✧ Συστήματα αυτοματισμού γραφείου (Office Automation Systems-OAS).

Τα συστήματα αυτά, αυξάνουν την απόδοση των υπαλλήλων που εργάζονται στα γραφεία, διευκολύνοντας τις συντονιστικές και επικοινωνιακές δραστηριότητες των εργασιών του γραφείου. Εξυπηρετούν τους εργαζόμενους οι οποίοι δε διαθέτουν ιδιαίτερες επιστημονικές γνώσεις και απευθύνονται στο γνωστικό οργανωτικό επίπεδο. Πρακτικά δεν παράγουν νέα γνώση και νέες πληροφορίες. Τα συστήματα αυτοματισμού γραφείου επικοινωνούν με πελάτες, προμηθευτές και άλλους οργανισμούς έξω από την επιχείρηση, συντονίζουν τους χρήστες δεδομένων, τις λειτουργικές περιοχές και τις γεωγραφικές μονάδες. Κλασσικά συστήματα αυτοματισμού γραφείου είναι αυτά που δραστηριοποιούνται με τη διαχείριση εγγράφων (επεξεργασία κειμένου), επικοινωνίας (videoconferencing, voicemail) και χρονοδιαγραμμάτων (ηλεκτρονικά ημερολόγια).

•Γνωστικά συστήματα εργασίας (Knowledge Work Systems-KWS/Intelligent Support Systems)

Γνωστικά λέγονται τα συστήματα των υπολογιστών που βοηθούν τους εργαζόμενους γνώσης στη δημιουργία και ενσωμάτωση νέας γνώσης στην επιχείρηση. Ο όρος εργαζόμενοι της γνώσης (knowledge workers) χρησιμοποιείται για να περιγράψει τους εργαζόμενους που ασχολούνται με την έρευνα και κύριο έργο μέσα στην επιχείρηση είναι η δημιουργία νέας πληροφορίας και γνώσης, όπως κάνουν π.χ. οι μηχανικοί.

Τα γνωστικά συστήματα εργασίας, όπως οι επεξεργαστές φυσικής γλώσσας, τα έμπειρα συστήματα και τα νευρωνικά δίκτυα υπολογιστών (Artificial Neural Networks-ANN) αυξάνουν την παραγωγικότητα και εξυπηρετούν την εκτέλεση σύνθετων εργασιών. Επίσης υποστηρίζουν τις λειτουργίες μιας επιχείρησης σε περιπτώσεις που η ροή των δεδομένων είναι ασαφής ή ατελής. Τα συγκεκριμένα συστήματα μπορούν να λειτουργούν αυτόνομα ή σε συνεργασία με άλλα συστήματα, δημιουργώντας ισχυρούς συνδυασμούς που υποστηρίζουν κρίσιμες δραστηριότητες όπως είναι η μείωση του cycle time, η διαχείριση πληροφοριών, η λήψη των αποφάσεων, η ποιότητα και η παραγωγικότητα. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν και τα συστήματα CAD/CAM.

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των γνωστικών συστημάτων εργασίας, αντικατοπτρίζουν τις ανάγκες των χρηστών τους, των εργαζόμενων γνώσης (οικονομικών αναλυτών, σχεδιαστών προϊόντων ή επιστημονικών ερευνητών). Τα KWS διαθέτουν μεγάλη υπολογιστική ισχύ για να τους παρέχουν τα εξειδικευμένα εργαλεία που χρειάζονται για το χειρισμό υπολογισμών και πολύπλοκων γραφικών. Επιπλέον είναι αναγκαίο να εξασφαλίζουν γρήγορη πρόσβαση σε εξωτερικές βάσεις δεδομένων, αφού οι εργαζόμενοι γνώσης, εστιάζουν σε γνώση του εξωτερικού περιβάλλοντος του οργανισμού. Στα συστήματα KWS συχνά οι σταθμοί εργασίας βελτιστοποιούνται και σχεδιάζονται, πληρώντας τις απαιτήσεις των εργασιών που πρόκειται να εκτελεστούν.

•Ομαδικά Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων (Group Decision Support Systems)

Τα συστήματα αυτά είναι διαλογικά υπολογιστικά (interactive computer-based systems) που συμμετέχουν στην επίλυση προβλημάτων από μια ομάδα εργαζομένων. Αναπτύχθηκαν για να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες/μειονεκτήματα που συνεπάγεται η λήψη αποφάσεων σε ομαδικό επίπεδο (διαθεσιμότητα μελών ομάδας, ελεύθερη έκφραση ιδεών, αντικειμενική αξιολόγησή τους κτλ.). Ο στόχος των ομαδικών συστημάτων υποστήριξης αποφάσεων, είναι η αύξηση της αποτελεσματικότητας των συναντήσεων για λήψη αποφάσεων, βελτιώνοντας την ποιότητα αποφάσεων που προκύπτουν και επιταχύνοντας τη διαδικασία λήψης της απόφασης. Τα GDSS αποτελούνται από:

•Το υλικό (hardware) το οποίο αποτελείται από τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό και το χώρο που γίνονται οι συναντήσεις για τη λήψη αποφάσεων.

•Το λογισμικό (software) το οποίο αποτελείται από μια συλλογή εργαλείων ή πακέτων κώδικα. Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει εργαλεία όπως ομαδικά λεξικά, ηλεκτρονικά εργαλεία καταγιγισμού ιδεών, ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια, εργαλεία διάκρισης των ομάδων ενδιαφέροντος κάθε έργου και ανάλυσης των επιδράσεών τους.

Κάποια πακέτα λογισμικού GDSS, υποστηρίζουν επικοινωνία με εμπορικές βάσεις δεδομένων, επίλυση συγκρούσεων μεταξύ συμμετεχόντων, εκτέλεση ποσοτικών αναλύσεων και μπορεί να περιλαμβάνουν και δυνατότητες τεχνητής νοημοσύνης. Οι συμμετέχοντες είναι τα άτομα στη συνάντηση, ο διευκολυντής και οι τεχνικοί για την υποστήριξη του λογισμικού και του υλικού. Οι διαδικασίες εξυπηρετούν την αποτελεσματική χρήση και λειτουργία των τεχνολογικών εργαλείων από τα μέλη της ομάδας. Ως χαρακτηριστικά τέτοιων ομάδων αναφέρονται τα ακόλουθα:

•Υποστηρίζουν ομάδες διοικητικών στελεχών στη λήψη αποφάσεων.

•Μπορούν να σχεδιάζονται για ένα τύπο προβλήματος ή ένα σύνολο εργασιακών αποφάσεων σε επίπεδο ομάδας.

•Προωθούν την ελευθερία έκφρασης, την επίλυση συγκρούσεων και τη δημιουργία ιδεών.

•Διαθέτουν ενσωματωμένους μηχανισμούς που αποτρέπουν την ανάπτυξη αρνητικών ομαδικών συμπεριφορών.

•Είναι ειδικά σχεδιασμένα συστήματα και δεν αποτελούν μόνο τη σύνδεση των ήδη υπάρχοντων μερών ενός συστήματος.

Έχει διαπιστωθεί από έρευνες ότι τα GDSS λειτουργούν αποδοτικότερα σε επιχειρήσεις όπου:

• Η λήψη των αποφάσεων πραγματοποιείται μετά την ολοκλήρωση των συσκέψεων.

• Η εξουσία και η υπευθυνότητα των στελεχών διανέμεται σωστά σε όλη την επιχείρηση.

• Το οργανόγραμμα διευκολύνει τόσο την κάθετη, όσο και την οριζόντια ροή της πληροφορίας.

• Η κουλτούρα της επιχείρησης επιτρέπει την εξέταση εναλλακτικών σχεδίων δράσης και δεν ακολουθείται απαραίτητα μια προδιαγραμμένη απόφαση.

Σε κάθε διοικητικό επίπεδο υπάρχουν συγκεκριμένες ανάγκες για πληροφορικά συστήματα. Το γεγονός αυτό καθορίζει ποιά κατηγορία πληροφοριακών συστημάτων είναι πιο χρήσιμη για κάθε επίπεδο, αν και αυτό δεν είναι απαραίτητο.

5.2 Ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος

Είναι σημαντικό να δούμε τον τρόπο με τον οποίο δημιουργείται ένα πληροφοριακό σύστημα. Οι ενέργειες που γίνονται για τη δημιουργία ενός πληροφοριακού συστήματος και λύνουν ένα οργανωτικό πρόβλημα λέγονται Σύστημα Ανάπτυξης (Laudon & Laudon 2010). Η διαδικασία της δημιουργίας τους περιλαμβάνει κάποια στάδια τα οποία δεν είναι απαραίτητο να ακολουθούν συγκεκριμένη σειρά, γιατί μπορεί ή να επαναλαμβάνονται ή να πραγματοποιηθούν ταυτόχρονα. Τα στάδια που περιλαμβάνει είναι τα παρακάτω:

• Ανάλυση Συστήματος: Σε αυτό το στάδιο εντοπίζονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η επιχείρηση και αναζητείται ο τρόπος επίλυσης τους μέσω της δημιουργίας πληροφοριακού συστήματος. Με την πραγματοποίηση αυτής της ανάλυσης, αναδεικνύονται προβληματικές περιοχές και τίθεται μια σειρά από εφικτούς στόχους. Ελέγχεται επίσης εάν οι στόχοι που τίθενται μπορούν να βασιστούν στο διαθέσιμο χρόνο και χρήμα και τη διαθέσιμη τεχνολογία. Η μελέτη της σκοπιμότητας των στόχων όπως ονομάζεται, καθορίζει εάν οι προτεινόμενες λύσεις αποτελούν καλή επένδυση. Τέλος σε αυτό το στάδιο εμφανίζονται πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά του συστήματος που θα δημιουργηθεί.

