

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 1992

ΑΝΘΗ ΕΥΡΥΔΙΚΗ

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

ΙΓΓΛΕΣΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ



Ν Ο Ε Μ Β Ρ Ι Ο Σ 1 9 9 1

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	976
----------------------	-----

## Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Έχοντας υπόψη μας την σημασία της ναυτιλίας για την ανάπτυξη μια χώρας, αποφασίσαμε να ασχοληθούμε με την λειτουργία αυτής, στον κλάδο των μεταφορών. Λόγω της δυναμικής μορφής της ναυτιλίας επιδιώκουμε όχι μόνο μία ιστορική αναφορά αλλά και μία έρευνα ως προς την μελλοντική εξέλιξη αυτής. Αυτή η απόφαση γίνεται επιτακτική ενόψει της ενοποίησης των αγορών το 1992.

Η εργασία αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια τα οποία αναφέρονται. Το πρώτο κεφάλαιο, γενικά στην ναυτιλία και την εμπορική ναυτιλία και ειδικότερα στην ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα. Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στην οικονομική σημασία της ναυτιλίας. Το τρίτο κεφάλαιο στην σχέση της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας με την Ε.Ο.Κ. και το τελευταίο αναφέρεται στον ανταγωνισμό και την επιβίωση της ελληνικής εμπορικής Ναυτιλίας. Στον επίλογο εκτός από την ανασκόπηση όλων των προηγούμενων αναφέρουμε και τις δικές μας απόψεις για την επιβίωση και την ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι συγκοινωνίες αποτελούν βιομηχανία, η οποία παράγει το αγαθό μεταφορά . Υποστηρίζεται μάλιστα ότι αυτές αποτελούν κατ'εξοχήν βασική βιομηχανία. Η βιομηχανία αυτή εξασφαλίζει σε ευρεία έκταση την μετακίνηση προσώπων και πραγμάτων, και αποτελεί τον ακρογωνισμό λίθο κάθε οικονομικής δραστηριότητας και τμήμα σπουδαίο της εθνικής οικονομικής διάθρωσης. Οι συγκοινωνιακές επιχειρήσεις όπως κατατάσσονται για την εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου αποτελούν κοινής ωφελείας παράγοντα, οικονομικής προόδου και πολιτισμού. Το αγαθό μεταφορά έχει την ιδιομορφία ότι είναι ουσιώδες περισσότερο από κάθε άλλο, για τον άνθρωπο . Έχει δε η βιομηχανία των μεταφορών ιδιαίτερη χαρακτηρισμό και αυτό εξηγείται γιατί η επέμβαση του κράτους για την ρύθμιση αυτής, αναγνωρίζεται όχι απλώς σαν χρήσιμη αλλά και αναπότρεπτη.

Ο όρος "συγκοινωνία" υπό την στενή έννοια περιλαμβάνει τις μεταφορές ανθρώπων και πραγμάτων από μέρος σε μέρος, υπό την ευρεία δε έννοια περιλαμβάνει τις μετακινήσεις κάθε είδους υλικών και ύψων, αγαθών, όπως εκτός από ανθρώπους και πούγμισα, σκέψεις, ειδήσεις κ.τ.λ. Ακόμα περιλαμβάνει τα μέσα μεταφοράς και την τεχνική των μέσων μεταφοράς και επικοινωνίας .

Ο πρωτόγονος άνθρωπος για τη μετακίνηση του και για την μεταφορά αγαθών, που του ήταν αναγκαία για την επιβίωση του, στηρίζονταν στις δικές του δυνάμεις και μόνο σε μεταγενέστερα στάδια πολιτισμού άρχισε να χρησιμοποιεί πρωτόγονα πάντοτε μέσα μεταφοράς, μερικά από τα οποία χρησιμοποιούνται και σήμερα ακόμα στις καθυστερημένες κοινωνίες, όπως είναι ο απλός ζυγός (ραβδί στηριζόμενο στον ώμο και συγκρατούμενο με το

χέρι), ο διπλός ζυγός (ραβδί στηριζόμενο στο μέσο στους ώμους το οποίο φέρνει το φορτίο στις δύο άκρες, το κοινό δοκάρι (κλαδί δέντρου που το κρατούν δύο άνδρες και στο κέντρο του κρέμεται το φορτίο) κ.α. Αργότερα ο άνθρωπος άρχισε να χρησιμοποιεί και τη δύναμη των υποζυγίων καθώς και το υγρό στοιχείο μετακινούμενος, είτε με τις δικές του δυνάμεις (κολύμβηση), είτε με τη βοήθεια αντικειμένων (κορμοί δέντρων). Η διακίνηση με τροχοφόρα σχήματα αποτέλεσε σπουδαιότατο σταθμό στην ιστορία του πολιτισμού του ανθρώπου, γιατί επέτρεψε ταχύτερες και ευκολότερες μεταφορές και έτσι αναπτύχθηκε το ανταλλαντικό εμπόριο.

Η υδάτινη συγκοινωνία και κυρίως η θαλάσσια σημείωσε πρόοδο νωρίς και επέτρεψε στον άνθρωπο να πραγματοποιεί με ευκολία μεταφορές καθώς και σημαντικές ανταλλαγές αγαθών. Ήδη από τα πονάρχαια χρόνια οι λαοί της Μεσογείου και ιδίως οι Κρήτες, οι Κυκλαδίτες και άλλοι Έλληνες ανέπτυξαν σε μεγάλο βαθμό τη θαλάσσια συγκοινωνία και εξαιτίας αυτής προόδευσαν και απέβησαν οι πρωτοπόροι του πολιτισμού. Μολονότι δεν έχουμε πλήρεις γραπτές αποδείξεις σκόμα, εντούτοις από τις ανασκαφές της Κνωσού και της Φαιστού διαθέτουμε αψευδή στοιχεία που μας μιλούν για το λαμπρό πολιτισμό των Κρητών της προϊστορικής εποχής, όταν ο λαός αυτός κυριαρχούσε στην Μεσόγειο θάλασσα. Είναι ενδεχόμενο οι Κρήτες να πέρασαν πρώτοι τη Μεσόγειο και να έφτασαν μέχρι τα νησιά Κασσιτερίδες (Αγγλία). Αυτούς τους μιμίθηκαν έπειτα οι φοίνικες, οι οποίοι προμηθεύονταν από εκεί τον κασίτερο. Οι Κρήτες με το στόλο τους δεν ήρθαν μόνο σε επαφή με τους Μυκηναίους και τους άλλους κα-

κατοίκους της Ελλάδας και της Μεσογείου, αλλά και με τους Χαλδαίους και τους Αιγυπτίους, όπου βρέθηκαν πλήθη από αντικείμενα των βιοτεχνιών τους και των εγκαταστάσεών τους. Πέρα, από την θαλάσσια συγκοινωνία που ανέπτυξαν οι Κρήτες κατά τη Μινωϊκή εποχή, παρουσίασαν αξιόλογη συγκοινωνιακή πρόοδο στην ξηρά με δρόμους φαρδείς χαραγμένους άριστα στρωμένους με πλάκες και εφοδιασμένους με πεζοδρόμια για τους πεζούς κυρίως στις πόλεις. Όταν χρησιμοποιήθηκε στην Κρήτη ο ίππος (1580 π.Χ.) γενικεύτηκε και η χρησιμοποίηση των τροχοφόρων σχημάτων τα οποία ήταν συνήθως δίτροχα.

Αργότερα, κατά την ιστορική περίοδο, με τις Πανελλήνιες εορτές, τα μαντεία και τους αγώνες, δημιουργήθηκαν προϋποθέσεις για περισσότερες επαφές μεταξύ των Ελλήνων και έτσι τα ταξίδια πύκνωσαν. Οι συγκοινωνίες όμως στην ξηρά ήταν πολύ δύσκολες, λόγω της φύσης του Ελληνικού εδάφους. Παρ' όλα αυτά αναπτύχθηκε και η χερσαία συγκοινωνία με δρόμους δύσβατους και τραχείς, που χρονολογούνται από τη Μυκηναϊκή εποχή (1750-1400 π.Χ.). Στους δρόμους αυτούς οι άνθρωποι κυκλοφορούσαν πεζοί ή εποχούμενοι σε μουλάρια και οχήματα πρωτόγονα, πρώτοι οι Αθηναίοι με τους Πειλοστρατίδες βελτίωσαν το οδικό δίκτυο, και στην συνέχεια οι Αργείοι, οι Σπαρτιάτες και οι άλλοι Έλληνες.

Κατά τους κλασσικούς χρόνους οι συγκοινωνίες χερσαίες και θαλάσσιες είχαν αναπτυχθεί πολύ χρησιμοποιούσαν τετράτροχα οχήματα για τις μεταφορές μαρμάρων και άλλων αντικειμένων, που ήταν βαριά, για τα μεταλλεύματα του Λαυρίου κ.α. Η έλξη των οχημάτων γινόταν με βόδια και τα μεταφορικά έξοδα υπερέ-

βαιναν το 40% της αξίας των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Αντίθετα, όμως οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν σε συμφέρουσα τιμή γιατί υπήρχαν άφθονα εμπορικά πλοία. Τα εμπορικά πλοία είχαν χωρητικότητα 360 και περισσότερο τόννους και ανέπτυξαν ταχύτητα 4-5 κόμβους στην ώρα, έτσι ώστε να διατρέχουν 65-80 μίλια την ημέρα.

Η εκστρατεία του Μεγάλου Αλεξάνδρου στην Ασία υπήρξε η αφετηρία νέας πιο σημαντικής εξέλιξης των συγκοινωνιών της Ελληνικής αρχαιότητας, γιατί ανοίχτηκαν νέοι ορίζοντες και νέοι δρόμοι στον ελληνισμό. Από τότε άρχισε να αναπτύσσεται στον ελληνικό κόσμο πραγματικός τουρισμός. Δεν αναπτύχθηκαν μόνο οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, αλλά και οι χερσαίες και νέοι δρόμοι κατασκευάστηκαν για το στρατό τόσο στην Ασία και την Αίγυπτο, όσο και στην Μακεδονία. Επίσης κατασκευάστηκαν κατά την περίοδο αυτή πλοία μεγάλου εκτοπίσματος, όπως το πλοίο του Γέρωνα Β' "Συρακοσία" που είχε εκτόπισμα 5.000 τόννους, με πλήρωμα 600 ναύτες και 300 στρατιώτες, για το φόβο των πειρατών. Τέλος οι Έλληνες της εποχής εκείνης εγκατασταθέντες σε χώρες με μεγάλα ποτάμια, όπως ήταν ο Νείλος, ο Τίγρης, ο Ευφράτης, επιδόθηκαν και στην ποταμοπλοΐα από την οποία αποκόμισαν σημαντικό κέρδη. Με την κυριαρχία της Ρώμης δόθηκε νέα ώθηση στην ανάπτυξη της συγκοινωνίας. Κατά την Ρωμαϊκή εποχή κατασκευάστηκαν στην Ανατολή και την Δύση υδραγωγεία, λουτρά, δημόσια κτίρια και πυκνότερο δίκτυο δρόμων, το οποίο συνέδεσε όλες τις χώρες. Έτσι, εξασφαλίστηκε στο Ρωμαϊκό κράτος αραιότερη συγκοινωνία για την εξυπηρέτηση των στρατιωτικών αναγκών, αλλά παράλληλα και για την εξυπηρέτηση των



στρατιωτικών αναγκών, αλλά παράλληλα και για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Οι φτωχότεροι ταξίδευαν πεζή ενώ οι πλούσιοι με άμαξες, οι οποίες συνήθως είχαν όλες τις ανέσεις. Ακόμα συχνότερα ήταν τα θαλάσσια ταξίδια, τα οποία ήταν οικονομικότερα από τα χερσαία και γίνονταν την άνοιξη και το θέρος. Μεγάλα ναυτικά κέντρα της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας ήταν η Όστια, επίγειο της Ρώμης και η Αλεξάνδρεια, η οποία είχε τα πρωτεία στην εμπορική κίνηση. Η Ρόδος και ιδίως το Βυζάντιο είχε γίνει το κέντρο των συγκοινωνιών και της οικονομίας της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας και του μεσαιωνικού κόσμου. Εκεί συνέρρεαν άνθρωποι από κάθε φυλή, και από όλες τις χώρες του κόσμου εμπορεύματα τα οποία διακινούσε η Κωνσταντινούπολη. Το Βυζάντιο είχε αφαιρέσει μεγάλο μέρος από την εμπορική κίνηση της Αλεξάνδρειας, Αντιόχειας και όλων εμπορικών κέντρων της Ελληνικής Ανατολής και η βυζαντινή πρωτεύουσα είχε γίνει η κυριότερη ναυτική, εμπορική, βιομηχανική κοιλίδα της Ελληνικής Αυτοκρατορίας.

Οι συγκοινωνίες στην Δύση και τους μέσους και νεώτερους χρόνους. Από την εποχή ακόμη που η Ρώμη βολισκόνταν σε σκηνή, στη Δυτική Ευρώπη είχε αναπτυχθεί σημαντικά η συγκοινωνία χάρη στα οδικά δίκτυα και τα μεγάλα έργα της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, τα οποία όμως, με την εισβολή των βαρβάρων και τη διάλυση του Δυτικού Ρωμαϊκού Κράτους σχεδόν εξαφανίστηκαν. Από τις αρχές του 5ου αιώνα επικρατούσε στην Δύση βαρβαρότητα και σκοτάδι και ως εκ τούτου δεν ήταν δυνατό να υπήρξε πολιτισμός και συγκοινωνιακή οργάνωση. Κάτω από τις συνθήκες αυτές οι δρόμοι ήταν κάκιστοι και η διύβαση τους επικίνδυνη για το φόβο των ληστών και των άλλων κακοποιών. Η κατάσταση

άρχισε να βελτιώνεται κάπως από τις αρχές του 12 αιώνα δηλαδή κατά την πρώτη σταυροφορία, οπότε αναπτύχθηκε η τάση της αποδημίας και των ταξιδιών στους κατοίκους της Δυτικής Ευρώπης. Με την περίοδο των Σταυροφοριών, συνέπεσε και η παρακμή της Μεσαιωνικής Ελληνικής Αυτοκρατορίας της οποίας το εμπόριο και η οικονομία είχαν περιέλθει στα χέρια των ξένων, ιδίως της Βενετίας. Η Βενετία διατήρησε την εμπορική και ναυτική της ακμή μέχρι το τέλος των μέσων χρόνων όταν ακολούθησαν οι μεγάλες ανακαλύψεις της Αμερικής και του δρόμου των Ινδιών από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας (1492-1503), οπότε τα πρωτεία του εμπορίου και της θαλάσσιας συγκοινωνίας περιήλθαν στους Ισπανούς και τους Πορτογάλους και αργότερα στους Ολλανδούς.

Πριν από τη βιομηχανική επανάσταση στις αρχές του 19ου αιώνα οι συγκοινωνίες γενικά, δε είχαν σημειώσει μεγάλες προόδους, τόσο από πλευράς ταχύτητας όσο και από πλευράς οργάνωσης. Στη θάλασσα οι συγκοινωνίες λειτουργούσαν όπως και κατά το Μεσαίωνα αλλά και στην ξηρά παρέμεναν σχεδόν στην ίδια κατάσταση. Τα εμπορεύματα μεταφέρονταν με δίτροχα κάρρα από τους καραγωγείς και οι επιβάτες ταλαιπωρούνταν επί ημέρες μέσα στις όμοξες .

Πραγματική μεταβολή και βελτίωση, στη μορφή και στην οργάνωση των συγκοινωνιών, ειρήλθε κατά τα τελευταία 150 χρόνια, όταν μεταβλήθηκε εξολοκλήρου η φυσιογνωμία του κόσμου χάρη στα νεώτερα μεταφορικά μέσα, τα σιμόπλοια, τους σιδηρόδρομους και αργότερα τα αυτοκίνητα και τα αεροπλάνα, τα οποία οφείλουν την ύπαρξή τους στην πρόοδο των επιστημών.

Ο σιδηρόδρομος λειτούργησε για πρώτη φορά στην Αγγλία το 1825 και μετά στις Η.Π.Α. (1829), όπου σημείωσε μεγάλη ανάπτυξη. Στην ηπειρωτική Ευρώπη οι σιδηρόδρομοι δρομολογήθηκαν για πρώτη φορά στη Γαλλία (1827). Τα μεγάλα όμως σιδηροδρομικά δίκτυα άρχισαν να εγκαθίστανται από τα μέσα του 19ου αιώνα στα κυριότερα κράτη, με αποτέλεσμα να αυξηθεί ο πληθυσμός και ο αριθμός των αστικών κέντρων σε εντυπωσιακό βαθμό και να θεωρηθεί απαραίτητη η κατασκευή σιδηρόδρομων και γεφυρών. Από τους σιδηρόδρομους προηγήθηκαν τα ατμόπλοια, μετά από την πρώτη τους πρακτική εφαρμογή (1819-1814) και την οργάνωση των πρώτων ατμοπλοϊκών εταιρειών, μέγιστη πρόοδο αποτέλεσε η ανακάλυψη, (1890) των κινητήρων εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται σήμερα σε μεγάλη κλίμακα στο εμπορικό ναυτικό. Τη ναυσιπλοΐα διευκόλυναν πολύ οι διώρυγες, οι θαλάσσιες, όπως του Σουέζ (1869) και του Παναμά (1914), και προπαντός οι διώρυγες των εσωτερικών υδάτινων οδών που συνδέουν τους ποταμούς μιας ή περισσότερων χωρών και έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη νέων εμπορικών και αστικών κέντρων και στη διαφοροποίηση της εμπορευματικής οικονομίας. Στις χερσές συγκοινωνίες εκτός από τους σιδηρόδρομους σημαντικότερη πρόοδο αποτέλεσε η κατασκευή του αυτοκινήτου (1889-1892) του οποίου η χρήση γενικεύτηκε από την πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα και επέφερε την πλήρη σχεδόν εξαφάνιση των οχημάτων που έλκονται με υποζύγια, έδωσε δε νέα ζωή και κίνηση στα οδικά δίκτυα όλων των χωρών του κόσμου. Παράλληλα το αυτοκίνητο επέφερε πραγματική επανάσταση στο μεταφορικό τομέα.

Στη σημερινή εποχή η συγκοινωνία αναπτύχθηκε με μεγάλα άλματα και έφθυσε στο σημείο να επιδρά στην όλη ανάπτυξη μιας χώρας.

Σήμερα η συγκοινωνία πραγματοποιείται με διάφορα μέσα, τα συγκοινωνιακά αυτά μέσα μπορούμε να τα διακρίνουμε σε δύο κατηγορίες.

A' I Τα κύρια μέσα συγκοινωνίας και

B' I Τα δευτερεύοντα μέσα συγκοινωνίας.

Η λέξη δευτερεύοντα μέσα συγκοινωνίας δεν πρέπει να θεωρείται σαν υποτίμηση της σημασίας αυτών. Σημαίνει ότι τα συγκοινωνιακά αυτά μέσα, μπορούν να αντικατασταθούν, σε περίπτωση ανάγκης από τα κύρια αλλά η αντικατάσταση κυρίου από δευτερεύον είναι αδύνατη. Είναι όμως χαρακτηριστικό γνώρισμα των δευτερευόντων μεταφορικών μέσων ότι μπορούν να εξυπηρετήσουν μία και μόνη κατηγορία μεταφορών αλλά τόσο καλά ώστε έχουν στο σημείο αυτό το μονοπώλειο.

Δευτερεύοντα μέσα συγκοινωνίας είναι το τηλέφωνο, το ραδιόφωνο, ο τηλεγράφος, το ταχυδρομείο, κ.τ.λ. Εδώ δίνεται εκτενέστερη αναφορά και ανάλυση στα κύρια μέσα μεταφοράς και όχι στα δευτερεύοντα μέσα, δηλαδή τα μέσα μεταφοράς ειδήσεων και σιέψεων. Τα κύρια μέσα συγκοινωνίας μπορούμε να τα χωρίσουμε σε τρεις κατηγορίες:

A' ζ χερσαία μέσα συγκοινωνίας

B' ζ θαλάσσια μέσα συγκοινωνίας

Γ ζ εναέρια μέσα συγκοινωνίας.

Τα χερσαία συγκοινωνιακά μέσα είναι κατά κύριο λόγο

ο σιδηρόδρομος και οι οδικές συγκοινωνίες. Στα χερσαία συγκοινωνιακά μέσα περιλαμβάνονται ακόμα η εσωτερική ναυσιπλοΐα δηλαδή η μεταφορά μέσω εσωτερικών υδάτων (πλωτών ποταμών, διωρυγών και λιμνών) . Η εσωτερική ναυσιπλοΐα δεν είναι αναπτυγμένη σε μεγάλο βαθμό στην Ελλάδα όσο στις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες. Οι μεταφορές διαμέσου ποτάμιων οδών μπορούν να εξυπηρετήσουν πόλεις που βρίσκονται μακριά από τη θάλασσα . Οι μεταφορές αυτές αποτελούν οικονομικό τρόπο διακίνησης εμπορευμάτων δεδομένου ότι το κόστος μεταφοράς είναι ελάχιστο . Πραγματοποιούνται με σκάφη μικρού βυθίσματος αλλά μεγάλης χωρητικότητας από 500-1500 τόννους . Σήμερα στις μεγάλες ποτάμιες αρτηρίες της Ευρώπης Ρήνο, Λίγηρα, Τάμεση, Έλβα κ.α. διακινούνται εκατοντάδες ποταμόπλοια μεταφέροντας εκατομμύρια τόννους εμπορευμάτων ή πρώτων υλών. Το μέσο αυτό μεταφοράς αντίθετα, χρησιμοποιείται σε ελάχιστες περιπτώσεις για την μεταφορά ατόμων. Ακόμα χερσαίο συγκοινωνιακό μέσο είναι οι σωληναγωγοί μέσω των οποίων μεταφέρονται καύσιμα, υγρά ή αέρια, στην Αμερική χρησιμοποιούνται από το 1865. Οι σωληναγωγοί έχουν επεκταθεί τόσο ώστε αποτέλεσαν είδος μεταφοράς (συγκοινωνιακό μέσο) . Η επίδραση αυτού του είδους των μεταφορών σε όλο το σύστημα των μεταφορών άρχισε να γίνεται τόσο οριστική ώστε να συμπεριλαμβάνεται στα μεταφορικά μέσα.

Ως σιδηρόδρομος θεωρείται το συγκρότημα εκείνο που εξασφαλίζει την μεταφορά η οποία γίνεται μέσω οδικών οχημάτων που κινούνται επί ειδικής σιδηράς οδού. Περιλαμβάνει δε ο όρος σιδηρόδρομος, τα σιδηροδρομικά οχήματα τα έλκοντα και τα ελκόμενα, την σιδηροδρομική γραμμή και όλες τις σχετικές

εγκαταστάσεις οι οποίες απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση των οχημάτων και για την μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρά την μεγάλη εξάπλωση του οδικού δικτύου και των μεταφορών με αυτοκίνητα κατέχουν σημαντική θέση στις χερσαίες μεταφορές, δε πολλές χώρες, μεγάλο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου σήμερα είναι ηλεκτροκίνητο. Το υπόλοιπο εξυπηρετείται από ντηζελάμοξες και από ελάχιστες ατμομηχανές. Οι εμπορικές αμαξοστοιχίες κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να μεταφέρουν ένα ορισμένο προϊόν όπως π.χ. για την μεταφορά αυτοκινήτων χρησιμοποιούνται βαγόνια κατάλληλα μόνο για τον σκοπό αυτό, ενώ για την μεταφορά καυσίμων χρησιμοποιούνται βαγόνια δεξαμενές κ.τ.λ.

Στις οδικές συγκοινωνίες περιλαμβάνονται οι οδοί και τα κινούμενα πάνω σε αυτές οχήματα μέσω των οποίων γίνονται οι μεταφορές. Το αυτοκίνητο είναι το κυριότερο οδικό μεταφορικό άλλα οδικά μεταφορικά μέσα είναι τα ζωήλατα οχήματα και τα δίκυκλα ποδήλατα και μηχανές. Οι οδικές συγκοινωνίες εξυπηρετούνται από διεθνούς σημασίας αυτοκινητόδρομους. Οι αρτηρίες αυτές χαρακτηρίζονται από μεγάλη ακτίνα καμπηλότητας, από ανισόπεδες διαβάσεις, διαβάσεις επί γεφυρών (στην περίπτωση διελευσης μέσα από σπρόουτες περιοχές), και από περιορισμένη κλίση του εδάφους.

Η θαλάσσια συγκοινωνία είναι οι μεταφορές πρώτων υλών, βιομηχανικών ή αγροτικών προϊόντων και ανθρώπων με τη βοήθεια πλωτών μέσων δηλαδή σχεδία, πλωτήρες με σσνίδωμα και πλοία όπου αποτελούν και τα θαλάσσια μέσα συγκοινωνίας. Η

μεταφορό δια θαλάσσης ή ακριβέστερα στην επιφάνεια των υδάτων έγινε δυνατή χωρίς άλλο, μετά την διαπίστωση ότι ορισμένα αντικείμενα ελαφρότερα από το νερό επέπλεαν στην επιφάνεια του. Πρώτα ο άνθρωπος άρχισε να χρησιμοποιεί το υγρό στοιχείο μετακινώντας τα διάφορα αντικείμενα είτε με τις δικές του δυνάμεις (κολύμηση) είτε με την βοήθεια άλλων αντικειμένων (κορμοί δέντρων). Αργότερα έχουμε τις σχεδίες που κατασκευάζονταν από κορμούς δέντρων ενωμένους μεταξύ τους. Στην συνέχεια αλλά πολύ αργότερα άρχισαν να κατασκευάζονται πλοία με την μορφή σκύφους που περιλάμβανε κύτος και κατάστρωμα. Στις θαλάσσιες μεταφορές εφαρμόστηκε ήδη από τους αρχαίους χρόνους η αιολική ενέργεια με την χρησιμοποίηση εστίων από ύφασμα ή άλλα παρόμοια υλικά. Οι θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνταν με τα μέσα αυτά για πολλούς αιώνες. Αργότερα η κατασκευή των πλοίων εξειδικεύθηκε σε μεγάλο βαθμό. Έτσι η κίνηση των πλοίων σήμερα παρέχεται από μηχανές ντήζελ, ενώ για περιπτώσεις μεγάλης ισχύος χρησιμοποιούνται στη θέση των ατμομηχανών οι ατμοστρόβιλοι τροφοδοτούμενοι από υπέρθερμο ατμό. Σήμερα τα πλοία κάθε χώρας που βρίσκονται σε υπηρεσία μπορούν να διακριθούν σε κατηγορίες όπως είναι π.χ. δεξαμενόπλοια, επιβατικά, φορτηγά, βοηθητικά κ.τ.λ.

Τέλος έχουμε τα εναέρια μέσα συγκοινωνίας. Ο προσιώνιος πόθος του ανθρώπου να πετάξει όπως μαρτυρεί ο μύθος του Ικάρου άρχισε να υλοποιείται στα τέλη του 18ου αιώνα όταν οι αδελφοί Μαγκολφιέρι έκαναν τα πρώτα δειλά βήματα με σερόστατο. Ο 18ος αιώνας υπήρξε ο αιώνας των πηδαλιοχουμένων. Στις αρχές του αιώνα έχουμε την εμφάνιση του αεροπλάνου το οποίο

όμως δεν επηρέασε σημαντικά τις μεταφορές εμπορευμάτων αλλά ούτε και ατόμων για 2-3 δεκαετίες δηλαδή μέχρι τις αρχές της δεκαετίας 1930-1939. Τα αεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν μέχρι τότε σχεδόν αποκλειστικά για στρατιωτικούς σκοπούς και για αερο-φωτογράφιση με σκοπό την χορτογράφηση άγνωστων ή λίγο γνωστών περιοχών. Οι μεταφορές με αεροπλάνα απέκτησαν μεγάλη σημασία μόνο μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου αποτελώντας σήμερα ένα από τα βασικότερα μέσα μεταφορών. Για τις μεταφορές ατόμων μάλιστα, συγκεντρώνουν την προτίμηση της μεγάλης πλειονότητας του κοινού. Εξάλλου τα σημερινά αεροσκάφη χαρακτηρίζονται από μεγάλη ικανότητα μεταφορών μέχρι μερικές δεκάδες τόννους, και κατά συνέπεια χρησιμοποιούνται εδώ και μερικά χρόνια όλο και συχνότερα και για την διακίνηση εμπορευμάτων. Ακόμα ο 20ος αιώνας με το κάθε είδους αεροπλάνα μίκρυνε τον πλανήτη μας χάρη στον εκμηδενισμό των αποστάσεων. Σήμερα η επαφή μεταξύ ανθρώπων που κατοικούν στα πιο μακρινά μέρη της γης γίνεται μέσα σε λίγες ώρες.

Η συγκοινωνία είναι αγαθό, το οποίο είναι από τα λίγα αγαθά τα οποία δέχονται το χαρακτηρισμό ως ανεκτίμητου. Διότι η συγκοινωνία είναι απαραίτητη για την ζωή του ανθρώπου, χωρίς αυτή η ζωή δεν θα ήταν μόνον δυσχερής αλλά θα ήταν αδύνατη. Συγκοινωνία είναι η εμφανιζόμενη συνεχής και έντονη τάση των προσώπων και των πραγμάτων προς μετακίνηση και δεν είναι κότι επίκτητο αλλά έμφυτο στην ανθρωπότητα. Τα διάφορα συγκοινωνιακά μέσα που πληρούν την έμφυτη αυτή ανάγκη του ανθρώπου προς μετακίνηση δεν είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους. Αντίθετα είναι σε μεγάλο βαθμό σε εξάρτηση και αλληλοεπίδραση. Η



εξέλιξη και βελτίωση των συγκοινωνιακών μέσων οδηγεί προφανώς σε βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης του ανθρώπου είτε για τις συγκοινωνίες μικρών αποστάσεων είτε για τις συγκοινωνίες μεγάλων αποστάσεων η κάθε εξέλιξη και βελτίωση αυτών έχει άμεση και ευεργετική συνέπεια και επηρεάζει το οικονομικό, κοινωνικό, πολιτιστικό, τουριστικό επίπεδο της κάθε χώρας.

Ειδικότερα πρόκειται για τις διεθνείς συγκοινωνίες οι οποίες βελτιώθηκαν σε μεγάλο βαθμό και βοηθούν πολύ την ανθρωπότητα. Αυτό συμβαίνει εφόσον πολλαπλασιάζεται η διεθνής επικοινωνία και εξαλείφονται έτσι οι κακοί εθνικοί εγωϊσμοί, οι εθνικές προκαταλήψεις, η εθνική στενότητα πνεύματος και επιτυγχάνεται με την ευημερία του ανθρώπου η απαραίτητη διεθνής συνεργασία. Αλλά μαζί με τη βελτίωση των συγκοινωνιακών μέσων και την αύξηση της απόδοσης αυτών δημιουργήθηκε στα τελευταία χρόνια, πολύ περισσότερο από άλλοτε επιτακτική η ανάγκη της συνεργασίας αυτών.

Τα κάθε είδους μέσα μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων χερσαία, θαλάσσια, ενσέρια, σαν σύνολο βρίσκονται σε πληθώρα σε όλο τον κόσμο. Ο γενικός αυτός πληθωρισμός επιδρά δυσμενώς στην εθνική οικονομία των διαφόρων κρατών γιατί προκαλούν διαρροή κεφαλαίων και άσκοπη σπατάλη. Έτσι για να αποτραπούν οι δυσμενείς αυτές συνέπειες καταβάλλονται προσπάθειες να δημιουργηθεί συνεργασία μεταξύ των διαφόρων συγκοινωνιακών μέσων. Η ανάπτυξη της συγκοινωνίας έχει επίδραση στην οικονομία της χώρας. Έτσι έχουμε τόνωση της οικονομίας. Το εμπόριο εξελίχτηκε σημαντικά και έδωσε ώθηση για μεγαλύτερη γεωργική και βιομηχανική παραγωγή. Αλλά και το καταναλωτικό

κοινό ωφελήθηκε, γιατί έχει στη διάθεση του αγαθά καλύτερης ποιότητας και σε μικρότερες τιμές εξαιτίας του συνυγωνισμού. Όπως αναφέραμε και στην ιστορική αναδρομή η θαλάσσια συγκοινωνία επέτρεψε στον άνθρωπο να πραγματοποιεί με ευκολία μεταφορές καθώς και σημαντικές ανταλλαγές αγαθών. Ακόμα η συγκοινωνία και το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας αποτελεί παράγοντα γένεσης και εξάπλωσης του τουρισμού. Εκατοντάδες άτομα μετακινούνται με μεγάλη ευκολία και επισκέπτονται διάφορους τόπους που παρουσιάζουν ιστορικό ενδιαφέρον ή διακρίνονται για τις φυσικές καλλονές τους ή για τα σύγχρονα επιτεύγματα τους. Γι' αυτό και η χώρα μας από τα πανάρχαια χρόνια προσελκύει κάθε χρόνο εκατοντάδες τουρίστες, χάρη στον συνδυασμό ήλιου και θάλασσας που έχει κάτι που λείπει από πολλές άλλες χώρες του κόσμου. Η ανάπτυξη της συγκοινωνίας έχει ακόμα αισθητή επίδραση στον πνευματικό και ηθικό τομέα, στην τέχνη και τεχνική, στα κοινωνικά και πολιτικά συστήματα της χώρας. Δηλαδή επηρεάζει τον πολιτισμό της χώρας. Η δημιουργία ενός παγκόσμιου πολιτισμού ήταν περισσότερο έργο της επικοινωνίας, που προπομποί της ήσαν το εμπόριο και η ναυτιλία. Έτσι ήταν δυνατό οι πολιτιστικές κοσμοτάσεις της μιας κοινότητας να γίνονται κτήμα και της άλλης και αντίστροφα, τα διάφορα επιστημονικά συνέδρια που τόσο συχνά συγκυλούνται συμβάλλουν στην ανταλλαγή γνώμων μεταξύ κορυφαίων επιστημόνων. Ακόμα τα ήθη και τα έθιμα διαφοροποιήθηκαν και γενικά απέβαλαν ή δέκτηκαν νέα στοιχεία. Τέλος έχουμε την επίδραση της συγκοινωνίας στο κοινωνικό επίπεδο της χώρας. Από τότε που μπήκε στην ανθρώπινη ζωή το εμπόριο αρχίζει η προβολή του

ατόμου και της ατομικής πρωτοβουλίας γενικότερα. Η συλλογική εργασία της ομάδας που χαρακτηρίζει τον κτηνοτροφικό και γεωργικό βίο έπασε να έχει την πληρότητα της εφόσον ορισμένα μέλη της τα πιο εύρωστα και ριψοκίνδυνα αναλάμβαναν να πραγματοποιήσουν εξορμήσεις, τέτοιες που οι υπόλοιποι αδυνατούσαν. Έτσι μέσα στους κόλπους της κοινότητας επήλθαν σοβαρές διαφοροποιήσεις. Οι πρώτοι αυτοί εξερευνητές αποσπάστηκαν από την ομάδα απέκτησαν γνώση από την επαφή τους με άλλους ανθρώπους έγιναν οι φορείς νέων πολιτιστικών στοιχείων και οι ίδιοι περιέβαλαν τον εαυτό τους με το αίσθημα της υπεροχής αλλά και περιβάλλονταν από τους άλλους με αίγλη και θαυμασμό. Ακόμα με την ανάπτυξη της συγκοινωνίας μεταξύ των πόλεων και κοινοτήτων γίνονται πολλά δημόσια έργα π.χ. δημόσια λουτρά, αρχαιολογικοί χώροι κ.τ.λ. όπου βελτιώνουν το βιοτικό επίπεδο του ανθρώπου.