• Σχεδιασμός Συστήματος: Σε αυτό το στάδιο καθορίζεται ο τρόπος ικανοποίησης των απαιτήσεων και των στόχων που προέκυψαν από την Ανάλυση του Συστήματος. Ο σχεδιαστής εδώ εξετάζει όλες τις διαχειριστικές, τεχνολογικές και εργασιακές συνιστώσες του συστήματος και λαμβάνει υπ' όψιν του τις πληροφοριακές απαιτήσεις του ενδιαφερόμενου χρήστη ώστε να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες του συστήματος.

• Προγραμματισμός: Η διαδικασία του προγραμματισμού περιλαμβάνει τη μετατροπή σχεδιασμένου συστήματος σε λογισμικό κώδικα. Πραγματοποιείται με δύο τρόπους, τη δημιουργία νέου λογισμικού ή την αγορά ήδη υπάρχοντος λογισμικού που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του συστήματος.

• Δοκιμή: Η δοκιμή μπορεί να γίνει με πολλούς διαφορετικούς τρόπους και έχει μεγάλη σημασία για την επιτυχή εφαρμογή του συστήματος. Το σύστημα μπορεί να ελεγχθεί ολόκληρο ή να γίνει έλεγχος σε κάποια από τα προγράμματά του. Πρέπει να υπάρχει και έλεγχος αποδοχής που θα αποδεικνύει ότι το σύστημα είναι έτοιμο για χρήση. Πριν τη δοκιμή πρέπει να αναπτυχθεί ένα σχέδιο δοκιμής στο οποίο θα σημειώνονται και τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

ØΜετατροπή: Λέγεται η διαδικασία μεταμόρφωσης του συστήματος ή της αλλαγής του με άλλο. Μπορεί να επιτευχθεί με δύο τρόπους:

- Παράλληλη στρατηγική: Τα δύο συστήματα, παλαιό και καινούριο συνυπάρχουν μέχρι να βεβαιωθεί πως το καινούριο μπορεί να αντικαταστήσει το παλαιό.

- Απευθείας αλλαγή: Το καινούριο σύστημα αντικαθιστά το παλιό σε συγκεκριμένο χρόνο χωρίς να υπάρξει παράλληλη λειτουργία τους.

ØΠιλοτική δοκιμή: Εδώ το σύστημα δοκιμάζεται σε μια μικρή μερίδα της επιχείρησης και εάν επιβεβαιωθεί η χρησιμότητά του, εξαπλώνεται σε ολόκληρη την επιχείρηση.

ØΣταδιακή Προσέγγιση: Το νέο σύστημα εισάγεται σε στάδια.

ØΠαραγωγή: Το στάδιο της παραγωγής ξεκινά με την επίσημη έναρξη της λειτουργίας του νέου συστήματος. Εδώ γίνεται και η συντήρησή του ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Κεφάλαιο 6 - Η επικοινωνία και η πληροφόρηση στη ναυτιλία

Ένα σημαντικό στοιχείο την επιτυχία των επιχειρήσεων, είτε ασχολούνται με χερσαίες δραστηριότητες είτε είναι ναυτιλιακές, είναι η καλή ποιότητα επικοινωνίας και πληροφόρησης. Στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις η επικοινωνία και η πληροφόρηση υπάρχουν μεταξύ πλοίων, μεταξύ χερσαίων εγκαταστάσεων της ναυτιλιακής και τέλος μεταξύ πλοίων και χερσαίων εγκαταστάσεων.

Τον 20ο αιώνα η θαλάσσια τηλεπικοινωνία έχει υποστεί μεγάλες αλλαγές χάρη στην ηλεκτρονική επικοινωνία. Αρχικά η επικοινωνία βασιζόταν στη χρήση ραδιοφώνων και ραδιοτηλεγραφημάτων. Ο γνωστός κώδικας Mors χρησιμοποιήθηκε στις αρχές του αιώνα από τη ραδιοτηλεγραφία. Αργότερα, τη δεκαετία του 1970 η επικοινωνία έγινε αυτοματοποιημένη και δε χρειάζονταν πλέον άνθρωποι που να παρακολουθούν επί μόνιμου βάσεως τα μέσα επικοινωνίας στα πλοία.

6.1 Συστήματα θαλάσσιας επικοινωνίας

Όπως αναφέρεται στο site E-nautilia.gr “Η επικοινωνία των πλοίων με τη στεριά πραγματοποιείται με τη βοήθεια συστημάτων που υπάρχουν στα πλοία και τα οποία μέσω των σταθμών στη στεριά αλλά και μέσω των δορυφόρων αναμεταβιβάζουν τα σήματα. Ενώ από πλοίο σε πλοίο η επικοινωνία μπορεί να πραγματοποιηθεί από VHF με την Ψηφιακή Επιλεκτική Κλήση (DSC), η οποία μέσω ψηφιακών εντολών μεταδίδει ή λαμβάνει σήματα κινδύνου, επείγοντα σήματα, σήματα ασφαλείας, μηνύματα ρουτίνας ή προτεραιότητας. Η επικοινωνία πλοίου με πλοίο μπορεί επίσης, για μεγάλες αποστάσεις, να πραγματοποιηθεί με τα MF (μεσαία κύματα) και τα HF (βραχεία κύματα). Οι ελεγκτές DSC μπορούν πλέον να ενσωματωθούν με το ραδιόφωνο VHF σύμφωνα με την SOLAS”.

Η δορυφορική επικοινωνία και άλλες δορυφορικές υπηρεσίες χρησιμοποιούν μια κατηγορία δορυφόρων, τους γεωστατικούς που έχουν ως κύρια δραστηριότητα τη μετάδοση και τη λήψη σημάτων. Η χρήση τους γίνεται σε περίπτωση όπου η απόσταση μεταξύ πομπού και δέκτη είναι μεγάλη και είναι αδύνατη η μετάδοση του μηνύματος από επίγεια συστήματα επικοινωνίας. Αυτές οι υπηρεσίες παρέχονται από τα συστήματα Inmarsat και Cospas-Sarsat.

Όπως αναφέρεται στο site Otesat-maritel.com: “Το σύστημα Inmarsat-C είναι ένα ψηφιακό σύστημα ανταλλαγής μηνυμάτων κειμένου το οποίο είναι παγκόσμια αναγνωρισμένο από τον International Maritime Organization (IMO) ως σύστημα ασφαλείας της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα καλύπτοντας τις απαιτήσεις του Global Maritime Distress and Safety System (GDMSS) μέσω του οποίου έχουν καθοριστεί διεθνώς οι διαδικασίες, ο εξοπλισμός και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας ώστε να αυξηθεί η ασφάλεια και να διευκολυνθεί η διάσωση για πλοία, σκάφη και αεροπλάνα. Αποτελεί το καλύτερο ψηφιακό σύστημα αποθήκευσης και προώθησης μηνυμάτων (store and forward messaging), καθώς επίσης εφαρμογών τηλεμετρίας και ανίχνευσης (tracking) με εξαιρετικά χαμηλό κόστος. Το σύστημα Inmarsat-C δε μπορεί να χρησιμοποιηθεί για επικοινωνία φωνής”.



Εικόνα 8. Σύστημα θαλάσσιας τηλεπικοινωνίας
 Πηγή: http://www.e-nautilia.gr/blog-post_9763/

“Το δορυφορικό σύστημα COSPAS-SARSAT χρησιμοποιείται από τα πλοία και τα αεροσκάφη σε περιπτώσεις κινδύνου και ασφαλείας. Η λειτουργία του βασίζεται στη χρήση ειδικών συσκευών κινδύνου και ασφαλείας (EPIRBs-ELTS-PLBS) οι οποίες σε περίπτωση κινδύνου ενεργοποιούνται, τα δε σήματα που αποστέλλουν στο δίκτυο των δορυφόρων του συστήματος, διοχετεύονται στους σταθμούς εδάφους γνωστούς με την ονομασία Local Users Terminals (LUT). Στη συνέχεια με κατάλληλη επεξεργασία από τον υπολογιστή εδάφους είναι δυνατός ο προσδιορισμός της ακριβούς θέσης του εκπέμποντος σταθμού. Η πληροφορία αυτή προωθείται στο κέντρο ελέγχου του συστήματος Mission Control Center (MCC) και στη συνέχεια στο πλησιέστερο κέντρο Έρευνας και Διάσωσης (RCC) για την έναρξη των διαδικασιών έρευνας και διάσωσης.”

6.2 Καταμερισμός του θαλάσσιου χώρου

Το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας (GMDSS), έχει χωρίσει τη γη σε τέσσερις επιμέρους περιοχές για την κάλυψη των επιχειρησιακών απαιτήσεων. Τα πλοία ανάλογα με το πόσο απομακρύνονται από τις ακτές είναι και ανάλογα εξοπλισμένα με τα κατάλληλα συστήματα επικοινωνίας. Παρακάτω αναφέρονται αναλυτικά τα απαιτούμενα επικοινωνιακά όργανα που πρέπει να έχει κάθε κατηγορία πλοίων.



Εικόνα 9. Αναπαράσταση της απόστασης των πλοίων από τη στεριά

Πηγή: http://www.e-nautilia.gr/blog-post_9763/

A1: Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα πλοία που ταξιδεύουν ως 30 ναυτικά μίλια μακριά από την ακτή. Υπάρχει κάλυψη τουλάχιστον ενός σταθμού VHF και δυνατότητα συνεχούς παρακολούθησης DSC. Χρησιμοποιείται ο εξοπλισμός: VHF, DSC και NAVTEX.

A2: Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα πλοία που ταξιδεύουν ως 150 ναυτικά μίλια μακριά από την ακτή. Χρησιμοποιείται ο εξοπλισμός: DSC, ραδιοτηλεπικοινωνία με εμβέλεια MF και ο εξοπλισμός που απαιτείται στις περιοχές της κατηγορίας A1.

A3: Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει περιοχές που βρίσκονται στην περιοχή γεωγραφικού πλάτους 70 μοίρες βόρεια και 70 μοίρες νότια η οποία λαμβάνει προειδοποιήσεις κινδύνου μέσω της δορυφορικής σειράς INMARSAT. Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται είναι: ραδιοτηλεπικοινωνία ή INMARSAT, ένα σύστημα λήψης Πληροφοριών Ναυτικής Ασφάλειας (MSI) και τα συστήματα των άλλων δύο περιοχών.