Έτσι με λίγες λέξεις η συγκοινωνία επλησίασε ανθρώπους και λαούς μεταξύ τους και δημιούργησε νέους τέτοιους δεσμούς και συνέσφιξε τις εθνικές οικονομίες μεταξύ τους ώστε να συνεργάζονται και να αλληλοσυμπληρώνονται, άνοιξε την παραγωγή περιφερειών αγνώστων ή απροσπέλαστων και μετέφερε πλεόνασμα από εκεί που υπήρχε πληθώρα χωρίς αξία σε άλλες περιοχές, ώξυνε τον ανταγωνισμό, δημιούργησε τις ομαδικές μεταφορές, οι οποίες αποτελούν σήμερα το κύριο χαρακτηριστικό της συγκοινωνίας, επέτρεψε την εύκολη διοίκηση μεγάλων σχετικά κρατών από το κέντρο, επέτρεψε την ύπαρξη διεθνών τιμών και τέλος όπως επί του υλικού έτσι και επί του πνευματικού και πολιτικού πεδίου δημιούργησε την επικοινωνία της σκέψης μεταξύ των λαών και των ατόμων και πλησιάζει γρηγορότερα τους άνισους

πολιτισμούς με αυτούς που έχουν την τάση της εξύψωσης του πολιτιστικού επιπέδου.

Για όλους αυτούς τους λόγους και για περισσότερους ακόμα είναι τόσο σημαντική η συγκοινωνία και η βελτίωση της, για ολόκληρη την ανθρωπότητα.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 1ο

Ναυτιλία και εμπορική Ναυτιλία  
Η ανάπτυξη της εμπορικής Ναυτι-  
λίας στην Ελλάδα

Εξετάζοντας την οικονομική σημασία των μεταφορών διαπιστώνουμε ότι χωρίς την ύπαρξη αυτών θα ήταν πολύ δύσκολη η λειτουργία οποιασδήποτε παραγωγικής επιχείρησης. Τόσο για την εισροή σε αυτές υλών και εφοδίων, όσο και για την εκροή από αυτές προϊόντων, βλέπουμε την χρησιμότητα των μεταφορών πάρα πολύ αναγκαία. Χωρίς τη μεσολάβηση των μεταφορικών μέσων δεν θα ήταν δυνατή ούτε η τεχνοπαραγωγική διαδικασία ούτε η εμπορική διάθεση των παραγωγικών αγαθών.

Επίσης καθώς η μετατόπιση των αγαθών αποτελεί προϋπόθεση της εμπορικής διαδικασίας και η μετατόπιση των ανθρώπων στοιχείο απαραίτητο για τον τουρισμό, βλέπουμε την σημασία των μεταφορών σε δύο κλάδους ακόμα της οικονομίας το εμπόριο και τον τουρισμό.

Είναι άραγε λάθος η διατύπωση μιας θεωρίας, ότι η οικονομία αναπτύσσεται ανάλογα με την ανάπτυξη των μεταφορών;

Αν όχι, σίγουρα όμως δεν αποτελεί μία ολοκληρωμένη θεωρία.

Οι σχέσεις μεταξύ οικονομίας και μεταφορών αλληλοεπηρεάζονται, δηλαδή όχι μόνο η οικονομία αναπτυσσόμενη προωθεί τις μεταφορές αλλά και οι μεταφορές αναπτυσσόμενες προωθούν την οικονομία. Έτσι έχουμε μεταφορά αγαθών από τόπους όπου αφθονούν και λόγω της μεγάλης προσφοράς έχουν και σχετικά χαμηλή τιμή, σε άλλους τόπους όπου λείπουν εντελώς ή υπάρχουν σε ανεπαρκείς ποσότητες, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να αποκτούν μεγαλύτερη χρησιμότητα και συνεπώς μεγαλύτερη τιμή. Μία τέτοια αύξηση της χρησιμότητας εμπίπτει στην οικονομική έννοια της παραγωγής. Μέσω των μεταφορών λοιπόν δημιουργείται χρησιμότητα από οικονομική έννοια όπως συμβαίνει σε όλες τις

κατηγορίες υπηρεσιών του "τριτογενούς τομέα", σε αντίθεση προς τις δραστηριότητες του πρωτογενή και του δευτερογενή τομέα όπου υπάρχει και παραγωγή από τεχνική έννοια (κατασκευαστικό αποτέλεσμα).

Στην συνέχεια θα αναφερθούμε με εκτενέστερη ανάλυση στις κύριες επιδράσεις των μεταφορών στην Οικονομία και την Κοινωνία, οι οποίες επιδράσεις είναι:

- Επέρχεται ανακατανομή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Με την μετοτόπιση π.χ. πρώτων υλών από τους τόπους παραγωγής τους σε άλλους τόπους όπου λείπουν αυτές αλλά μπορούν να αξιοποιηθούν, δίνεται η δυνατότητα στους τελευταίους να αναπτύξουν πρόσθετες δραστηριότητες. Υπάρχει όμως και η περίπτωση κατά την οποία ενώ υπάρχουν διαθέσιμοι φυσικοί πόροι προς εκμετάλλευση να μην είναι δυνατή η αξιοποίηση τους λόγω έλλειψης της απαραίτητης πνευματικής και ψυχολογικής στάθμης. Δηλαδή έχουμε έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού. Εδώ θα λυνόνταν το πρόβλημα με την μεταφορά προσώπων. Με τις μεταφορές επίσης γίνεται δυνατή η εκμετάλλευση των φυσικών πόρων κάποιας χώρας σε τέτοιο βαθμό ώστε να παραχθούν ποσότητες πέρα από τις αναγκαίες επιτόπιες αφού το πλεόνασμα της παραγωγής μπορεί να διοχετευθεί με τα μεταφορικά μέσα εκεί όπου αποκτούν μεγαλύτερη χρησιμότητα. Έτσι βλέπουμε ότι οι μεταφορές συμβάλλουν στην εξειδίκευση της παραγωγής κατά περιοχές.

- Προώθηση εμπορίου και εξυπηρέτηση τόσο των παραγωγών όσο και των καταναλωτών. Το εμπόριο χάρη στις μεταφορές διευρύνεται και από τοπικό γίνεται εθνικό και παγκόσμιο. Αλλά και οι

μεταφορές χάρη στο εμπόριο αναπτύσσονται . Οι παραγωγοί αναπτύσσουν μεγαλύτερη δραστηριότητα γνωρίζοντας ότι τα πλεονάσματα της παραγωγής τους είναι δυνατόν μετατοπιζόμενα να διατεθούν στην ευρύτερη εθνική και παγκόσμια αγορά. Οι δε καταναλωτές απολαμβάνουν αγαθά που δεν παράγονται στους τόπους τους.

- Σταθεροποίηση ή πτώση τιμών εφόσον οι ελλείψεις μιας χώρας σε μερικά είδη μπορούν να ικανοποιηθούν με τις μεταφορές τους από άλλους τόπους, δεν υπάρχει ο κίνδυνος έντονων ανατιμήσεων. Επίσης λόγω του ανταγωνισμού που δημιουργείται από την ύπαρξη ομοειδών επιχειρήσεων δημιουργείται τάση πτώσης των τιμών των αγαθών.

- Η εγκατάσταση τόσο των ανθρώπινων όσο και των οικονομικών μονάδων σε διάφορους τόπους, η οποία εγκατάσταση δεν είναι τυχαία. Τόσο τα εργοστάσια όσο και οι οικισμοί βλέπουμε ότι αναπτύσσονται είτε σε παραθαλάσσιους χώρους είτε κοντά σε συγκοινωνιακούς κόμβους. Η εγκατάσταση σε αυτούς τους χώρους συνεπάγεται κέρδος. Για μεν τα εργοστάσια, κέρδος μέσω της μείωσης του κόστους παραγωγής για μεταφορά υλών και εφοδίων και του κόστους διάθεσης για μεταφορά προϊόντων. Για μεν τους ανθρώπους, κέρδος και εξυπηρέτηση μέσω της μείωσης της απόστασης μεταξύ κατοικίας και χώρων εργασίας. Είναι ευνόητο το γεγονός ότι χωρίς την πυκνώση και επέκταση των μεταφορικών μέσων δύσκολο θα είχαμε την διόγκωση των προαστίων των μεγαλουπόλεων.

- Δημιουργία μεγάλων και τεχνικά προηγμένων οικονομικών μονάδων. Η δημιουργία μεγάλων οικονομικών μονάδων προκύπτει



από την δυνατότητα διάθεσης της παραγωγής σε ευρύτερους χώρους. Οι οικονομικές αυτές μονάδες νέες ως προς το μέγεθος και την τεχνολογία έχουν ως σκοπό την μεγιστοποίηση της παραγωγής και την ελαχιστοποίηση του κόστους, της κατά μονάδα προϊόντος. Επίσης υπάρχει η άποψη ότι μόνο σε αυτές τις μεγάλες από άποψη παραγωγής οικονομικές μονάδες είναι δυνατή η χρησιμοποίηση των σύγχρονων τεχνικών επινοήσεων και αυτό γιατί ενώ είναι πολύ δαπανηρές δεν έχουν μακρά ζωή. Έτσι είναι αναγκαία η απόσβεση τους σε αρκετά σύντομο χρονικό διάστημα, λόγω της οικονομικής τους απαξίωσης μετά από σύντομη χρησιμοποίηση. Οι αποσβέσεις όμως αποτελούν μέρος του κόστους παραγωγής. Έτσι αν η παραγωγή απευθύνονταν σε περιορισμένο κύκλο καταναλωτών η χρησιμοποίηση του νεώτερου τεχνικού εξοπλισμού θα ήταν ασύμφορη γιατί οι αποσβέσεις θα επιβάρυναν υπέρμετρα το κατά μονάδα κόστος παραγωγής.

- Οι τεχνικές τελειοποιήσεις στα μεταφορικά μέσα π.χ. (ψυκτικοί θάλαμοι) και κυρίως η μεγαλύτερη ταχύτητα δίνουν την δυνατότητα μεταφοράς αγαθών ευαίσθητων στις καιρικές συνθήκες σε μακρινές αποστάσεις από τον τόπο παραγωγής τους.

- Τα μεταφορικά μέσα δεν έχουν μόνο ως σκοπό την μετατόπιση από ένα τόπο σε ένα άλλο πραγμάτων αλλά έχουν και την δυνατότητα να μεταφέρουν ανθρώπους. Η μετακίνηση αυτή των ανθρώπων τους βοηθάει στο να γνωρίσουν νέους λαούς, τον τρόπο ζωής τους, να κρίνουν αυτόν και πολλές φορές να σναμορφώσουν τον δικό τους τρόπο ζωής, σύμφωνα με αυτόν. Δηλαδή τους δίνεται η δυνατότητα να βελτιώσουν την ποιότητα της ζωής τους. Είναι απαραίτητο να αναφερθούμε εδώ στην ύπαρξη ενός συνδετικού κρίκου μεταξύ μεταφορών και οικονομίας, τον κρίκο της επικοινωνίας

Η προσωπική αυτή επαφή μπορεί να καταφέρει να μας οδηγήσει στην αναζήτηση ενός κέρδους. Κέρδους που αφορά την ποιότητα της ζωής μας και όχι μόνο ενός κέρδους αποκλειστικά οικονομικού.

Οι μεταφορές όπως έχουμε ήδη αναφέρει, πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης (θαλάσσιες μεταφορές), μέσω ξηράς (χερσαίες μεταφορές) και μέσω αέρα (εναέριες μεταφορές). Παρά την πρόοδο στα μέσα της μεταφοράς στην ξηρά και ιδιαίτερα στον αέρα η θάλασσα παραμένει αναντικατάσταση για τους περισσότερους και είναι το πιο οικονομικό συμφέρον μέσο μεταφοράς. Για αυτό και οι περισσότερες χώρες του κόσμου και κυρίως η Ελλάδα, της οποίας το μεγαλύτερο μέρος κατέχεται από θάλασσα, έχουν μία αναπτυγμένη ναυτιλία. Λέγοντας ναυτιλία εννοούμε την τέχνη του ναυτίλου δηλαδή το μεθοδικό και ασφαλές ταξίδι ή αλλιώς, η ναυτική επιστήμη. Επίσης εννοούμε το εμπορικό ναυτικό μιας χώρας και τέλος την δύναμη, την ακμή τις προόδους και τα έσοδα της εμπορικής ναυτιλίας της κάθε χώρας. Η ναυτική επιστήμη διδάσκει τις μεθόδους της πλεύσεως για την ασφαλή μετάβαση από το ένα σημείο της επιφάνειας της γης προς άλλο, διαμέσου της θάλασσας. Το ναυτικό μιας χώρας είναι το σύνολο του ανθρώπινου και υλικού δυναμικού που καλύπτει τον τομέα του υγρού στοιχείου. Ως υλικός τομέας θεωρείται το σύνολο των πλωτών μέσων που έχει μία χώρα από την ψαρόβαρκα ως τα πετρελαιοφόρα που διασχίζουν τους ωκεανούς. Οι θαλάσσιες επικοινωνίες περιλαμβάνουν κάθε είδους μεταφορές, γραμμές συγκοινωνίας (από τις ακτοπλοϊκές ως τις ωκεάνιες), το εμπόριο και την διαμετακόμιση και κάθε είδους διακίνηση υλικού.

Η διακίνηση αυτή γίνεται με τύπους πλοίων ανάλογων των ειδικών απαιτήσεων του φορτίου. Η σημερινή τεχνολογική εξέλιξη επέβαλε εξειδίκευση και σε αυτόν τον τομέα.

Η ναυτιλία μιας χώρας μπορεί να χωριστεί σε δύο κλάδους.

- την εμπορική ναυτιλία και
- την πολεμική ναυτιλία.

Κύριες δραστηριότητες της εμπορικής ναυτιλίας είναι οι μεταφορές, η αλιεία και οι συγκοινωνίες. Ενώ κύρια δραστηριότητα του πολεμικού ναυτικού είναι η συμβολή του στην άμυνα της χώρας. Ως εμπορική ναυτιλία εννοούμε το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων, των εγκαταστάσεων και όλων των επιμέρους δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στη μεταφορά πρώτων υλών, καύσιμου υλικού, βιομηχανικών προϊόντων, μηχανημάτων και άλλων προϊόντων. Στην εμπορική ναυτιλία ανήκουν επίσης και τα μέσα μεταφοράς επιβατών ή τα πλοία που χρησιμοποιούνται για καθαρά ψυχαγωγικούς σκοπούς όπως π.χ. τα κρουαζιερόπλοια. Γι' αυτό μπορούμε να χωρίσουμε την εμπορική ναυτιλία τώρα, στους εξής κλάδους:

- επιβατηγό εμπορική ναυτιλία
- φορτηγό εμπορική ναυτιλία
- τουριστική εμπορική ναυτιλία.

Η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας ανήγεται στους αρχαίους χρόνους. Κατά την εποχή αυτή αντικαθιστούσε σε μεγάλο βαθμό τις χερσαίες μεταφορές της εποχής. Πολλοί αρχαίοι συγγραφείς κυρίως Έλληνες και Ρωμαίοι μας πληροφορούν για την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας κατά την αρχαία εποχή. Τα πλοία βέβαια της εποχής τους ήταν πολύ μικρότερα από τα σημερινά, αλλά

αντίθετα ο αριθμός των χρησιμοποιούμενων σκαφών ήταν σημαντικά μεγάλος. Σήμερα τα πλοία κάθε χώρας που βρίσκονται σε υπηρεσία και που αποτελούν την εμπορική της ναυτιλία, μπορούν να διαι-  
ρεθούν σε ορισμένες κατηγορίες, οι κυριότερες από τις οποίες είναι:

Τα δεξαμενόπλοια (TANKERS) χαρακτηρίζονται από πολύ μεγάλο εκτόπισμα. Η φόρτωση και εκφόρτωση του αργού πετρελαίου στα εν λόγω σκάφη πραγματοποιείται σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα (μερικές ώρες) ώστε να κερδίζεται ο χρόνος που χάνεται κατά την νεκρή διαδρομή του πλοίου όταν αυτό ταξιδεύει προς το λι-  
μάνι εφοδιασμού. Η μεταφορά αργού πετρελαίου πραγματοποιείται σε θερμοκρασία μερικών δεκάδων βαθμών ώστε να μην πήζει κατά την διάρκεια της μεταφοράς.

Μια άλλη σπουδαία κατηγορία μεταφορικών πλοίων είναι το "μπάλκ κάρριερς" (BULK CARRIERS). Προορίζονται για τη σωρηδόν μεταφορά προϊόντων, μεταλλευμάτων, σιτηρών, γαιανθράκων κ.τ.λ.

Μία τρίτη κατηγορία μεταφορικών πλοίων, πρόσφατης σχετικά επινόησης, είναι τα "κοντέϊνερς" (CONTAINERS). Αυτά αποτελούν τη συνέχεια της επινόησης μεταφοράς εμπορευμάτων σε κιβώτια, κόσες, σόκκους κ.τ.λ. που βρίσκουν θέση μέσα σε μεγάλο εμπό-  
ρευμα το κιβώτια τα "κοντέϊνερς". Τα "κοντέϊνερς" έχουν καθο-  
ρισμένες διαστάσεις σε όλες τις χώρες του κόσμου, ώστε να εί-  
ναι δυνατή η μετακίνηση τους από πλοίο σε πλοίο και από λι-  
μάνι σε λιμάνι και είναι κατασκευασμένα από μέταλλο. Η φόρ-  
τωση και εκφόρτωση τους γίνεται από ειδικούς γερανούς. Η  
μεταφορά με "κοντέϊνερς" είναι πολύ οικονομική δεδομένου ότι  
υπάρχει η δυνατότητα της απευθείας μεταφοράς από τον κατα-  
σκευαστή στον καταναλωτή (στην περίπτωση των βιομηχανικών

προϊόντων) . Τα εν λόγω σκάφη τουλάχιστον σε νεότευκτες μονάδες, κατασκευάζονται με τις πλευρές και τα ύψα τους σχεδόν κάθετα ώστε να αυξάνεται η χωρητικότητα του κύτους.

Τέλος πριν από είκοσι περίπου χρόνια στα 1970 έκανε την εμφάνιση του ένας νέος τύπος σκάφους. Πρόκειται για τα πλοία τύπου LIFT ON - LIFT OFF, και τύπου ROLL ON-ROLL OFF. Τα σκάφη αυτά χαρακτηρίζονται το μεν πρώτο από κατακόρυφη φόρτωση και εκφόρτωση, ενώ το δεύτερο επιτρέπει την φορτοεκφόρτωση σε οριζόντια κατεύθυνση. Εκτός από τους βασικούς τύπους πλοίων οι οποίοι προαναφέρθηκαν, υπάρχουν και άλλοι τύποι που προορίζονται για μεταφορές άλλων προϊόντων ή για βοηθητικούς σκοπούς . Σημαντική ανάπτυξη γνώρισαν π.χ. τα πλοία μεταφοράς αερίων καυσίμων, όπως επίσης και ορισμένα πλοία παροχής υπηρεσιών όπως π.χ. τα παγοθραυστικά. Τα τελευταία που αποτελούν σκάφη ειδικής κατασκευής εφοδιάζονται με ισχυρότατα συγκροτήματα πρόωσης για να μπορούν να ανοίγουν περάσματα μέσα από τις παγωμένες αρκτικές θάλασσες. Βοηθητικά πλοία είναι επίσης και τα ρυμουλκά και τα ναυαγοσωστικά. Μία ιδιαίτερη κατηγορία μεταφορικών πλοίων αποτελούν βέβαια τα επιβατηγά, που εξαιρουμένων των εσωτερικών γραμμών εξυπηρέτησης, στις περισσότερες περιπτώσεις αποτελούν σκάφη μεγάλου εκτοπίσματος και ταχύτητας που συγκρίνεται με εκείνη των πολεμικών πλοίων. Τα τελευταία είκοσι χρόνια όμως λόγω της τεράστιας ανάπτυξης των αεροπορικών γραμμών σε όλες τις χώρες του κόσμου τα επιβατηγά πλοία αντιμετωπίζουν σοβαρή κρίση λόγω κυρίως του μεγαλύτερου κόστους μεταφοράς (πολυάριθμο προσωπικό, πολυδάπανες παροχές υπηρεσιών στους επιβάτες κ.τ.λ.)

Για αυτό το λόγο τα υπερωκεάνια ιδίως πλοία χρησιμοποιούνται για οργανωμένες κρουαζιέρες.

Η γέννηση της ναυτιλίας χάνεται μέσα στους αιώνες, χρονολογείται δε από τότε που ο άνθρωπος ένοιωσε την πρόκληση του υγρού στοιχείου στο ποτάμι, στην λίμνη, στην θάλασσα. Οι πρώτοι άνθρωποι που έπλευσαν πάνω στην επιφάνεια του νερού ήταν αναμφίβολα παραποτάμιοι. Αυτοί είδαν κορμούς δέντρων να παρασύρονται από το νερό επιβιβάστηκαν πάνω σε αυτούς και ακολούθησαν την πορεία τους. Για να διευκολύνουν το ταξίδι τους χρησιμοποιούσαν μακριά ξύλα με τα οποία έσπρωχναν τις όχθες ή τον πυθμένα του ποταμού. Τα ξύλα αυτά αποτέλεσαν αργότερα κουπιά. Με την πάροδο του χρόνου ο κορμός των δέντρων σκιάφτηκε και μορφώθηκε σε μονόξυλο, ενώ με την πρόσθεση πολλών κορμών σχηματίστηκε η πρώτη σχεδία που μπορούσε να μεταφέρει περισσότερους επιβάτες και βαρύτερο ή ογκοδέστερο φορτίο. Συνεπώς η ποταμοπλοΐα και μαζί η λιμενοπλοΐα είναι η πρώτη εφαρμογή της ναυτιλίας, προηγήθηκε δε της θαλασσοπλοΐας. Σημαντική πρόοδος της αρχέγονης νουπηγικής αποτέλεσε η κατασκευή των κοίλων πλοίων. Με αυτή αρχίζει ο άνθρωπος να αντιμετωπίζει την δύναμη των θαλάσσιων κυμάτων. Επίσης η επιινόηση των σισαμών για την στήριξη του κουπιού και στην συνέχεια του τιμονιού οδήγησαν την ναυτιλία σε τέτοιο σημείο ώστε την έκαναν σημείο εξυπηρέτησης της ανθρωπότητας. Εξάλλου η ενέργεια του ανέμου πάνω στα φυλλάματα των παρασυρόμενων κορμών φαίνεται ότι ενέπνευσε τη χρήση του ιστίου, μοναδικού αρχικά και τετραγώνου. Στο μεταξύ οι αλληπάλληλες και θαυμαστές πρόοδοι στην ναυπήγηση των πλοίων συντέλεσαν στην ανάπτυξη της κοινωνίας μεταξύ των λαών. Η μετακίνηση και η σύνδεση των

νησιωτικών περιοχών μεταξύ τους υποτέλεσαν κίνητρα που έμειναν αναλλοίωτα μέσα στους αιώνες. Η επιτυχία έδινε περισσότερο θάρρος και η φαντασία προχωρούσε στην εξέλιξη. Σαν αρχή της ναυτιλίας υπήρξε η ανάγκη της άκοπης και με μικρή δαπάνη μεταφοράς από λιμάνι σε λιμάνι των τροφίμων και των άλλων εμπορευμάτων. Παράλληλα όμως εξαιτίας του εύκολου πλουτισμού αναπτύχθηκε και η πειρατεία και στην συνέχεια ως άμυνα ενάντια της η δημιουργία των πολεμικών στόλων. Κατά συνέπεια η ιστορία και η εξέλιξη της ναυτιλίας, ως οργάνου συγκοινωνίας συμπίπτει με την εξέλιξη του πλοίου και του ναυτικού. Πιο συγκεκριμένα διακρίνουμε πέντε μεγάλες περιόδους στην ιστορία της εξέλιξης της ναυτιλίας οι οποίες βασίζονται στην κινητήρια δύναμη που χρησιμοποιήθηκε, οι οποίες είναι:

- Η ανθρώπινη . Αντιπροσωπεύει την κίνηση με την μυϊκή δύναμη, με τα κουπιά. Είναι η αρχική φάση που αρχίζει από τα βάθη των αιώνων ως τον 15ο αιώνα. Το ιστίο που έχει στο μεταξύ εμφανιστεί χρησιμοποιείται βοηθητικό.
- Ο άνεμος . Αρχίζει από τον 15ο αιώνα αλλά παρουσιάζεται ολοκληρωμένο τον 16ο αιώνα και διατηρείται ως το 1840. Είναι η περίοδος του " ιστιοφόρου ναυτικού".
- Ο ατμός . Αρχίζει από το 1840 και συνεχίζεται με διάφορες μορφές εξέλιξης ως σήμερα (μηχανές παλινδρομικές).
- Η μηχανή εσωτερικής καύσης (DIESEL) . Αρχίζει από τον 20ό αιώνα. Χρησιμοποιείται στην αρχή για μικρά πλωτά μέσα, εξελίσσεται όμως και μεγιστοποιείται συνέχεια. Μετά το 1973 που η τιμή του αργού πετρελαίου αυξήθηκε κατακόρυφα η ντηζελομηχανή για τις ναυτικές κατασκευές έκανε άλματα,

εντοπίζει συνέχεια τον ατμό από το εμπορικά λόγω της σοβαρής οικονομίας που παρουσιάζει στην κατανάλωση.

- Η ατομική ενέργεια. Μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο η ατομική ενέργεια παρουσιάζεται στο προσκήνιο και από το 1954 χρησιμοποιήθηκε σε πλοίο. Βασικά λόγω του μεγάλου κόστους και των απαιτήσεων ασφάλειας (προσωπικού, περιβάλλοντος), χρησιμοποιείται σε πολεμικά σκάφη κυρίως υποβρύχια. Αλλά χρησιμοποιείται και με επιτυχία σε εμπορικά σκάφη και σε παγοθραυστικά.

Κατά την ιστορική ανδρομή μας στην ναυτιλία θα στηριχθούμε κυρίως στον Ελληνικό χώρο. Όχι γιατί δεν υπήρξαν και άλλοι ναυτικοί λαοί, προγενέστεροι ή σύγχρονοι, στον ίδιο γεωγραφικό χώρο ή αλλού στην υφήλιο αλλά για την Ανατολική Μεσόγειο και τον δυτικό πολιτισμό η παρουσία των Ελλήνων ήταν εκείνη που δέσποζε. Η ναυτική ζωή των προελλήνων ανόγεται στην 4η π.Χ. χιλιετία. Τούτο αποδεικνύεται από διάφορα αρχαιολογικά ευρήματα. Γύρω στην 3η π.Χ. χιλιετία μαρτυρείται ότι οι Κρήτες ταξίδευαν μέχρι την Αίγυπτο και την Λιβύη. Η θαλασσοκρατία της Κρήτης καταλύθηκε γύρω στο 1450 π.Χ. οπότε παρουσιάστηκαν στο προσκήνιο οι Αχαιοί. Οι παραδόσεις για τον Φρίξο και την Έλλη, για τους Αργοναύτες, τον Θησέα και το Μινώταυρο, ακόμα και για τους άθλους του Ηρακλή σημαίνουν ότι πραγματοποιούνταν τότε τολμηρά ταξίδια πέρα από τις Ελληνικές θάλασσες. Η εκστρατεία μάλιστα εναντίον της Τροίας αποτελεί ένα πραγματικό γεγονός που ανάγεται στη ναυτική δραστηριότητα των αχαιϊκών φυλών. Τελευταίες αρχαιολογικές έρευνες οδηγούν στην υπόθεση ότι οι Δωριείς έφτασαν στον Ελλαδικό χώρο από την θάλασσα. Η ναυτιλία ωστόσο και των προελλήνων ...



έχει μακρά παράδοση, εμπορικού και καταδρομικού χαρακτήρα. Αυτό συνάγεται από τις αρχαίες παραδόσεις και από τα έπη του Ομήρου. Ο πρωτοφανής σε έκταση Ελληνικός σποικισμός τον 9ο μέχρι τον 6ο αιώνα π.Χ. δημιούργησε παράλληλα και την εμπορικοποίηση της ναυτικής απασχόλησης με επικεφαλής την Κόρινθο, τα Μέγαρα, την Χίο την Σάμο και άλλες πόλεις και στην συνέχεια την Αθήνα. Κατά τον 5ο π.Χ. αιώνα η Αθήνα μεταβάλλεται σε μία από τις ναυτικότερες πολιτείες όλων των εποχών. Η πόλη αυτή σημείωσε μία εκπληκτική πρωτοπορία στην εφαρμογή μιας υγιούς, για τα συμφέροντα της ναυτιλίας πολιτικής. Στην Αθήνα θεσμοί και συναλλαγές όπως της απογραφής των ναυτικών, της ναύλωσης, της εγγύησης, η λιμενική πολιτική, τα ναυτοδάνεια με υποθήκη πλοίων, οι συναλλαγές με νόμισμα, οι προστατευτικοί φόροι κ.α. διαμορφώθηκαν κατά πρότυπο τρόπο και παρέμειναν κτήματα των μετέπειτα γενεών. Αποτέλεσμα της πολιτικής εκείνης είναι να γίνει ο Πειραιάς το πρώτο στην ιστορία οικουμενικό λιμάνι. Κατά την περίοδο των διαδόχων του Μεγάλου Αλεξάνδρου η εμπορική ναυτιλία γνώρισε βαθιές αλλαγές. Τα απέραντα κράτη, οι μεγάλοι στρατοί, οι πολυτελείς αυλές αντιμετώπιζαν μεγάλες ανάγκες οι οποίες μόνο μεγάλα σκάφη και ποικιλία εμπορευμάτων μπορούσαν να ικανοποιήσουν. Έτσι τα πλοία έγιναν ογκωδέστερα και το ναυτικό εμπόριο σπλώθηκε πέρα από την Ερυθρό θάλασσα και τον Περσικό κόλπο και έφτασε μέχρι τις Ινδίες. Εκτός από τα ομοειδή φορτία τώρα φορτώνονται και μεταφέρονται μεγάλες ποσότητες εκλεκτών κρασιών, ξηρών καρπών, κρεάτων, τυριών κ.τ.λ. Το επίκεντρο δε του εμπορίου μετατοπίστηκε στην Αλεξάνδρεια. Εκεί οι Πτολεμαίοι διέθετον γύρω στις

έξι χιλιάδες εμπορικά σκάφη και διατηρούσαν αποθέματα ξυλείας για την ναυπήγηση άλλων οκτώ χιλιάδων πλοίων. Παράλληλα με την Αλεξάνδρεια αναπτύχθηκε η ναυτική επίδοση της Ρόδου, το λιμάνι της οποίας εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης έγινε ο μεγαλύτερος σταθμός του διαμετακομιστικού εμπορίου. Οι Ρόδιοι διαμόρφωσαν πλήρες Ναυτικό Δίκαιο το οποίο είχε γενική εφαρμογή και κατά την Ρωμαϊκή περίοδο. Η ανάμειξη της Ρώμης στα εμποροναυτικά θέματα της Ελλάδος και των Ελληνιστικών κρατών αρχίζει με την ανακήρυξη της Δήλου σε ελεύθερο λιμάνι. Το γεγονός αυτό έφερε τη ραγδαία πτώση της Ρόδου και την αποδυνάμωση του ναυτικού της. Η κατάκτηση της Ελλάδος και η καταστροφή της Καλαχιδόνας έστρεψαν την κίνηση των πλοίων προς τα Ιταλικά λιμάνια. Η νέα αυτή μετατόπιση του ναυτικού εμπορίου δεν προκάλεσε και την εξαφάνιση της ναυτικής δραστηριότητας των Ελλήνων. Οι Ρωμαίοι παρέμειναν στην συντριπτική πλειοψηφία τους πιστοί στις χερσαίες μεταφορές και άφησαν ελεύθερο το θαλάσσιο χώρο στους παραδοσιακούς ναυτικούς λαούς της Μεσογείου και κυρίως στους Έλληνες. Στους τελευταίους δε αυτούς εφοπλιστές της Αλεξάνδρειας, οφείλεται η ναυπήγηση των μεγάλων σιτοφόρων σκαφών των οποίων η χωρητικότητα έφτασε τους 1300 τόννους. Η συνεχής παραμονή των Ελλήνων στα ναυτικά έργα οδήγησε στην γρήγορη αναβίωση του εμπορικού τους ναυτικού, κατά τους πρώτους αιώνες της Βυζαντινής αυτοκρατορίας και την μεγάλη ανάπτυξη του στους μετέπειτα χρόνους. Στοιχεία βέβαια συγκεκριμένα για την αριθμητική δύναμη του ναυτικού αυτού δεν υπάρχουν. Ορισμένα όμως αξιοσημείωτα γεγονότα αποδεικνύουν μία ζωτική για την αυτοκρατορία εμποροναυτική δραστηριότητα. Αυτά

ήταν το πλήθος των λιμανιών, η σήμανση των ναυτικών δρόμων με φάρους, η ίδρυση τελωνείων στη Ερυθρά Θάλασσα και το Αιγαίο, τα ταξίδια προς την Κεϋλάνη και τις Ινδίες, η διατήρηση ανόθευτου του βυζαντινού νομίσματος, η ίδρυση ναυτικής τράπεζας, η πληθώρα διάφορων πολεμικών σκαφών, η ναυτική νομοθεσία του Βυζαντίου, η θεωρητική κατάρτιση των πληρωμάτων κ.α.

Ποιν από την Άλωση της Κωνσταντινούπολης το Ελληνικό ναυτικό στοιχείο είχε χάσει την πρωτοπορία της ναυτιλιακής του δραστηριότητας και επισημαίνεται η παρουσία Ελλήνων στα ξένα ναυτικά της Δύσης και κυρίως, της Βενετίας η οποία διαδέχθηκε το Βυζάντιο στην ναυτική επίδοση. Το μεγαλύτερο μέρος των ναυτικών στρατολογούνται στο πολεμικό ναυτικό των Τούρκων. Ακόμα επιβεβαιώνεται η παρουσία Ελλήνων στα μεγάλα εξερευνητικά ταξίδια του Κολόμβου, του Μεγγελάνου και άλλων. Μία άλλη κατηγορία Ελλήνων επιδόθηκε στην πειρατεία, η οποία είχε γενικευθεί στη Μεσόγειο κατά τους 15ο και 17ο αιώνες. Αλλά από τις αρχές του 17ου αιώνα αρχίζει να παρουσιάζεται η επάνοδος των Ελλήνων ναυτικών σε ιδιόκτητο σκάφη. Επωφελούμενοι μάλιστα του ανταγωνισμού μεταξύ Γάλλων και Άγγλων κατόρθωσαν να δημιουργήσουν και με την συνεργασία των πορτοκικών του εξωτερικού, τους πρώτους πυρήνες του εμπορικού ναυτικού. Αφετηρία της αναδημιουργίας αυτής υπήρξαν τα παράλια της Ηπείρου και της Δυτικής Στερεάς και τα νησιά του Αιγαίου. Το 1764 το μεσολόγι διέθετε γύρω στα 50 πλοία μερικό από τα οποία είχαν χωρητικότητα πάνω από 25 τόννους, το δε Γαλαξίδι άλλα 50 σκάφη και χίλιους περίπου ναυτικούς. Χάρη στους Ναπολεόντειους πολέμους και την τολμη των Ελλήνων ναυτικών η υπόδουλη ναυ-

τιλία κατόρθωσε να ανασπυχθεί και να φτάσει το 1913 στα 611 οκάφη και τους 153.080 τόνους και τους δέκα επτά χιλιάδες τετρακόσιους ναυτικούς. Τα Ελληνικά εμπορικά οκάφη των προεπαναστατικών χρόνων είχαν πλήρη εξοπλισμό για να μπορούν να αποκρούσουν τις επιθέσεις των πειρατικών σκαφών. Το γεγονός αυτό αλλά και η πείρα που αποκτήθηκε με τις αλληπάλληλες συγκρούσεις με τα πειρατικά πλοία και πολλές φορές και με ξένα πολεμικά είχαν συντελέσει ώστε το επαναστατημένο έθνος να διαθέτει έναν ισχυρό πυρήνα πολεμικού ναυτικού. Η σημασία του ναυτικού για μια χώρα με εκτεταμένα παράλια όπως η Ελλάδα ήταν ανεκτίμητη γιατί χώρη στο ναυτικό συντηρούνταν τα χερσαία πολεμικά μέτωπα. Το ευτυχές τέλος του πολέμου κόστισε σχεδόν ολόκληρη τη δύναμη της εμπορικής ναυτιλίας. Ύστερα από την ανεξαρτησία υπήρχαν ακόμα πενήντα περίπου οκάφη και αυτά όχι σε καλή κατάσταση. Αλλά οι Έλληνες διέθεταν τώρα πλέον δικό τους κράτος, δική τους σημαία και πλήρη ελευθερία δράσης. Έτσι το 1838 τα πλοία ήταν επτακόσια οκτώ, το 1844 ήταν χίλια δέκα τέσσερα και το 1866 έφθασαν τα χίλια εξακόσια πενήντα επτά. Δέκα χρόνια όμως νωρίτερα (1856) γράφτηκαν στο Ελληνικό ναυόλογο τα πρώτα τρία εμπορικά επιβατικά ατμόπλοια. Η παρουσία του ατμού δεν είχε ορατικά ευεργετική επίδραση στην Ελληνική ναυτιλία. Και τούτο γιατί η απόκτηση από τους Έλληνες ατμοκίνητων πλοίων προσέκρουσε αφ' ενός μεν στην έλλειψη των μεγάλων κεφαλαιών, αφ' ετέρου δε στην σπουδία ειδικευμένου προσωπικού για τα μηχανοστάσια. Για τους λόγους αυτούς σημειώθηκε μία επιβράδυνση στη γενίκευση του ατμού στην Ελληνική ναυτιλία, οι δε Έλληνες αγόραζαν συνήθως μεταχειρισμένα και

φτηνά σκάφη. Ωστόσο η είσοδος στην ατμοκίνητη ναυτιλία γενικεύθηκε. Τα κεφάλαια εξοικονομήθηκαν από την πώληση των ιστιοφόρων, από δανεισμό από ομογενείς του εξωτερικού με τον θεσμό της συμπλοιοκτησίας και μερικά μέσω των Ελληνικών τραπεζών. Η ξένη χρηματαγορά ήταν άγνωστη τότε στην Ελλάδα. Το προσωπικό των μηχανών δημιουργήθηκε στα ναυπηγεία και τα μηχανουργεία της Σύρου, του Βασιλικού Ναυστάθμου και στα πρώτα επιβατικά ατμόπλοια. Το 1860 υπήρχαν επτά ατμόπλοια, το 1875 έφτασαν τα είκοσι οχτώ και το 1890 τα ογδόντα τέσσερα και το 1901 ενενήντα τέσσερα. Τον πρώτο χρόνο της δεκαετίας του 1900 το ιστιοφόρο ναυτικό έχει υπερκερασθεί από τα ατμόπλοια.

Η μετέπειτα γρήγορη αύξηση της Ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται στον υψηλό βαθμό της Ελληνικής ναυτικότητας και στην απουσία άλλων ναυτικών λαών στην περιοχή της ανατολικής Ιδίας, Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου. Το γεγονός αυτό συντέλεσε στη δημιουργία Ελληνικού ναυτικού πολύ μεγαλύτερου από το Ελληνικό εξωτερικό εμπόριο, το οποίο αναλάμβανε και παγκόσμιες μεταφορές δεδομένου ότι η Ελλάδα ήταν μεταξύ των λίγων παραδοσιακών ναυτικών χωρών. Κατά συνέπεια, η Ελληνική ναυτιλία συνδέεται άμεσα με τα γεγονότα (πόλεμο Θεομηνίες κ.τ.λ.) που προκαλούν αύξηση ή μείωση του όγκου του φορτίου το οποίο πρόκειται να μεταφερθεί. Συγκεκριμένα, η Ελληνική ναυτιλία των αρχών του αιώνα μας επωφελήθηκε από τους διάφορους πολέμους όπως π.χ. τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Η Ελλάδα κατά την είσοδο της σε αυτόν διέθετε τετρακόσια εβδομήντα τέσσερα ατμόπλοια μεγάλο δε ποσοστό από τα πλοία αυτά ήταν καινούργια. Τα γεγονότα του πρώτου παγκοσμίου πολέμου οδήγησαν την Ελληνική φορτηγό ναυτιλία πέρα από το Γιβραλτάρ και την Ερυθρά Θάλασσα. Από τότε η Ελλάδα

πέρασε στον παγκόσμιο τομέα της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών και έγινε μόνιμος πελάτης της χρηματαγοράς, των ξένων ναυπηγείων, των ασφαλειών, των ναυλαγορών κ.τ.λ. Η λήξη του πολέμου αυτού ωστόσο βρήκε την Ελληνική ναυτιλία αποδεκατισμένη. Στις 31|12|1918 τα Ελληνικά σκάφη ήταν δισεκόσια εννενηντά πέντε έναντι τετρακοσίων εβδομήντα τεσσάρων του 1915. Αργότερα στην περίοδο 1919-1939 δηλαδή κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, ήταν μία περίοδος γεμάτη από δραματικά γεγονότα τελικά όμως ωφέλησε την ναυτιλία μας. Άρχισε με την αγορά από τους Έλληνες έτοιμων κυρίως σκαφών σε τιμές 180.000 ως 195.000 λίρες Αγγλίας. Δυστυχώς η προοπτική για αποδοτικές εργασίες δεν επαλήθευσε και ακολούθησε η πτώση των τιμών στο ένα τρίτο της αξίας αγοράς. Την περίοδο αυτή οι Έλληνες εφοπλιστές έχασαν τεράστια ποσά αλλά δεν αποχώρησαν από την θάλασσα. Το 1926 κατόρθωσαν να αναπληρώσουν τις απώλειές του πολέμου σε χωρητικότητα, όχι όμως και σε ποιότητα σκαφών. Εξάλλου η μεγάλη κρίση της δεκαετίας του 1930 είχε τρομερές συνέπειες και για την Ελληνική ναυτιλία, γιατί ήρθε εποχή κατά την οποία σκινητοποιήθηκε το 40% της χωρητικότητάς της. Τα πρώτα σημεία εξόδου της Ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση άρχισαν να εμφανίζονται από τα μέσα του 1933 και συνεχίστηκαν προοδευτικά μέχρι το τέλος του 1935, οπότε η ναυλαγορά άρχισε να αναζωγονείται. Αλλά από τον επόμενο χρόνο 1939 άρχισαν κινούργιες εκπτώσεις. Μέσα στο πρώτο πεντάμηνο του Β' Παγκοσμίου πολέμου η Ελλάδα είχε χάσει, αν και ουδέτερη χώρα, οκτώ φορτηγά πλοία. Ο ολοκληρωτικός σχεδόν χαρακτήρας του Β'

Παγκοσμίου Πολέμου εξέθεσε και τις ουδέτερες ναυτιλίες σε κινδύνους και ιδιαίτερα την Ελληνική, η οποία εξοιτίας των στενών δεσμών της με την Αγγλία βρέθηκε φυσιολογικά παρά το πλευρό της Βρετανίας, πριν αναμειχθεί στον πόλεμο η Ελλάδα είχε ήδη χάσει 90 ατμόπλοια τριακοσίων είκοσι τέσσερων χιλιάδων τετρακοσίων τόννων. Μέχρι να εκδηλωθεί η γερμανική επίθεση εναντίον της Ελλάδας οι απώλειες από την αναμέτρηση μας με την Ιταλία ήταν σήμαντες. Η αγριότητα όμως, η πυκνότητα και η δύναμη των γερμανικών αεροπορικών επιθέσεων προκάλεσαν στην Ελληνική ναυτιλία καταστροφές ανυπολόγιστης έκτασης. Μέχρι το τέλος των εχθροπραξιών οι απώλειες της Ελληνικής ναυτιλίας μέσα και έξω από την Ελλάδα έφτασαν συνολικά τα 142 ατμόπλοια (92 φορτηγά, 44 επιβατικά και 6 διάφορα), συνολικής χωρητικότητας διακοσίων ογδόντα εννέα χιλιάδων πεντακοσίων τριάντα πέντε κ.ο.χ. Παρόλα αυτό αν και η Ελλάδα κατακτήθηκε από τους Γερμανούς, η Ελληνική ναυτιλία συνέχισε τον πόλεμο παρά το πλευρό των συμμάχων. Η δραστηριότητα των Ελληνικών σκαφών επεκτάθηκε σε ολόκληρη την υδρόγειο και σε όλα τα μέρη. Ύστερα από την πτώση της Ελλάδας ολόκληρη η Ελληνική χωρητικότητα που επέμεινε παραχωρήθηκε με χρονοσύλωση μέχρι τη λήξη του πολέμου στην Αγγλία. Από τις εργασίες της ναυτιλίας η σπόδημη κυβέρνηση εισέπραξε 14.000.000 αγγλικές λίρες. Ιδιαίτερα όμως πρέπει να εξεταστεί η προσφορά των Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι παρέμειναν και μετά την κατάληψη της Ελλάδας στο εξωτερικό και συνέχισαν επί τέσσερα χρόνια να εργάζονται στα πλοία. Υπήρξαν πολλοί οι οποίοι τορπιλίστηκαν δύο και τρεις φορές ενώ το σύνολο των απωλειών των ναυτικών μας από την αρχή μέχρι τη λήξη του πολέμου ξεπέρασε τις

δύο χιλιάδες άτομα. Οι πολεμικές απώλειες της ναυτιλίας μας υπήρξαν ανώτερες αναλογικώς πάντοτε από τις απώλειες των άλλων συμμαχικών κρατών. Αρχικά χάθηκε σφύ κατασχέθηκε από τους Γερμανούς ο στόλος των ποταμόπλοιων καθώς και ο στόλος των φορτηγών της Άπω Ανατολής ο οποίος κατασχέθηκε από τους Ιάπωνες. Από τα πλοία υπό Ελληνική σημαία χάθηκαν τετρακόσια τριάντα ένα σκάφη συνολικής χωρητικότητας ενός εκατομμυρίου τριακοσίων σαράντα έξι χιλιάδων πεντακοσίων κ.ο.κ. (μονάδα χωρητικότητας πλοίων). Οι πιο πάνω απώλειες αν εκφραστούν σε ποσοστά αντιπροσωπεύουν σε αριθμό πλοίων το 72,26% και σε χωρητικότητα τα 73,06% της προπολεμικής ναυτιλίας.

Η ανάπτυξη της εμπορικής μας ναυτιλίας μεταπολεμικά δεν θα έφτανε στο σημείο που έφτασε, αν το 1946 δεν παραχωρούνταν από την αμερικανική κυβέρνηση στους Έλληνες εφοπλιστές εκατό πλοία τα οποία είχε δημιουργήσει το αμερικόνικο δημόσιο κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου. Η ομαδική προσθήκη των σκαφών αυτών στο Ελληνικό νηολόγιο και οι καλές εργασίες της ναυτιλίας το 1947, υπήρξαν σημαντικότερο γεγονός για την επύξηση στη συνέχεια της Ελληνικής χωρητικότητας. Άλλα τριάντα πλοία κάτω των τριών χιλιάδων τόννων παραχωρήθηκαν στους Έλληνες εφοπλιστές της μεσογειακής ναυτιλίας, ενώ άλλοι εφοπλιστές κατόρθωσαν να αγοράσουν με πίστωση περισσότερα από τριάντα καναδικά φορτηγά και λίγο αργότερα και άλλα περισσότερα από εκατό σκάφη. Από τότε ακολουθήσε ραγδαία αύξηση της Ελληνικής χωρητικότητας ενώ πολλές φορές οδηγούνταν υπό ξένες σημαίες κυρίως του Παναμά, της Ονδούρας, της Κόστα-Ρίκα και αργότερα της Λιβερίας. Η προτίμηση των σημαίων αυτών δικαιο-



λογούνταν από την ανυπαρξία στα κράτη αυτά οποιουδήποτε φορολογικής και ναυτιλιακής νομοθεσίας, προϋποθέσεις που επέφεραν μεγαλύτερα κέρδη. Αυτή η αλματώδης άνοδος της δύναμης της υπό Ελληνικά συμφέροντα ναυτιλίας ονομάστηκε "ναυτιλιακό θαύμα". Χάρη μάλιστα στην εύστοχη Ελληνική κρατική πολιτική δημιουργήθηκε ευνοϊκό κλίμα επαναποτριισμού, σημαντικού ποσοστού της χωρητικότητας υπό ξένη σημαία. Περισσότερο χαρακτηριστική της Ελληνικής ναυτιλιακής προόδου είναι η ποιοτική σύνθεση της μεταπολεμικής ναυτιλίας. Αυτή περιλαμβάνει πλείστους τομείς εργασίας και σκάφη νεότευκτα και τελείως σύγχρονα. Στις 31/12/1965 υπήρχαν υπό Ελληνική διαχείριση (πλοιοκτησία), φορτηγά Ξηρού και υγρού φορτίου, μεταλλοφόρα και πλοία ψυγεία, αλιευτικά ανοιχτής θάλασσας, τουριστικά, επιβατηγά, υπερωκεάνια κ.α. Η υπό Ελληνική πλοιοκτησία ναυτιλία έρχεται δεύτερη στη σειρά κατάταξης των ναυτιλιών όλου του κόσμου. Διαθέτει το ένα τρίτο της παγκόσμιας χωρητικότητας των φορτηγών Ξηρού φορτίου και το 12,66% της παγκόσμιας χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων. Η επιβατηγός ναυτιλία είναι η τρίτη στον κόσμο σε αριθμό κλιμών η πρώτη δε σε πλοία τουρισμού. Το πρόγραμμα των νυσηγήσεων των Ελλήνων είναι ανώτερο από κάθε άλλο κράτος και εφύμειλλο του Νορβηγικού. Η Ελληνική σημαία είναι η έβδομη στην σειρά των ναυτιλικότερων σημειών του κόσμου (έννατη προπολεμική) και κατέχει το 4,47% της παγκόσμιας χωρητικότητας (2,6% προπολεμικά). Στην συνέχεια παρουσιάζουμε έναν πίνακα που μας δείχνει την δύναμη του Ελληνικού εμπορικού στόλου ανά κατηγορίες πλοίων για τα τελευταία χρόνια:

Έτος	Αξιομενόμενα και μεταφορές υγρών φορτίων	Ιδιόια, γενικού φορτίου	μεταφορά επιβατευαυτοκί- μων	μεταφορά επιβατιών	Σύνολο κλάσεων
1970	6064	4.451	-	123	10.638
1975	15485	6.321	35	608	22.449
1980	28176	10.433	38	729	39.376
1985	24759	5.416	103	617	30.895
1986	23527	3.974	142	613	28.256
1987	19890	2.755	169	588	23.403
1988	18641	2.287	201	687	21.815

Κατά το 1989 σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στις αρχές του Δεκεμβρίου τα πλοία υπό Ελληνική Σημαία ανέρχονταν σε 1816 συνολικής χωρητικότητας 20.977.681 Κ.Ο.Χ. Στις αρχές Οκτωβρίου 1989 ο υπό Ελληνική σημαία εμπορικός στόλος περιλάμβανε 2.005 πλοία συνολικής χωρητικότητας 21.013.486 Κ.Ο.Χ. Από αυτό 881 ήταν πλοία ξηρού φορτίου συνολικής χωρητικότητας 11.362.667 κ.ο.χ., 344 τάνκερς 8.784.923 κ.ο.χ., 416 επιβατηγά 758.888 κ.ο.χ. και 364 λοιπά πλοία 107.008 κ.ο.χ.

Ο ρόλος της Ελληνικής ναυτιλίας με εξαίρεση τον ακτοπλοϊκό τομέα μπορεί να χαρακτηριστεί οικουμενικός δεδομένου ότι το Ελληνικό εμπορικό σκόφος απασχολείται αποκλειστικά στο παγκόσμιο θαλάσσιο έργο. Το γεγονός ότι η ναυτιλία μας δεν εξυπηρετεί μόνο εθνικά φορτία την κάνει ιδιαίτερα ευαίσθητη έναντι των παγκόσμιων οικονομικών κρίσεων (πόλεμοι, σιτοδείες κ.τ.λ.). Παρόλα αυτά όμως η βαθιά γνώση των ναυτιλιακών εργασιών και η μεγάλη εμπειρία των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες έχουν κυρίως προσωπικό χαρακτήρα, εξασφαλίζουν σε αυτές την ελευθερία κίνησης και τους επιτρέπουν την γρήγορη προσαρμογή προς τις νέες τάσεις και κατευθύνσεις. Το πρωτόκουστο γεγονός όπου επιχειρήσεις χωρίς σπουδαία εθνική υποδομή και με μόνο πλεονέκτημα τη συνεργασία ενός ικανότατου ναυτεργατικού δυναμικού πέτυχαν να δημιουργήσουν μία ναυτιλία των 85 εκατομμυρίων τόννων, αποτελεί βασικό στοιχείο για μία αισιόδοξη ενατένιση του ναυτιλιακού μέλλοντος της χώρας.

Πάντως τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται μία κάμψη των ναυτιλιακών εργασιών πολλά δε επιβατηγά Ελληνικά πλοία έχουν

ακίνητοποιηθεί σε διάφορα ελληνικά λιμάνια. Τα μεταφορικά πλοία κάθε τύπου εξυπηρετούνται από αρκετές χιλιάδες λιμάνια σε όλο τον κόσμο περίπου επτά χιλιάδες στα οποία φορτοεκφορτώνονται γύρω στα επτά με οκτώ εκατομμύρια τόννοι εμπορευμάτων κάθε χρόνο.

Σήμερα πολλά από τα χρησιμοποιούμενα πλοία παρά το γεγονός ότι ανήκουν σε πλιοκτήτες μιας ορισμένης χώρας εγγράφονται σε νηολόγια άλλων χωρών, κυρίως για την αποφυγή των φορολογικών επιβαρύνσεων της χώρας. Το φαινόμενο αυτό της φυγής των πλιοκτητών από την σημαία της χώρας τους ονομάζεται "FLAGGING OUT" (φλάγκιν άουτ), και οι σημαίες των χωρών που πηγαίνουν και γράφονται ονομάζονται "σημαίες ευκερίας". Έτσι σήμερα χώρες όπως η Λιβερία και ο Παναμάς κατέχουν υπό την σημαία τους τεράστιους στόλους. Η διαδικασία είναι απλή δεδομένου ότι κάθε πλοίο μπορεί να υψώνει τη σημαία που συμφέρει τον πλιοκτήτη. Έτσι το κόστος του πλοίου μειώθηκε δραματικά τα τελευταία χρόνια στην Λιβερία πράγμα που αντικατοπτρίζει την ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των νηολογίων. Η Λιβερία η οποία έχει το μεγαλύτερο νηολόγιο του κόσμου και ακολουθούν η Ιαπωνία, Μεγάλη Βρετανία, Η.Π.Α., ΕΣΣΔ, Σουηδία, Ελλάδα, Νορβηγία, Παναμάς, Ιταλία και Ισπανία και άλλες ναυτικές χώρες, αντικατέστησε τον φόρο του των 1,20 δολλαρίων ανά καθαρό τόννο με ένα διοικητικό τέλος 2.500 δολλαρίων κατά σκάφος.

Η μείωση αυτή θα ωφελήσει περισσότερο τους ιδιοκτήτες μεγάλων δεξαμενόπλοιων. Σημαντικά ποσά θα εξοικονομήσουν και οι ιδιοκτήτες άλλων πλοίων. Όλα τα άλλα τέλη του

νηολογίου αυτού παραμένουν τα ίδια, συμπεριλαμβανομένων των τελών ναυτικής επιθεώρησης και άλλων τελών συνδεομένων με την αρχική νηολόγηση ενός πλοίου. Η σχετική αυτή διαταγή για την μείωση αυτού του φόρου έγινε δεκτή και υπογράφηκε μετά από έρευνα που έγινε η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα αρχικά τέλη νηολόγησης ήταν στη Λιβερία υψηλότερα σε σύγκριση με άλλα νηολόγια. Τα τελευταία μάλιστα χρόνια πριν την έγκριση αυτής της διαταγής υπήρξε γενική εντύπωση ότι το υψηλότερο κόστος του Λιβεριανού νηολογίου το κατέστησε λιγότερο ελκυστικό σε σύγκριση με άλλα. Σε αντίθεση με τα νηολόγια των χωρών αυτών (Λιβερία και Παναμά) τα νηολόγια των Ευρωπαϊκών χωρών συμπεριλαμβανομένου και του Ελληνικού από το 1980 μέχρι σήμερα υφίστανται μια συνεχή δραματική μείωση τόσο σε απόλυτους αριθμούς (αριθμό μονάδων) όσο και σε ποσοστό συμμετοχής στο παγκόσμιο στόλο. Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι η Δυτική Γερμανία μέσα σε ένα χρόνο μειώθηκε ο εμπορικός της στόλος από 662 πλοία σε 623, μια καθοδική πορεία η οποία συνεχίζεται τα τελευταία επτά - οκτώ χρόνια. Ακόμα η Μεγάλη βρετανία που είναι η πρώτη Ευρωπαϊκή χώρα σε εμπορικό ναυτικό μειώθηκε ο στόλος της από το 1980 μέχρι σήμερα από 26.103 πλοία σε 7.235 πλοία, και γενικά όλες οι χώρες της Ευρώπης έχουν μείωση στον εμπορικό τους στόλο. Το ελληνικό νηολόγιο έχασε τελικά κατά το 1987 156 πλοία. Σύμφωνα με συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας κατά την διάρκεια του 1988 διεγράφησαν από το Ελληνικό νηολόγιο 283 πλοία και ανεγράφησαν σε αυτό 127 πλοία.

Μαζί με την υποχώρηση του αριθμού των πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο έχουμε και υποχώρηση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών η οποία συνεχίζεται σε σημαντικό ποσοστό . Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της απογραφής που αναφέρεται το 1989, υπηρετούσαν στα υπό Ελληνική σημαία πλοία 37.367 ναυτικοί από τους οποίους 28.735 Έλληνες και 8.632 αλλοδαποί, έναντι 86.269 ναυτικών από τους οποίους 58.033 ήταν Έλληνες και 28.236 αλλοδαποί το έτος 1988. Σημειώθηκε δηλαδή μια μείωση στο σύνολο των ναυτικών κατά 48.902 και σε ποσοστό 67%. Στη δεκαετία αυτή οι Έλληνες ναυτικοί μειώθηκαν κατά 29.293 και ποσοστό 51%, ενώ οι αλλοδαποί ναυτικοί μειώθηκαν κατά 19.604 και ποσοστό 70%. Το γιατί τώρα εργάζονται στα πλοία τα υπό Ελληνική σημαία ξένοι ναυτικοί είναι απλό, γιατί οι πλοικητές επιθυμούν να έχουν το λιγότερο δυνατό κόστος. Και επειδή το κόστος εργασίας στις χώρες αυτές είναι χαμηλότερο προτιμούνται οι αλλοδαποί ναυτικοί. Από τα παραπάνω βλέπουμε μια σημαντική μείωση των ναυτικών τα τελευταία χρόνια. Γιαυτό πρέπει να γίνουν προσπάθειες για την επαναφορά των ναυτικών στις εργασίες τους και την προσέλκυση νέων στο επάγγελμα αυτό. Ως εκ τούτου πρέπει να καθιερωθούν βασικοί άξονες γύρω από τους οποίους πρέπει να περιστρέφονται βασικές ομάδες κινήτρων και όχι να υπάρχει μόνο η απάρθρωση συγκεκριμένων ή μεμονομένων κινήτρων. Και αυτό γιατί τα συγκεκριμένα και μεμονομένα κίνητρα είναι από τη φύση τους άμεσα συνδεδεμένα με κάποια συγκεκριμένα χρονική περίοδο και επομένως δεν είναι δυνατόν να δίνουν μακροπρόθεσμες λύσεις στο πρόβλημα αυτό. Επίσης

είναι ενδεχόμενο κάτι που σήμερα θεωρείται κίνητρο, όχι μόνο να μην είναι κίνητρο αργότερα αλλά να μετατρέπεται σε αντικίνητρο . Αντίθετα με την αναζήτηση και καθιέρωση αξόνων στους οποίους θα περιστρέφονται , ομάδες κινήτρων, εκτός του ότι το θέμα θα αντιμετωπίζεται μακροπρόθεσμα παρέχεται επίσης η δυνατότητα προσαρμογής ανάλογα με αυτό που επιδιώκεται κάθε φορά.

Στο πρόβλημα αυτό των ναυτικών δύο είναι τα βασικά ερωτήματα που πρέπει να μας απασχολήσουν.

- Τι ζητά σήμερα ένας νέος από την εργασία του,
- Ποιές οι προσδοκίες του όταν ακολουθήσει ένα συγκεκριμένο επάγγελμα;

Είναι πάγια δεκτό σήμερα ότι η εργασία του ατόμου δεν αποτελεί μόνο το μέσο για την εξασφάλιση των απαραίτητων προς το ζείν αλλά κυρίως η εργασία αποτελεί το μέσο εκείνο με το οποίο το άτομο θα μπορέσει να ανέλθει, θα μπορέσει να καταξιωθεί κοινωνικά να μπορέσει να αναπτύξει την εν γένει προσωπικότητά του. Δηλαδή το άτομο δεν αρκείται στην εξασφάλιση των απαραίτητων για να ζήσει, πράγμα εξ άλλου που λίγο πολύ το κατορθώνει με οποιαδήποτε εργασία, αλλά μέσα από την εργασία του μέσα από την επαγγελματική δραστηριότητά του επιζητά και επιδιώκει κοινωνική προβολή, ανύψωση και καταξίωση . Άρα εκείνο το οποίο πρέπει πρώτα από όλα να καθιερωθεί και το οποίο αποτελεί και το βασικό άξονα στο ερώτημα μας είναι η αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος και μάλιστα κατά τέτοιο τρόπο ώστε αφ ενός μεν η κοινωνία να

σταματήσει να θεωρεί το ναυτικό επάγγελμα ως β' κατηγορίας απασχόληση και αφ' ετέρου το άτομο που τελικά ακολουθεί αυτό το επάγγελμα να του παρέχεται η δυνατότητα ώστε μέσα ακριβώς από αυτό να μπορεί να πετύχει την επιζητούμενη κοινωνική καταξίωση.

Εφόσον γίνει αυτό δεκτό τότε θα πρέπει να αναζητηθούν και συγκεκριμένα κίνητρα τα οποία είναι άμεσα συνδεδεμένα και εξαρτημένα τόσο από το είδος, τη διάρκεια και ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης, όσο και από την δυνατότητα της περαιτέρω επαγγελματικής εξέλιξης . Τέτοια κίνητρα μπορούμε να αναφέρουμε.

#### A) Κοινωνικά κίνητρα.

- Να καθιερωθεί ένα επίπεδο και είδος σπουδών ισάξιο και ισοτιμο των λοιπών επαγγελμάτων τα οποία σήμερα η κοινωνία θεωρεί αξιοζήλευτα αλλά ακόμα να παρέχεται η δυνατότητα εξέλιξης τόσο από τεχνο-επαγγελματικής όσο και θεωρητικής απόψεως.

- Να εξασφαλιστεί το δικαίωμα ψήφου δεδομένου ότι η σημερινή στέρηση , της άσκησης αυτού του συνταγματικώς κατοχυρωμένου δικαιώματος όλων των πολιτών , κατατάσσει τους ναυτικούς σε πολίτες β' κατηγορίας μαζί με τους καταδικασμένους για διάφορα εγκλήματα.

#### B) Εργασιακά κίνητρα

- Να γίνει εκσυγχρονισμός των κανόνων που αφορούν τους όρους υγιεινής και ασφάλειας της παρεχόμενης εργασίας από τους ναυτικούς καθώς και να υπάρχει η παρακολούθηση της πιστής εφαρμογής των κανόνων αυτών με την



θεσμοθέτηση των καταλλήλων οργάνων ελέγχου.

- Να υπάρχει εξασφάλιση της απασχόλησης σε συνδιασμό με τον προγραμματισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, που πρέπει να είναι ενταγμένη μέσα σε ένα μακροχρόνιο σχεδιασμό της οικονομικής προοπτικής και ανάπτυξης της οικονομίας της χώρας μας.

Γ) Μισθολογικά κίνητρα

Να υπάρχει μια αμοιβή ικανοποιητική για τους ναυτικούς γιατί παρέχουν μια πολύ δύσκολη εργασία. Ακόμα η αναβάθμιση των αποδοχών τους πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες διαβίωσης μιας οικογένειας σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Δ) Ασφαλιστικά, συνταξιοδοτικά κίνητρα.

- Να ενισχυθεί ο ασφαλιστικός φορέας των ναυτικών ώστε οι συνταξιοδοτικές παροχές να είναι ανάλογες προς το ύψος των καταβαλλομένων εισφορών από τους ναυτικούς.

- Να εξασφαλιστεί συνταξιοδοτικός μισθός που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες μιας αξιοπρεπούς διαβίωσης.

- Να βελτιωθεί η παρεχόμενη ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη των ναυτικών και των οικογενειών τους.

Ε) Στρατολογικές διευκολύνσεις.

- Να μπορεί να χορηγείται αναβολή στρατεύσεως.

- Να υπάρχει μειωμένη θητεία.

Τέλος πρέπει να τονίσουμε πως τα κίνητρα για τους ναυτικούς πρέπει να είναι περισσότερα από ότι στους άλλους εργαζόμενους λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει

παροχή της ναυτικής εργασίας και λόγω των κινδύνων για την σωματική ακεραιότητα και την υγεία των απασχολουμένων στο ναυτικό επάγγελμα .