A4: Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει περιοχές βόρεια και νότια του γεωγραφικού πλάτους των 70 μοιρών. Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται περιλαμβάνει αυτόν των προηγούμενων περιοχών και ραδιοεπικοινωνία υπηρεσίας HF (βραχεία και μεσαία κύματα).



Εικόνα 10. Καταμερισμός των θαλάσσιων περιοχών σε ζώνες

Πηγή: http://www.e-nautilia.gr/blog-post_9763/

Κεφάλαιο 7 - Εφαρμογές των Πληροφοριακών συστημάτων στη ναυτιλία

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά εφαρμογές των πληροφοριακών συστημάτων στη ναυτιλία. Βέβαια κάποιες από αυτές τις εφαρμογές δεν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τη ναυτιλία αλλά γενικά από τις επιχειρήσεις. Χάρη σε αυτές τις εφαρμογές οι επιχειρήσεις εξοικονομούν, χρόνο, χρήμα και προσφέρουν τις καλύτερες κατά το δυνατόν υπηρεσίες.

7.1 Η εφοδιαστική Αλυσίδα

Ένα ζήτημα που απασχολεί όλες τις παραγωγικές μονάδες, στην περίπτωση μας τις ναυτιλιακές είναι η άρτια παραλαβή και παράδοση αγαθών. Αυτή αφορά την προμήθεια πρώτων υλών από τους προμηθευτές, τη διανομή τους στο εσωτερικό της επιχείρησης και τέλος την παράδοση στους πελάτες. Οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορεί να είναι ναυπηγεία, λιμάνια ή και εταιρίες που διακινούν εξαρτήματα και ανταλλακτικά πλοίων.

Η εφοδιαστική αλυσίδα περιλαμβάνει και άλλες λειτουργίες εκτός από τη ροή πρώτων υλών και υλικών. Αυτές είναι πληρωμές, πληροφορίες και υπηρεσίες από τους προμηθευτές προς την επιχείρηση. Στην εφοδιαστική αλυσίδα περιλαμβάνονται επίσης η οργανωτική δομή με την οποία παραδίδονται προϊόντα, υπηρεσίες και πληροφορίες προς τους πελάτες. Στις εργασίες που πραγματοποιούνται περιλαμβάνονται οι αγορές, η ροή πληρωμών, η διαχείριση υλικών κι εμπορευμάτων, ο σχεδιασμός και ο έλεγχος της παραγωγής και τέλος ο έλεγχος απογραφής αποθήκης και η διανομή-παράδοση προϊόντων.¹¹

Η Διαχείριση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Management-SCM) αναλαμβάνει το σχεδιασμό, την οργάνωση και την υποστήριξη της εφοδιαστικής αλυσίδας. Στόχος της είναι η μείωση της αβεβαιότητας και του κινδύνου στην εφοδιαστική αλυσίδα. Αν επιτευχθεί αυτός ο στόχος τότε επιτυγχάνονται τα παρακάτω:

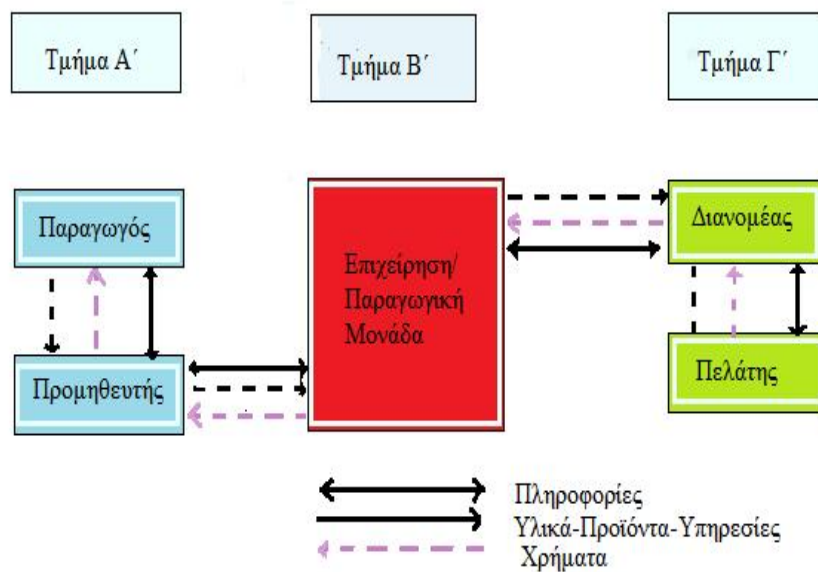
- ØΒελτίωση στην εξυπηρέτηση των πελατών
- ØΕλαχιστοποίηση του χρόνου παραγωγής προϊόντων
- ØΕλαχιστοποίηση του χρόνου ανάκτησης πληροφοριών και υπηρεσιών
- ØΒελτιστοποίηση του ενεργού αποθέματος

Το αποτέλεσμα αυτής της επιτυχίας θα είναι η αύξηση της κερδοφορίας και της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης. Η Δ.Ε.Α ή SCM ενσωματώνεται σε ένα πληροφοριακό σύστημα μαζί με άλλα συστήματα.

¹¹http://el.wikipedia.org/wiki/Διαχείριση_εφοδιαστικής_αλυσίδας

7.1.1 Τμήμα εφοδιαστικής αλυσίδας

Η εφοδιαστική αλυσίδα είναι διαφορετική σε κάθε εταιρία, γιατί κάθε μία συνδέεται διαφορετικά με τις άλλες εταιρίες στη διαδικασία παραγωγής προϊόντων και υπηρεσιών. Κάθε εφοδιαστική αλυσίδα αποτελείται από τρία τμήματα, το πρώτο που περιλαμβάνει τους προμηθευτές, το δεύτερο που περιλαμβάνει το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης και το τρίτο που περιλαμβάνει τους πελάτες (βλέπε σχήμα 7).



Σχήμα 7. Εφοδιαστική αλυσίδα

Τμήμα πρώτο

Στο πρώτο τμήμα ο παραγωγός προμηθεύει τον προμηθευτή, εκτός κι αν ο προμηθευτής παράγει μόνος του το προϊόν. Επίσης μπορεί ο προμηθευτής να προμηθεύει άλλον προμηθευτή.

Τμήμα δεύτερο

Το δεύτερο τμήμα έχει να κάνει με το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Εκεί περιλαμβάνονται οι διαδικασίες μετατροπής των πρώτων υλών που λαμβάνονται από το πρώτο τμήμα σε προϊόντα. Αυτά που θα παραχθούν στη συνέχεια θα παραδοθούν στο τρίτο τμήμα.

Τμήμα τρίτο

Το τρίτο τμήμα περιλαμβάνει υποχρεωτικά τον πελάτη, προαιρετικά τον διανομέα και όλες τις διαδικασίες που απαιτούνται για να παραλάβει ο πελάτης το τελικό προϊόν. Το τρίτο τμήμα διαρκεί όσο διαρκεί και η ζωή του προϊόντος.

Στην εφοδιαστική αλυσίδα παρατηρούμε τα εξής: Υπάρχει αντίστροφη ροή της κίνησης των πληροφοριών ή και των προϊόντων. Οι πληροφορίες αποτελούνται από μεγέθη παραγγελίας, τιμές, ποιότητα και άλλα στοιχεία. Μια άλλη παρατήρηση που μπορούμε να κάνουμε είναι πως ένα προϊόν εμφανίζεται σε μια εφοδιαστική αλυσίδα από το στάδιο των πρώτων υλών ως το τέλος της ζωής του. Ένα ακόμα στοιχείο της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η ροή κεφαλαίων.

7.1.2 Προβλήματα και λύσεις

Η εφοδιαστική αλυσίδα παίζει σημαντικό ρόλο στην ομαλή λειτουργία της επιχείρησης. Τόσο ο σχεδιασμός, όσο και η διαχείριση της, πρέπει να γίνονται προσεγμένα, γιατί διαφορετικά θα υπάρξει πρόβλημα που θα έχει συνέπειες στην επιχειρησιακή λειτουργία.

Τα προβλήματα που παρουσιάζονται στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, πηγάζουν από δύο παράγοντες, την αβεβαιότητα και την ανάγκη συντονισμού δραστηριοτήτων. Η αβεβαιότητα έχει να κάνει με τη ζήτηση των προϊόντων και των υπηρεσιών. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την αβεβαιότητα είναι οι παρακάτω:

ØΟ ανταγωνισμός (π.χ. σε περίπτωση έναρξης λειτουργίας ομοειδούς επιχείρησης στην ίδια περιοχή)

ØΟι τιμές (π.χ. οι αυξομειώσεις των τιμών των πρώτων υλών θα επηρεάσουν την τιμή του παραγόμενου προϊόντος, ίσως και τη ζήτηση)

ØΟι καιρικές συνθήκες (π.χ. η ένταση του ανέμου στη θάλασσα θα επηρεάσει τα δρομολόγια των πλοίων)

ØΟι τεχνολογικές εξελίξεις (π.χ. η δημιουργία πυρηνοκίνητων σκαφών μειώνει το κόστος των καυσίμων σε σχέση με τα υγρά καύσιμα)

Για να ελεγχθεί κατά το μέτρο του δυνατού η αβεβαιότητα, προϋποτίθεται να αναγνωριστούν και να κατανοηθούν τα αίτια που οδηγούν σε αυτή. Πρέπει επίσης να ελεγχθεί κατά πόσον η αβεβαιότητα σε ένα τμήμα επηρεάζει άλλα τμήματα ή άλλες δραστηριότητες.

Όπου υπάρχει αβεβαιότητα, γίνονται προβλέψεις οι οποίες όταν είναι λανθασμένες δημιουργούν πρόβλημα. Για παράδειγμα η πρόβλεψη για παραγγελίες λιγότερες των πραγματικών θα οδηγήσει σε έλλειψη αποθεμάτων. Για να περιοριστεί αυτό το πρόβλημα απαιτείται άριστη επικοινωνία μεταξύ των τμημάτων της αλυσίδας, καθώς και άριστος συντονισμός των εργασιών.

Οι τρόποι επίλυσης αυτού του προβλήματος είναι οι παρακάτω:

ØΕξωτερική ανάθεση των προμηθειών σε περιπτώσεις μεγάλης ζήτησης

ØΧρήση λιγότερων προμηθευτών

ØΒελτίωση σχέσεων της εταιρίας με τους προμηθευτές

ØΜείωση του χρόνου πραγματοποίησης των αγορών και των πωλήσεων

ØΑγορά μικρότερης ποσότητας υλικών ακριβώς όποτε αυτά χρειάζονται αντί της αγοράς μεγάλων ποσοτήτων σε τακτά διαστήματα

Για να εφαρμοστούν οι παραπάνω λύσεις μπορεί να χρησιμοποιηθεί η τεχνολογία της πληροφορίας (Information Technology -IT).

7.2 Μηχανογραφημένα συστήματα

Τα μηχανογραφημένα συστήματα χρησιμοποιώντας τις καινοτομίες που προσφέρει η τεχνολογία της πληροφορίας, βοηθούν την επίλυση προβλημάτων που συναντώνται στις διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας. Κάποια από αυτά τα συστήματα είναι τα παρακάτω:

7.2.1 Σύστημα διαχείρισης αποθεμάτων (Inventory Management System-IMS)

Με τη βοήθεια αυτού του συστήματος πραγματοποιείται έλεγχος αποθεμάτων κι επίσης δίνεται η δυνατότητα να προσδιοριστεί το βέλτιστο επίπεδο αποθεμάτων. Δηλαδή με τη χρήση του IMS, λαμβάνονται αποφάσεις που αφορούν το ακριβές απαιτούμενο είδος υλικών, την ακριβή ποσότητα και τέλος το σωστό χρόνο αγοράς. Το σύστημα αυτό, λαμβάνοντας δεδομένα από άλλα τμήματα του πληροφοριακού συστήματος, ελέγχει την ποσότητα και την ποιότητα του αποθέματος δίνοντας μια σαφή εικόνα της. Η ιδιαιτερότητα του IMS είναι πως χρησιμοποιείται μόνο για ένα προϊόν ή μόνο από ένα τμήμα της επιχείρησης.

7.2.2 Σχεδιασμός απαιτήσεων σε υλικά I και II (Material Requirements Planning-MRP)

Είναι σύνηθες στις βιομηχανίες να χρησιμοποιούνται τα ίδια εξαρτήματα σε πολλά προϊόντα και σε πολλά τμήματα παραγωγής. Γι αυτό το λόγο η πρώτη έκδοση του προγράμματος MRP I δεν ανταποκρίθηκε πλήρως στις προσδοκίες των επιχειρήσεων. Αυτό γιατί οι δυνατότητές του περιορίζονται στην ενασχόληση με την παραγωγή, τη δημιουργία διαγραμμάτων, τον έλεγχο και τη διαχείριση αποθεμάτων.

Το πρόβλημα αυτό λύθηκε από την αναβαθμισμένη έκδοση MRP II που έχει τη δυνατότητα λήψης δεδομένων από πολλούς τομείς της επιχείρησης. Χάρη σ' αυτή την εξέλιξη μπορεί να προσδιοριστεί το κόστος διαχείρισης των αποθεμάτων. Επίσης μπορούν να υπολογιστούν και άλλα κόστη όπως το εργατικό, το κόστος συντήρησης και επισκευής των χρησιμοποιούμενων μηχανημάτων.

7.2.3 Γραμμωτός κώδικας και RFID

Με τη χρήση του γραμμωτού κώδικα (Bar code) εξασφαλίζεται η μοναδικότητα του κάθε παραγόμενου προϊόντος, μέσω της αντιστοίχισης ενός μοναδικού κωδικού με το προϊόν. Αυτή η τεχνική βοηθά στην παρακολούθηση του προϊόντος οποιαδήποτε στιγμή, το οποίο είναι χρήσιμο για την οργάνωση των αποθεμάτων και της εφοδιαστικής αλυσίδας γενικότερα.



Εικόνα 11. Γραμμωτός κώδικας

Πηγή: <http://erathiagr.blogspot.gr/2013/06/o-barcode.html>

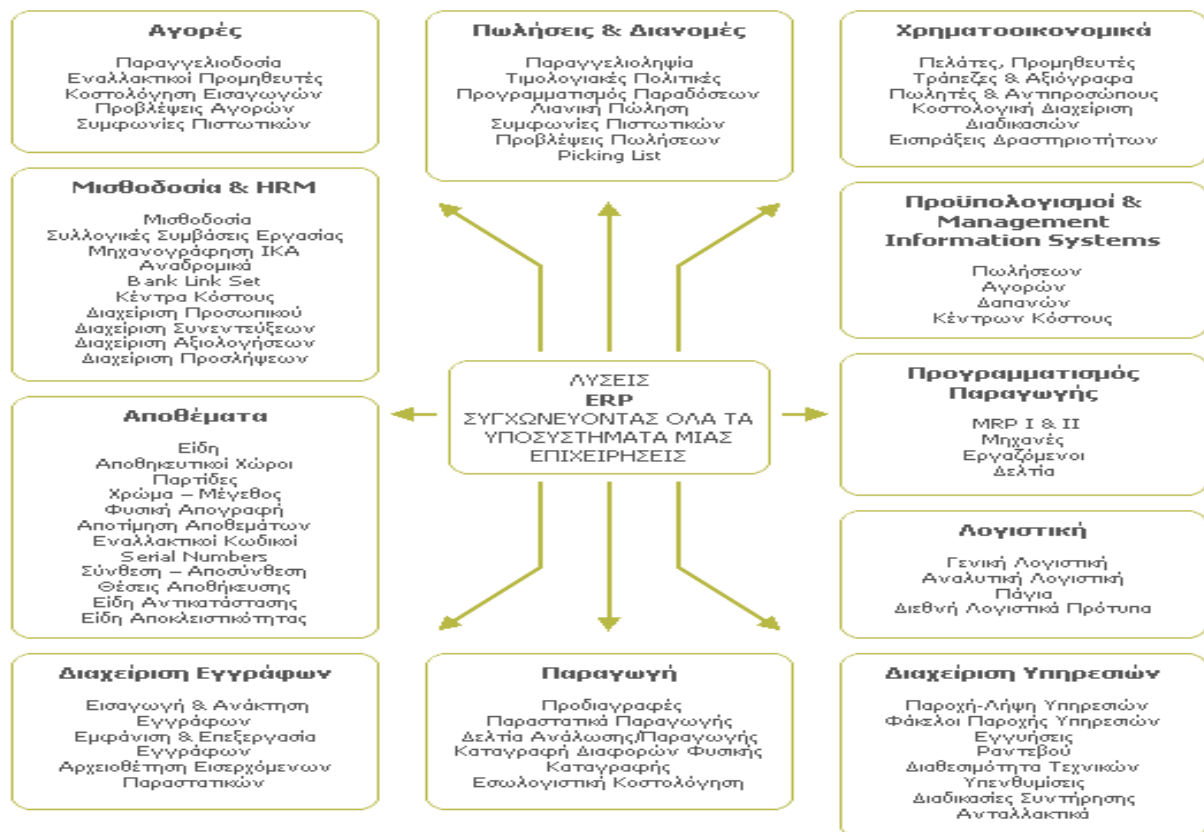
Αφού γίνει αυτή η αντιστοίχιση, στη συνέχεια υπάρχει η δυνατότητα μέσω των ραδιοκυμάτων (Radio Frequency) να εντοπισθεί το κάθε προϊόν που φέρει γραμμωτό κώδικα. Έτσι λοιπόν μπορεί να εντοπιστεί η θέση ενός απολεσθέντος προϊόντος ακόμα κι αν βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση.

7.3 Ο σχεδιασμός Επιχειρηματικών Πόρων (Enterprise Resource Planning-ERP)

Η εξέλιξη των πληροφοριακών συστημάτων και του διαδικτύου έδωσαν τη δυνατότητα δημιουργίας ενός συστήματος ενιαίου ελέγχου όλων των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε πραγματικό χρόνο. Έτσι δημιουργήθηκε ο Σχεδιασμός Επιχειρηματικών Πόρων(ERP).

Το ERP είναι ένα πακέτο λογισμικού που παρέχει τη δυνατότητα εκτέλεσης όλων των εργασιών μια επιχείρησης. Χαρακτηρίζεται από ευελιξία καθώς η κάθε εταιρία μπορεί να το προσαρμόσει στις δικές της ανάγκες, προσθέτοντας ή αφαιρώντας εσωτερικές διαδικασίες. Σκοπός του είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών όλων των τμημάτων της επιχείρησης.¹²

Το ERP μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλα τα τμήματα της επιχείρησης. Τόσο στον τομέα των κατασκευών, όσο και στον τομέα των πωλήσεων, των παραδόσεων και της εξυπηρέτησης πελατών.



Εικόνα 12. ERP

Πηγή: <http://www.avecon.gr/page.asp?pid=2&Ing=1>

¹² [http://infocs1.infocs.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid65\(ERP](http://infocs1.infocs.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid65(ERP)

7.3.1. Πλεονεκτήματα εγκατάστασης ενός ERP

Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η εφαρμογή ενός ERP και τα οποία σχετίζονται με την ευελιξία στην προσαρμογή του, είναι τα παρακάτω. Το ERP έχει τη δυνατότητα παροχής πληροφοριών που δεν περιορίζονται στα όρια της επιχείρησης αλλά αντλούνται από παγκόσμιες πηγές. Ένα άλλο πλεονέκτημα του είναι πως δίνει στους χρήστες τη δυνατότητα χρήσης πολλών εφαρμογών και είναι συμβατό με διαφορετικές πληροφοριακές πλατφόρμες.