Όπως έχουμε είδη αναφέρει οι πλοιοκτήτες σαν επιχειρηματίες προσπαθούν να μειώσουν όσο το δυνατό περισσότερο το κόστος των πλοίων τους. Γιαυτό καταφεύγουν στις σημαίες ευκολίας γιατί τους παρέχονται από αυτές φορολογικές και άλλες διευκολύνσεις. Οι χώρες της Ευρώπης από την πλευρά τους για να σώσουν την εμπορική ναυτιλία τους δημιούργησαν τα Διεθνή και Παράλληλα νηολόγια. Τι είναι όμως διεθνές και το παράλληλο νηολόγιο; Ένα πλοίο όπως γνωρίζουμε μπορεί να φέρει μια μόνο σημαία. Δύο σημαίες ταυτόχρονα σημαίνει απλώς απάτη. Μπορεί όμως να φέρει εναλλάξ πότε την μία και πότε την άλλη σημαία. Αυτό σημαίνει παράλληλο νηολόγιο και προφανώς συμφέρει τους Έλληνες Εφοπλιστές. Θα πρέπει δηλαδή και η Ελληνική ναυτιλία να έχει την δυνατότητα όπως έχουν την δυνατότητα όλες οι Ευρωπαϊκές χώρες να χρησιμοποιεί ένα παράλληλο νηολόγιο. (την σημαία του ναυλωτού π.χ. αν το πλοίο ναυλώνεται από τρίτους). Η Βρετανία για παράδειγμα ανάλογα με τα συμφέροντα της χρησιμοποιεί τις διάφορες νομοθεσίες των νηολογίων του Γιβραλτάρ και των Βερμούδων κ.α. Ερχόμαστε τώρα στο διεθνές νηολόγιο. Αυτό είναι τελείως διαφορετικό από το παράλληλο νηολόγιο. Είναι η χαμηλή ή ασήμαντη φορολογία και η μη δυνατότητα κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλιακή επιχείρηση ,εκτός για θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα. Το ερώτημα που προκύπτει τώρα από αυτά είναι αν συμφέρει την Ελλάδα και τους Έλληνες Εφοπλιστές η δημιουργία ενός παράλληλου ή διεθνούς

νηολογίου ευκολίας. Ήδη πολλές χώρες της Ευρώπης έχουν εφαρμόσει αυτούς τους νέους θεσμούς και έχουν καταφέρει να επαναφέρουν στην χώρα τους σημαντικό ποσοστό απότο στόλο που έχασαν. Στην Νορβηγία για παράδειγμα επέστρεψαν μέσα σε 6 μήνες πλοία συνολικής χωρητικότητας επτά εκατομμυρίων Κ.Ο.Χ. από τις ξένες σημαίες. Το ίδιο πολλοί πιστεύουν ότι θα μπορούσε να συμβεί και στην Ελλάδα. Προς στιγμή δεν έχει δημιουργηθεί στην Ελλάδα διεθνές ή παράλληλο νηολόγιο αλλά πρόκειται να δημιουργηθεί αν ο θεσμός αυτός παρουσιάσει επιτυχία στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης.

Το δράμα της ανόδου της Ελληνικής ναυτιλίας στην κορυφή των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών, αποτελεί εδώ και μερικά χρόνια μια αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα. Για να φθάσουν στο κατόρθωμα αυτό, ένα κατόρθωμα που επιτεύχθηκε μέσα σε τέσσερις δεκαετίες απότο ο Ελληνικός στόλος είχε διαλυθεί κατά την διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου οι Έλληνες αντιμετώπισαν με σύνεση και διορατικότητα τις κυκλικές διακυμάνσεις της ναυτιλίας.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία καλείται τώρα να παραμείνει στο ύψος των περιστάσεων διατηρώντας την πρώτη θέση ανάμεσα στις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου. Η θάλασσα ουδέποτε έπαψε αλλά ούτε και θα πάψει ποτέ να αποτελεί πρόκληση στην οποία δεν θα πρέπει να υποταχθεί ο Έλληνας εφοπλιστής. Αντίθετα πρέπει να προσαρμοσθεί όχι μόνο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς αλλά και σε μια σειρά περιοριστικών παραγόντων που θα βαρύνουν σημαντικά τη μακροπρόθεσμη δραστηριότητα του και από τους οποίους εξαρτώνται η ελευθερία δράσεως και η ανταγωνιστικότητα του στόλου του. Εδώ και μερικά χρόνια η ελευθερία των ωκεανών τίθεται σε σοβαρό κίνδυ-

νο . Η παρεμβολή ορισμένων χωρών στο δίκτυο των διεθνών μεταφορών αφ ενός με την μονοπώληση μεγάλου μέρους του εξωτερικού τους εμπορίου και αφ ετέρου με την επιδότηση της ανάπτυξης των εθνικών της στόλων πλήττει θανάσιμα τους ανεξάρτητους μεταφορείς μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται και οι Έλληνες. Δεδομένου ότι η τάση αυτή αναπτύσσεται πέρα από οποιοδήποτε μηχανισμό της ελεύθερης αγοράς των ναύλων είναι αδύνατο για την Ελληνική ναυτιλία να την εξουδετερώσει. Έτσι υποχρεώνεται να αποσυρθεί από ορισμένες αγορές και γραμμές που ήσαν άλλοτε ανοιχτές στο ελεύθερο ανταγωνισμό των ελεύθερων παρ αδοσιακών χωρών. Μόνο με εμπορικό στόλο αποτελούμενο από πλοία σύγχρονα, οικονομικά και με πολύπλευρες μεταφορικές δυνατότητες θα μπορέσει ο Ελληνικός Εφοπλισμός να αντιμετωπίσει τον κίνδυνο που πλανάται πάνω από τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Η κρίση αυτή θα είναι ίσως μακρόχρονη αλλά θα διαλυθεί όταν κάποια μέρα το οικοδόμημα των εθνικών στόλων των μη ναυτιλιακών χωρών καταρρεύσει κάτω από το βάρος της άγνοιας και της απειρίας εκείνων που το κατασκεύασαν. Η αγορά του ναυτεργατικού δυναμικού βρίσκεται εδώ και μερικά χρόνια στο επίκεντρο μιας μεταβολής με κεφαλαιώδη σημασία για την οικονομία της χώρας. Ο ενεργός πληθυσμός δεν προσελκύεται πια από την θάλασσα. Το επάγγελμα του ναυτικού υπέστη ήδη τους αντίκτυπους από την εκβιομηχάνιση και την οικονομική ευμερσία της χώρας. Οι Έλληνες εφοπλιστές καλούνται να αντιδράσουν στο φαινόμενο αυτό βελτιώνοντας συνεχώς το επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, αγοράζοντας πλοία με υψηλό βαθμό αυτοματισμού και τέλος να διασφαλίζεται από το κράτος η χρησιμοποίηση μεγαλύτερου ποσοστού ναυτικών από την ίδια την χώρα και όχι από χώρες του τρίτου κόσμου, σύμφωνα με τα πρό-

τυπα των άλλων παραδοσιακών ναυτικών χωρών, ώστε να πληρωθούν αποτελεσματικά και οικονομικά οι θέσεις εργασίας που έχουν ήδη προκύψει.

Από την 1η Ιανουαρίου 1981 που η Ελλάδα εντάχθηκε επίσημα στην Ε.Ο.Κ. η μοίρα της βρίσκεται στην Ευρώπη. Η μοίρα της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας πρώτης οικονομικής δύναμης της Ελλάδας και προϊόν παραδόσεως που ξεπερνά τους σαράντα αιώνες, βρίσκεται και αυτή στην Ευρώπη. Κράτος, εφοπλιστές και ναυτεργατικά σωματεία καλούνται να πιστέψουν σε αυτήν τη ζωντανή πραγματικότητα και να συστήσουν κοινό μέτωπο ώστε να αποκομίσουν τα μέγιστα πολιτικά και οικονομικά οφέλη, δεδομένης της κυρίαρχης θέσης της Ελλάδας στη σημερινή ναυτιλιακή Ευρώπη των δώδεκα. Η φωνή των Ελλήνων ενωμένη με τη φωνή των άλλων υποστηρικτών του ελεύθερου ανταγωνισμού θα έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στην άμυνα και την προβολή της ναυτιλίας. Με αυτές τις προοπτικές ο ελληνικός εφοπλισμός συνεχίζει την πορεία του στο θαλάσσιο στίβο. Θα είναι άραγε και αυτή η κρίση το προμήνυμα της επιτυχίας και μιας νέας περιόδου ευημερίας; Η γνώση της επιτυχής πορείας στο παρελθόν βεβαιώνει περίτρανα πως ναι η ελληνική εμπορική ναυτιλία θα συνεχίσει σύντομα την ανοδική πορεία της σε νέους αιώνες ακμής.

Η συμβολή της εμπορικής Ναυτιλίας  
στην οικονομική ανάπτυξη της  
Χώρας .

Η Ελληνική οικονομία περνά από φάση ενδιάμεσου οικονομικής ανάπτυξης δηλαδή βρίσκεται στο στάδιο της υποανάπτυξης . Στη φάση αυτή πρέπει να αντιμετωπίσει δύο βασικής σημασίας προβλήματα:

Το πρώτο συνίσταται στην διατήρηση της σχετικής νομισματικής ισορροπίας , που έχει άμεσες προεκτάσεις στην οπωσδήποτε ευαίσθητη εξωτερική ισορροπία της οικονομίας της χώρας .

Το δεύτερο απορρέει από την ανάγκη επιτάχυνσης των μεταβολών στην οικονομία, τόσο των οργανικών όσο και των διαθρωτικών, που θα συντόμευαν τον χρόνο και τη διαδικασία για να περάσει η χώρα στο στάδιο της πλήρους οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό όμως απαιτεί οικονομικές θυσίες καθώς και τεχνολογική ανάπτυξη με την αυξημένη ζήτηση κεφαλαιουχικών κυρίως αγαθών και τεχνολογίας από το εξωτερικό. Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε τον ρόλο που παίζει ή μπορεί να παίζει η ελληνική εμπορική ναυτιλία στην αντιμετώπιση και επίλυση των δύο προβλημάτων τα οποία εξετάζονται από κοινού .

Ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας σαν κλάδου της οικονομίας της χώρας στην διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης και επίλυσης των προβλημάτων που αναφέρθηκαν όταν δεν εκτιμείται σωστά από τις εκάστοτε πολιτικές αρχές της χώρας και τους υπεύθυνους φορείς μελέτης και διαμόρφωσης της οικονομικής και αναπτυξιακής πολιτικής, τότε αυτό είναι πολλαπλά επιζήμιο . Γιατί πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας για την ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας .

Συνήθως όταν εξετάζεται ο ρόλος ενός τομέα της οικονομίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας η συμβολή του κρίνεται από το μέγεθος των επενδύσεων που γίνονται στο τομέα αυτό δηλαδή από το μέγεθος των πλουτοπαραγωγικών πόρων της χώρας που διατίθενται στον τομέα αυτό και τα αποτελέσματα που δημιουργούνται από τις επενδύσεις αυτές για την οικονομία ή και ειδικότερα για το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών. Δεδομένου ότι περισσότεροι του ενός τομείς της οικονομίας συναγωνίζονται για την προσέλκυση των ίδιων πλουτοπαραγωγικών πόρων η προσέλκυση προς αυτόν ή εκείνο το τομέα καθορίζεται από την αρχή της οριακής χρησιμότητας της επένδυσης. Έτσι για παράδειγμα έχουμε δύο κλάδους της οικονομίας, την ναυτιλία και την βιομηχανία που είναι συναγωνισμοί ως προς τις επενδύσεις. Από τους κλάδους αυτούς θα προτιμηθεί αυτός που από τον οποίο ο επενδυτής αποκομίζει μεγαλύτερο όφελος. Δηλαδή το κέρδος που θα αποδώσει μια ακόμα επιπρόσθετη μονάδα στον τομέα αυτό.

Σε πολλές χώρες μέρος του εθνικού εισοδήματος διατίθεται για επενδύσεις στο ναυτιλιακό τομέα αλλά όταν οι επενδύσεις αφορούν ναυπηγήσεις ή αγορές πλοίων στο εξωτερικό τότε δημιουργούνται άμεσες επιπτώσεις στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών υπό την μορφή εκροής συναλλάγματος. Το ίδιο συμβαίνει στις περιπτώσεις αγοράς από το εξωτερικό τεχνολογίας ή μηχανών και μηχανημάτων ή υλικών για τη ναυπήγηση πλοίων στο εσωτερικό. Και στις δύο περιπτώσεις η εκροή συναλλάγματος μπορεί να πάρει μεγάλες διαστάσεις κυρίως όταν πρόκειται για επενδύσεις σε μεγάλες ναυτιλίες. Στις χώρες αυτές είναι δυνατόν να υπάρξουν περίοδοι στην διάρκεια των οποίων η ζήτηση κεφαλαίων σε συνάλλαγμα για την ενέργεια ναυτιλιακών επεν-



δύσεων μπορεί να λάβει διαστάσεις δυσανάλογα μεγάλες, σε σχέση προς το ναυτιλιακό εισόδημα που αντίστοιχα πραγματοποιήθηκε ώστε μπορεί να οδηγήσει σε αρνητική διαμόρφωση του ισοζυγίου ναυτιλιακών συναλλαγών ή και του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών με το εξωτερικό. Η εικόνα είναι διαφορετική ως προς την Ελλάδα. Δεν υπάρχει υποχρέωση εισαγωγής του ακαθάριστου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και δεν υπάρχει εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για την κάλυψη των υποχρεώσεων ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ή για διενέργεια ναυτιλιακών επενδύσεων. Δηλαδή το τμήμα του ελληνικού ναυτιλιακού εισοδήματος που εισάγεται στην χώρα μέσω του τραπεζικού συστήματος δεν επανεξάγεται. Η εισαγωγή μέρους του εισοδήματος του παραγόμενου από την ελληνική ναυτιλία αποτελεί καθαρά εισροή που πραγματοποιείται κυρίως για τους εξής λόγους :

- για την κάλυψη σε συνάλλαγμα όλων των υποχρεώσεων και δαπανών που έχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα π.χ. φόροι, εισφορές στα ασφαλιστικά ιδρύματα ναυτικών, λειτουργία ναυτιλιακών γραφείων κ.λ.π.
- για την πληρωμή των δαπανών που δημιουργούνται από την χρησιμοποίηση των υπηρεσιών που προσφέρουν κλάδοι της οικονομίας στις επιχειρήσεις αυτές π.χ. τραπεζικών, επισκευαστικών, εφοδιασμού, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών κ.τ.λ. υπηρεσιών.
- για την κάλυψη του μέρους εκείνου των αποδοχών ελληνικών πληρωμάτων που δαπανάται στην Ελλάδα, για την συντήρηση των οικογενειών τους.
- για την κάλυψη του κόστους διαβίωσης και κάθε είδους δαπανών των πλοιοκτητών και των οικογενειών τους.

Τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για την ενέργεια επενδύσεων στο εξωτερικό προέρχονται από το τμήμα του εισοδήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δεν έχει εισαχθεί κατά τα ανωτέρω στην Ελλάδα, αλλά έχει αποθεματοποιηθεί στο εξωτερικό. Τυχόν επενδύσεις με την μορφή ναυπηγήσεων πλοίων στο εξωτερικό καλύπτονται με την εισαγωγή συναλλάγματος. Δεν υπάρχει επομένως για την ελληνική οικονομία το πρόβλημα με βάση την οριακή χρησιμότητα των ναυτιλιακών επενδύσεων σε σύγκριση με άλλες επενδύσεις. Αποθεματοποιούμενα στο εξωτερικό εισοδήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διατίθενται συχνά και για την δημιουργία βιομηχανικών επενδύσεων και άλλων επενδύσεων στην χώρα αντί για επενδύσεις στην ναυτιλία. Καθώς οι μέρες των πρόχειρων επιχειρήσεων πέρασαν οι εφοπλιστές προσανατολίζονται ολοένα και περισσότερο προς τη νοοτροπία του μάνατζμεντ και κινούνται προς την εταιρική δομή, απομακρινόμενοι ταυτόχρονα από το παραδοσιακό σφικτό οικογενειακό έλεγχο. Βρισκόμαστε μεταξύ των πρωτοπόρων στην άντληση πόρων από τη χρηματαγορά, ενώ η κομπιουτεροποίηση και τα οικονομικά μοντέλα έχουν καταστεί όρος της καθημερινής ζωής τους. Η διαφοροποίηση των επενδύσεων δεν αποτελεί κάτι το καινούργιο για τους Έλληνες εφοπλιστές αλλά εντατικοποιήθηκε ύστερα από τις εμπειρίες της ναυτιλιακής κρίσεως. Οι Έλληνες εφοπλιστές στρέφονται για περισσότερη εξασφάλιση έναντι των διακυμάνσεων της ναυταγοράς και σε άλλους επιχειρηματικούς τομείς. Κυριαρχούν οι επενδύσεις στον τουρισμό αλλά γίνονται επίσης κινήσεις προς τους τομείς της γεωργίας και της κατεργασίας τροφίμων από μερικούς εφοπλιστές που βλέπουν εκεί μια μελλοντική εξασφάλιση από τις διακυμάνσεις στη ναυτιλία. Οι εφοπλιστές

πραγματοποιούν επίσης επενδύσεις σε ραδιοφωνικούς σταθμούς και τηλεοπτικούς αλλά και σε εφημερίδες. Οι τράπεζες αποτελούν ένα ακόμα τομέα στον οποίο διαθέτουν μεγάλα χρηματικά ποσά που κέρδισαν χάρη στην έγκαιρη πώληση πλοίων. Και στις δύο περιπτώσεις επενδύσεων δηλαδή είτε στην περίπτωση επενδύσεων στο ναυτιλιακό τομέα είτε στην περίπτωση επενδύσεων σε άλλους τομείς (γεωργία, τουρισμό, βιομηχανία) η ελληνική οικονομία αναπτύσσεται χάρη στους εφοπλιστές και χάρη στην παγκόσμια δράση τους.

Πιθανώς έχοντας υπόψη ότι η ελληνική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα με μερική ή και καμιά εξάρτηση από την ελληνική οικονομία, πολύ περισσότερο αυτό ισχύει για την παντοπόρο εμπορική ναυτιλία, η συμβολή της στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας τείνει να υποτιμάται ή και να αγνοείται από τους υπεύθυνους φορείς της οικονομικής και αναπτυξιακής πολιτικής της χώρας. Οι φορείς διαμόρφωσης της κρατικής πολιτικής ασχολούνται κυρίως με τους τομείς εκείνους της οικονομίας των οποίων οι εξελίξεις απαιτούν θυσίες από το κοινωνικό σύνολο και δημιουργούν προβλήματα, για την επίλυση των οποίων υπάρχει άμεση κοινωνική ή πολιτική σκοπιμότητα όπως π.χ. συμβαίνει με την γεωργία, την βιομηχανία ή τις εσωτερικές συγκοινωνίες. Έτσι στην περίπτωση της μεγάλης βιομηχανίας είναι πιεστικά και σε ορισμένες περιπτώσεις καταθλιπτικά τα προβλήματα που προκαλούνται από τυχόν επιβράδυνση του ρυθμού νέων επενδύσεων για οποιαδήποτε αιτία ή πρόσχημα.

Σε αντίθεση με τους τομείς αυτούς ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας με εξαίρεση ένα ελάχιστο ποσοστό που ασχολείται με ακτοπλοϊκές μεταφορές και συγκοινωνίες ή με τον θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά αλλά και αυτοδύναμα με την έννοια ότι δεν απορροφά πόρους της οικονομίας και έχει πάρει διαστάσεις τεράστιες

σε σύγκριση προς τις δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας έτσι κατά το 1975 το σύνολο ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου σε όλους τους τομείς έφτασε τα 3.830 εκατομμύρια δολάρια και οι επενδύσεις στην ποντοπόρο ναυτιλία (όπως χρηματοδοτήθηκαν στο εξωτερικό χωρίς θυσία της οικονομίας ή εκροή συναλλάγματος) μπορούν να υπολογιστούν σε 1.500 εκατομμύρια δολάρια. Άρα αντιστοιχούν σε ποσοστό ίσο με 39% του συνόλου των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου που έγιναν σε όλους τους τομείς της οικονομίας. Η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση που άρχισε το 1975 επιδεινώθηκε το 1981 και μετά ύστερα από πρόσκαιρη βελτίωση το 1980. Αίτιο υπήρξε η μείωση της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και λόγω περιορισμένης ανόδου της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και λόγω διαρθρωτικών μεταβολών που οδήγησαν στη μείωση των διανυομένων αποστάσεων. Αποτέλεσμα αυτών ήταν μια ραγδαία πτώση των ναύλων σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές. Επόμε-νο ήταν να κατρακυλίσουν οι τιμές των πλοίων και τότε πολλοί αγοράσαν μεταξύ είκοσι και σαράντα μονάδων ο καθένας. Στην περίπτωση αυτή δηλαδή έγιναν τεράστιες επενδύσεις στον ναυτιλιακό τομέα. Αργότερα στα επόμενα χρόνια οι Έλληνες εφοπλιστές πούλησαν τα πλοία αυτά σε πολύ καλές τιμές αποκομίζοντας τεράστια ωφέλη τα οποία επένδυσαν στην ναυτιλία μερικοί και μερικοί σε άλλους τομείς της οικονομίας. Μπορούμε ακόμα να προσθέσουμε ότι στις μεγάλες βιομηχανίες και ναυτιλιακές χώρες της Δύσης οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών ενθι-κών επενδύσεων. Έτσι π.χ. στην Αγγλία κατά το 1975 οι ναυτι-λιακές επενδύσεις αναλογούν στα 6% ως 8% των συνολικών ακαθάρι-στων επενδύσεων στη βιομηχανία και την τριτογενή παραγωγή, φυσικά ακόμα λιγότερο ποσοστό ως προς το σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου σε όλους τους τομείς της οικονο-

μίας αυτής .Σήμερα η Αγγλία είναι μια από τις χώρες του κόσμου που κατέχει σημαντική ναυτική δύναμη και το Λονδίνο είναι ένα από τα μεγαλύτερα ναυτικά κέντρα στο οποίο έχουν την έδρα τους εκατοντάδες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Σε άλλες χώρες της Δύσης π.χ. στην Ιταλία και την Ισπανία οι ναυτιλιακές τους επενδύσεις κατέχουν μικρό ποσοστό στο ακαθάριστο σύνολο όλων των επενδύσεων.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε σημαντικό στήριγμα για την ελληνική οικονομία αλλά ύστερα από μια αύξηση χάρη στην ανάκαμψη της ναυτιλίας στα τέλη της δεκαετίας του '80 άρχισε πάλι να μειώνεται . Αντίθετα με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα οι εξελίξεις του ταξιδιωτικού συναλλάγματος υπήρξαν ταχύτερες από αυτές του ναυτιλιακού. Αλλά όμως πρέπει να πούμε ότι η τουριστική ανάπτυξη της χώρας απαιτεί θυσίες που περιλαμβάνουν εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό . Όπως συμβαίνει π.χ. με την εισαγωγή του τμήματος εκείνου των ξενοδοχειακών κατασκευών και του ξενοδοχειακού εξοπλισμού στην ζήτηση των οποίων αδυνατεί να ανταποκριθεί ποιοτικά και ποσοτικά η ελληνική παραγωγή. Το ίδιο ισχύει και για την εκτεταμένη διαφήμιση της τουριστικής Ελλάδας στο εξωτερικό. Η εκροή αυτή συναλλάγματος είναι σημαντική. Όσο αφορά το συνάλλαγμα από τις εξαγωγές και κυρίως τις εξαγωγές των προϊόντων μεταποίησης υπάρχει και εδώ υψηλό ποσοστό στις εκροές . Αυτό συμβαίνει γιατί το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και της τεχνολογίας που απαιτείται για την βιομηχανική ανάπτυξη εισάγονται από το εξωτερικό . Ακόμα οι επιπρόσθετες διανειακές υποχρεώσεις που αναφέρονται στο εξωτερικό για την χρηματοδότηση προγραμμάτων βιομηχανικής

και τουριστικής ανάπτυξης δημιουργούν πρόσθετη εκροή συναλλάγματος . Το μεταναστευτικό συνάλλαγμα δεν αποτελεί εκροή συναλλάγματος κατέχει όμως πολύ μικρό ποσοστό σε σχέση με το ναυτιλιακό . Σε αντίθεση με τα παραπάνω συναλλάγματα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ουσιαστικά καθαρό . Η μόνη εκροή συναλλάγματος είναι για την λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού που απαιτείται στο εξωτερικό . Το ύψος όμως αυτών δεν αντιστοιχεί σε μεγάλο ποσοστό. Το ποσοστό αυτό είναι 1-2% του εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος . Σήμερα η ελληνική οικονομία υποφέρει από ένα χρόνιο εμπορικό έλλειμμα το οποίο το 1988 έφθασε τα 7.618 εκατομμύρια δολάρια. Οι εισπράξεις συναλλάγματος από την ναυτιλία συμβάλουν ουσιαστικά στη γεφύρωση του ελλείμματος . Έτσι στα επόμενα χρόνια μετά το 1976 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε σημαντικό παργοντα για την ελληνική οικονομία αλλά ύστερα από μια αύξηση άρχισε πάλι να μειώνεται . Ύστερα από μείωση σε 1 εκατομμύριο δολάρια το 1985 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αυξήθηκε σε 1.362 εκατομμύρια δολάρια το 1988 τα οποία κάλυψαν το 18% του ελλείμματος. Όμως κατά τους πρώτους μήνες του 1989 παρατηρήθηκε μια μείωση 2,2% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 1988. Αυτό συμβαίνει λόγω της κρίσης που υπάρχει στην ναυτιλία που έχει σαν αποτέλεσμα την διαφοροποίηση των επενδύσεων σε άλλους τομείς της οικονομίας. Πέρα από την άμεση συμβολή της ναυτιλίας για την κάλυψη των ελλειμμάτων εξωτερικών πληρωμών, η ναυτιλία βοηθάει άμεσα την ελληνική οικονομία με την δημιουργία νέων επενδύσεων που ως συνέπεια έχει την δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης τόσο στην θάλασσα, όσο και στην ξηρά.

Υπολογίζεται ότι οι ναυτικοί, το προσωπικό ξηράς, και οι συναφείς με την ναυτιλία βιομηχανίες απασχολούν το 4,9% του ενεργού πληθυσμού της χώρας.

Την συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μπορούμε να την χωρίσουμε στους εξής επιμέρους τομείς της οικονομίας

- στο ακαθάριστο εθνικό εισόδημα.
- στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού
- στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας.
- στην διαμόρφωση του ισοζυγίου των εξωτερικών πληρωμών της χώρας.

1) Συμβολή της ναυτιλίας στο ακαθάριστο εθνικό εισόδημα.

Όπως είναι γνωστό η γενική οικονομική πολιτική της χώρας έχει σαν σκοπό την επίτευξη του μεγαλύτερου δυνατού, κάτω από τις συνθήκες που επικρατούν κάθε φορά, εθνικού εισοδήματος και η ειδική οικονομική πολιτική, δηλαδή αυτή που αφορά τους διάφορους τομείς της οικονομίας (βιομηχανική, ναυτιλιακή, αγροτική κ.τ.λ.) επιδιώκει την μεγαλύτερη αύξηση του βαθμού της συμμετοχής του καθενός τομέα της οικονομίας στο συνολικό εθνικό εισόδημα. Η επιτυχία της γενικής και ειδικής κατά κλάδους οικονομικής πολιτικής κρίνεται από τον βαθμό με τον οποίο επιτυγχάνονται οι στόχοι που έχουν τεθεί σε συνδυασμό με τις οικονομικές θυσίες οι οποίες χρειάστηκε να πραγματοποιηθούν για τον σκοπό αυτό. Αν προσεγγίσουμε το θέμα μας από αυτή την σκοπιά μπορούμε να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα ότι η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στην διαμόρφωση του

εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η ειδική θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο είναι ίση με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας, και των λιμανιών. Έτσι σαν παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε ότι το 1975 οι δαπάνες λειτουργίας των υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού ήταν 669,5 εκατομμύρια δραχμές και αντιστοιχούν προς 0,5% των δαπανών του προϋπολογισμού του κράτους. Ακόμα μεγαλύτερη σημασία αποκτάει το γεγονός ότι το σύνολο σχεδόν του παραγόμενου στο εξωτερικό εθνικού εισοδήματος προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Ακόμα πρέπει να επισημάνουμε ότι ένα μεγάλο μέρος του ακαθάριστου εισοδήματος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό. Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους:

- για την κάλυψη του κόστους κινήσεως των πλοίων, γενικά δε για την αγορά υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα πλοία π.χ. ασφάλιση, ναυλώσεις, αγοραπωλησίες, εφοδιασμός και συντήρηση πλοίων, χρηματοδοτήσεις. Αυτό συμβαίνει γιατί οι υπηρεσίες αυτές είτε δεν προσφέρονται από την Ελληνική οικονομία, είτε αγοράζονται αναγκαστικά από το εξωτερικό αφού μεταξύ ξένων κυρίως λιμανιών κινούνται και εργάζονται τα Ελληνικά πλοία.

- για την δημιουργία νέων επενδύσεων για ναυπηγήσεις ή αγορές πλοίων.

II) Συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην απασχόληση εργατικού δυναμικού.



Γνωρίζοντας ότι κάτω από την επίδραση των σύγχρονων εξελίξεων στη ναυτική τεχνολογία, στα μεγέθη των πλοίων και στην εξειδίκευση της προσφοράς χωρητικότητας, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η εμπορική ναυτιλία έχει γίνει βιομηχανία μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου. Είναι ακόμα φανερό ότι η σύγχρονη βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών δεν μπορεί να θεωρηθεί ο κατ'εξοχήν κατάλληλος τομέας επενδύσεων σε μία χώρα που επιζητεί να δημιουργήσει ευκαιρίες απασχόλησης εργατικού δυναμικού. Παρόλα αυτά για χώρες όπως η Ελλάδα όπου οι επενδύσεις στον ναυτιλιακό τομέα πραγματοποιούνται με κεφάλαια που κερδίζονται και αποθεματοποιούνται στο εξωτερικό χωρίς θυσία και προπαντός χωρίς εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό, οι ναυτιλιακές επενδύσεις αποτελούν καθαρή ωφέλεια της οικονομίας που δεν θα μπορούσε διαφορετικά να υπάρξει. Στα παρακάτω κάνουμε μία σύγκριση του τομέα της ναυτιλίας, ως προς τους άλλους τομείς της οικονομίας όσο αφορά την απασχόληση εργατικού δυναμικού σε αυτούς. Η Ελλάδα είναι μία χώρα κυρίως αγροτική που ποσοστό 34,3% του ενεργού πληθυσμού της ασχολείται με την γεωργία.

Στις άλλες χώρες της ΕΟΚ το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 9,5% σαν σύνολο. Επιμέρους έχουμε 23,8% για την Ιρλανδία, 15,5% για την Ιταλία, 10,8% για την Γαλλία. Στις υπόλοιπες χώρες μέλη της ΕΟΚ το ποσοστό αυτό κυμάνεται το μέγιστο σε 27% ,στο Ηνωμένο Βασίλειο και το ελάχιστο 9,3% στην Δανία . Τα ποσοστά αυτά αφορούν το έτος 1976. Κατά το ίδιο έτος ποσοστό μικρότερο του 15% του ακαθάριστου Εθνικού εισοδήματος, της χώρας μας έχει παραχθεί από τον αγροτικό τομέα (γεωργία, δάση, αλιεία). Η εικόνα

αυτή δεν είναι στατική. Υπόκεινται σε μακροχρόνια μεταβολή και βελτίωση που δεν αφορά μόνο την Ελλάδα και είναι βραδεία.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες συνεχίζεται η μετακίνηση του αγροτικού πληθυσμού προς τις πόλεις αλλά και ο εκπατρισμός. Η απασχόληση στα αστικά κέντρα για να μην είναι παρασιτική θα πρέπει να εξασφαλίζεται στην μεταποίηση (βιομηχανία-βιοτεχνία) ενώ ο εκπατρισμός οδηγεί σε βαθμιαία μείωση του ενεργού πληθυσμού της χώρας, σε βάρος των μακροχρόνιων δυνατοτήτων της οικονομικής ανάπτυξης της. Παρά την μεγάλη αύξηση του τομέα της μεταποίησης ο αριθμός των απασχολούμενων στον τομέα αυτό αυξήθηκε αλλά με πολύ αργό ρυθμό. Έτσι έχουμε.

Απασχόληση στην μεταποίηση

1951	:	450.000	
1975	:	<u>540.000</u>	
		90.000	Αύξηση

Μεταξύ του 1951 και του 1975 πραγματοποιήθηκε συνολική αύξηση μόνο 20% δηλαδή ετήσια αύξηση μικρότερη του 1%.

Σε έντονη αντίθεση οι αντίστοιχες εξελίξεις ως προς την εμπορική ναυτιλία ήταν δυναμικές. Παρά την σχετική μείωση της κατά μονάδα μεταφορικής ικανότητας απασχόλησης στα σύγχρονα πλοία, λόγω του γιγαντισμού και της εισαγωγής μεθόδου αυτοματισμού.

Απασχόληση στην εμπορική ναυτιλία.

1951	:	30.000	
1975	:	<u>144.000</u>	
		114.000	Αύξηση.

Μεταξύ 1951 και 1975 ο αριθμός των απασχολούμενων στην εμπορική ναυτιλία αυξήθηκε κατά 367% και πραγματοποιήθηκε μέση ετήσια αύξηση 15%. Συνέπεια αυτών των εξελίξεων ήταν η συμμετοχή της εμπορικής ναυτιλίας στην συνολική απασχόληση αυξήθηκε από 1% το 1951 σε 4,3% το 1973. Πρέπει ακόμα να τονίσουμε σε αυτό το σημείο ότι η εμπορική ναυτιλία περνά από το 1975 μία περίοδο σοβαρής κρίσεως ως προς ορισμένους τομείς της. Έτσι ποσοστό 10% της χρηρητικότητας της είναι παρωπλησμένα και ακόμα εξακολουθεί να αντιμετωπίζει ανεπαρκή προσφορά εργατικού δυναμικού σε σχέση με την αντίστοιχη ζήτηση.

Είναι αμέσως φανερό από τα παραπάνω πως η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην απασχόληση του έμψυχου υλικού αυξάνεται και όχι μόνο κατά τα έτη 1953 ως 1975 αλλά και μετά από χρόνο σε χρόνο και μάλιστα με ταχύ ρυθμό. Σε αυτό συμβάλλουν και τα εξής:

- Με εξαίρεση ίσως την Νορβηγία σε καμιά άλλη ναυτική χώρα η εμπορική ναυτιλία δεν διαδραματίζει εξίσου σοβαρό ρόλο ως προς την απασχόληση έμψυχου υλικού όσο στην Ελλάδα.
- Το επίπεδο των αποδοχών των εργαζομένων στην Εμπορική Ναυτιλία είναι σημαντικά μεγαλύτερο από το επίπεδο των αποδοχών των εργαζομένων στην βιομηχανία και την βιοτεχνία.
- Εξάλλου η εμπορική ναυτιλία με την ικανότητα της να είναι κύριως παράγοντας απορρόφησης ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, σε συναγωνισμό με άλλους κλάδους της οικονομίας ασκεί ρυθμητική πίεση στα επίπεδα των αποδοχών αυτών που ασχολούνται με τους χερσαίους τομείς της οικονομίας, ιδιαίτερα στην μεταποίηση και συμβάλει σημαντικά στην βελτίωση της κατανομής του εθνικού εισοδήματος.

Σήμερα όμως παρόλη την αύξηση του εμπορικού μας ναυτικού η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία μειώνεται συνεχώς. Υπάρχει πολλή μεγάλη ζήτηση και πολλή μικρή προσφορά. Για το πως θα αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα και για τους λόγους που το προκαλούν έχουμε ήδη μιλήσει στο πρώτο κεφάλαιο.

III) Συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας.

Τα οικονομικά, τα τεχνολογικά καθώς και άλλα ωφέλη που αντλεί η χώρα από την ταχεία ανάπτυξη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δεν είναι πάντα δυνατό να προσδιοριστούν ποσοτικά με την μορφή μετρήσεων συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων. Σε πολλές περιπτώσεις απαιτείται χωριστή στατιστική παρακολούθηση ή για να υπάρξει αυτή απαιτούνται ειδικές ρυθμίσεις που πρέπει να πάρουν μορφή συγκεκριμένης έρευνας. Αυτό ιδιαίτερα συμβαίνει ως προς κάθε κλάδο παραγωγής αγαθών ή υπηρεσιών του οποίου η δημιουργία ή ανάπτυξη εξαρτάται ή συνδέεται με την ζήτηση που δημιουργεί ναυτιλιακή δραστηριότητα αλλά όχι μόνο αυτή. Μέσα στους κλάδους αυτούς περιλαμβάνονται οι τραπεζικές και ασφαλιστικές εργασίες, η βιομηχανία τουρισμού, τα ταξιδιωτικά γραφεία και οι επιχειρήσεις μεταφορών στην έκταση που εξυπηρετούν τη μετακίνηση πληρωμάτων και προσωπικού ναυτιλιακών μονάδων από και προς το εξωτερικό, τις επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων, τις βιομηχανίες πλήθος ειδών αναγκαίων για την συντήρηση πλοίων ή χρησιμοποίηση τους από τα πλοία. Τέλος η επισκευαστική και κατασκευαστική βιομηχανία πλοίων δημιουργεί πολλαπλή ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών προς ωφέλεια μεγάλου φάσματος οικονομικών δραστηριοτήτων.

Πρέπει να γίνει παραδεκτό πως η εμπορική ναυτιλία αποτελεί τον πυρήνα πέρα του οποίου δρουν και αναπτύσσονται πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δράσεως. Ορισμένοι από τους τομείς αυτούς είναι : η βιομηχανία κατασκευών και επισκευών πλοίων, πρακτορεύσεως, ναυλομεσιτικές και αγοραπωλησιών πλοίων, συγκέντρωσεως, ταξινομήσεως και παροχής πληροφοριών που αφορούν το πλοίο ή την διαχείριση του. Οι τομείς αυτοί οφείλουν την ύπαρξη τους και την ανάπτυξη τους στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας. Η δραστηριότητα ορισμένων άλλων τομέων παραγωγής υπηρεσιών όπως ο τραπεζιτικός, ο ασφαλιστικός, ο δικηγορικός, εφοδιασμού, ταξιδιών ή τομέων, όπως της σιδηροβιομηχανίας, ο μηχανουργικός και πολλοί κλάδοι της μεταποίησης, θα ήταν σημαντικά κατώτερη από την σημερινή εάν απουσίαζε η ζήτηση εκ μέρους της εμπορικής ναυτιλίας.

Αμέσως μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η Ελληνική Οικονομία ήταν σε χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης. Αυτό συνέβαινε ιδιαίτερα ως προς τους τομείς της βαρείας βιομηχανίας όπως π.χ. η ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία για σύγχρονους τύπους πλοίων ή για εξειδικευμένους τομείς υπηρεσιών πρωταρχικής σημασίας για την ναυτιλία όπως π.χ. οι τηλεπικοινωνίες με το εξωτερικό, τραπεζικές ασφαλιστικές κ.τ.λ. υπηρεσίες. Εξάλλου έλλειπε επίσης ειδικευμένο προσωπικό σε όλους τους τομείς. Παράλληλα η πολιτική αστάθεια ήταν στο ανώτατο σημείο της και η έλλειψη μιας σταθερής αναπτυξιακής πολιτικής στον ναυτιλιακό τομέα αποτελούσε το κύριο χαρακτηριστικό της οικονομικής ζωής της χώρας. Τα χαρακτηριστικά αυτά οδηγούσαν σε μία κατάσταση πλήρους σχεδόν ανυπαρξίας οργανικών δεσμών μεταξύ εθνικής οικονομίας και της εμπορικής ναυτιλίας. Οι μεταγενέστερες

εξελίξεις με την χάραξη και εφαρμογή της πολιτικής του επαναπατρισμού της Ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε συνδυασμό με τους ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας, μετέβαλαν την εικόνα και μας οδήγησαν στην άποψη πως η κατάσταση συνεχώς βελτιώνεται με την παροχή κινήτρων και την δημιουργία προϋποθέσεως που θα προσελκύσουν την εγκατάστασή των εδρών των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, θα υποβοηθήσουν την ανάπτυξη των ναυτιλιακών κατασκευών και επισκευών και τέλος την ανάπτυξη στον μεγαλύτερο βαθμό της προσφοράς εξειδικευμένων υπηρεσιών προς την εμπορική ναυτιλία. Η παροχή κινήτρων και η δημιουργία προϋποθέσεων επιτρέπουν την διαχείριση από την Ελλάδα όχι μόνο των υπό Ελληνική σημαία πλοίων αλλά και των πλοίων που έχουν ξένες σημαίες αλλά είναι Ελληνικών συμφερόντων. Για όσο χρόνο η διαχείριση των πλοίων κάτω από ξένες σημαίες θα προσέκρουε σε δυσμενέστερη φορολογική μεταχείριση από αυτή των υπό Ελληνική σημαία πλοίων η προοπτική για εγκατάσταση της διοίκησης των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα θα αυξάνονταν σε μεγάλο βαθμό. Είναι δύσκολο να γίνει κατάτμηση της διαχείρισης πλοίων της ίδιας ιδιοκτησίας με μόνο κριτήριο την σημαία τους. Μία τέτοια κατάτμηση θα δημιουργούσε αύξηση κόστους και χειροτέρευση των όρων και συνθηκών διοικήσεως των επιχειρήσεων. Άρα θα υπάρχει μείωση της συναγωνιστικότητας τους στην αγορά. Από τότε που υιοθετήθηκαν τα κατάλληλα μέτρα για τις προϋποθέσεις και τα κίνητρα αυτά υπήρξε δυναμική η ανάπτυξη των εργασιών διοικήσεως ναυτιλιακών μονάδων στην Ελλάδα. Έτσι κατά το 1976, 335 ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πρακτορεία λειτουργούσαν και απασχο-

λούσαν 12.500 άτομα, σε σχέση με τα 219 γραφεία και τους 1400 υπαλλήλους το 1960 . Δηλαδή ενώ ο αριθμός των επιχειρήσεων αυξήθηκε κατά 60% ο αριθμός των απασχολούμενων σε αυτές αυξήθηκε κατά δέκα τρεις φορές περισσότερο δηλαδή κατά 79,3% Η εξήγηση αυτού του γεγονότος βρίσκεται στο ότι αυξάνει ο αριθμός των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα καθώς και ο κύκλος των εργασιών των ναυτιλιακών αυτών επιχειρήσεων και γραφείων σε τομείς υπηρεσιών όπως οι αγοραπωλησίες πλοίων, οι ναυλώσεις, οι ασφαλίσσεις, ο εφοδιασμός και άλλοι συναφείς τομείς. Ένας από τους τομείς που αναπτύσσεται με την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας είναι ο τραπεζικός. Η Ελληνική οικονομία και το Ελληνικό τραπεζικό σύστημα, δεν μπορούν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις ανάγκες των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς την χρηματοδότηση. Παρόλα αυτά οι κυριότερες Ελληνικές τράπεζες συναγωνίζονται την ανάπτυξη του κλάδου των ναυτιλιακών εργασιών τους. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές από τις κυριότερες τράπεζες του εξωτερικού που ειδικεύονται και ενδιαφέρονται για τον κλάδο της ναυτιλίας εγκατάστησαν υποκαταστήματα και γραφεία στην Ελλάδα.

Άλλος κλάδος που επηρεάζεται από την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας είναι η βιομηχανία επισκευών και κατασκευών πλοίων. Υπήρξαν εντυπωσιακές εξελίξεις στην ανάπτυξη αυτού του τομέα. Ο αριθμός των απασχολούμενων από 2500 το 1958 αυξήθηκαν σε 5.000 το 1963, σε 15.200 το 1973, και σε 19.000 το 1979. Παρά την εξελικτική εισαγωγή και χρησιμοποίηση προηγμένης τεχνολογίας στις εργασίες αυτές, συχνά γίνεται λόγος

για την σκοπιμότητα μιας μεγάλης ανάπτυξης του κλάδου αυτού της βιομηχανίας ναυπηγήσεως πλοίων στην Ελλάδα. Μία ανάπτυξη της βιομηχανίας ναυπηγήσεων πλοίων είναι αρεστή σε όλους, υπό την προϋπόθεση όμως ότι δεν θα υπάρχει θυσία πόρων της οικονομίας σε πολύ μεγάλο βαθμό. Η παρατήρηση αυτή αφορά την περίπτωση των κατασκευών προηγμένης τεχνολογίας και μεγάλης εντάσεως κεφαλαίων, γιατί στην περίπτωση αυτή σχεδόν τα πάντα εισάγονται από το εξωτερικό. Σε ορισμένες χώρες η ναυπηγική βιομηχανία λειτουργεί και αναπτύσσεται αυτοδύναμα, σε άλλες όμως χώρες η ναυπηγική βιομηχανία προκαλεί για τις οικονομίες περισσότερα προβλήματα από όσα ωφέληματά της αποδίδει. Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μακροχρονίως πλεονάζοντος παραγωγικού δυναμικού σε σχέση προς τις ανάγκες της σχετικής ζήτησεως. Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι να αναπτύσσεται οξύς ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγικών χωρών. Ο ανταγωνισμός αυτός εκδηλώνεται κυρίως με την εξής μορφή:

- κάλυψη ζημιών λειτουργίας των ναυπηγικών μονάδων.
- ευρύτατη χρηματοδότηση και εγγυήσεις για κατασκευές για λογαριασμό τρίτων, σε πολλές δε περιπτώσεις υπό όρους και με επιτόκια που συνιστούν εκτεταμένη επιδότηση υπέρ των εγχωρίων και αλλοδαπών πλοιοκτητών. Γι' αυτό γίνονται επίμονες προσπάθειες και συμφωνίες μεταξύ των ναυπηγικών χωρών με στόχο την σταθεροποίηση της αγοράς ναυπηγήσεων μέσω περιορισμών της δυνατότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας, επίσης με τον καθορισμό όρων κοινής χρηματοδοτήσεως υποχρεωτικής εφαρμογής για όλες τις χώρες. Καμιά χώρα που μπορεί να αποφασίζει αυτοδύναμα για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και στόχων που αφορούν την ανάπτυξη



της οικονομίας της και την ευημερία του πληθυσμού της, δε θα ήθελε την δημιουργία ή και ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας και πολύ περισσότερο αν υπάρχουν για αυτή κατάλληλες οικονομικές προϋποθέσεις ή και αν ακόμα οι εθνικές της ανάγκες το επιβάλλουν . Οι προϋποθέσεις αυτές που μπορεί να έχει μία χώρα για να αναπτύξει την ναυπηγική της βιομηχανία αφορούν:

- Το επίπεδο τεχνολογίας και βιομηχανικής ανάπτυξης που διαθέτει η χώρα. Στην περίπτωση της Ελλάδας οι κατασκευές υψηλής τεχνολογίας και μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου, όπως αυτές που αφορούν τα πλοία υγρού και ξηρού φορτίου καθώς και πλοία ειδικής χρήσεως το σύνολο σχεδόν της κατασκευής τους εκτός της εργασίας εν μέρει θα εισάγεται από το εξωτερικό. Οπότε θα έχουμε εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό.

- Το κόστος παραγωγής και η ανταγωνιστικότητα των ναυπηγικών μονάδων. Έτσι σε πολλές χώρες π.χ. στην Ιαπωνία την μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι: η επιχειρηματική συγκέντρωση της ναυπηγικής βιομηχανίας με την βιομηχανία χάλυβα και τις μεγάλες τράπεζες και ακόμα που λειτουργεί υπό μεγάλη κλίμακα παραγωγής. Τα δύο αυτά χαρακτηριστικά επιτρέπουν ορθολογική οργάνωση της παραγωγής και οδηγούν σε χαμηλό κόστος. Στην Ελλάδα δεν συμβαίνει αυτό τουλάχιστον μέχρι στιγμής.

- Την χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας και των ναυπηγήσεων πλοίων. Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται μακροχρόνια από οξύ ανταγωνισμό. Ο ανταγωνισμός αυτός έχει οδηγήσει στην αυξημένη χρηματοδότηση από μέρους της οικονομίας των χωρών προς τους πλοιοκτήτες για την ναυπήγηση

πλοίων. Στην ελληνική οικονομία όμως και στο τραπεζικό σύστημα θα υπάρξει πρόβλημα ανταπόκρισης σε μία αυξημένη σχετικά ζήτηση κεφαλαίων από την ναυπηγική βιομηχανία. Παρόλα αυτά υπάρχουν προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα. Πρέπει όμως να υπάρξει ένας σχετικός προγραμματισμός που θα είναι συνδεδεμένος με τις ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας που θα μπορούσε να ικανοποιηθεί συναγωνιστικές στο εξωτερικό, και θα έδινε ο προγραμματισμός αυτός βαρύτητα στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών και άλλων παρεμφερών κλάδων της ναυτιλίας και τέλος στις αμυντικές ανάγκες της χώρας.

Εκτός από την ναυπηγική βιομηχανία έχουμε και την επισκευαστική βιομηχανία η οποία δεν δέχεται υψηλή επίδραση των περιοριστικών παραγόντων και πιέσεων που ισχύουν στη ναυπηγική βιομηχανία. Η γεωγραφική θέση της χώρας μας είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή για την ανάπτυξη επισκευαστικών εργασιών. Ενώ αυξανόμενος αριθμός πλοίων κυρίως δεξαμενόπλοιων, BULK CARRIERS και άλλων φορτηγών πλοίων αριθμός που φτάνει τα 5.000 ετησίως περνούν από την Ανατολική Μεσόγειο κατευθυνόμενα προς την διώρυγα του Σουέζ ή προερχόμενα από αυτήν. Επίσης ένας σημαντικός αριθμός πλοίων κινούνται προς τον Εύξεινο Πόντο ή από και προς περιοχές της ανατολικής Μεσογείου. Εξάλλου οι πολεμικοί στόλοι χωρών μη μεσογειακών που βρίσκονται στην Ανατολική Μεσόγειο δημιουργούν πρόσθετη ζήτηση επισκευαστικών ευκολιών. Η επισκευαστική βιομηχανία θεωρείται βιομηχανία μεγάλης εντάσεως εργασίας παρόλο που απαιτείται εξειδικευμένο προσωπικό.

Ακόμα οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι συγκριτικά περιορισμένες κυρίως γιατί είναι βραχυπρόθεσμες και γιατί αναφέρονται κατά κύριο λόγο σε εγχώριο νόμισμα. Η ανάπτυξη της επισκευαστικής βιομηχανίας στον επιθυμητό βαθμό ακόμα και η μεγιστοποίηση της απόδοσης των υπάρχουσών εγκαταστάσεων προσκρούουν στο γεγονός της έλλειψης εμπορικών δεξαμενών κατάλληλων για μεγάλα πλοία. Από αυτό προκύπτει η ανάγκη να βρεθούν τρόποι για την παράκαμψη του εμποδίου αυτού.

Συμπερασματικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι η εμπορική ναυτιλία έχει όλο τον δυναμισμό που χρειάζεται για να προσφέρει στην χώρα μεγάλα ωφελήματα και να αποτελέσει τον μοχλό για μία περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη χωρίς θυσίες της οικονομίας. Πρέπει ακόμα να τονίσουμε πως η περαιτέρω διεύρυνση του κύκλου των υπηρεσιών που προσφέρει η Ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία δεν θα εξαρτηθεί μόνο από την ανάπτυξη της σχετικής υποδομής, μέσα στα πλαίσια της οποίας σοβαρό λόγο παίζει η ικανότητα των ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων να παράγουν ικανά εκπαιδευμένα στελέχη για όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής οικονομίας. Θα εξαρτηθεί επίσης από την σταθερότητα, συστηματικότητα και συνέπεια με την οποία θα εδραιωθεί επί ανταγωνιστικής βάσης η εμπιστοσύνη όλων των ενδιαφερόμενων μερών δηλαδή των ναυτιλιακών μονάδων, τραπεζικών, ασφαλιστικών κ.τ.λ. Ελληνικών και ξένων επιχειρήσεων. Ακόμα θα εξαρτηθεί από την ικανότητα της Ελληνικής οικονομίας και της Ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με συνεχώς βελτιούμενη ποιότητα. Η σωστή μεταχείριση του αντισυμβαλλόμενου, η σωστή εκπλήρωση των υποχρεώσεων και η τήρηση των συμφωνηθέντων οδηγούν στην σωστή αμοιβή και την εμπιστοσύνη που εδραιώνει την

καλή φήμη και διευρύνει τον κύκλο εργασιών. Χρήσιμο είναι εξάλλου να σημειωθεί πως η μεγάλη κλίμακα των επενδύσεων που έγιναν στην χώρα κατά την διάρκεια της τελευταίας εικοσαετίας ιδιαίτερα στον τομέα της ναυπηγικής, στην βιομηχανία, τον τουρισμό, στις αεροπορικές συγκοινωνίες στηρίχθηκε κυρίως στο αποταμιευμένο ναυτιλιακό κεφάλαιο. Οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες επένδυσαν τα κεφάλαια τους στους κλάδους αυτούς και έτσι αναπτύχθηκε η Ελληνική οικονομία και η τεχνολογία.

IV) Συμβολή της ναυτιλίας στην διαμόρφωση του ισοζυγίου των εξωτερικών πληρωμών της χώρας .

Το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας μας χαρακτηρίζεται από δύο βασικές αδυναμίες. Η πρώτη αφορά την μεγάλη ελλειμματικότητα του εμπορικού ισοζυγίου. Δηλαδή την μεγάλη ελλειμματικότητα του λογαριασμού εισαγωγών-εξαγωγών. Η σχέση μεταξύ τους κυμάνθηκε κατά την μεταπολεμική περίοδο σε 45% και 37% το δε 1987 ήταν 40,17% . Η σχέση αυτή εξακολουθεί να βρίσκεται στα ίδια επίπεδα και αργότερα ακόμα και σήμερα και ο λογαριασμός των εισαγωγών-εξαγωγών εξακολουθεί και θα εξακολουθήσει να είναι σοβαρά ελλειμματικός. Ακόμα έχουμε και τις έκτακτες αμυντικές δαπάνες και την έκτακτη αύξηση του κόστους των εισαγωγών λόγω της συχνής αύξησης της τιμής του πετρελαίου, που επιδεινώνουν την κατάσταση που υπάρχει. Στη φάση της οικονομικής ανάπτυξης που βρίσκεται τώρα η χώρα ο λογαριασμός εισαγωγών - εξαγωγών θα εξακολουθήσει να είναι σοβαρό ελλειμματικός γιατί θα απαιτούνται περισσότερα κεφαλαιουχικά αγαθά για την βιομηχανική ανάπτυξη και τα έργα υποδομής, ενώ παράλληλα, η αύξηση των χρηματικών

εισοδημάτων σαν αποτέλεσμα της οικονομικής προόδου θα οδηγεί σε επιτάχυνση της εκροής συναλλάγματος για την εισαγωγή καταναλωτικών αγαθών που γίνεται για ικανοποίηση της σχετικής συνολικής ζήτησης, κυρίως πολυτελών αγαθών που η εγχώρια παραγωγή είτε ποσοτικά είτε ποιοτικά δεν μπορεί να καλύψει.

Η δεύτερη αδυναμία του ισοζυγίου των εξωτερικών πληρωμών της χώρας οφείλεται στο εξαιρετικά χαμηλό ύψος των εξαγωγών σε σχέση με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν.

Κάθε κρατική πολιτική πρέπει να θέτει σαν πρωταρχικό στόχο της την ισοσκέληση του λογαριασμού εισαγωγών-εξαγωγών. Μακροχρόνια η ανάπτυξη του τομέα της δευτερογενούς παραγωγής και η προοδευτική μείωση του ελλείμματος πρέπει να γίνει αμετακίνητος στόχος της κρατικής πολιτικής βραχυχρόνια και μεσοπρόθεσμα η κάλυψη του ελλείμματος μπορεί να γίνει αθροιστικά ή εναλλακτικά με την εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό για επένδυση, από τον δανεισμό από το εξωτερικό και από την αύξηση των εισπράξεων της χώρας από τους άδηλους πόρους, ιδιαίτερα από αύξηση των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος. Αυτό μας δείχνει την σοβαρότητα του ρόλου που αποκτούν οι άδηλοι πόροι και κυρίως το ναυτιλιακό συνάλλαγμα για την διαμόρφωση και την σχετική ισορροπία του ισοζυγίου των εξωτερικών πληρωμών της χώρας.

Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό για επενδύσεις είναι αναγκαία καθώς και επιθυμητή υπό την προϋπόθεση όμως ότι οι επενδύσεις αυτές που θα γίνουν θα είναι καθαρά παραγωγικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα, που γίνονται με επαφελείς

για την χώρα όρους. θα πρέπει ακόμα να υπάρχουν επεξεργασμένες επιχειρηματικές και αναπτυξιακές μελέτες με βάση τις οποίες να γίνεται σωστή μεταχείριση των κεφαλαίων.

Ο εξωτερικός δανεισμός δεν είναι αρκετά μακροπρόθεσμος και καθαρής αναπτυξιακής μορφής, δημιουργεί πρόσθετους κινδύνους αύξησης της καταναλώσεως και μεγαλύτερης επιβάρυνσης του ισοζυγίου πληρωμών όχι μόνο για την εξυπηρέτηση του δανείου (τόκοι κτλ.) αλλά και για την πληρωμή αυξημένων εισαγωγών. Πρέπει ακόμα να πούμε πως όταν η ανάγκη για αναζήτηση κεφαλαίων στο εξωτερικό με οποιαδήποτε μορφή είναι μεγάλη και πιεστική ή ακόμα η εξωτερική ισορροπία της οικονομίας είναι επισφαλής, εξασθενίζει την διαπραγματευτική δύναμη της χώρας αλλά και την καθιστά ενδοτική σε πιέσεις όχι μόνο οικονομικές αλλά και πολιτικές με αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα της χώρας και της πολιτικής της εξουσίας να προασπίζουν αποτελεσματικά τα συμφέροντα της χώρας.

Η αύξηση του συναλλάγματος από άδηλους πόρους και η επιτάχυνση του ρυθμού ετήσιας αύξησης του, αποτελούν τον τρίτο τρόπο μείωσης του χάσματος του λογαριασμού εισαγωγών-εξαγωγών, τρία ποσά διαμορφώνουν κατά κυρίαρχο λόγο το συνολικό ύψος των άδηλων πόρων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το ταξιδιακό και το μεταναστευτικό. Το ναυτιλιακό και το ταξιδιακό συνάλλαγμα συνιστούν εισπράξεις προερχόμενες από την προσφορά υπηρεσιών. Αντίθετα το μεταναστευτικό συνάλλαγμα προέρχεται από μονομερείς μεταβιβάσεις κυρίως Ελλήνων εργαζομένων σε ξένες χώρες. Έχει κατά καιρούς υποστηριχθεί από μελέτες των οικονομικών πραγμάτων αλλά και από υπεύθυνους παραγόντων της χώρας ότι και

στις τρεις περιπτώσεις εισαγωγής συναλλάγματος πρόκειται για εισπράξεις των οποίων η εξέλιξη δεν υπόκειται μόνο σε Ελληνικό έλεγχο. Συγκεκριμένα οι μελετητές αυτοί υποστηρίζουν ότι η μεγάλη ελλειμματικότητα του εμπορικού ισοζυγίου και η σχετικά μεγάλη εξάρτηση της ισορροπίας των εξωτερικών πληρωμών της χώρας από πηγές εσόδων (άδηλοι πόροι) που είναι ευαίσθητες στην διεθνή οικονομική συγκυρία, αυξάνουν την αστάθεια του ισοζυγίου πληρωμών. Το μεταναστευτικό συνάλλαγμα που προέρχεται από καθαρά έμνομερείς μεταβιβάσεις δεν μπορεί παρά να υπόκειται σε σχετικά μεγαλύτερη αστάθεια και αυξημένη εξάρτηση από την διεθνή οικονομική συγκυρία. Τα άλλα δύο συναλλάγματα και κυρίως το ναυτιλιακό εξαρτάται από την Ελληνική οικονομία. Έτσι κατά την αμέσως μεταπολεμική περίοδο η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος δεν ήταν παρά ελάχιστα συνδεδεμένη με την δραστηριότητα της Ελληνικής οικονομίας. Παράγοντες καθοριστικοί του ύφους των εισπράξεων από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ήταν, η αύξηση της ζήτησης εργατικού δυναμικού που ήταν αποτέλεσμα της αυτοδύναμης ανάπτυξης της ναυτιλίας και οι συνθήκες που επικρατούσαν στην αγορά ναύλων. Σημαντικά διαφορετική είναι η κατάσταση σήμερα. Το κάθε Ελληνικής πλοιοκτησίας ιδιαίτερα δε, το κάθε υπό Ελληνική σημαία πλοίο δημιουργεί την ανάγκη επαφής του με τις κρατικές υπηρεσίες και αυτό υπήρξε στην πρώτη δεκαετία της μεταπολεμικής περιόδου η αφετηρία της εγκαταστάσεως ναυτιλιακών γραφείων ή πρακτορείων στην Ελλάδα. Με την πάροδο του χρόνου διαμορφώθηκε ένας συνδυασμός οικονομικών και δημοσιονομικών κινήτρων ή πλεονεκτημάτων που δημιουρ-

γήθησαν στην Ελλάδα παράλληλα με την γενικότερη ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας και την ικανότητα της να προσφέρει υπηρεσίες αναγκαίες και χρήσιμες για την ναυτιλία. Με αυτό δημιουργείται η τάση για επανεγκατάσταση μεγαλύτερου μέρους των εργασιών διοίκησης των επιχειρήσεων και διαχειρήσεως πλοίων στην Ελλάδα. Παράλληλα κίνητρα και προοπτικές δόθηκαν από την Ελληνική Οικονομία για την αύξηση του ταξιδιωτικού συναλλάγματος.

Το γεγονός ότι η Ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα δεν αποτελεί δικαιολογία για να αγνοείται ή να παραμελείται η σημασία της ως παράγοντα της οικονομικής ζωής της χώρας. Βασική αρχή στην οικονομική ζωή αποτελεί η επιδίωξη του υψηλότερου οικονομικού αποτελέσματος με την μικρότερη δυνατή θυσία . Δεν υπάρχει άλλος κλάδος της Ελληνικής οικονο-

---

μίας που να μπορεί να συγκριθεί με την εμπορική ναυτιλία ως προς το σημείο αυτό. Μόνο ως προς την κοντοπόρο ναυτιλία υπάρχουν εξαιρετικά ευνοϊκές, ανεξάρτητα από τυχόν πρόσκαιρες δυσκολίες, προϋποθέσεις μακροχρόνιας δυναμικής ανάπτυξης χωρίς θυσίες του κοινωνικού συνόλου. Για να αυξηθούν οι συναλλαγματικές εισπράξεις από την ναυτιλία όπου θεωρούνται οι μόνες πηγές συναλλάγματος που μπορούν πραγματικά να βοηθήσουν στην ανάπτυξη της οικονομίας, πρέπει να παρθούν ορισμένα μέτρα και να γίνουν προσπάθειες από κάθε μέρος τόσο από την πλευρά της πολιτείας όσο και από την πλευρά των ναυτικών και των πλοιοκτητών . Έτσι πρέπει πρώτα να επιταχυνθεί ο ρυθμός επανόδου των πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο. Πρέπει να σκεφτούμε πως οι Έλληνες σε όλο τον κόσμο είναι εκατοντάδες χιλιάδες και πολ-



λοί από αυτούς συγκαταλέγονται μεταξύ των πλουσιότερων του κόσμου. Γι' αυτό πρέπει να δημιουργηθεί ένα κλίμα εμπιστοσύνης και ενδιαφέροντος ώστε να γυρίσει πίσω ο Έλληνας και να επενδύσει στην χώρα του. Πρόκειται για δυναμικό που η οικονομική του επιφάνεια είναι της τάξεως πολλών δισεκατομμυρίων δολλαρίων. Λόγω της αβεβαιότητας που επικρατεί στην χώρα και του παραγκονισμού της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας οι Έλληνες του εξωτερικού διστάζουν να έλθουν στην Ελλάδα για να περάσουν το υπόλοιπο της ζωής τους και να επενδύσουν τις οικονομίες τους. Όλοι περιμένουν το κατάλληλο κλίμα σταθερότητας και εμπιστοσύνης για να φέρουν τα χρήματά τους στον τόπο τους. Και τα χρήματα αυτά πολύτιμο συνάλλαγμα ανέρχεται σε δισεκατομμύρια δολάρια. Έτσι οι Έλληνες αυτοί που

---

επιτοπλεύστον είναι εφοπλιστές αποθεματοποιούν τα κεφάλαιά τους στο εξωτερικό. Έτσι η Ελληνική ναυτιλία θα μπορούσε να αποτελέσει το σωσίβιο για την εθνική οικονομία όχι μόνο από άποψη της καθαρής συναλλαγματικής εισφοράς, αλλά και με την έννοια της προσελκύσεως διεθνών κεφαλαίων για την πραγματοποίηση επενδύσεων.

Υπάρχουν μία σειρά από προϋποθέσεις σχετικές με την ανάπτυξη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας που η αξιοποίηση τους μπορεί να αποδώσει σημαντικά ωφέλη στην Εθνική οικονομία της χώρας. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι:

- η μακρά παράδοση και η πείρα των Ελλήνων ναυτικών.
- η πλούσια δράση των επιχειρηματικών φορέων του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας.
- το πλούσιο και υψηλής απόδοσης εργατικό δυναμικό.

- και τέλος η διεθνής αγορά ευρύτατων δυνατοτήτων που αποδέχεται τις υπηρεσίες των Ελληνικών πλοίων.

Η αξιοποίηση των πιο πάνω προϋποθέσεων μπορεί να επιφέρει πολύ καλά αποτελέσματα στην οικονομία της χώρας τα οποία δεν μπορούν να αποκτηθούν στο προσεχές μέλλον παρά με σοβαρές θυσίες οι οποίες θα απαιτηθούν για την εκβιομηχάνιση της ναυτιλίας. Οι συγκυρίες για την χώρα μας την περίοδο αυτή τόσο οι διεθνής όσο και οι εσωτερικές διαγράφονται οριακές. Αυτό σημαίνει ότι οι χειρισμοί, οι άμεσοι και οι βραχυπρόθεσμοι και οι μακροπρόθεσμοι θα πρέπει να είναι άφογοι με μοναδικό γνώμονα το εθνικό συμφέρον. Ως εκ τούτου πρέπει να γίνουν μία σειρά μεταβολών στην Ελληνική οικονομία προκειμένου αυτή να ενταχθεί στις δομές της ενωμένης Ευρώπης και να αξιοποιηθεί ~~σει τις προοπτικές που διανοούνται στις αγορές της Ανατολικής~~ Ευρώπης. Τα όσα συμβαίνουν στην Ανατολική Ευρώπη αποτελούν μεγάλη ευκαιρία για την διεθνή ναυτιλία και επομένως για την Ελληνική. Αυτή η γενναία και ρυφοκίνδυνη σύμπλευση της οικονομίας της Δύσης με την Ανατολή αποτελεί αναμφισβήτητη πρόκληση για τους ανθρώπους της ναυτιλίας που κατά κανόνα κινούνται μέσα σε παρόμοια πλαίσια επιχειρηματικής επικινδυνότητας. Η Δύση έχει φτάσει σε σημείο κορεσμού αγαθών και καταναλώσεων. Οι τριβές μεταξύ Ε.Θ.Κ. - Ιαπωνίας - ΗΠΑ είναι έντονες. Οι αγορές έχουν κορεσθεί. Οι νότιοι λόγω οικονομικής στενότητας και υπό το βάρος του εξωτερικού τους χρέους έχουν περιορισμένη αγοραστική ικανότητα. Το άνοιγμα της Δύσης προς την Ανατολή και αντίστροφα θα δώσει νέα ζωή και νέο πεδίο δράσεως στις αφυπνιζόμενες βιομηχανικές χώρες οι οποίες θα προωθήσουν τα αγαθά τους στις

αγορές αυτές. Πέρα όμως από τα θετικά σημεία αυτής της πολιτικής υπάρχουν και κίνδυνοι που θα απειλήσουν την χώρα μας από τις εξελίξεις στην Ανατολική Ευρώπη. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος αφορά το ανταγωνιστικό περιβάλλον που θα δημιουργηθεί με την απόδοση των νέων επενδύσεων και την απελευθέρωση του δυναμικού της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στις ανατολικές χώρες. Μερικές από αυτές μπορεί να γίνουν εξίσου ανταγωνιστικές με τις χώρες της Ευρώπης. Έτσι θα προστεθούν και άλλοι ανταγωνιστές της Ελληνικής οικονομίας και ναυτιλίας στο προσκήνιο, εκτός από αυτούς που υπάρχουν μέχρι σήμερα. Πιστεύουμε όμως πως η Ελληνική ναυτιλία είναι δυνατή και θα μπορέσει να επιβιώσει όλους ανταγωνιστές και αν έχει.