Πολλά προβλήματα που εμφανίζονται στις επιχειρήσεις, έχουν έτοιμη δοκιμασμένη λύση από το ERP κι έτσι οι επιχειρήσεις είναι προετοιμασμένες. Το ERP έχει επίσης δοκιμαστεί σε διάφορες πλατφόρμες, οι οποίες επιτρέπουν και την παραμετροποίηση του.

Συνοπτικά οι τρόποι με τους οποίους ένα ERP βελτιώνει τη λειτουργία μιας επιχείρησης είναι οι παρακάτω:

ØΕνιαίος τρόπος λειτουργίας

ØΚοινή νοοτροπία

ØΠειθαρχία

ØΆμεση πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες

ØΤαχύτητα ανάδρασης και λειτουργίας της επιχείρησης

ØΟλοκλήρωση

ØΒελτίωση και επιτάχυνση των παραγωγικών εργασιών

ØΔιασύνδεση της επιχείρησης με τους προμηθευτές, μείωση των αποθεμάτων και των εξόδων logistics

ØΤυποποίηση της διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων

Για να καρπωθεί όμως μια επιχείρηση αυτά τα οφέλη θα πρέπει να συμβιβαστεί με τους κανόνες που επιβάλλονται από το σύστημα. Το ανθρώπινο δυναμικό πρέπει να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Θα πρέπει να καταργηθούν κάποιες διαδικασίες και να εισαχθούν καινούριες.

7.3.2 Επιλογή κι εγκατάσταση

Η επιλογή ενός πακέτου ERP είναι μια σημαντική απόφαση καθώς έχει μεγάλο οικονομικό και λειτουργικό αντίκτυπο. Γι' αυτό πριν την επιλογή του πρέπει να προηγηθεί μια έρευνα σχετικά με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της επιχείρησης. Από αυτή την έρευνα θα κριθεί αν θα αγοραστεί ένα πλήρες πακέτο ή απλά ένα τμήμα εφαρμογών. Αναλύονται τέλος οι απαιτήσεις των προμηθευτών και των πελατών για να μπορούν να εξυπηρετηθούν εύκολα.

Η διοίκηση θα πρέπει να απαντήσει κάποια ερωτήματα πριν προχωρήσει στην αγορά του πακέτου. Τα ερωτήματα αυτά είναι τα παρακάτω:

ΎΥπάρχει το απαραίτητο προσωπικό;

ΎΥπάρχει το απαραίτητο κεφάλαιο για την αγορά και τη συντήρηση του;

ΎΕίναι η επιχείρηση έτοιμη να το δεχθεί;

ΎΜπορεί η επιχείρηση να το εκμεταλλευτεί;

ΎΕάν δεν υπάρχει Business Process Reengineering (BPR) θα ξεκινούσε η επιχείρηση τη διαδικασία πριν ή παράλληλα με το ERP;

Αφού η διοίκηση της επιχείρησης απαντήσει σε αυτά τα ερωτήματα θα πρέπει να απαντήσει κάποια άλλα τα οποία είναι σχετικά με το πακέτο. Δηλαδή θα πρέπει να διαλέξει αν:

ØΘα αγοράσει έτοιμο πακέτο

ØΘα δημιουργήσει μόνη της τέτοιο σύστημα

ØΘα προσαρμόσει το υπάρχον της σύστημα στις ανάγκες του ERP

ØΘα εκμισθώσει πακέτο από άλλη επιχείρηση που παρέχει συστήματα

Μπορεί να δοθεί η δυνατότητα σε μια επιχείρηση να μην εγκαταστήσει ολόκληρο ένα ERP αλλά τμηματικά. Δηλαδή θα μπορούσε να εγκαταστήσει τον πυρήνα του ERP και ορισμένα υποπρογράμματα, π.χ. πρόγραμμα διαχείρισης πελατών, πρόγραμμα διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων κτλ. Αυτό συμφέρει την επιχείρηση και από την άποψη του κόστους και από την πλευρά της εκμάθησης, διότι δίνεται η ευκαιρία για μια ομαλή μετάβαση στο νέο σύστημα.

7.3.3 Λειτουργία

Αφού εγκατασταθεί ένα πακέτο ERP, θα χρειαστεί κάποιο χρονικό διάστημα για να το αξιοποιήσει πλήρως η εταιρία. Το ζητούμενο από την πλευρά της διοίκησης είναι να γίνει το συντομότερο δυνατό, καθώς η καθυστέρηση είναι ζημιογόνος. Για να αποτραπεί λοιπόν η καθυστέρηση, αλλά και για να εξασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της επιχείρησης στο ενδιάμεσο διάστημα θα πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες διαδικασίες.

ΎΕκπαίδευση του προσωπικού στο νέο σύστημα

ΎΘέσπιση νέων διαδικασιών λειτουργίας της επιχείρησης με παροχή συμβουλών από τους συμβούλους της εταιρίας που εγκαθιστά το πακέτο

ΎΠρόσληψη νέου προσωπικού, εάν αυτό είναι απαραίτητο, που να γνωρίζει τον χειρισμό του ERP.

Η εταιρία που εγκαθιστά το πακέτο αρχικά θα πραγματοποιήσει κάποιες πιλοτικές εφαρμογές του. Δηλαδή θα παρακολουθήσει κατά πόσον οι υπάλληλοι της εταιρίας-πελάτη είναι δεκτικοί στο νέο πρόγραμμα. Στη συνέχεια εγκαθίστανται κι άλλες εφαρμογές και εισάγονται πληροφορίες στο νέο σύστημα. Σε αυτή τη φάση εάν οι υπάλληλοι δεν τα καταφέρνουν προσλαμβάνονται άλλοι στη θέση τους.

Οι προϋποθέσεις της πλήρους λειτουργίας του πακέτου είναι οι παρακάτω:

- U** Διάθεση των απαραίτητων οικονομικών πόρων
- U** Συνεχής έλεγχος για να εξασφαλιστεί η σωστή λειτουργία του νέου συστήματος
- U** Επαρκής εκπαίδευση του προσωπικού και πρόσληψη νέου όπου χρειάζεται
- U** Συνεχής επίβλεψη από έμπειρους σύμβουλους
- U** Αποδοχή του έργου από τους χρήστες
- U** Δέσμευση της επιχείρησης για ολοκλήρωση του έργου
- U** Σωστή τμηματοποίηση του έργου

7.3.4 Λόγοι αποτυχίας

Για την εφαρμογή ενός πακέτου ERP απαιτούνται προσπάθεια, χρόνος και χρήμα. Εάν η επιχείρηση δε χειριστεί σωστά κάποιον από αυτούς τους παράγοντες το σύστημα θα οδηγηθεί σε αποτυχία. Συνήθως οι επιχειρήσεις δε θέτουν επαρκές χρονογράμμα εγκατάστασης του συστήματος διότι η επιχείρηση δε μπορεί να προβλέψει τις απαιτήσεις που προκύπτουν. Σε περίπτωση καθυστέρησης της εγκατάστασης αυξάνεται το κόστος. Οι λόγοι αποτυχίας του συστήματος ή της ανεπαρκούς υλοποίησης του, είναι οι παρακάτω:

Ø **Έλλειψη θέλησης για προσαρμογή:** Σε αυτή την περίπτωση το προσωπικό δεν κατανοεί επαρκώς την αναγκαιότητα των αλλαγών και τις απαξιώνει. Αυτό έχει ως συνέπεια τις χρονοτριβές και την ανεπαρκή κατανόηση του προγράμματος.

Ø **Έλλειψη εμπειρίας:** Στην περίπτωση της εγκατάστασης του συστήματος ορίζονται από την επιχείρηση στελέχη για να συνεργαστούν και να φέρουν το έργο εις πέρας. Είναι πιθανό να μην έχουν τη γνώση και την εμπειρία για την εγκατάσταση των εφαρμογών και την κατάρτιση των υπαλλήλων.

Ø **Προϋπολογισμός:** Πριν την εγκατάσταση ενός ERP ορίζεται ένα συγκεκριμένο ποσό χρηματικών διαθεσίμων για τις απαιτήσεις των εφαρμογών. Εάν προκύψει ανάγκη για επιπλέον χρήματα δεν είναι βέβαιο πως η επιχείρηση μπορεί να τα διαθέσει.

Ø **Επικοινωνία:** Εδώ δημιουργούνται προβλήματα εάν δεν υπάρχει επαρκής συνεννόηση ανάμεσα σε αυτούς που αναλαμβάνουν το έργο.

Ø **Αλλαγές:** Στην περίπτωση αλλαγών στη διοίκηση κατά τη διάρκεια της εγκατάστασης θα επακολουθήσει καθυστέρηση και απώλεια πολύτιμου χρόνου.

Ø **Προσαρμογές:** Παρ'όλο που τα ERP δίνουν τη δυνατότητα προσαρμογών των εφαρμογών, οι απαιτήσεις ενός πελάτη μπορούν να τις δυσκολέψουν.

7.3.5 Κόστος

Τα ηλεκτρονικά συστήματα δέχονται συνέχεια βελτιώσεις και αναβαθμίσεις. Έτσι λοιπόν μια επιχείρηση που θέλει να εγκαταστήσει ένα σύστημα ERP, θα μεριμνήσει να λάβει την πιο πρόσφατη έκδοση του προγράμματος ώστε να έχει τα μέγιστα οφέλη από τη χρήση του. Υπάρχει όμως και η δυνατότητα αναβάθμισης παλαιότερων εκδόσεων του προγράμματος, γεγονός που επιτρέπει στις επιχειρήσεις να αγοράζουν παλαιότερες εκδόσεις με την προοπτική της αναβάθμισης.