---

Για την ενίσχυση των δεσμών της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία υπάρχουν περιθώρια. Αυτό μπορεί να γίνει με τις εξής ενέργειες:

- Με την συγκρότηση του ναυτεργατικού δυναμικού που είναι και η κυριότερη πηγή απασχόλησης και εισαγωγής συναλλάγματος.
- Με την αλλαγή στο σύστημα της χρηματοδότησης που θα ωφελήσει την ναυτιλία διότι θα βρίσκει πιο εύκολα και πιο γρήγορα χρήματα αλλά θα υπάρχουν και όλες οι έμμεσες ενισχύσεις που θα δοθούν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την χρηματοδότηση από την Ελληνική και ξένη χρηματαγορά.
- Με την δημιουργία επισκευαστικών βιομηχανιών για τα πλοία, με το μέγιστο του Ελληνικού νηολογίου, με την

δημιουργία αλληλασφαλιστικού οργανισμού, με την ενίσχυση της ασφαλιστικής αγοράς, με την έννοια να πάρουν μεγαλύτερο κομμάτι οι εταιρείες που είναι στην Ελλάδα. Με την δημιουργία ναυτιλιακών δικαστηρίων κ.α.

Με την υλοποίηση αυτών που αναφέραμε θα υπάρχει μεγαλύτερη σύνδεση μεταξύ ναυτιλίας και οικονομίας άρα μεγαλύτερη και ταχύτερη οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

---

Κ Ε ● Α Λ Α Ι Ο 3 ο

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

---

Κοντεύουν δέκα χρόνια από τότε που η ναυτιλία μπήκε σε μία δύσκολη περίοδο που όλοι αναγνωρίζουν πλέον ως κρίσιμη καμπή για το μέλλον. Ιδιαίτερα δύσκολα είναι τα προβλήματα για την Ελληνική εμπορική ναυτιλία η οποία συνεχίζει να αγωνιά για την καθοδική πορεία του νηολογίου και την στασιμότητα των προβλημάτων τα οποία πολλαπλασιάζονται ανακυκλούμενα λόγω της ανικανότητας να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για μία προοδευτική πορεία.

Έχουμε ήδη αναφερθεί στην σπουδαιότητα της Ελληνικής ναυτιλίας για την Ελλάδα του σήμερα και πολύ περισσότερο για την Ελλάδα του αύριο. Η ναυτιλία μας καθιστάται μοναδικό πλέον στήριγμα για την Ελληνική διεθνή οικονομική θέση και το μοναδικό οικονομικό στήριγμα για το Ελληνικό κύρος στον διεθνή χώρο. Τα λόγια αυτά δεν αποσκοπούν στην δημιουργία ενθουσιασμού και υπερηφάνιας αλλά τονίζονται επαναλαμβανόμενα για να υπογραμμίσουν την ευθύνη που έχουμε όλοι για το μέλλον της Ελληνικής ναυτιλίας.

Η Ελλάδα είναι πλήρες μέλος της ΕΟΚ από το 1980, προσφέροντας έτσι την δύναμη της ναυτιλίας της στην υπηρεσία του Ευρωπαϊκού εξωτερικού εμπορίου, και στηρίζει τις Ευρωπαϊκές θέσεις στους διεθνείς οργανισμούς με την επιβλητική παρουσίαση της Ε.Ο.Κ. ως της μεγαλύτερης ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο. Τα προβλήματα όμως που αφορούν την επιβίωση της ναυτιλίας δεν είναι μόνο Ελληνικά αλλά Πανευρωπαϊκά και μόνο μέσα από μία στενή και δημιουργική συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών της Ε.Ο.Κ. μπορούν να βρουν ικανοποιητικές λύσεις, αλλά πολύ περισσότερο να στηρίξουν μελλο-

ντικά την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας ανατρέποντας έτσι την σημερινή αρνητική τάση που έχουν όλα τα Ευρωπαϊκά νηολόγια.

Από το 1980 μέχρι σήμερα ο Ευρωπαϊκός εμπορικός στόλος συμπεριλαμβανομένου και του Ελληνικού υφίσταται μία συνεχή δραματική μείωση τόσο σε απόλυτους αριθμούς (αριθμό μονάδων, και χωρητικότητας), όσο και σε ποσοστό συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο. Για παράδειγμα θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι ο Ελληνικός εμπορικός στόλος μειώθηκε από 42 εκατομμύρια κ.ο.χ. σχεδόν στο μισό 23,5 εκατομμύρια κ.ο.χ. και κατά ανάλογο ποσοστό μειώθηκαν και οι στόλοι με τις σημαίες των άλλων κρατών-μελών της Κοινότητας, ώστε όλοι μαζί να αντιπροσωπεύουν το 1987 το 16,5% του παγκόσμιου στόλου, ενώ το

---

1980 το ποσοστό ήταν 29,4% και το 1970 32,3%. Σήμερα η ναυλαγορά έχει αυξηθεί σε επίπεδα τέτοια ώστε τα έσοδα των πλοίων να είναι ικανοποιητικά. Το κλίμα όμως δεν έχει βελτιωθεί και έτσι οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες αποφεύγουν τις επενδύσεις μεγάλων κεφαλαίων, τα οποία χρειάζονται μακροπρόθεσμο προγραμματισμό για την εξασφάλιση των απαιτούμενων αποσβέσεων. Με την ανάκαμψη της ναυλαγοράς, η εμπορική ναυτιλία δείχνει να έχει εισέλθει σε μία νέα φάση, όπου καινούργιες διαγράφονται προοπτικές και περισσότερες στηρίζονται ελπίδες, ενώ από την άλλη πλευρά τα νέφη δεν απουσιάζουν από τον ορίζοντα και νέα προβλήματα έρχονται να προστεθούν στα παλαιότερα. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι από την άποψη

αυτή χαρακτηριστικά. Ο τρόπος με τον οποίο μπόρεσε να ξεπεράσει την κρίση των τελευταίων χρόνων και να διατηρήσει τη θέση της ανάμεσα στις πρώτες δυνάμεις του κόσμου στον τομέα αυτό έδειξε και ευρωσιτία και ικανότητες προσαρμογής σημαντικές στις μεταβαλλόμενες συνθήκες. Το συγκριτικό αυτό πλεονέκτημα της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δεν απωλέσθηκε στο διάστημα αυτό.

Η γενικότερη τάση που επικρατεί μέσα σε μία κοινότητα 12 κρατών-μελών είναι υπέρ της εναρμονίσεως, ώστε να δημιουργηθούν ίσες συνθήκες ανταγωνισμού και να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις. Στην περίπτωση της εμπορικής ναυτιλίας ωστόσο, ο ανταγωνισμός δεν μπορούσε και δεν θα έπρεπε να είναι κυρίως ενδοκοινοτικός. Το πρόβλημα για τους εμπορικούς στόλους των χωρών μελών ήταν να διατηρήσουν το συγκριτικό τους πλεονέκτημα απέναντι των στόλων των τρίτων, από τους οποίους προέρχονταν και προέρχεται η σημαντικότερη απειλή. Για αυτό και το Συμβούλιο των Υπουργών ύστερα από μακρές διαβουλεύσεις που ξεπέρασαν τα δύο χρόνια έδωσε στις 16-12-1986 στην Επιτροπή την εντολή να προτείνει μέτρα θετικά για την ενίσχυση των εμπορικών στόλων υπό τις κοινοτικές σημαίες με την έννοια ακριβώς της αυξήσεως της ανταγωνιστικότητας τους απέναντι των στόλων των τρίτων χωρών.

Στην πραγματικότητα υπάρχουν από νομική άποψη τρεις ξεχωριστές κοινότητες που διευθύνονται από μία επιτροπή και οι οποίες συνήθως αναφέρονται με την ονομασία "Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα". Βασικός στόχος της Ευρωπαϊκής κοινότητας είναι να μπορέσει να ανταπεξέλθει σε ορισμένους στόχους



και να λύσει κάποια προβλήματα αποτελεσματικότερα και φθηνότερα, από ότι τα κράτη χωριστά. Έτσι ορισμένοι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο των δώδεκα από ότι σε εθνικό επίπεδο. Όλα αυτά τα χρόνια έχει καταργήσει πολλά εμπόδια που υπάρχουν μεταξύ κρατών στις συναλλαγές τους. Ακόμα είναι αναμφισβήτητο ότι η πραγματική οικονομική ολοκλήρωση απαιτεί ευρύτερη δράση σε μία σειρά από τομείς. Η ιδέα της δημιουργίας μιας κοινής αγοράς είναι ένα φιλόδοξο εγχείρημα αν λάβει κανείς υπόψη του την ιστορική, πολιτιστική και οικονομική ανομοιογένεια των κρατών-μελών.

Την Ευρωπαϊκή κοινότητα αποτελούν τρεις ξεχωριστές κοινότητες. Η Ε.Ο.Κ. (Ευρωπαϊκή οικονομική κοινότητα, στην οποία και εμείς θα αναφερθούμε), η Ε.Κ.Α.Χ. (Ευρωπαϊκή Κοινότητα άνθρακα και χάλυβα), και η ΕΚΑΕ (Ευρωπαϊκή κοινότητα ατομικής ενέργειας). Η Ευρωπαϊκή οικονομική κοινότητα ιδρύθηκε το 1957 από την Γαλλία, Ιταλία, Γερμανία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες με κύριο σκοπό την δημιουργία μιας Ένωσης Ευρωπαϊκών κρατών που συνδέονται με κοινούς οικονομικούς στόχους. Το 1973 προσχώρησαν στην κοινότητα και η Δανία, Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο ενώ το 1981 γίνεται μέλος και η χώρα μας. Με την πρόσφατη είσοδο της Ισπανίας και Πορτογαλίας το 1986 η Ευρωπαϊκή οικονομική κοινότητα αποκτά συνολικό αριθμό 12 κρατών - μελών.

Με την δημιουργία της εννιαίας αγοράς το 1992 τα κράτη μέλη της Ε.Ο.Κ. καταβάλλουν κοινές προσπάθειες για να επιτύχουν μια αρμονική επέκταση των οικονομικών τους δραστηριοτήτων, μία συνεχή οικονομική ανάπτυξη και μία ταχύτερη άνοδο του βιοτικού επιπέδου. Με βάση τους στόχους αυτούς

οι δραστηριότητες της ΕΟΚ περιλαμβάνουν:

- Κατάργηση των τελωνειακών δασμών μεταξύ των κρατών-μελών.
- Χάραξη μιας κοινής εμπορικής πολιτικής έναντι των τρίτων χωρών.
- Απομάκρυνση των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων μέσα στην κοινότητα.
- Δημιουργία κοινών ταμείων για την προώθηση της κοινωνικής και περιφερειακής ανάπτυξης.
- Εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών.
- Καθιέρωση ενός συστήματος που εξασφαλίζει ανόθευτο ανταγωνισμό.
- Την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας (Ε.Τ.Ε.) με σκοπό την υποβοήθηση της οικονομικής ανάπτυξης των κρατών μελών.
- Την υιοθέτηση μιας κοινής πολιτικής μεταφορών. Την ευθύνη για την επίτευξη των στόχων αυτών έχουν τα τέσσερα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής οικονομικής κοινότητας.

Πρώτο όργανο της Ε.Ο.Κ. είναι το "Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο" Αποτελείται από 518 μέλη τα οποία εκλέγονται με άμεση ψηφοφορία από τους πολίτες των κρατών-μελών. Η γνώμη του κοινοβουλίου πρέπει να ζητείται για τις πιο σημαντικές προτάσεις που υποβάλλει η επιτροπή προς το συμβούλιο και έχει εκτεταμένες εξουσίες σε θέματα προϋπολογισμού μεταξύ των οποίων και εξουσία να απορρίπτει τον κοινοτικό προϋπολογισμό στο σύνολο του. Επίσης μπορεί να εξαναγκάσει την Επιτροπή να παραιτηθεί εγκρίνοντας πρόταση μομφής.

Δεύτερο όργανο είναι το Δικαστήριο. Αυτό αποτελείται από 13 δικαστές και από 6 εισαγγελείς. Αρμοδιότητες του είναι

να εξασφαλίζει την εφαρμογή των συνθηκών σύμφωνα με τους κανόνες δικαίου, συνήθως μετά από αίτηση των εθνικών δικαστηρίων. Επίσης εκδικάζει διαφορές για κοινοτικά θέματα μεταξύ των κρατών-μελών και των κοινοτικών οργάνων.

Τρίτο όργανο είναι το Συμβούλιο. Αποτελείται από εκπροσώπους των κυβερνήσεων των δώδεκα κρατών-μελών. Παρόλο που ο κύριος εκπρόσωπος κάθε κράτους μέλους είναι ο υπουργός των εξωτερικών, η σύνθεση του Συμβουλίου ποικίλει ανάλογα με τα θέματα τα οποία συζητούνται. Έτσι στις συνεδριάσεις που γίνονται μετέχουν υπουργοί γεωργίας, μεταφορών, συγκοινωνιών κ.τ.λ.

Τέταρτο όργανο είναι η Επιτροπή (COMMISSION). Αποτελείται από 17 μέλη τα οποία διορίζονται με κοινή συμφωνία από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών. Στη διάρκεια της τετραετούς θητείας τους τα μέλη της Επιτροπής πρέπει να παραμένουν ανεξάρτητα από τις κυβερνήσεις και από το συμβούλιο. Η επιτροπή έχει ένα ευρύ φάσμα καθηκόντων. Τα πιο σπουδαία από αυτά είναι:

- Η επιτροπή είναι ο θεματοφύλακας των κοινοτήτων.
- Είναι ο εμπνευστής της κοινοτικής πολιτικής και ο εκπρόσωπος των συμφερόντων της κοινότητας στο συμβούλιο.

Εκτός από αυτά τα όργανα που είναι τα πιο βασικά έχουμε την οικονομική και κοινοτική επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα και το ελεγκτικό συνέδριο, τα οποία βοηθούν τα κύρια όργανα στην επίτευξη των σκοπών τους.

Την ώρα που στην Ελλάδα δεν γίνονται επενδύσεις, δεν γί-

νονται δημόσια έργα, το πνεύμα της παραγωγικότητας παραμένει ένας ευσεβής πόθος, οι απεργίες εξαρθρώνουν και τα τελευταία όρια αντοχής της Ελληνικής οικονομίας, το τρέχον έλλειμμα του ισοζυγίου εξωτερικών διευρύνεται συνεχώς παρά τις ευμενείς διεθνείς συγκυρίες και ο πληθωρισμός δεν λέει να χαλιναγωγηθεί η Ευρώπη των 12 βαδίζει προς την ενοποίηση με ρυθμό εντυπωσιακά γρήγορο. Το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο έχει ισχυροποιηθεί και αποτελεί το ουσιαστικότερο όργανο μετά το πανίσχυρο Συμβούλιο των υπουργών. Το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο έχει προωθήσει την απαραίτητη υποδομή για την πρόκληση της ενιαίας αγοράς και του 2.000 . Κυρίαρχο βέβαια ρόλο στις συζητήσεις και τις ρυθμίσεις παίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές αφού και αυτές πρέπει να ακολουθήσουν το γενικό πνεύμα της ελευθεροποίησης. Ο τομέας των μεταφορών γενικότερα και των θαλάσσιων ειδικότερα θα λέγαμε ότι αποτελεί ακόμη αντικείμενο τριβής λόγω της σημαντικότητας του. Πράγματι ο τομέας αυτός αντιπροσωπεύει το 7% περίπου του ακαθάριστου εσωτερικού κοινοτικού προϊόντος έναντι 5,4% της γεωργίας απασχολεί δε 7 εκατομμύρια Ευρωπαίους και απορροφά το 40% των δημοσίων και το 11% των ιδιωτικών επενδύσεων στην Κοινότητα. Αυτοί βέβαια οι αριθμοί αφορούν το σύνολο των μεταφορών θαλάσσιων, χερσαίων και εναερίων αλλά αν σκεφτεί κανείς ότι ο μεγαλύτερος όγκος των εμπορευμάτων και των πρώτων υλών μεταφέρονται με τα πλοία αντιλαμβάνεται την σπουδαιότητα των θαλάσσιων μεταφορών. Τι πρόκειται όμως να γίνει στον ευαίσθητο αυτό τομέα; Το ερώτημα αυτό συζητείται ευρέως μεταξύ των Ελληνικών κύκλων του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου.

Είναι προφανής η σημασία που έχει η Ελληνική εμπορική ναυτιλία για την κοινότητα. Η Ε.Ο.Κ. με την προσθήκη της Ελληνικής ναυτιλίας ισχυροποιήθηκε ως ενιαία ναυτιλιακή οντότητα στο διεθνή θαλάσσιο χώρο κάτι πολύ σημαντικό για έναν οργανισμό που θέλει να υπηρετεί τα συμφέροντα της ναυτιλίας του χώρου του και παραγόντων που κινούνται και δουλεύουν σ' αυτόν Όπως των φορτωτών, των εμπόρων, της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και άλλων τομέων της οικονομίας του που αναπτύσσονται από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας. Εκτός από αυτό δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι το μεγαλύτερο τμήμα του εισαγοεξαγωγικού εμπορίου της Ε.Ο.Κ. διεξάγεται μέσω θάλασσας κάτι που προσδίδει ακόμα μεγαλύτερη βαρύτητα στη σημασία που έχει για την ΕΟΚ η ναυτιλία. Στο χώρο της Ε.Ο.Κ. η χώρα μας και η πολιτική της είναι πάντοτε σταθερή στην προάσπιση των εθνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Ύστερα από μακρές διαβουλεύσεις που ξεπέρασαν τα δύο χρόνια το Συμβούλιο της Ε.Ο.Κ. υιοθέτησε στις 16-12-1986 τέσσερις κανονισμούς, που αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της κοινοτικής πολιτικής στην ναυτιλία. Οι κανονισμοί αυτοί αφορούν:

- Την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές τόσο μεταξύ των κοινοτικών χωρών, όσο και μεταξύ κοινοτικών και τρίτων χωρών.
- Την λεπτομερή εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν τον ανταγωνισμό.
- Την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού των ναύλων.
- Το συντονισμό των ενεργειών των κρατών-μελών για την

αντιμετώπιση και τη διαφύλαξη της ελευθερίας των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Ακόμα πέρα από αυτούς τους τέσσερις κανονισμούς προστατεύονται οι ανεξάρτητοι μεταφορείς, εφόσον δραστηριοποιούνται υπό καθεστώς ελεύθερου ως θεμιτού ανταγωνισμού. Καθιερώνεται η εκδήλωση κοινοτικής αντίδρασης για την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών στον καθορισμό των ναύλων από πλοία τρίτων χωρών και κυρίως από πλοία με σημαίες ευχερίας. Για την καλλύτερη διασφάλιση της ελευθερίας των μεταφορών και ιδίως των χύδην, υιοθετήθηκε το μέτρο της συντονισμένης αντίδρασης των χωρών-μελών και στις περιπτώσεις που τα προστατευτικά μέτρα των τρίτων χωρών θίγουν τον τομέα αυτό των μεταφορών. Ο κανονισμός για την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών-μελών που ενέκρινε το ευρωπαϊκό κοινοβούλιο προβλέπει:

- Κατάργηση κάθε περιορισμού στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές για τους κοινοτικούς εφοπλιστές, εφόσον για την παροχή των υπηρεσιών αυτών χρησιμοποιούνται αποκλειστικά πλοία νηολογημένα στο κοινοτικό νηολόγιο και τα οποία δεν υπερβαίνουν τους 6.000 κ.σ.χ. Ως θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφορών ορίζονται: Η θαλάσσια μεταφορά επιβατών - εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων οποιουδήποτε κράτους μέλους περιλαμβανομένων και των υπερπόντιων διαμερισμάτων αυτού του κράτους (CABOTAGE). Και ακόμα η θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα ενός κράτους-μέλους και εγκαταστάσεων στην

υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους-μέλους (υπηρεσίες εφοδιασμού, εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης κ.α.).

- Το κράτος-μέλος, στον οποίο τους λιμένες παρέχονται οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να απαιτήσει για τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες αυτές να είναι επανδρωμένα με υπηκόους των κρατών-μελών στο ίδιο βαθμό που απαιτείται για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του και τα οποία χρησιμοποιούνται για τις ίδιες υπηρεσίες. Μπορεί επίσης να απαιτηθεί από ένα κράτος- μέλος η κατάρτιση και η εξειδίκευση των πληρωμάτων να είναι ανάλογη με αυτήν που προβλέπεται από τις δικές του προδιαγραφές.

- Ένα κράτος-μέλος μπορεί να αρνηθεί την εφαρμογή προάσπισης των εθνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Ύστερα από μακρές διαβουλεύσεις που ξεπέρασαν τα δύο χρόνια το Συμβούλιο της Ε.Ο.Κ. υιοθέτησε στις 16-12-1986 τέσσερις κανονισμούς, που αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της κοινοτικής πολιτικής στην ναυτιλία. Οι κανονισμοί αυτοί αφορούν:

- Την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές τόσο μεταξύ των κοινοτικών χωρών, όσο και μεταξύ κοινοτικών και τρίτων χωρών.

- Την λεπτομερή εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν τον ανταγωνισμό.

- Την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού των ναύλων.

- Το συντονισμό των ενεργειών των κρατών-μελών για την αντιμετώπιση και τη διαφύλαξη της ελευθερίας των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Ακόμα πέρα από αυτούς τους τέσσερις κανονισμούς προστατεύονται οι ανεξάρτητοι μεταφορείς, εφόσον δραστηριοποιούνται υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Καθιερώνεται η εκδήλωση κοινοτικής αντίδρασης για την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών στον καθορισμό των ναύλων από πλοία τρίτων χωρών και κυρίως από πλοία με σημαίες ευκερίας. Για την καλύτερη διασφάλισή της ελευθερίας των μεταφορών και ιδίως των χύδην, υιοθετήθηκε το μέτρο της συντονισμένης αντίδρασης των χωρών-μελών και στις περιπτώσεις που τα προστατευτικά μέτρα των τρίτων χωρών θίγουν τον τομέα αυτό των μεταφορών. Ο κανονισμός για την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών-μελών που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο προβλέπει:

- Κατάργηση κάθε περιορισμού στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές για τους κοινοτικούς εφοπλιστές, εφόσον για την παροχή των υπηρεσιών αυτών χρησιμοποιούνται αποκλειστικά πλοία νηολογημένα στο κοινοτικό νηολόγιο και τα οποία δεν υπερβαίνουν τους 6.000 κ.ο.χ. Ως θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφορών ορίζονται: Η θαλάσσια μεταφορά επιβατών-εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων οποιουδήποτε κράτους-μέλους περιλαμβανομένων και των υπερπόντιων διαμερισμάτων αυτού του κράτους (CABOTAGE). Και ακόμα η θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα ενός κράτους-μέλους (υπηρεσίες εφοδιασμού, εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης κ.α.).

- Το Κράτος-μέλος στο οποίο τους λιμένες παρέχονται οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να απαιτήσει για τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες αυτές να



είναι επανδρωμένα με υπηκόους των κρατών-μελών στο ίδιο βαθμό που απαιτείται για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του και τα οποία χρησιμοποιούνται για τις ίδιες υπηρεσίες. Μπορεί επίσης να απαιτηθεί από ένα κράτος-μέλος η κατάρτιση και η εξειδίκευση των πληρωμάτων να είναι ανάλογη με αυτήν που προβλέπεται από τις δικές του προδιαγραφές.

- Ένα κράτος-μέλος μπορεί να αρνηθεί την εφαρμογή των διατάξεων αυτού του κανονισμού, στο σύνολο τους ή εν μέρει, σε ότι αφορά:

Την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών, των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας ή μεταξύ των διαφόρων νησιών εντός κράτους μέλους.

Τα κρουαζιερόπλοια, εφόσον τούτο δικαιολογείται από κοινωνικούς λόγους, τη διατήρηση της απασχόλησης, την περιφερειακή ανάπτυξη ή την εθνική ασφάλεια.

- Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος εκτιμά ότι η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού προκαλεί σοβαρές διαταραχές στην αγορά ή σοβαρές ανισορροπίες μεταξύ προσφοράς και ζήτησης σε μία καθορισμένη γεωγραφική περιοχή, μπορεί να υποβάλει αίτηση στην Επιτροπή για να πάρει τα απαραίτητα μέτρα εξάλειψης των ανισορροπιών. Ανάμεσα στα μέτρα προβλέπεται ακόμη και προσωρινή διακοπή της χορηγούμενης άδειας παροχής υπηρεσιών. Ανάλογη πρωτοβουλία μπορεί να πάρει από μόνη της και η Επιτροπή. Σε κάθε περίπτωση η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της στο Συμβούλιο, τα Κράτη-μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ένα Κράτος-μέλος μπορεί να προσφύγει κατά της απόφασής της Επιτροπής εντός 30 ημερών. Το Συμβούλιο

αποφασίζει επίσης με ειδική πλειοψηφία μέσα σε 30 ημέρες από την προσφυγή κράτους μέλους και είναι δυνατό η απόφαση του να είναι διαφορετική από αυτήν της Επιτροπής.

- Η Επιτροπή αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκπονήσει "λεπτομερή και σε βάθος μελέτη" για τις κοινωνικές, οικονομικές και φορολογικές επιπτώσεις της κατάργησης του προνομίου του "CABORAGE" καθώς επίσης και για τις επιπτώσεις στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων και στην απασχόληση των ναυτικών στις διγόμενες περιοχές. Βάσει της μελέτης αυτής η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση αναθεώρησης του εν λόγω κανονισμού πριν από τις 31-12-1995.

- Ο κανονισμός θα αρχίσει να ισχύει τρία χρόνια μετά την έγκρισή του.

Ύστερα από την υιοθέτησή τον Δεκέμβριο του 1986 των τεσσάρων αυτών οδηγιών για την ναυτιλία στα πλαίσια της πρώτης φάσης της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, το 1988 διεξήχθησαν μεταξύ της Ε.Ο.Κ. και ναυτιλιακών οργανώσεων συζητήσεις με στόχο τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Ευρωπαϊκού στόλου απέναντι στους στόλους τρίτων χωρών. Τα μέτρα αυτά θα αποτελέσουν τη δεύτερη φάση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής. Έτσι η πρόταση της Επιτροπής (COMMISSION) που υποβλήθηκε προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών περιλαμβάνει τα ακόλουθα σχέδια:

- "κανονισμού" για την καθιέρωση κοινοτικού νηολογίου. Η δημιουργία ευρωπαϊκού νηολογίου με ευρωπαϊκή σημαία αποτελεί βασικό στοιχείο των προτάσεων της ευρωπαϊκής επιτροπής στα πλαίσια μιας προσπάθειας που στοχεύει στη μείωση του κόστους

κινήσεων των ευρωπαϊκών στόλων. Το καθεστώς κρατικής βοήθειας προς την ναυτιλία και προς τη ναυπηγική βιομηχανία δεν θα αλλάξει. Όμως οι εφοπλιστές που θα επιλέξουν να θέσουν τα πλοία τους κάτω από την Ευρωπαϊκή σημαία "Γιούρος" θα έχουν δικαίωμα να επωφεληθούν από τα κίνητρα που προβλέπει η νέα σημαία. Η "Γιούρος" δεν θα αντικαταστήσει τις υπάρχουσες εθνικές ή εξαρτημένες Ευρωπαϊκές σημαίες, αλλά θα προσφέρει στους Ευρωπαίους εφοπλιστές την ευκαιρία να μειώσουν το κόστος κινήσεως με μικρότερες εισφορές κοινωνικής ασφαλίσεως και με χαμηλότερα έξοδα επαναπατρισμού. Η καθιέρωση μιας ευρωπαϊκής σημαίας θα διατηρήσει ένα μεγάλο αριθμό θέσεων ναυτικής απασχόλησης και θα βοηθήσει στη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ των εθνικών νηολογίων και των σημαιών ευκολίας όπως εκείνες της Λιβερτίας και του Παναμά.

- "κανονισμού" για τον καθορισμό της έννοιας του κοινοτικού εφοπλιστή. Ως κοινοτικοί εφοπλιστές θεωρούνται οι υπήκοοι κράτους-μέλους, οι οποίοι έχουν την κατοικία ή τη συνήθη διαμονή τους σε κράτος-μέλος της Ε.Ο.Κ. και βέβαια ναυτιλιακές εταιρείες ή επιχειρήσεις που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους-μέλους και οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζει ο σχετικός κοινοτικός κανονισμός.

- "κανονισμού" για την καθιέρωση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές (κατάργηση του GABOTAGE).

- "κανονισμού" συστάσεως για αποτελεσματικό έλεγχο των πλοίων στους λιμένες της Ε.Ο.Κ.

Διευκρινίζεται ότι οι κανονισμοί καθίστανται νόμοι και δεσμεύουν τα κράτη μέλη ευθύς όταν εγκριθούν από το Συμβούλιο των Υπουργών και δημοσιευθούν στην εφημερίδα της

Ε.Ο.Κ., χωρίς να απαιτείται η φήφιση νόμου από τα εθνικά κοινοβούλια όπως συμβαίνει στην περίπτωση εκδόσεως "οδηγίας" από την Ε.Ο.Κ. .Αυτά τα μέτρα που αποφασίστηκαν συγκροτούν το πακέτο των λεγόμενων "θετικών μέτρων".

Η υποβολή των προτάσεων για τα θετικά αυτά μέτρα, που έχουν σαν στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου δημιουργούν πολλά ερωτήματα. Η λήψη αυτών των θετικών μέτρων είναι απαραίτητη υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα οδηγήσουν στη δημιουργία μιας κλειστής αγοράς που πολλοί αποκαλούν "Φρούριο Ευρώπη" και δεν θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη του προστατευτισμού. Κάτι τέτοιο θα περιόριζε τα οφέλη από την ενιαία εσωτερική αγορά του 1992 και θα άνοιγε το δρόμο για την λήψη αντιμέτρων, από άλλες χώρες. Δεν πρέπει να αναγερθούν προστατευτικά τείχη, για να προστατευτεί με αυτόν τον τρόπο η κοινοτική ναυτιλία, την ώρα μάλιστα που η πορεία προς την ενιαία εσωτερική αγορά του 1992 συνδέεται με την κατάργηση των τειχών σε άλλους τομείς. Δεν πρέπει αλλά και δεν έχουμε την δυνατότητα να το κάνουμε .Αλλά και αν την είχαμε, θα πρέπει να σκεφτούμε ότι και οι άλλοι δεν θα παραμείνουν αδιάφοροι.Και οι άλλοι έχουν δυνάμεις, όπως οι Η.Π.Α. και η Ιαπωνία που μαζί με την Ε.Ο.Κ. ελέγχουν το 70% του παγκόσμιου εμπορίου, θα ήγειραν και αυτοί τα δικά τους τείχη, για να προστατεύσουν τις δικές τους ναυτιλίες. Ποιό θα ήταν τότε το αποτέλεσμα; Χρειάζεται να προσθέσουμε ότι κατά τη δική μας τουλάχιστον άποψη, ο προστατευτισμός των άλλων δεν αντιμετωπίζεται με την ανάπτυξη του δικού μας προστατευ-

τισμού. Αντί να ανεγείρουμε τείχη επιβάλλεται να επιχειρήσουμε να γκρεμίσουμε αυτά που υπάρχουν και να φροντίσουμε να αποτρέψουμε την ανέγερση νέων. Τα προστατευτικά αυτά μέτρα παίρνονται με την μορφή της διατήρησης φορτίων για τους εθνικούς στόλους ή με νόμους που καθιερώνουν διακρίσεις σημαίων. Χαρακτηριστική ήταν η λήψη από χώρες της δυτικής και της κεντρικής Αφρικής μέτρων με τα οποία καθίστανται δυνατή η επιλογή εφοπλιστών της αρεσκείας των κυβερνήσεων. Η εμπορική ναυτιλία είναι πολύ ευάλωτη και επηρεάζεται ουσιαστικά από διάφορους πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες.

Σχετικά με τους κανονισμούς αυτούς έχει γίνει ευρύς διάλογος μεταξύ των ενδιαφερομένων δηλαδή εφοπλιστών ναυτικών και πολιτικών αρχών του τόπου και ο καθένας έχει την δική του άποψη πάνω στο θέμα αυτό.

Η Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών επιβατηγών πλοίων έχει ως μέλη της τους πλοιοκτήτες επιβατηγών πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες καθώς και πλόες εντός του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου στον τομέα της θαλάσσιας περιήγησης (κρουαζιέρες). Μαζί με την Ένωση Ελλήνων πλοιοκτητών ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων μέλη της οποίας είναι πλοιοκτήτες επιβατηγών πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα μεταξύ ελληνικών λιμένων, αποτελούν τον πρώτο σε δύναμη επιβατηγό στόλο μεταξύ των χωρών-μελών της κοινότητας. Συγκεκριμένα διαθέτουν 700 περίπου επιβατηγά πλοία κάθε κατηγορίας, 2500 μικρά τουριστικά πλοιάρια και απασχολούν 20.000 ναυτικούς κύριο πλήρωμα και βοηθητικό προσωπικό στο σύνολο τους Έλληνες που αποτελούν και το μεγαλύτερο τμήμα των Ελλήνων ναυτικών επί πλοίων υπό Ελληνική σημαία.

Επιπλέον απορροφούν 30.000 εργαζόμενους σε γραφεία ξηράς και καλύπτουν επίσης σημαντικό μέρος της απασχόλησης σε τουριστικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η λειτουργία των πλοίων των δύο Ενώσεων είναι ιδιαίτερα σημαντική από καθαρά εθνική άποψη γιατί:

- Συνιστά πηγή κατ'εξοχήν συναλλαγματοφόρα που καλύπτει σε μεγάλο βαθμό τα ελλείματα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών της χώρας.
- Αποτελεί σημαντικό παράγοντα εξυπηρέτησης των στρατηγικών και αμυντικών αναγκών της χώρας, γιατί τα πλοία τους είναι ανά πάσα στιγμή διαθέσιμα προς επίταξη.
- Συντελεί στη μείωση των περιφερειακών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών ανισοτήτων μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και του Ελληνικού νησιωτικού συμπλέγματος και επομένως στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων τους.

Η ένωση Ελλήνων εφοπλιστών σχετικά με τις προτάσεις της επιτροπής πιστεύει ότι αν και είναι κατ'αρχήν προς την σωστή κατεύθυνση είναι δυστυχώς ατελείς παρά τις αγαθές προθέσεις της γιατί: Δεν λαμβάνουν υπόψη τους τις ιδιαιτερότητες που ισχύουν στο ναυτιλιακό τομέα κατά κατηγορία πλοίων π.χ. ποντοπόρα, επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, φορτηγά κ.τ.λ.

Δεν λαμβάνουν υπόψη τους τις γεωγραφικές, γεωπολιτικές, εθνικές, περιφερειακές κοινωνικές και οικονομικές ιδιαιτερότητες των επιμέρους κρατών-μελών. Έτσι σύμφωνα με αυτά, απαιτείται ομοφωνία στο επίπεδο του Συμβουλίου Υπουργών εφσον απειλείται σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και η απασχόληση σε ορισμένες περιοχές όπως και η εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών. Ακόμη η ένωση Ελλήνων εφοπλιστών τονίζει

τα εξής: Δικαίωμα εγγραφής στο κοινοτικό νηολόγιο (EUROS) έχουν πλοία που δεν υπερβαίνουν σε ηλικία τα είκοσι έτη. Στο σημείο αυτό όμως πρέπει να τονιστεί ότι μεγάλος αριθμός επιβατηγών πλοίων, αν και υπερβαίνουν το εικοστό έτος, ως προς τον αρχικό σχεδιασμό τους, έχουν στη συνέχεια ανακαινισθεί και εκσυγχρονιστεί πλήρως, ώστε να είναι απόλυτα αξιόπλοα και διεθνώς ανταγωνιστικά εξαιτίας της απόσβεσης του αρχικού κεφαλαίου σε μεγάλο βαθμό. Ακόμη οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών καταργούνται για όσα πλοία είναι εγγεγραμμένα στο κοινοτικό νηολόγιο και ανήκουν σε εταιρείες ή υπηκόους κρατών-μελών που είναι εγκατεστημένοι εκτός κοινότητας και ελέγχονται από κοινοτικούς υπηκόους. Έτσι ένας σοβαρός αριθμός επιβατηγών πλοίων που θα ανήκουν σε υπηκόους κρατών-μελών ή εταιρείες που είναι όμως εγκατεστημένες εκτός κοινότητας και ελέγχονται από κοινοτικούς υπηκόους δεν θα μπορεί να απασχοληθεί στις θαλάσσιες ενδομεταφορές επειδή υπερβή το εικοστό έτος. Παράλληλα τις θαλάσσιες ενδομεταφορές της δικής τους χώρας θα τις εκμεταλλεύονται ανεμπόδιστα τα επιβατηγά πλοία τα νηολογημένα στο κοινοτικό νηολόγιο. Η διάκριση αυτή, με βάση την ηλικία των πλοίων, αντί να αίρει τις στρεβλώσεις του ελεύθερου ανταγωνισμού ευνοεί στην πράξη κοινοτικούς πλοιοκτήτες που διαθέτουν επιβατηγά πλοία μικρής ηλικίας σε βάρος των υπολοίπων. Γι' αυτό σύμφωνα με τη γνώμη της ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κριτήριο εγγραφής στο κοινοτικό νηολόγιο (EUROS) πρέπει να είναι το αξιόπλοο και η ασφάλεια του πλοίου και όχι η ηλικία του. Εξάλλου κανένας ανάλογος όρος ως προς την ηλικία των αεροσκαφών δεν θεσπίστηκε κατά την απελευθέρωση των αερομεταφορών.

Ακόμη ως προϋπόθεση κοινοτικής νηολόγησης πλοίου ναυτιλιακής επιχείρησης η εταιρεία τίθεται ο έλεγχος της εταιρείας ή επιχείρησης να ανήκουν κατά πλειοψηφία στους υπηκόους ενός κράτους-μέλους ή το διοικητικό συμβούλιο να αποτελείται από πρόσωπα τα οποία στην πλειοψηφία τους είναι υπήκοοι ενός κράτους-μέλους. Κατά αυτόν τον τρόπο όμως είναι δυνατό να υπάρξει καταστρατήγηση των προθέσεων της επιτροπής, γιατί σε αυτές τις περιπτώσεις τα άτομα υπήκοοι κράτους-μέλους που ελέγχουν ή μετέχουν κατά πλειοψηφία στο διοικητικό συμβούλιο της ναυτιλιακής εταιρείας ή επιχείρησης μπορούν να χρησιμοποιούνται εικονικά για την πλήρωση του γράμματος του νόμου, από υπηκόους, ή εταιρείες τρίτων κρατών. Για αυτό και ο μόνος τρόπος διασφάλισης των κοινοτικών συμφερόντων είναι η πλειοψηφία των ονομαστικών μεριδίων να ανήκει σε υπηκόους κράτους-μέλους.

Πρέπει να τονιστεί, ότι στην περίπτωση της Ελλάδος οι υφιστάμενοι περιορισμοί στις θαλάσσιες ενδομεταφορές δεν λειτουργούν τόσο ως προστατευτικά μέτρα της ναυτιλίας της, όσο ως κίνητρο επενδύσεων σε πλοία απαραίτητα προς εξυπηρέτηση των εθνικών της συγκοινωνιών και της εθνικής της άμυνας και ασφάλειας καθώς και για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας. Κι αυτό γιατί η οικονομία της χώρας δεν έχει την δυνατότητα χορήγησης άλλης μορφής επιδοτήσεων, όπως έχουν άλλες ανθηρότερες οικονομίες άλλων κρατών-μελών. Ακόμη για την προστασία της ναυτιλίας επιτρέπεται σε κράτη-μέλη για λόγους εθνικής ασφάλειας να περιορίζουν τη συμμετοχή στο ακτοπλοϊκό τους εμπόριο μόνο σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Κατά παρέκλιση τα



κράτη-μέλη μπορούν να διατηρήσουν τους υφιστάμενους περιορισμούς σε περίπτωση που η ακτοπλοΐα εξασφαλίζει τη συνέχεια της επικράτειας μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, καθώς και των ίδιων των νησιών όπως και για λόγους υψηλού εθνικού συμφέροντος. Η άρση των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα στον τομέα υποδομής των θαλάσσιων μεταφορών και της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να ληφθούν και συμπληρωματικά μέτρα τόσο τον τομέα της υποδομής όσο και στον τομέα του περιβάλλοντος.

Τέλος οι Έλληνες εφοπλιστές σε συνεργασία με τους εφοπλιστές της Ευρωπαϊκής κοινότητας ζήτησαν από την Ευρωπαϊκή επιτροπή να βελτιώσει το πακέτο της για τα μέτρα τα σχετικά με την ενίσχυση της ναυτιλίας, τονίζοντας ότι οι τωρινές προτάσεις χαρακτηρίζονται σαν ανεπαρκείς για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του ξένου ανταγωνισμού. Η επιτροπή των εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής κοινότητας υποστηρίζει ότι χρειάζεται μία ριζική μείωση του κόστους κινήσεως και του οικονομικού κόστους προκειμένου να κλείσει το χάσμα κόστους μεταξύ των κοινοτικών σημαιών και του χαμηλού κόστους σημαιών τρίτων χωρών. Η οργάνωση ακόμα πιστεύει ότι οι τωρινές προτάσεις οι οποίες περιλαμβάνουν την καθιέρωση μιας Ευρωπαϊκής σημαίας, θα είναι ανεπαρκείς για την αντιστροφή της συνεχιζόμενης μείωσης του κοινοτικού στόλου. Η επιτροπή αυτή, ακόμα υποστηρίζει ότι η σημαία αυτή περιορίζεται βασικά στην εσωτερική εναρμόνιση και σε

σχετικά υψηλό κόστος. Η Επιτροπή Ευρωπαϊών εφοπλιστών ζητεί να περιληφθούν στο πακέτο απαλλαγές φόρου εισοδήματος, μειωμένες εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και ευέλικτες διευθετήσεις επάνδρωσης συμπεριλαμβανομένης και της δυνατότητας απασχόλησης ναυτικών εκτός Ε.Ο.Κ. με τους μισθούς των χωρών τους. Σε ότι αφορά την φορολογία η επιτροπή εφοπλιστών θέλει ένα βελτιωμένο σύστημα ετεροχρονισμού προς αμφότερες τις κατευθύνσεις για τα ναυτιλιακά κέρδη και ζημιές, βελτιωμένης μεταχείρισης για τις επενδύσεις και τις αποσβέσεις και κατάργηση όλων των περιορισμών στις εξαγωγές και στις εισαγωγές πλοίων. Άλλα μέτρα περιλαμβάνουν την αμοιβαία αναγνώριση των προσόντων των ναυτικών, τη μείωση του άμεσου κόστους απασχόλησης συμπεριλαμβανομένων της επάνδρωσης και της πληρωμής για ασθένεια, την αμοιβαία αναγνώριση των προτάσεων ασφαλείας και των τεχνικών προτύπων ώστε να διευκολυνθεί η μεταβίβαση πλοίων και τον καλύτερο έλεγχο του κόστους ελλιμενισμού. Η Επιτροπή Ευρωπαϊών εφοπλιστών ζητεί επίσης ταχεία εφαρμογή των περί ναυτιλίας κανονισμών του 1986 καθώς και την ταχεία εφαρμογή της δεύτερης φάσης της ναυτιλιακής πολιτικής.

Εκτός όμως από τους εφοπλιστές έχουμε και τους ναυτικούς οι οποίοι έχουν και αυτοί τις δικές τους απόψεις για το τι συμβαίνει. Αυτοί πιστεύουν ότι το 1992 θα σημαίνει εναρμόνιση της κοινωνικής ασφάλισης, πράγμα που συνεπάγεται αρχικά μια ευρεία ενοποίηση των Ελληνικών ασφαλιστικών ταμείων ύστερα από κάποια μεταβατική περίοδο. Ακόμα εκείνο που ο ναυτικός θέλει περισσότερο είναι μία εγγύηση εργασίας. Αυτό συμβαίνει γιατί οι ναυτικοί ανακάλυψαν ότι κατά την τελευταία ναυτιλιακή κρίση τα χέρια τους ήταν δεμένα λόγω κυρίως

της μείωσης του υπό Ελληνική σημαία στόλου κατά 50% τα τελευταία επτά χρόνια, πράγμα που είχε σαν αποτέλεσμα να συνειδητοποιηθεί το γεγονός ότι μία υπερβολικά επιθετική στάση θα μπορούσε να αφίσει τους ναυτικούς χωρίς δουλειά. Ακόμη η γνώμη τους είναι ότι τα αλλοδαπά πληρώματα θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτά αν υπήρχαν μερικές εγγυήσεις εργασίας για τους Έλληνες. Σήμερα οι Δανοί είναι φθηνότεροι από τους Έλληνες και αύριο θα συμβαίνει το ίδιο για τους Γερμανούς και άλλους. Χρειάζεται κατά την άποψη τους να αρχίσουν συζητήσεις με τους εφοπλιστές γνωρίζοντας ότι χωρίς κέρδος δεν μπορούν να επενδύσουν και να επιζήσουν δεν πρέπει όμως να παίρνουν όλο το κέρδος. Είναι μία άποψη αξιοπρόσεκτη και πρέπει να γίνει αντικείμενο διαπραγματεύσεων με καλή θέληση και με απώτερο στόχο την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της ναυτιλίας.

Τέλος έχουμε τις πολιτικές αρχές και το κράτος που κρατούν και αυτοί μία στάση απέναντι στις αποφάσεις αυτές. Η χώρα μας από την πλευρά της τόνισε ότι η Ελλάδα δεν μετέχει σε διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες κατανομής των φορτίων, δεν ασκεί διάκριση σημαίας ή μονομερή παρακράτηση φορτίων και δεν καταβάλλει κρατικές επιδοτήσεις στη ναυτιλία. Η Ελλάδα δεν αντιτίθεται στην αρχή των θετικών μέρων υπό την προϋπόθεση ότι αυτά δεν οδηγούν στη δημιουργία αυτού που πολλοί αποκαλούν "Φρούριο Ευρώπη". Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά, να διασφαλισθεί η σωστή εφαρμογή τους και να αναληφθεί το κόστος συλλογικά από την Κοινότητα. Η Ελληνική πρόταση ζητεί επίσης αυστηρή εφαρμογή των κανονισμών της πρώτης φάσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής,

σαφή εκ των προτέρων καθορισμό εκείνων που θα ευεργετηθούν από την κοινοτική ναυτιλιακή νομοθεσία και ενεργό εκδήλωση της επιθυμίας της Ε.Ο.Κ. να καταπολεμήσει τον προστατευτισμό διεθνώς. Η ελληνική άποψη προχώρησε ακόμα περισσότερο προτείνοντας στόχους ευρισκόμενους πέρα από την οικονομική και επιχειρηματική σφαίρα και που αναφέρονται στην ναυτική εκπαίδευση των πληρωμάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ακόμα προτάσεις που αποσκοπούν στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου έναντι των τρίτων ανταγωνιστών του, και όχι στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των στόλων μόνο κρατών-μελών, των οικονομικά ισχυροτέρων δηλαδή που μπορούν να αντέξουν περαιτέρω δημοσιονομικές επιβαρύνσεις σε βάρος των ασθενέστερων όπως η χώρα μας που δεν μπορούν.

Μπορούμε ακόμα να αναφέρουμε την άποφή μας πάνω σε αυτά που αναφέρθηκαν σε αυτό το κεφάλαιο. Πιστεύουμε ότι η Ε.Ο.Κ. έχει σαν στόχο την πλήρη ελευθερία του εμπορίου. Για την Ελληνική σημαία αυτό είναι πολύ σημαντικό διότι η ναυτιλία μας αποκτά μία πρόσθετη ενδοχώρα εξειδικευμένων έστω μεταφορών, αφού είναι γνωστό ότι στερείται εθνικών φορτίων. Όλοι ελπίζουμε ότι οι κανόνες του παιχνιδιού θα τηρηθούν σωστά και δεν θα δημιουργηθούν στρεβλώσεις και προτιμησιακές τάσεις κατά την εφαρμογή των τεσσάρων βασικών κανονισμών της Ε.Ο.Κ. για μία κοινή πολιτική επί των θαλάσσιων μεταφορών. Το αν η σχεδιαζόμενη κοινή ναυτιλιακή πολιτική της κοινότητας θα πετύχει δεν θα εξαρτηθεί τόσο από τους κανόνες συμπεριφοράς και την γραφειοκρατεία αλλά από τους ανθρώπους

της ναυτιλίας. Αυτοί τελικά ρυθμίζουν τις λεπτές ισορροπίες παγκοσμίως ώστε οι θαλάσσιες μεταφορές που διακινούν το 90% των βιοτικών αναγκών της ανθρωπότητας να μην γίνουν αντικείμενο κοινωνικών αναμετρήσεων σε βάρος του καταναλωτού. Με άλλα λόγια η ελευθερία στις θαλάσσιες μεταφορές δεν εξασφαλίζεται με την επιβολή μέτρων και αντιμέτρων υπερεθνικού χαρακτήρα, αλλά με την εφαρμογή κανόνων της ναυτιλιακής αγοράς όπου κυρίαρχοι είναι οι άνθρωποι της θάλασσας.

Είναι πράγματι αδιανόητο να νομίζει κανείς ότι η Ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία μπορεί να αφεθεί στην τύχη της με τις σημερινές τάσεις συρρίκνωσης που ακολουθεί. Σήμερα αποτελεί πλέον κοινή πεποίθηση ότι η δημιουργία μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η καλύτερη επιλογή έναντι της εγκατάλειψης της ναυτιλίας στην τύχη της. Η ανάγκη μιας τέτοιας επιλογής υπαγορεύεται:

- Από την οικονομική ανεξαρτησία της Ευρώπης.
- Από το ισοζύγιο πληρωμών της Ε.Ο.Κ.
- Από την ανάγκη ανάπτυξης του εξωτερικού εμπορίου της κοινότητας.
- Για στρατηγικούς λόγους και
- Για την διεθνή οικονομική προβολή και επιβολή της Ε.Ο.Κ.

Αυτές οι πέντε αιτίες για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας, αποτελούν συγχρόνως και τις αρχές της ναυτιλιακής πολιτικής με μόνη προσθήκη για την ολοκλήρωση της βάσεως αυτής την απασχόληση των ευρωπαϊών ναυτικών.

Κ Ε ◆ Α Λ Α Ι Ο 4 ο

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑ  
ΤΟ ΕΤΟΣ 1992.

Η έννοια του ανταγωνισμού είναι τόσο παλιά όσο και η ζωή στη γη και δεν περιορίζεται στην επιχειρηματική ή έστω στην ανθρώπινη δραστηριότητα, μια και είναι γνώρισμα κάθε είδους ζωής σε ένα πλανήτη που παρέχει περιορισμένους πόρους για τους κατοίκους του. Αν και μπορεί να πάρει πολλές διαφορετικές μορφές, ο ανταγωνισμός είναι μία έκφραση ζωής με πολλά κοινά σημεία ανεξάρτητα από τις ιδιαίτερες συνθήκες υπό τις οποίες συναντιέται.

Στο ζωϊκό βασίλειο ο τύγρης οριοθετεί την περιοχή του με διάφορα σημάδια και την προστατεύει απέναντι σε άλλους τύγρεις για τη λιγοστή τροφή που υπάρχει μέσα σ' αυτήν. Μεταφορικά ο ανταγωνισμός στον επιχειρηματικό τομέα δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφορές, η κάθε επιχείρηση οριοθετεί ένα τμήμα (μερίδιο) της συνολικής αγοράς και το προστατεύει απέναντι σε άλλες μονάδες του ίδιου ή παρεμφερών κλάδων. Τροφή της επιχείρησης είναι η (περιορισμένη) αγοραστική δύναμη των καταναλωτών και ή των πελατών της.

Όπως στο ζωϊκό βασίλειο, έτσι και στην αγορά τα όρια της κάθε περιοχής δεν είναι απαραβίαστα. Τα όρια μεταβάλλονται για έναν από τους δύο ακόλουθους λόγους. Πρώτον όταν ένας αντίπαλος κάνει μία επιτυχημένη επίθεση και καταφέρνει να εκδιώξει την επιχείρηση από ένα κομμάτι της αγοράς που κατείχε. Και δεύτερον, όταν η τροφή (αγοραστική δύναμη) μέσα στην περιοχή μειώνεται ή παύει να αυξάνεται, με αποτέλεσμα να υποχρεώσει την επιχείρηση σε μία προσπάθεια επέκτασης της περιοχής της σε βάρος κάποιου ή κάποιων αντίπαλων της. Στην περίπτωση της ανθρώπινης δραστηριότητας θα μπορούσαμε να προσθέσουμε κι ένα τρίτο λόγο που δεν συναντιέται

συχνά στο ζωϊκό κόσμο, την επιθυμία του ανθρώπου για άνοδο επέκταση, και βελτίωση σε αντίθεση με την απλή συντήρηση των συνθηκών της ζωής του. Οι τρεις αυτοί λόγοι εξηγούν πολλές πλευρές της ανθρώπινης ζωής: τις διαφορές μεταξύ των ανθρώπων, τους πολέμους μεταξύ των λαών, τις διαμάχες μεταξύ κοινωνικών ομάδων, και τον ανταγωνισμό ανάμεσα στις επιχειρήσεις που λειτουργούν σε πλαίσια ελεύθερης αγοράς.

Ο ανταγωνισμός είναι βασικός θεσμός της φιλελεύθερης κεφαλαιοκρατικής οικονομίας που παίζει έναν πρωτεύοντα ρόλο στο όλο σύστημα. Ο όρος ανταγωνισμός σημαίνει κατ'αρχήν επιχειρηματική άμιλλα, με υποχρεωτικό οδηγό το λεγόμενο "νόμο προσφοράς και ζήτησης" στις δοσοληφίες ανάμεσα στους παραγωγούς, στους πωλητές, μεταπωλητές και τους αγοραστές (καταναλωτές) αγαθών και υπηρεσιών. Οι τελευταίοι θεωρούνται συμμετοχοί αυτού του ανταγωνισμού - συναγωνισμού, που η θεωρία τους θέλει εν μέρει ρυθμιστές του αποτελέσματος δηλαδή της διαμόρφωσης των τελικών τιμών αγαθών και υπηρεσιών, που σε τελική ανάλυση είναι διαμόρφωση της αγοράς. Αυτός είναι ο ιδανικός ή όπως έχει καθιερωθεί να ονομάζεται ο τέλειος ή πλήρης ανταγωνισμός. Στην πραγματικότητα όμως οι τελικοί αγοραστές δεν είναι παρά οι ανίσχυροι θεατές του ανταγωνισμού αυτού. Γιατί ο ανταγωνισμός γίνεται κυρίως μεταξύ των επιχειρηματιών για το συμφέρον αυτών. Το αντίθετο του ανταγωνισμού στην κεφαλαιοκρατική οικονομία είναι το σύστημα του μονοπωλίου, που οι σχετικές νομοθεσίες των αστικών κρατών θεωρητικά το απαγορεύουν. Στην πράξη όμως ο ανταγωνισμός στην εποχή μας λειτουργεί ουσια-



στικά σαν μονοπωλιακός ανταγωνισμός, όπου οι ανταγωνιστές πωλητές είναι σχετικά, σε σύγκριση προς τη μεγάλη και ασυνένωπη μάζα των καταναλωτών και μικροπωλητών, ολιγάριθμοι και η διαμόρφωση των τιμών γίνεται ύστερα από συνεννόηση μεταξύ τους, σε βάρος της αμοιβής των άμεσων συντελεστών της παραγωγής των αγαθών που είναι οι κάθε λογής εργαζόμενοι. Στην περίπτωση αυτή υπάρχει αθέμιτος ανταγωνισμός, ο οποίος αποτελεί αστικό και ποινικό αδίκημα. Με τον όρο "αθέμιτος ανταγωνισμός" χαρακτηρίζεται γενικά ο ανταγωνισμός που ασκείται με απάτη, δόλο και ψέμα τα οποία επιφέρουν βλάβη στα νομικά συμφέροντα των ενδιαφερομένων και που ωφελεί μόνον τον αθέμιτο ανταγωνιστή. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός αποτελεί ένα σύνολο μεθόδων νομικά κολάσιμου εμπορικού ανταγωνισμού, γιατί κατά την προσπάθεια απόκτησης του καταναλωτή χρησιμοποιούνται αθέμιτα μέσα όπως π.χ. η απομίμηση ονόματος ή εμπορικού σήματος, η δυσφήμιση ανταγωνιστών ή προϊόντων τους κ.α.

Ο υγιής ανταγωνισμός στο εμπόριο θεωρείται συντελεστής προόδου γιατί παρακινεί σε άμιλλα και προστατεύει τα συμφέροντα των καταναλωτών, τα οποία θίγονται από τις μονοπωλιακές καταστάσεις. Με τον ελεύθερο ανταγωνισμό διαμορφώνονται οι τιμές των εμπορευμάτων σε λογικά επίπεδα. Εν τούτοις πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι ο ελεύθερος ανταγωνισμός έχει πάψει πια να υφίσταται στην εποχή μας, εξαιτίας του γεγονότος ότι η παραγωγή ελέγχεται (τουλάχιστον σε ορισμένα αγαθά) από μικρό αριθμό μεγάλων επιχειρήσεων και ιδίως των λεγόμενων πολυεθνικών εταιρειών. Είναι γνωστό ότι η σημερινή εξέλιξη των παραγωγικών σχέσεων με την δυνατότητα που έχουν ορισμένες ομάδες για απεριόριστη συγκέντρωση πλούτου στον καπιταλιστικό κόσμο, ευνοεί την ανάπτυξη κολοσσιαίων

επιχειρήσεων και μάλιστα σε παγκόσμια κλίμακα. Οι επιχειρήσεις αυτές κινούμενες από το συμφέρον τους για εξασφάλιση μεγάλων κερδών συνασπίζονται σε διάφορες ενώσεις με βασικό στόχο τη συνεννοημένη κατάργηση του μεταξύ τους ανταγωνισμού και το χτύπημα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Ένα από τα αθέμιτα μέσα που χρησιμοποιούν στο εμπόριο οι μεγάλες αυτές επιχειρήσεις είναι η λεγόμενη "έκπτωση πίστωσης". Αυτή είναι μία έκπτωση που παρέχει (αθέμιτα ανταγωνιστικά) κάποια πολυεθνική εταιρεία σε όποιον αγοράζει αποκλειστικά από αυτήν τα είδη της. Η προϋπόθεση που θέτει στον αγοραστή έμπορο να είναι πιστός δηλαδή να προμηθεύεται μόνο από αυτήν τα είδη των εμπορευμάτων που παράγει ή και αντιπροσωπεύει είναι ακριβώς αυτό που συνιστά τον αθέμιτο ανταγωνισμό προς τις άλλες μικρότερες ομοειδοπαράγωγες επιχειρήσεις. Οι τελευταίες δεν χορηγούν "έκπτωση πίστωσης" είτε γιατί αδυνατούν λόγω υψηλότερου κόστους, είτε γιατί φοβούνται τις κυρώσεις του νόμου για αθέμιτο ανταγωνισμό επειδή δεν μπορούν να ξεφύγουν εντελώς από το σχετικό έλεγχο που γίνεται από διάφορα εθνικά και διεθνή όργανα ελέγχου. Έτσι με την αποδυνάμωση και τελικά την εξαφάνιση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων δημιουργούνται μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις με άμεσο επακόλουθο την ύψωση των τιμών των προϊόντων πράγμα που φυσικά αποβαίνει πάντοτε σε βάρος της κατανάλωσης.

Αν και η σημασία του ανταγωνισμού έχει αναγνωρισθεί από τότε που υπάρχει επιχειρηματική δραστηριότητα, οι συνθήκες που επικρατούν σήμερα είναι εντελώς διαφορετικές από εκείνες που χαρακτήριζαν παλαιότερες εποχές. Οι

διαφορές αυτές δεν αναφέρονται μόνο στον εντονότερο και οξύ-τερο ανταγωνισμό αλλά στις διαφορετικές μορφές που παίρνει ο ανταγωνισμός σήμερα . Για να γίνει καλύτερα αντιληπτός ο χαρακτήρας που προβλέπεται να έχει ο ανταγωνισμός στο προβλεπτό μέλλον, θα ήταν χρήσιμη μία σύντομη αναδρομή στις συνθήκες που δημιούργησαν τη σημερινή κατάσταση.

Η ιστορία της σύγχρονης επιχείρησης χωρίζεται σε πέντε περιόδους. Σε κάθε μία από αυτές η επιχειρηματική δραστηριότητα χαρακτηρίστηκε από ορισμένες τάσεις οι οποίες και έδωσαν την ταυτότητα της κάθε εποχής. Οι πέντε περίοδοι είναι:

- Έμφαση στην παραγωγή. Η βιομηχανική επανάσταση του 18ου αιώνα έδωσε τη δυνατότητα στους <sup>παραγωγούς</sup> να αναπτύξουν πολύ περισσότερα είδη, σε μεγαλύτερες ποσότητες και με φθηνότερες τιμές από ότι ήταν δυνατό μέχρι τότε. Σε συνδυασμό με τις παρθένες αγορές της εποχής αυτό οδήγησε στην πεποίθηση ότι όσο περισσότερα μπορείς να παράγεις τόσο περισσότερα μπορείς να πουλήσεις. Η εποχή αυτή κράτησε μέχρι την πρώτη δεκαετία του αιώνα μας.

- Έμφαση στην πώληση . Ύστερα από μερικά χρόνια επήλθε στην αγορά κάποιος κορεσμός. Η επιτυχία δεν εξαρτιόνταν πια από την ικανότητα παραγωγής αλλά από την ικανότητα "σπρωξίματος" των προϊόντων σε μία αγορά όπου τα λίγα κενά που υπήρχαν γέμιζαν με μεγάλη ταχύτητα . Η έμφαση στην πώληση είχε σαν αποτέλεσμα, τη δημιουργία ισχυρών δικτύων διανομής και πώλησης, την ανάπτυξη της διαφήμισης σαν μέσο πειθούς, και τη διαμόρφωση νέων μεθόδων προώθησης . Η περίοδος αυτή διήρκεσε περίπου 50 χρόνια μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1950.

- Έμφαση στις ανάγκες του καταναλωτή. Σε αυτή την περίοδο η επιτυχία δεν εξαρτάται πια από το πόσο καλά μπορεί να "σπρωχθεί" ένα δεδομένο προϊόν προς τον αγοραστή αλλά από το πόσο καλά μπορούν να προσδιορισθούν οι δεδομένες ανάγκες του έτσι ώστε να σχεδιαστούν προϊόντα που να τις ικανοποιούν. Η αντίληψη αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την τεράστια εξέλιξη στις μεθόδους έρευνας αγοράς, την μετατόπιση του ενδιαφέροντος από τους διανομείς στους τελικούς αγοραστές, την ανάπτυξη νέων κλάδων της αγοραστικής συμπεριφοράς και της τμηματοποίησης αγοράς και άλλα. Η περίοδος αυτή διήρκεσε δεκαπέντε περίπου χρόνια ως τις αρχές της δεκαετίας του 1970.

- Έμφαση στις κοινωνικές ευθύνες της επιχείρησης. Η δεκαετία 1970-1980 χαρακτηρίστηκε από μία σειρά προβλημάτων που ήταν πρωτόγνωρα για την ανθρωπότητα (μόλυνση ατμόσφαιρας, περιβάλλοντος, υπερπληθυσμός, εξάντληση πρώτων υλών κ.τ.λ.) .Στην επιχείρηση τα προβλήματα αυτά οδήγησαν στη συνειδητοποίηση ότι η υπέρμετρη έμφαση στα κύρια στοιχεία των προηγούμενων περιόδων την είχαν οδηγήσει σε μία εντελώς μυωπική θεώρηση των αναγκών του κοινωνικού συνόλου, και των υποχρεώσεων της απέναντι του. Αυτό οδήγησε σε μία αλλαγή της γενικής φιλοσοφίας των επιχειρήσεων η οποία είχε σημαντικές πρακτικές προεκτάσεις: η επιχείρηση έπαψε να περιορίζει το ενδιαφέρον της στη σχέση πωλητή-αγοραστή και άρχισε να λειτουργεί σαν ανοικτό σύστημα, όπου ο πωλητής και ο αγοραστής δεν είναι παρά υποσυστήματα ενός γενικότερου κοινωνικού συνόλου το οποίο επηρεάζουν και

από το οποίο επηρεάζονται. Αποτέλεσμα αυτής της νέας θεώρησης ήταν η έμφαση στη σφαιρική πληροφόρηση. Η αποφυγή ενεργειών, αν και εξυπηρετούν μία μερίδα της αγοράς, έχουν αρνητικές συνέπειες στο κοινωνικό σύνολο.

- Έμφαση στον ανταγωνισμό. Οι ειδικοί του μάρκετινγκ έχουν ήδη ονομάσει την περίοδο μέχρι το 2.000 εποχή του ανταγωνισμού.

Είναι σημαντικό ακόμα να προσθέσουμε και τα παρακάτω, σχετικά με τις περιόδους που προαναφέραμε; Η κάθε μεταστροφή στις βασικές αρχές της λειτουργίας των επιχειρήσεων δεν σήμαινε απόρριψη των αρχών που χαρακτήρισαν την προηγούμενη περίοδο εξέλιξης. Αντίθετα κάθε περίοδος πρόσθετε μία νέα σειρά προϋποθέσεων επιτυχίας στις ήδη υπάρχουσες. Και ακόμη η παράθεση των στοιχείων που χαρακτήρισαν κάθε περίοδο δεν σημαίνει ότι έγιναν ή γίνονται αποδεκτά από όλες τις επιχειρήσεις. Ακόμα και σήμερα πολλές επιχειρήσεις δρουν με βάση μεσαιωνικές αρχές.

Στην τελευταία περίοδο που δίνεται έμφαση στον ανταγωνισμό αν υποθέσουμε ότι οι αρχές των προηγούμενων περιόδων εφαρμόζονται ήδη, τότε η πρόσθετη προϋπόθεση επιτυχίας που υπαγορεύεται από τις σημερινές συνθήκες είναι η αποτελεσματική αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Οι λόγοι για την νέα αυτή στροφή προς τον ανταγωνισμό είναι πολλοί. Μπορούμε όμως να αναφέρουμε τους κυριότερους.

- Οι κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες μεταβάλλονται με μεγάλη ταχύτητα. Όσο πιο γρήγορα προσαρμόζεται σε αυτές ένας ανταγωνιστής τόσο μεγαλύτερες πιθανότητες έχει να εκτοπίσει τους αντίπαλους του, αφενός και να επιβιώσει αφετέρου.

- Όλες σχεδόν οι εκβιομηχανισμένες αγορές χαρακτηρίζονται από μεγάλο βαθμό κορεσμού στις περισσότερες κατηγορίες προϊόντων και παράλληλα με χαμηλούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό σημαίνει ότι νέες αυξήσεις στις πωλήσεις και τα κέρδη δεν θα έρθουν από αυξήσεις στο συνολικό μέγεθος της αγοράς αλλά από τον εκτοπισμό του ανταγωνιστού .

- Η αλματώδης ανάπτυξη της τεχνολογίας προσφέρει ίσως μία από τις μεγαλύτερες ελπίδες για μελλοντική ανάπτυξη. Όπως όλες οι ευκαιρίες έτσι και η τεχνολογία έχει μεγάλους επιχειρηματικούς κινδύνους. Η αξιοποίηση της απαιτεί μεγάλη ευελιξία, σωστή πληροφόρηση, τέλεια κατάρτιση και αποτελεσματική ικανότητα αντιμετώπισης των ανταγωνιστών οι οποίοι προβλέπουν στις ίδιες εξελίξεις. Κάθε επιτυχημένη αξιοποίηση μιας νέας τεχνολογίας από μία επιχείρηση σημαίνει καταστροφή για πολλές άλλες.

- Τέλος η διαμόρφωση αποτελεσματικών μεθόδων αντιμετώπισης του ανταγωνισμού έχει αποκτήσει επικαιρότητα γιατί συνδέεται στενά με μία άλλη τάση στη θεωρητική των επιχειρήσεων, την έμφαση που δίνεται στον τομέα, τις μεθόδους και τις τεχνικές της στρατηγικής διοίκησης. Η έννοια του στρατηγικού μάναιζει δεν περιορίζεται σε γενικότητες γύρω από την καθημερινή έννοια που αποδίδουμε στον όρο "στρατηγική", αλλά αναφέρεται σε συγκεκριμένες μεθόδους, αρχές και τεχνικές που έχουν σκοπό να κατευθύνουν την επιχείρηση προς την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων.