Σίγουρα η εγκατάσταση ενός συστήματος ERP αποτελεί σημαντικό κόστος για μια επιχείρηση. Αυτό το κόστος όμως μπορεί να αποσβεστεί αρκετά γρήγορα από τα οφέλη που θα προσφέρει στην επιχείρηση. Όσον αφορά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, είναι συμφέρον γι' αυτές να εγκαταστήσουν ένα ERP διότι η έλλειψη του μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα όπως:

• Δέσμευση χρημάτων για αγορά υλικών ενώ υπάρχει επαρκής ποσότητα στις αποθήκες π.χ. ανταλλακτικά

• Τα διευθυντικά στελέχη δε θα έχουν την επαρκή πληροφόρηση για τη λήψη των απαιτούμενων αποφάσεων

• Απαιτείται μεγάλο κόστος για τη συγκέντρωση στοιχείων από άλλες πηγές καθώς απαιτείται ανθρώπινο δυναμικό και χρόνος για την επεξεργασία τους. Υπάρχει επίσης μεγαλύτερη πιθανότητα εμφάνισης λαθών.

Αναλυτικά το κόστος του ERP περιλαμβάνει τα εξής:

- Λειτουργικό σύστημα (συνήθως Windows ή Linux)
- Υλικό (Hardware δηλαδή PC, servers κτλ)
- Βάσεις δεδομένων και άδειες χρήσης τους
- Άδεια χρήσης του ERP
- Μετατροπή και μεταφορά δεδομένων από το παλιό σύστημα στο νέο
- Έξοδα μεταφοράς διανομής
- Υπηρεσίες εκπαίδευσης
- Υπηρεσίες διαχείρισης έργου (Project Management)
- Συμβουλευτικές υπηρεσίες
- Έξοδα αναβάθμισης λογισμικού
- Ενότητες που θα δημιουργηθούν αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση πελατών

Υπάρχουν και τα εσωτερικά κόστη που είναι τα εξής:

- Κόστη πρόσληψης νέου προσωπικού
- Κόστη μετακίνησης και διανομής για την εκπαίδευση των εργαζομένων
- Πόροι που καταναλώνονται από εργαζόμενους της εταιρίας που αναλαμβάνει το έργο
- Κόστος ευκαιρίας από την εγκατάσταση του συστήματος

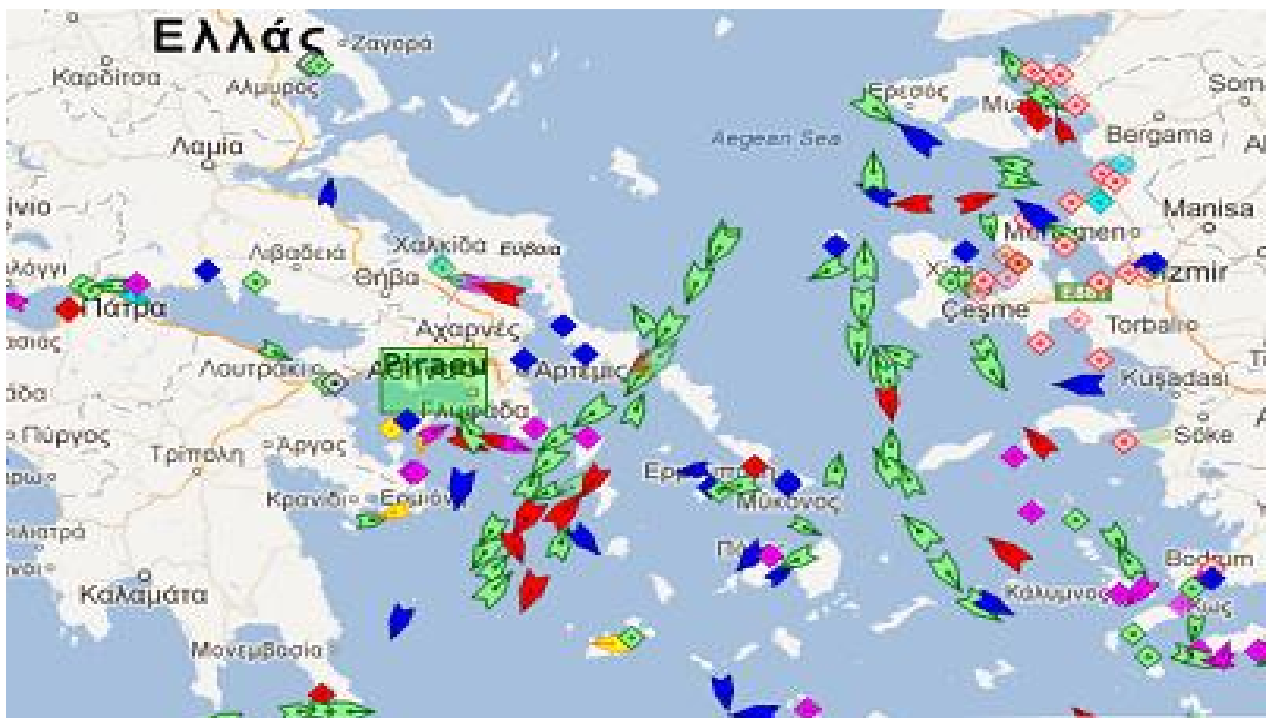
Αν μια εταιρία δεν εγκαταστήσει ένα ακέραιο ERP έχει τη δυνατότητα να το κάνει στην πορεία. Αυτό γιατί υπάρχει η δυνατότητα παραμετροποίησης του πυρήνα του ERP και η εγκατάσταση κατά modules (υποπρογράμματα). Έτσι παραμερίζεται το εμπόδιο του κόστους εγκατάστασης του προγράμματος.

7.4 Γεωγραφικά Πληροφοριακά συστήματα

Κάθε ναυτιλιακή εταιρία ή οργανισμός έχει ανάγκη απεικόνισης της γεωγραφικής περιοχής στην οποία δραστηριοποιούνται αυτή και τα πλοία της. Για να γίνει αυτό δημιουργήθηκαν τα γεωγραφικά πληροφοριακά συστήματα που προφέρουν ψηφιακή απεικόνιση της περιοχής ενδιαφέροντος της εταιρίας. Χάρη στα Γ.Π.Σ μπορούν να συλλεχτούν δεδομένα του γεωγραφικού χώρου, να επεξεργαστούν και εν τέλη να παρουσιαστούν σε μορφή εικόνας.¹³

Οι οργανισμοί λιμένων και οι ναυτιλιακές μπορούν να εντοπίσουν σε τακτικά χρονικά διαστήματα ένα πλοίο χάρη στο μοναδικό κωδικό που διαθέτει. Οι πληροφορίες που λαμβάνονται αφορούν τη γεωγραφική θέση και το χρόνο, σε συνδυασμό με τον κωδικό δημιουργούν μια βάση δεδομένων. Με αυτά τα στοιχεία παράγονται χρήσιμες πληροφορίες για τη λήψη αποφάσεων και την επίλυση προβλημάτων.

Η συλλογή αυτών των δεδομένων βασίζεται στα συστήματα δορυφορικού εντοπισμού (Global Position System-GPS) και τα συστήματα αναγνώρισης μέσω ραδιοσυχνοτήτων (Radio Frequency Identification-RFID). Στην επιχείρηση καταλήγουν μέσω διαδικτύου, ιδιωτικών ερευνών ή κυβερνητικών πηγών.



Εικόνα 13. Δορυφορικός εντοπισμός πλοίων στην περιοχή της Ελλάδας

Πηγή: <http://www.marinetraffic.com/gr/ais/home?level0=100>

¹³http://el.wikipedia.org/wiki/Σύστημα_Γεωγραφικών_Πληροφοριών

Το σύστημα δορυφορικού εντοπισμού ή GPS είναι ένα ασύρματο σύστημα το οποίο χρησιμοποιεί τους δορυφόρους και παρέχει στο χρήστη τη δυνατότητα αναγνώρισης της θέσης του. Χρησιμοποιείται κυρίως από τη ναυτιλία και την αεροναυτιλία. Η ταχύτητα και η ακρίβεια του, βελτιώνονται και η χρήση του απλοποιείται καθώς παρέχεται και σε εφαρμογές κινητών τηλεφώνων. Αυτό έχει και ως επακόλουθη θετική συνέπεια τη μείωση του κόστους χρήσης του.

Τα συστήματα GPS και GIS μέσω της συνεργασίας τους στον τομέα της ναυτιλίας, δίνουν τη δυνατότητα της εύρεσης και της χάραξης πορείας των πλοίων. Το όφελος από αυτή τη δυνατότητα είναι περισσότερη ασφάλεια στα ταξίδια των πλοίων και μείωση του χρόνου και του κόστους διαδρομής. Τέλος οι πληροφορίες που λαμβάνονται από αυτά τα δύο μέσα συνδυάζονται με την άντληση δεδομένων από μετεωρολογικούς σταθμούς και τη δημιουργία μετεωρολογικών χαρτών. Αυτό κάνει την πορεία των πλοίων ασφαλέστερη απέναντι σε κακές καιρικές συνθήκες.

Συνδυάζοντας τις πληροφορίες που λαμβάνει από τα παραπάνω μέσα μια ναυτιλιακή εταιρία, μπορεί να προσδιορίσει τη θέση, την κατάσταση και την ταχύτητα ενός πλοίου. Η απεικόνιση των δεδομένων γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εύκολα κατανοητά από το χρήστη. Όπως φαίνεται στην εικόνα 13, μπορούμε να διακρίνουμε όλα τα στοιχεία του πλοίου όπως σημαία, τύπο πλοίου, κατάσταση κτλ. Τα δεδομένα που μας δίνει το GIS βοηθούν την εκάστοτε ναυτιλιακή να βγάλει χρήσιμα συμπεράσματα.

Το GIS είναι χρήσιμο στη λήψη αποφάσεων καθώς απεικονίζει:

- Την κίνηση των πλοίων
- Την κίνηση των φορτίων
- Την προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας
- Τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων

7.4.1 Στοιχεία από τα οποία αποτελείται ένα Γεωγραφικό Πληροφορικό Σύστημα

∅Εισαγωγή

Η εισαγωγή είναι το τμήμα του Γεωγραφικού Πληροφοριακού Συστήματος που εφοδιάζει το υπόλοιπο με δεδομένα. Αυτά τα δεδομένα πρέπει να είναι ψηφιακής μορφής και προκύπτουν από την ψηφιοποίηση αναλογικών δεδομένων (πχ τυπωμένοι χάρτες)ή από τη συλλογή πρωτογενών στοιχείων που συλλέγονται χάρη στις ψηφιακές μεθόδους αποτύπωσης χώρου (αποτύπωση με GPS, τηλεσκοπήση). Τα δεδομένα μπορεί να είναι είτε περιγραφικά είτε γεωγραφικά

∅Επεξεργασία

Τα δεδομένα που εισάγονται στο σύστημα μέσω της επεξεργασίας, θα γίνουν κατάλληλα για ανάλυση και χρήση. Δηλαδή η επεξεργασία μπορεί να περιλαμβάνει την ορθή απόδοση του συστήματος συντεταγμένων, τη δημιουργία σχέσεων μεταξύ των δεδομένων, τη διόρθωση σφαλμάτων και τη μετάβαση από μια δομή σε άλλη.

ØΑνάλυση

Ο χρήστης που αναλαμβάνει την ανάλυση θέτει ερωτήματα σύμφωνα με τη δυνατότητα των δεδομένων που είναι του τύπου:

- Πως απεικονίζεται η περιοχή ενδιαφέροντος
- Που βρίσκεται το Α
- Που βρίσκεται το Α σε σχέση με το Β
- Τι θα συμβεί αν....
- Πόσο από το Α υπάρχει στην περιοχή Γ
- Ποιός είναι ο συντομότερος δρόμος από το Α στο Β
- Ποιος είναι ο οικονομικότερος δρόμος από το Α στο Β

ØΑπόδοση

Η απόδοση είναι τα αποτελέσματα της ανάλυσης τα οποία εξάγονται σε αναλογικά μέσα όπως η εκτύπωση χαρτογραφικών προϊόντων, ή σε ψηφιακά μέσα, όπως διαδραστικοί χάρτες μέσω ψηφιακών πλατφόρμων και του διαδικτύου (web based GIS). Τέλος αυτό μπορεί να γίνει μέσω εσωτερικών δικτύων οργανισμών, χρησιμοποιώντας εφαρμογές που υποστηρίζουν πολλαπλούς χρήστες με διακριτούς ρόλους. (Enterprise GIS).

ØΕλεγχος

Κάθε σύστημα έχει μηχανισμούς ανάδρασης (feedback) οι οποίοι εξασφαλίζουν την ορθότητα και την ακρίβεια των πληροφοριών. Αυτή η εξασφάλιση γίνεται μέσω λογισμικού, με διαδικασίες κανόνων επικύρωσης, διαδικασίες ελέγχου ακρίβειας συντεταγμένων και γενικότερα με διαδικασίες ποιοτικών και ποσοτικών ελέγχων ανάλογα με τη φύση των δεδομένων.

7.4.2 Δομές δεδομένων

Τα χωρικά δεδομένα σε ένα Γεωγραφικό Πληροφορικό Σύστημα μπορούν να αναπαρασταθούν με δύο βασικές δομές: την διανυσματική και την ψηφιδωτή. Σε όλα τα συστήματα του είδους οι δύο δομές αποδίδονται ταυτόχρονα σε κοινές απεικονίσεις, ενώ πολλά λογισμικά GIS προσφέρουν τη δυνατότητα μετάβασης από τη μια δομή στην άλλη. Αναλυτικότερα:

ØΔιανύσματα (Vector)

Τα χωρικά δεδομένα αναπαρίστανται σε τρεις βασικούς τύπους γεωμετριών: τα σημεία, τις γραμμές και τα πολύγωνα. Έτσι ένα σημείο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την απόδοση της θέσης μιας πόλης σε ένα χάρτη. Παρομοίως μπορεί να γίνει η χρήση μιας γραμμής αποτελούμενη από πολλές κορυφές για την αποτύπωση ενός οδικού δικτύου και ενός πολυγώνου για την αποτύπωση μιας ιδιοκτησίας. Μπορούμε να θεωρήσουμε πως τα πάντα αποτελούνται από γραμμές αφού το σημείο είναι μια γραμμή μηδενικού μήκους και το πολύγωνο μια ακολουθία γραμμών με αρχή και τέλος την ίδια κορυφή. Η γεωμετρία που θα χρησιμοποιηθεί για το συμβολισμό ενός αντικειμένου εξαρτάται από την κλίμακα και το σκοπό αναπαράστασής του. Έτσι εάν έχουμε μεγάλη κλίμακα (πχ 1:1000) ένα κτίριο θα απεικονιστεί ως πολύγωνο, ενώ εάν η κλίμακα είναι μικρότερη (πχ 1:10.000) τότε το κτίριο θα απεικονιστεί ως σημείο. Τέλος κάθε γεωμετρία συνδέεται με μια σχέση 1:1 με μια εγγραφή σ' ένα πίνακα γεωγραφικών χαρακτηριστικών.

ØΨηφιδωτά (Raster)

Η ψηφιδωτή δομή δεδομένων χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις που το χωρικό φαινόμενο που αποτυπώνεται χαρακτηρίζεται ως συνεχής μεταβλητή (πχ το υψόμετρο του εδάφους και η κατανομή του θορύβου) ή σε περιπτώσεις που στο ΣΓΠ θέλουμε να ενσωματώσουμε μια δορυφορική εικόνα ή σαρωμένη αεροφωτογραφία. Οι ψηφιδωτές δομές δεδομένων έχουν περιορισμένες δυνατότητες σύνδεσης με περιγραφικά χαρακτηριστικά. Παράδειγμα πληροφορίας ψηφιδωτής δομής σε ένα GIS είναι ο χάρτης οικιστικής πυκνότητας που περιέχει την πληροφορία του αριθμού κατοικιών ανά εκτάριο σε ψηφιακή δομή.

7.4.3 Τοπολογία

Τοπολογία στη γλώσσα της πληροφορικής είναι το σύνολο των κανόνων που πρέπει να ακολουθεί η γεωγραφική πληροφορία ανάλογα με τη φύση της. Έτσι για παράδειγμα, αν η πληροφορία είναι τα οικοδομικά τετράγωνα, τότε τα πολύγωνα που τα αναπαριστούν πρέπει να ακολουθούν του εξής κανόνες: 1) δεν επιτρέπεται η αλληλοκάλυψη, 2) δεν επιτρέπεται η ταύτιση των ορίων. Σε άλλες περιπτώσεις και για την ίδια γεωγραφική περιοχή ο κανόνας μπορεί να ισχύει αντίστροφα.

7.4.4 Ελεύθερο Λογισμικό Ανοικτού Κώδικα Γεωγραφικού Πληροφοριακού Συστήματος

Στην αγορά υπάρχουν διάφορα πακέτα Λογισμικού Συστημάτων Γεωγραφικών Πληροφοριών τα οποία λειτουργούν σε διαφορετικά λειτουργικά συστήματα, (π.χ. Windows, linux, MacOS). Μερικά από αυτά όπως το GRASS GIS και το QUANTUM GIS, διακινούνται ελεύθερα υπό το καθεστώς “Άδεια Ελεύθερης Τεκμηρίωσης GNU” και λειτουργούν σε όλα τα λειτουργικά συστήματα.

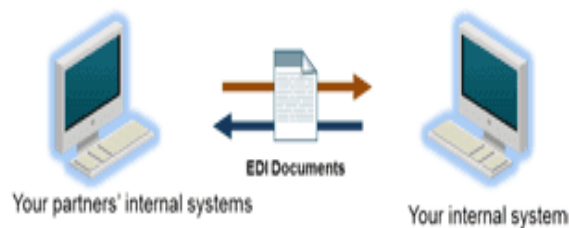
7.5 Ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών

Η ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών (Electronic Data Interchange) είναι ένα σύστημα με το οποίο οι επιχειρήσεις ανταλλάσσουν έγγραφα ηλεκτρονικής μορφής με τη βοήθεια υπολογιστών. Αυτός ο τρόπος διεπιχειρησιακής επικοινωνίας προσφέρει οφέλη όπως μείωση του κόστους, βελτιωμένη ταχύτητα επεξεργασίας, μείωση των λαθών και τέλος βελτίωση των σχέσεων ανάμεσα στους επιχειρηματικούς εταίρους.¹⁴

Το σύστημα Electronic Data Interchange μπορεί να αντικαταστήσει τις κλασσικές μεθόδους επικοινωνίας όπως το τηλέφωνο, το e mail και το fax. Το πλεονέκτημα που προσφέρει σε όποιες εργασίες χρησιμοποιείται είναι η εξάλειψη των λαθών, αφού δεν χρειάζεται παρέμβαση του ανθρώπινου παράγοντα. Επίσης η ταχύτητα αποστολής είναι ικανοποιητική αφού είναι ίδια με αυτή του email χωρίς όμως τα μειονεκτήματα του email.



Διαδικασία αποστολής πληροφοριών με fax και τον ανθρώπινο παράγοντα.



Διαδικασία EDI

Εικόνα 14. Η παράκαμψη των μεσαζόντων στην επικοινωνία μέσω του EDI

Πηγή: <http://www.edibasics.co.uk/what-is-edi/>

¹⁴ <http://www.webvistas.org/topic/1923-ηλεκτρονική-ανταλλαγή-δεδομένων-edi/>

7.5.1 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του EDI

ØΠλεονεκτήματα

- ✚ Εξοικονόμηση χρημάτων από τη μείωση του χάρτινου όγκου που καταναλώνεται για διοικητικές δαπάνες και δαπάνες προσωπικού
- ✚ Αυξημένη ταχύτητα επικοινωνίας που επιτυγχάνεται με την μετάδοση μεγάλου όγκου πληροφοριών, ανάμεσα στους υπολογιστές της επιχείρησης και την αποφυγή της χειρωνακτικής εισαγωγής δεδομένων
- ✚ Ικανοποίηση των πελατών μέσω του μειωμένου χρόνου αναμονής και της προσφοράς βελτιωμένων υπηρεσιών
- ✚ Καλύτερη διεξαγωγή των logistics μέσω του βελτιωμένου ελέγχου της διακίνησης των αγαθών από τον προμηθευτή
- ✚ Χρηματοοικονομικά οφέλη που προκύπτουν από τη μείωση των αποθεμάτων και του χάρου αποθήκευσης
- ✚ Γλωσσική ανεξαρτησία λόγω της χρήσης διεθνών προτύπων

ØΜειονεκτήματα

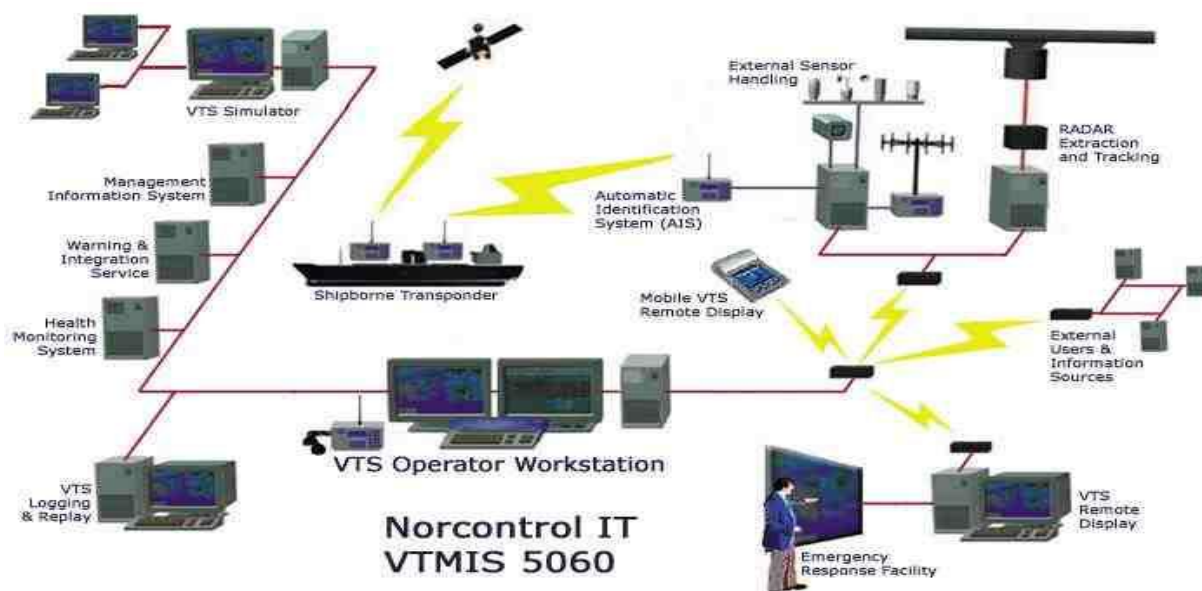
- ✚ Υψηλό κόστος εγκατάστασης για τις μικρές επιχειρήσεις
- ✚ Χαμηλή ποιότητα των υφιστάμενων τηλεπικοινωνιακών γραμμών και η απουσία αναγνωρισμένου VAN (Value Added Network)
- ✚ Η έλλειψη ελληνικής νομοθεσίας η οποία βασίζεται στη διακίνηση εγγράφων (paper oriented)¹⁵

7.6 Πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας σκαφών

Το πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας σκαφών (Vessel Traffic Management and Information Systems-VTMIS) χρησιμεύει στην απεικόνιση της κίνησης και κάθε άλλης αλληλεπίδρασης του πλοίου σε πραγματικό χρόνο. Στην Ελλάδα αυτό το σύστημα χρησιμοποιείται από τις ναυτιλιακές εταιρίες ALMI TANKERS S.A και CARDIF MARINE INC. Αυτές οι δύο εταιρίες έχουν πλοία που συνήθως ταξιδεύουν εκτός Ελλάδος. Οι πληροφορίες που προσφέρει το VTMS δίνει τις εξής δυνατότητες στο χρήστη:

¹⁵<http://www.edibasics.co.uk/what-is-edi/>

- è Υπηρεσίες Κυκλοφορίας Πλοίων (Vessel Traffic Service-VTS): πληροφορίες, βοήθεια και οργάνωση
- è Ενίσχυση της ασφάλειας της ζωής και της περιουσίας
- è Προστασία του περιβάλλοντος
- è Μείωση του κινδύνου στις θαλάσσιες επιχειρήσεις
- è Ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των κινήσεων των πλοίων και των θαλάσσιων πόρων
- è Διανομή των σχετικών πληροφοριών μέσω του VTS
- è Παροχή αναζήτησης και βοήθεια διάσωσης
- è Καταγραφή και αποθήκευση δεδομένων VTS για διοικητικούς λόγους, για ανάλυση περιστατικών και σχεδιασμό.¹⁶



Εικόνα 15. VTMIS (Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σκαφών)

Πηγή: http://canadahh.ca/medias/reserves/maritime_vessel/soluti6.jpg

Στον εξοπλισμό του VTMIS 5060 περιλαμβάνονται τεχνικές ενεργητικής και παθητικής τηλεσκόπησης όπως ραντάρ, κάμερες, μετεωρολογικοί και υδρογραφικοί αισθητήρες. Αυτά τα τεχνικά χαρακτηριστικά συν τοις άλλοις βοηθούν και στην αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας.¹⁷

¹⁶ <http://www.sheltermar.com.br/en/vtmis/>

¹⁷ <http://canadahh.ca/solutions/solution-vessel-traffic-management-en.shtml>

Συμπεράσματα

Η ναυτιλία είναι σημαντικός και επικερδής κλάδος της οικονομίας. Ιδιαίτερα για την Ελλάδα είναι αν όχι ο σημαντικότερος, από τους πλέον σημαντικότερους τομείς της εθνικής της οικονομίας. Για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων της ναυτιλίας απαιτούνται ορισμένοι κανόνες οι οποίοι τίθενται από την ακτοπλοΐα ναυτιλία είναι μια παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητα, κατά τα πρότυπα άλλωστε της οικονομίας.

Τα πληροφορικά συστήματα χωρίζονται σε κατηγορίες και εξυπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς. Όλα όμως έχουν ως την κοινό στόχο τη βέλτιστη ικανοποίηση των ατομικών, συλλογικών και επιχειρησιακών αναγκών. Με την κυριαρχία του διαδικτύου, απέκτησαν μια αστείρευτη πηγή πληροφοριών, παρακάμπτοντας τους γεωγραφικούς περιορισμούς. Κάποιοι από τους τομείς που χρησιμοποιούνται είναι της επικοινωνίας, της ενημέρωσης και της εξυπηρέτησης πελατών.

Ο ρόλος που παίζουν τα Πληροφοριακά Συστήματα στη ναυτιλία είναι καθοριστικός. Χάρη σε αυτά εξασφαλίζεται η επικοινωνία, η διοίκηση και η λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών. Με τη βοήθεια τους μειώνεται το κόστος, ο κίνδυνος και η απώλεια πολύτιμου χρόνου. Τέλος χάρη σε αυτά, τα πλοία ταξιδεύουν με μεγάλη ασφάλεια και έχοντας τη δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας.

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση εγκαθιστώντας ένα πληροφοριακό σύστημα που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της, έχει τη δυνατότητα να αξιοποιεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της και η διοίκηση να λαμβάνει τις καλύτερες δυνατές αποφάσεις σε εύλογο χρονικό διάστημα. Χάρη στην προσαρμοστικότητά τους ανταποκρίνονται στις ανάγκες όλων των επιχειρήσεων, είτε είναι μεγάλες είτε μικρές, παλιές ή νέες.

Η εγκατάσταση και η χρήση ενός ή περισσότερων πληροφοριακών συστημάτων, φυσικά, δε γίνεται εκ του ασφαλούς. Εμπεριέχει τα στοιχεία του κόστους και του κινδύνου, αλλά είναι ένα τίμημα που κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση οφείλει να καταβάλει για να συμβαδίσει με τις τεχνολογικές εξελίξεις και να αποκομίσει τα αντίστοιχα οφέλη.

Βιβλιογραφία

α) Συγγράμματα

1) Μ. Βλαχοπούλου Β. Μάνθου, Δ. Φωλίνας “Ολοκληρωμένα Πληροφοριακά Συστήματα Διαχείρισης Επιχειρηματικών Πόρων ”

2) Β.Σ. Τσελέντης “Πληροφοριακά Συστήματα στην Επιχείρηση”

3) Gelina Harlaftis Book : A History of Greek-owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day

4) “Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage” Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

5) “Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική” Ετήσια έκθεση Ελλήνων εφοπλιστών

β) Διαδίκτυο

- 1) [http://infocs1.infocs.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid65\(ERP\)](http://infocs1.infocs.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid65(ERP))
- 2) <http://el.wikipedia.org/wiki/Σύστημα>
- 3) http://el.wikipedia.org/wiki/Πληροφοριακά_συστήματα
- 4) <http://www.webvistas.org/topic/1923-ηλεκτρονική-ανταλλαγή-δεδομένων-edi/>
- 5) <http://www.edibasics.co.uk/edi-resources/reference-docs/edi-basics-ebook/>
- 6) <http://www.avecon.gr/page.asp?pid=2&lng=1>
- 7) <http://canadahh.ca/solutions/solution-vessel-traffic-management-en.shtml>
- 8) <http://www.sheltermar.com.br/en/vtmis/>
- 9) <http://www.vtmis.info/>
- 10) http://el.wikipedia.org/wiki/Διαχείριση_εφοδιαστικής_αλυσίδας
- 11) http://el.wikipedia.org/wiki/Σύστημα_Γεωγραφικών_Πληροφοριών
- 12) <http://www.sigmalive.com/archive/simerini/business/news/140003>
- 13) <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=113277901>
- 14) <http://www.inut.gr/showthread.php?t=12118>
- 15) <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>
- 16) <http://www.zougla.gr/zouglaport/pantoporos/article/i-naftilia-stirizi-tin-ikonomia>
- 17) [http://infocs1.infocs.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid65\(ERP\)](http://infocs1.infocs.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=62&Itemid65(ERP))