Οι πιο πάνω συνθήκες εξηγούν τους λόγους που οδηγούν στην ένταση και όξυνση του ανταγωνισμού. Επί πλέον όπως

προαναφέρθηκε, ο ανταγωνισμός τείνει να αλλάξει όχι μόνο ως προς το βαθμό αλλά και ως προς τη μορφή του. Αυτό οφείλεται σε τρεις κύριους λόγους.

Πρώτον, στην τάση συγκεντρωτισμού στην επιχειρηματική δραστηριότητα όπου χιλιάδες δεκάδες μικροί ανταγωνιστές τείνουν να αντικαθίστανται από λίγες μεγάλες μονάδες. Η τάση αυτή προς το ολιγοπώλιο έχει διεθνή χαρακτήρα. Είναι προφανές ότι οι συνθήκες, οι απαιτούμενες ενέργειες και οι αντενέργειες κ.τ.λ. του ανταγωνισμού αλλάζουν όταν το μέσο μέγεθος των μονάδων που αποτελούν αγορά αλλάζει σημαντικά.

Δεύτερον, με την ανάπτυξη των μέσων μαζικής ενημέρωσης ο καταναλωτής είναι σε καλύτερη θέση να συγκρίνει την πληθώρα των προσφερόμενων ειδών. Σαν αποτέλεσμα είναι οι εταιρείες που μπορούν να "νέμονται" μία μικρή περιοχή ή τμήμα της αγοράς π.χ. ένα επαρχιακό κατάστημα, χωρίς ανάγκη αντιμετώπισης επιθετικών ενεργειών από άλλες μονάδες, είναι ελάχιστες και μειώνονται συνεχώς. Το ίδιο συμβαίνει στη βιομηχανική αγορά, όπου οι νέες μέθοδοι της πληροφορικής και η εισαγωγή ορθολογικών μεθόδων στις προμήθειες επιτρέπουν στους αγοραστές να εξετάζουν εύκολα διάφορες πηγές προμήθειας χωρίς να είναι δέσμιοι ενός ή δύο παραγωγών.

Τρίτον, η τάση προς το στρατηγικό μανάιζμεντ που προαναφέρθηκε σημαίνει ότι η χρήση των σύγχρονων μεθόδων διοίκησης από μία μονάδα του κλάδου υποχρεώνει και τις άλλες να εκσυγχρονισθούν αν θέλουν να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Είναι προφανές ότι αυτό επεκτείνεται

και στη χρήση στρατηγικών μεθόδων αντιμετώπισης του ανταγωνισμού. Όταν μία επιχείρηση αντιμετωπίζει τους ανταγωνιστές της διεξοδικά και μεθοδικά, η τυχόν εμμονή στην ευκαιριακή και αυτοσχεδίαστη αντιμετώπιση δεν μπορεί παρά να έχει αρνητικές συνέπειες.

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο ανταγωνισμός θα είναι το πιο ουσιαστικό στοιχείο της επιχειρηματικής ζωής στις ερχόμενες δεκαετίες. Στις υπόλοιπες σελίδες θα αναφερθούμε στο πως μπορεί να αντιμετωπισθεί αυτός ο τόσο παλιός και γνωστός παράγοντας επηρεασμού της επιχειρηματικής δραστηριότητας, στα πλαίσια των νέων διαστάσεων που τον χαρακτηρίζουν στον τομέα που αναφέρεται η εργασία μας δηλαδή στον τομέα της ναυτιλίας.

Όπως όλοι οι κλάδοι της οικονομίας μας έτσι και η ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει πολλές δυσκολίες ενόψει του 1992. Η σημαντικότερη κατά την γνώμη μας δυσκολία είναι ο ανταγωνισμός, δηλαδή το πόσο ανταγωνιστική είναι η ναυτιλί μας σε σχέση με τις άλλες ναυτιλίες του κόσμου. Η χώρα μας έχει μία από τις πιο ισχυρές σε αριθμό και σε χωρητικότητα πλοίων ναυτιλία. Αυτό όμως είναι αρκετό για να είναι η ναυτιλία μας ανταγωνιστική; Μπορούμε εδώ να απαντήσουμε πως αυτά τα στοιχεία συμβάλουν στο να είναι ανταγωνιστική η ναυτιλία, δεν είναι όμως και τα μοναδικά. Παρακάτω θα αναλύσουμε ποιοί άλλοι παράγοντες, στοιχεία συμβάλλουν στο να είναι η ναυτιλία μας ανταγωνιστική.

Το θέμα του έμφυχου δυναμικού για την επάνδρωση της ναυτιλίας μας υπήρξε ανέκαθεν ένα από τα σοβαρότερα



προβλήματα. Μετά την εποχή ορόσημο κατά την οποία η Ελληνική ναυτιλία έφθασε τα 4.000 πλοία και την εκστρατεία που ακολούθησε για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η ζήτηση ναυτικών στην ουσία δεν σταμάτησε ποτέ για δύο κυρίως λόγους:

Πρώτον, η ελληνόκτητη ναυτιλία παρά την συνεχή συστολή της βελτιώθηκε ποιοτικά και χρειαζόνταν περισσότερο ειδικευμένο προσωπικό, που δεν προσφέρονταν επαρκώς.

Δεύτερον, η βελτίωση της οικονομικής καταστάσεως στην Ελλάδα έστρεφε τους νέους σε άλλα ευκολότερα και πιο προσδοκώμενα επαγγέλματα με αποτέλεσμα και πάλι την έλλειψη προσωπικού κατωτέρων κυρίως υπηρεσιών.

Σήμερα οι ανάγκες σε έμφυχο δυναμικό για την επάνδρωση της ναυτιλίας εξακολουθούν να είναι μεγάλες. Αυτό δεν επισημαίνεται μόνο από τους Εφοπλιστές αλλά και από τους ίδιους τους ναυτεργάτες. Η έλλειψη εκπαιδευμένων ναυτικών αποτελεί σήμερα ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα που συνδέεται άμεσα με το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Είναι γεγονός ότι κατά την τελευταία δεκαετία ο Ελληνικός εμπορικός στόλος βελτιώθηκε ποιοτικά και εξειδικεύθηκε. Καινοφανή πλοία μπήκαν στην υπηρεσία ενώ ο γιγαντισμός και ο αυτοματισμός αποτελούν πλέον κοινό τόπο. Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις βρήκαν ανέτοιμο το προσωπικό από πλευράς κατάρτισεως για την ικανοποιητική επάνδρωση των σύγχρονων πλοίων, για την κίνηση των οποίων χρειάζονται πλέον γνώσεις πανεπιστημιακού επιπέδου. Η ναυτική εκπαίδευση παρεχόμενη στους σπουδαστές κατά τα

παλαιά πρότυπα και παραπέουσα μεταξύ οπισθοδρομήσεως και αδυναμίας αναπροσαρμογής, λόγω των γνωστών αντιδράσεως, όχι μόνο δεν έδινε ικανά στελέχη αλλά απεναντίας αποτελούσε τον προθάλαμο διαρροής των σπουδαστών σε άλλες απασχολήσεις πέρα του ναυτικού επαγγέλματος αφού μόνο ένα ποσοστό 15% σταδιοδρομούσε στα πλοία . Έτσι σήμερα βρισκόμαστε προ του ανησυχητικού φαινομένου ένα σημαντικό μέρος των αξιωματικών γέφυρας και μηχανοστασίου να λειτουργούν με ανεπαρκή αν όχι και απαράδεκτα χαμηλό δείκτη επαγγελματικής ικανότητας και κατάρτισεως. Οι μετεκπαιδεύσεις και επιμορφώσεις στελεχών, από την πλευρά τους δεν συνέβαλαν ουσιαστικά στην άνοδο του δείκτη επαγγελματικής ικανότητας για πολλούς και διάφορους λόγους και κυρίως:

- Η τεχνολογική πρόοδος στα πλοία προχωρούσε με ταχύτερο ρυθμό από τις προσαρμογές που γίνονταν στις μετεκπαιδεύσεις και τα επιμορφωτικά σεμινάρια.
- Ο μέσος όρος ηλικίας των μετεκπαιδευομένων ήταν αρκετά υψηλός με όλη την δυσκαμψία και την χαμηλή προσαρμοστικότητα και αφομοίωση της ύλης που συνεπάγεται η μεγάλη ηλικία του μετεκπαιδευομένου.

Η πρόσφατη μεγάλη σε έκταση και διάρκεια ναυτιλιακή κρίση είχε καταλυτικές επιδράσεις στο έμφυχο δυναμικό που έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στην επιβίωση και αυτό είναι φυσικό, παρά στην επαγγελματική κατάρτιση σύμφωνα με τις νεώτερες τεχνολογικές εξελίξεις.

Για την επίλυση του προβλήματος του εκπαιδευόμενου έμφυχου δυναμικού δημιουργήθηκε ένας νέος θεσμός, ο θεσμός

των "σάντουϊτς κώρσες". Τα "σάντουϊτς κώρσες" είναι ένα νέο σύστημα εκπαίδευσης με το οποίο επιδιώκεται η αναβάθμιση της ναυτιλιακής εκπαίδευσης για την πληρέστερη θεωρητική και επαγγελματική κατάρτιση των νέων αξιωματικών εμπορικού ναυτικού. Ονομάζεται "εναλλασσόμενη εκπαίδευση" γιατί βασίζεται στην εναλλαγή θεωρητικής εκπαιδεύσεως στις σχολές και πρακτικής ασκήσεως στο εμπορικό πλοίο. Κάθε σπουδαστής που εισάγεται στις σχολές πλοιάρχων και μηχανικών, μετά την επιτυχή συμπλήρωση του πρώτου εξαμήνου σπουδών ναυτολογείται υποχρεωτικά στα εμπορικά πλοία για διάστημα πέντε ως έξι μηνών όπου λαμβάνει πρακτικές γνώσεις και επαγγελματική εμπειρία ώστε να συνεχίσει την εκπαίδευση του έχοντας τις απαιτούμενες προσλαμβάνουσες παραστάσεις και γνωρίζοντας τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος. Μετά την απόλυση του από το πλοίο ο σπουδαστής επανέρχεται στη σχολή και συνεχίζει την θεωρητική εκπαίδευση του για ένα πλήρες σχολικό έτος, στην συνέχεια ναυτολογείται και πάλι σε εμπορικά πλοία για έξι ως επτά μήνες ώστε να συμπληρώσει συνολικά ένα έτος θαλάσσια υπηρεσία. Τελική φάση του νέου συστήματος είναι η συμπλήρωση της θεωρητικής εκπαίδευσης στη σχολή μετά την οποία χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων πτυχία και διπλώματα.

Το σύστημα συνδυασμού και εναλλαγής, θεωρητικής εκπαίδευσης στις σχολές και πρακτικής ασκήσεως στους χώρους απασχολήσεως γνωστό ως "σάντουϊτς κώρσες" (SANDWICH COURSE) εφαρμόζεται με επιτυχία στα κυριότερα ναυτικά κράτη (Μ. Βρετανία, Ηνωμένες Πολιτείες κ.α.) και συγκεντρώνει σπουδαία πλεονεκτήματα που είναι τα εξής:

- πληρέστερη κατανόηση των μαθημάτων που διδάσκονται στις σχολές.
- περιορισμός της διδασκόμενης στις σχολές ύλης πρακτικών μαθημάτων, σε όφελος της θεωρητικής διδασκαλίας.
- βελτίωση του επιπέδου πρακτικής εκπαίδευσης σε σχέση με το εφαρμοζόμενο μέχρι τώρα σύστημα εκπαιδευτικών πλοίων με το διατιθέμενο εκπαιδευτικό σκάφος που είναι ακατάλληλο για τα σημερινά δεδομένα, τελείως ανεπαρκές για μεγάλο αριθμό σπουδαστών εκτός του ότι είναι και πολυδάπανο.
- Επαφή με το πλοίο και τη θάλασσα καθώς και απόκτηση επαγγελματικής συνειδησίας των σπουδαστών από τα πρώτα στάδια της εκπαίδευσης.
- Διευκόλυνση νέων των ασθενεστερών οικονομικών τάξεων να σπουδάσουν αμειβόμενοι για το μισό περίπου χρόνο σπουδών.
- Περιορισμός της διαρροής των αποφοίτων σε άλλα επαγγέλματα, μέσω της έγκαιρης συνειδητοποιήσεως της καταλληλότητας τους ή μη για το ναυτικό επάγγελμα και αποθαρρύνσεως των ευκαιριακών σπουδαστών που εγγράφονται στις σχολές μόνο για αναβολή κατατάξεως ή απόκτηση απλώς ενός τίτλου σπουδών.

Η επιτυχία όμως του συστήματος αυτού θα εξαρτηθεί κατά μέγιστο μέρος από την αμέριστη συμπαράσταση και θετική συμβολή των αξιωματικών των πλοίων στα οποία θα ναυτολογηθούν οι εκπαιδευόμενοι. Οι προσπάθειες των αξιωματικών εκπαιδευτών των πλοίων θα πρέπει να κατευθύνονται από ορισμένες αρχές ή τήρηση των οποίων θα συμβάλλει αποφασιστικά στην επιτυχή εκπλήρωση της αποστολής τους. Η τριμερής

συνεργασία είναι περισσότερο επιβεβλημένη σήμερα παρά ποτέ για να αντιμετωπισθεί το μεγάλο πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας. Δεν είναι αρκετή μόνο η προσφορά και συμμετοχή των σπουδαστών αλλά και η συμμετοχή των ναυτικών και αξιωματικών που εργάζονται πάνω στα πλοία ακόμα και των κρατικών φορέων του κλάδου αυτού. Έτσι ο νέος σπουδαστής κατά την πρώτη επαφή του με το πλοίο και τους εργαζόμενους σε αυτό, θα πρέπει να αντιληφθεί ότι εισέρχεται στη μεγάλη ναυτική οικογένεια που του παρέχει συμπαράσταση, στοργή και κατανόηση. Ο αξιωματικός οφείλει να επιδείξει ανεκτικότητα στις πρώτες αδυναμίες ή αντιδράσεις των νέων παιδιών που βρίσκονται σε άγνωστους χώρους και αιφνιδιάζονται από το νέο τρόπο ζωής. Η υπομονή και επιμονή αλλά προπαντός ο σεβασμός στην ανθρώπινη αξιοπρέπεια είναι θετικά στοιχεία που συμβάλλουν στην επιτυχία του επιδιωκόμενου σκοπού. Για την απόκτηση πρακτικών γνώσεων θα πρέπει να ανατίθενται στο σπουδαστή μόνο εργασίες για τους δόκιμους πλοιάρχους και μηχανικούς. Η απασχόληση αυτή πρέπει να εξαρτάται από το βαθμό εμπειρίας και προσαρμογής εκάστου στο ναυτικό επάγγελμα. Ο αξιωματικός εκπαιδευτής όπως άλλωστε και οι άλλοι αξιωματικοί του πλοίου, έχουν την υποχρέωση που ισχύει και από τον κανονισμό των εσωτερικών υπηρεσιών των πλοίων, και επιλύουν οποιασδήποτε φύσεως απορίες των σπουδαστών και επιπλέον από δικιά τους πρωτοβουλία να επωφελούνται την κάθε ευκαιρία για την παροχή χρήσιμης τεχνικής διευκρινίσεως ή επεξεργασίας που θα συμβάλλει στην όσο το δυνατό καλλήτερη επαγγελματική κατάρτιση των σπουδαστών. Με ευθύνη των υπευθύνων των πλοίων θα πρέπει να τίθενται στη διάθεση των εκπαιδευομένων τα υπάρχοντα που βρίσκονται

πάνω στα πλοία βιβλία, σχέδια, χάρτες, πιστοποιητικά πλοίων καιάλλα ενδιαφέροντα έντυπα, ώστε να διευκολύνουν την έρευνα και μελέτη τους. Επίσης να διευκολύνεται η επίσκεψη από τον σπουδαστή των διαφόρων χώρων του πλοίου για την εξοικείωση του με αυτούς.

Η ναυτιλία μας για να είναι ανταγωνιστική πρέπει να στηριχθεί μόνο σε καλούς αξιωματικούς και εξειδικευμένο προσωπικό για την επάνδρωση της. Γι' αυτό η συνεργασία όλων όσων ασχολούνται με την ναυτιλία είναι απαραίτητη για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας, ιδίως τώρα που οι ευρωπαϊκές χώρες προσπαθούν να γίνουν ανταγωνιστικότερες με την καθιέρωση των λεγόμενων παράλληλων νηολογίων.

Μετά το "FLAGGING OUT" των πλοίων, παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών προς τις σημαίες ευκαιρίας κυρίως του Παναμά και της Λιβερτίας η Δυτική Ευρώπη απαντά με την ίδρυση των παράλληλων νηολογίων. Είναι αναμφισβήτητα μία λύση ανάγκης και μία λύση επιβίωσης που καθιστά τις ναυτιλίες των χωρών αυτών πιο ανταγωνιστικές με χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου. Η ίδρυση των δεύτερων νηολογίων προβληματίζει την Ελληνική και Ελληνόκτητη ναυτιλία και εδώ θα πρέπει να τονισθεί ότι το Ελληνικό κράτος θα πρέπει να βοηθήσει και να προστατέψει τα Ελληνικά πλοία αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά τους, διότι σε τελική ανάλυση εκείνο που ενδιαφέρει την πατρίδα μας είναι ο πλούτος που προέρχεται από τον κλάδο της ναυτιλίας και το συνάλλαγμα που εισρέει από αυτόν.

Εκτός όμως από τις γνώσεις και προπαντός την εμπειρία που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί, οι οποίοι πρέπει να έχουν πτυχία τόσο στη μηχανική όσο και στην ναυτική τέχνη είναι και το

πρόβλημα της καλής και αποδοτικής λειτουργίας του στόλου. Τα πλοία είναι παλαιά όχι μόνο τα Ελληνικά αλλά και του παγκόσμιου στόλου. Έτσι λοιπόν τα παλαιά πλοία πρέπει να συντηρηθούν διότι

τα νέα είναι πανάκριβα. Οι ξένοι ανταγωνιστές μας και κυρίως οι Νορβηγοί και Βρετανοί για να επιβιώσουν κατά την περασμένη κρίση στράφηκαν στην ναυπήγηση σύγχρονων πλοίων με την υποστήριξη των κρατών τους,

περιορίζοντας έτσι τις θέσεις εργασίας.

Για την Ελληνική ναυτιλία αυτό δεν είναι το ζητούμενο. Η συντήρηση του υπάρχοντος στόλου κατά την γνώμη μας είναι το κλειδί για οποιαδήποτε ναυτιλία και ειδικότερα για την Ελληνική. Ο τρόπος αυτός εξασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα και στις θέσεις εργασίας. Έχουμε τις καλύτερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της Μεσογείου στις οποίες μπορούμε να ναυπηγήσουμε πλοία μέχρι και 250.000 τόννων. Το λιμάνι του Πειραιά διέρχεται περίοδο έντονης ανάπτυξης και ευρύτερων διαρθρωτικών μεταβολών σε μία προσπάθεια της διοίκησης του να κερδηθεί μεγαλύτερο μερίδιο από το διαμετακομιστικό εμπόριο που διακινείται στη μεσογειακή λεκάνη, αλλά και να αναδειχθεί ο Πειραιάς κέντρο διαμετακόμισης εκμεταλλευόμενος και την πλεονεκτική γεωγραφική του θέση. Ο Πειραιάς η Νότια Θαλάσσια πόλη της Ευρωπαϊκής κοινότητας βρίσκεται στο σταυροδρόμι των θαλάσσιων αξόνων που συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική προσφέρεται άριστα για τη χρησιμοποίηση του από τις διεθνείς μεταφορικές εταιρείες ως ενδιάμεσο σταθμό. Τούτο άλλωστε έχει εκτιμηθεί από μεγάλες ξένες ναυτιλιακές μεταφορικές επιχειρήσεις, οι

οποίες συμπεριλαμβάνουν μέσα στα επιχειρηματικά τους προγράμματα και τον Πειραιά, πυκνώνουν τα δρομολόγια τους με τακτικές γραμμές που συνδέουν το λιμάνι του με μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού ενώ καθημερινά εκδηλώνουν και νέο ενδιαφέρον. Η διοίκηση του λιμένα Πειραιώς επιδιώκει να εκμεταλλευθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο το ενδιαφέρον των ξένων μεταφορικών εταιρειών προς όφελος και του Πειραιϊκού λιμένα και της Εθνικής οικονομίας γενικότερα. Η διοίκηση του Οργανισμού προέβη στην ιεράρχηση των προβλημάτων που απασχολούν το λιμάνι και τους εργαζόμενους του και επιδιώκει την αντιμετώπιση τους. Μέσα σε συνθήκες εργασιακής ειρήνης δραστηριοποιήθηκε περισσότερο το παραγωγικό δυναμικό με αποτέλεσμα να ανέβει αισθητά η αποδοτικότητα του λιμανιού γεγονός που αναγνωρίστηκε και από τους συναλλασσόμενους. Η διοίκηση του λιμένα Πειραιά υπό το φως των εξελίξεων που σημειώνονται στον ευρύτερο χώρο, αλλά και ενόψη της ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς έχει εγκρίνει προγράμματα έργων αναπτυξιακού χαρακτήρα και έχει δρομολογήσει διαδικασίες που στόχο έχουν να αυξήσουν την αποδοτικότητα του λιμανιού και να βελτιώσουν το επίπεδο των προσφερομένων προς το πλοίο, το εμπόρευμα και τον επιβάτη, υπηρεσιών. Ειδικότερα προβλέπεται η αγορά νέου μηχανολογικού εξοπλισμού και η κατασκευή θαλασσιών και άλλων χερσαίων λιμενικών έργων. Συγκεκριμένα προβλέπονται:

Α) Η προμήθεια μεταξύ άλλων:

- Εκατό οχημάτων για την κάλυψη αναγκών της φορτοεκφόρτωσης
- Ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων μηχανημάτων για την πλήρη μηχανοργάνωση των υπηρεσιών του οργανισμού και λειτουργιών του λιμένα.



- Τηλεοπτικών, μεγαφωνικών και άλλων εγκαταστάσεων για το νέο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- Συστήματα συναγερμού.
- Μιας πλωτής υδροφόρας.
- Εργαλείων και συσκευών φορτοεκφορτώσεων.
- Ειδικού εξοπλισμού για το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- Είκοσι ρυμουλκούμενων οχημάτων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.
- Τρίαντα ενός συνεργείων αυτοκινήτων.
- Εγκαταστάσεων ηλεκτρικών υποσταθμών κ.α.

Β) Λιμενικά και άλλα έργα κυριότερα των οποίων είναι:

- Κατασκευή υπογείου γκαράζ αυτοκινήτων δυναμικότητας 500 θέσεων.
- Ανέγερση μικρών κτιριακών και άλλων εγκαταστάσεων σε διάφορες περιοχές του λιμένα.
- Κατασκευή μεγάλου υποστέγου διαλογής στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Με την ολοκλήρωση και των συμπληρωματικών έργων ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων θα είναι σε θέση μετά το 1991 να λειτουργήσει πλήρως.
- Έναρξη κατασκευής περιφερειακής οδού εκτός της λιμενικής περιοχής για την κυκλοφορική αποσυμφόρηση των περιμετρικών δρόμων των πόλεων του Πειραιά κ.α.

Ακόμα την Ευρωπαϊκή πρόκληση στον τομέα της θαλάσσιας διακίνησης θα αντιμετωπίσει ο ναυτιλιακός Πειραιάς με την σύσταση της Πειραιϊκής Ναυτιλιακής Εταιρείας που σε πρώτη φάση ίδρυσαν 153 εφοπλιστές, ναυτικοί, υπάλληλοι ναυτιλιακών γραφείων, δικηγόροι και άλλοι εργαζόμενοι και δραστηριοποιούμενοι στον ναυτιλιακό και παραναυτιλιακό χώρο.

Από τις πληροφορίες που δόθηκαν στην δημοσιότητα προκύπτει ότι η Πειραιϊκή Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία με την εμπειρία και την ικανότητα του εφοπλιστικού στοιχείου και την ευρεία λαϊκή συμμετοχή όχι μόνο θα αναβθμίσει τις υπηρεσίες στον χώρο της ακτοπλοΐας και του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά θα μπορέσει να ασκήσει μία επιθετική πολιτική στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο, και κυρίως μετά την άρση του προνομίου του "καμποτάζ" για το οποίο γίνεται λόγος εκτενέστερα στις παρακάτω σελίδες. Κατά τις πρώτες εκτιμήσεις έγκυρων ναυτιλιακών κύκλων η Πειραιϊκή Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία αποτελεί τον πυρήνα της πιο εξελιγμένης μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας, με δυνατότητες αυτοχρηματοδότησης και προσέλκυσης ακόμα και της ανά τον κόσμο ομογένειας.

Η ίδρυση της εταιρείας αποτελεί μία πρώτη απάντηση της ναυτικής κοινότητας του Πειραιά σε αυτό που αποκαλείται σήμερα "Πρόκληση του μέλλοντος". Γιατί συνενώνει ένα πολυσύνθετο επιχειρησιακό δυναμικό με δοκιμασμένη και ενεργό πάντα δραστηριότητα, διευρύνοντας συγχρόνως τη κοινωνική του βάση με τη λαϊκή συμμετοχή και κυρίως τη συμμετοχή του ναυτικού στοιχείου. Έτσι για πρώτη φορά στην χώρα μας η λαϊκή αποταμίευση καλείται να πάρει μέρος σε πλοιοκτητική δραστηριότητα σε στενή συνεργασία με τον παραδοσιακό εφοπλισμό. Ο Πειραιάς υπήρξε και παραμένει πάντα το ιστορικό κέντρο της ναυτικής ζωής της χώρας με δυνατότητες να συλλαμβάνει τα μηνύματα των καιρών και να παρακολουθεί από κοντά ή και να προπορεύεται τις εξελίξεις στο διεθνή χώρο. Και σήμερα οι εξελίξεις είναι πολλές και δυναμικές και απαιτούν τολμηρές ιδέες και βαθειές τομές σε μεθόδους

αι νοοτροπία , αν θέλει ο τόπος να διατηρήσει τα ναυτιλιακά του πρωτεία . Ακριβώς μια τέτοια ιδέα και τομή αντιπροσωπεύει η Πειραιϊκή Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία που διαθέτει τρία ιδιαίτερης σημασίας χαρακτηριστικά:

**Πρώτο:** Τον επαγγελματισμό, τη γνώση και την πείρα του παραδοσιακού εφοπλιστή που αποκλείουν επικίνδυνους ερασιτεχνισμούς.

**Δεύτερο:** Την ευρεία λαϊκή συμμετοχή που οδηγεί στην αυτοχρηματοδότηση υγειούς μορφής της εταιρείας.

**Τρίτο:** Την απολύτως διαφανή διαχείριση, με ευχέρεια στην πρόσβαση των μετόχων για τον έλεγχο των οικονομικών της.

Ακόμα ο χαρακτήρας της Πειραιϊκής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας διαφοροποιείται από αυτόν που έχουν σήμερα οι εταιρείες λαϊκής βάσης γιατί ο Πειραιάς πρώτη ναυτική πόλη της Ελλάδας, δεν ενδιαφέρεται να ενισχύσει τη συγκοινωνιακή του σύνδεση με την υπόλοιπη Ελλάδα όπως συμβαίνει με ανάλογες εταιρείες του νησιωτικού συμπλέγματος. Ο Πειραιάς σκοπεύει με την εταιρεία αυτή πέρα από το θεμιτό επιχειρηματικό όφελος και σε ευρύτερους κοινωνικούς και εθνικούς στόχους . Και συγκεκριμένα:

- Να προσφέρει κατά προτεραιότητα στην μεγάλη οικογένεια των Ελλήνων ναυτικών, τη δυνατότητα να αναμειχθεί ενεργά στην επιχείρηση και να αποκτήσει κέρδη από τη ναυτιλία. Ταυτόχρονα όμως να θέσει τις βάσεις για στενή συνεργασία εργοδοσίας και εργασίας που θα οδηγήσει στην κοινωνική συναίνεση που αποκτούν οι καιροί.

- Να φέρει κοντά στην πλοιοκτητική δραστηριότητα και τον κόσμο της ναυτιλιακής υποδομής.
- Να προωθήσει την ανάπτυξη, όσο δυνατόν μεγαλύτερου μέρους του πληθυσμού στα θαλάσσια έργα.
- Να φέρει κοντά εφ'όσον το επιτρέψει η επιτυχημένη λειτουργία της εταιρείας, την κοινή γνώμη ολόκληρης της επικράτειας και ακόμα της ομογένειας, Αμερικής, Ευρώπης και Αυστραλίας.

Με λίγα λόγια η εταιρεία φιλοδοξεί να ανοίξει το δρόμο για στενή σύνθεση ναυτιλίας και οικονομίας, σε παραγωγική βάση για τον κάθε Έλληνα χωριστά και για το σύνολο του Ελληνικού λαού. Με μία τέτοια φιλοσοφία, με στενά συνεργαζόμενες ισχυρές επιχειρηματικές δυνάμεις και με μία ευρεία λαϊκή συμμετοχή η εταιρεία θα επιχειρήσει:

- Να αντιμετωπίσει τον Ευρωπαϊκό ανταγωνισμό μέσα και έξω από την χώρα, στα πλαίσια και πέρα από αυτά της Ε.Ο.Κ. μετά το 1992.
- Να παρακολουθήσει και έγκαιρα να επωφεληθεί από τις εξελίξεις της ναυτικής τεχνολογίας .
- Να δημιουργήσει πρότυπο εκσυγχρονισμένης ναυτιλιακής επιχείρησης , συνδυάζοντας την παράδοση με τις νέες οικονομικές και κοινωνικές τάσεις.

Με το κύρος των εταίρων-εφοπλιστών και με τη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης με λαϊκή συμμετοχή, η εταιρεία θα είναι φυσικό να διαθέτει και αυξημένη δανειοληπτική ικανότητα ώστε να έχει ελεύθερο ορίζοντα δράσεως βάσει ρεαλιστικών επενδυτικών προγραμμάτων .Συνδεδεμένη ταυτόχρονα στενά με την Ελληνική σημαία θα ανανεώσει τις προσπάθειες για τον ναυτιλιακό επαναπατρισμό διασφαλίζοντας έτσι απα-

σχόληση στα Ελληνικά πληρώματα. Η εταιρεία και εδώ διαφοροποιείται ξανά από τα αντίστοιχα πρότυπα των εταιρειών λαϊκής βάσεως, δεν εντοπίζει την δραστηριότητα της σε ένα μόνο κλάδο της ναυτιλιακής εκμετάλλευσης. Όπου θα υπάρξουν αντικειμενικές συνθήκες αποδοτικής επενδύσεως, θα επεμβαίνει είτε αφορούν την ακτοπλοΐα, είτε τα κρουαζιερόπλοια είτε την τουριστική υποδομή, τα φορτηγά πλοία εσωτερικού και τους ποντοπόρους κλάδους δεξαμενοπλοίων και ξηρού φορτίου. Για όλους αυτούς τους τομείς διαθέτει και πείρα και επιτυχημένο παρόν και οργάνωση.

Συμπερασματικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι η Ναυτιλιακή Ανώνυμη Πειραιϊκή Εταιρεία προσφέρει σήμερα στον Έλληνα ναυτικό και στο λαό του Πειραιά την ευκαιρία να μετέχει σε μία αποδοτική επιχειρηματική δραστηριότητα με πρωτοποριακό χαρακτήρα, αφού συνδυάζει ισχυρή επαγγελματική παράδοση και ευρεία λαϊκή συνεργασία. Ακόμα ευχόμαστε να δημιουργηθούν εκτός από αυτήν την εταιρεία και άλλες σε όλα τα ναυτιλιακά κέντρα της χώρας ώστε να μπορέσει η ναυτιλία να αντιμετωπίσει την πρόκληση του 1992.

Βασικός στόχος για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού εκτός από την δημιουργία Ναυτιλιακών εταιρειών λαϊκής βάσης είναι η αναβάθμιση του θαλάσσιου τουρισμού. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού βρίσκεται στην αιχμή των προτεραιοτήτων της Τουριστικής πολιτικής, αφού η μορφή αυτή του τουρισμού προσφέρεται για την αύξηση των συναλλαγματικών μας εσόδων και την προσέλκυση τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Η χώρα λόγω θέσης, κλίματος, εναλλαγής

τοπίου και κυρίως λόγω των νησιωτικών συμπλεγμάτων προσφέ-  
ρεται για την ανάπτυξη των θαλάσσιων περιηγήσεων. Τα στοιχεία  
αυτά συνιστούν και το συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας έναν-  
τι των ανταγωνιστριών χωρών (Ιταλία, Γιουγκοσλαβία, Τουρ-  
κία κ.τ.λ.).

Η προσφορά των Ελληνικών κρουαζιερόπλοιων στην ανάπτυξη  
του θαλάσσιου και περιηγητικού τουρισμού κρίνεται σημαντι-  
κή. Έμφαση πρέπει να δοθεί:

- στην προβολή της μορφής αυτής τουρισμού, στις υπερατλαντι-  
κές αγορές, καθώς και στις νέες αγορές. Αυτό μπορεί να γί-  
νει με την προβολή ταινιών, καθώς και σλάϊτς που θα αναφέ-  
ρονται σε νησιά και μέρη της Ελλάδος που προσφέρονται για  
κρουαζιέρες. Ακόμα και με την έντονη διαφήμιση σε όλα τα  
μέσα μαζική ενημέρωσης.

- στον εκσυγχρονισμό των κρουαζιερόπλοιων και στην εκπαί-  
δευση του προσωπικού τους. Πρέπει να προσφέρονται στον πε-  
λάτη εκτός από τις αναγκαίες, και άλλες υπηρεσίες που  
θα τον ελκύσουν για να κάνει κρουαζιέρες όπως π.χ. πρέπει  
να υπάρχει μέσα στο πλοίο κατάστημα αφορολόγητων ειδών,  
μπάρ, ντίσκο κ.α. Ακόμη το "σέρβις" πρέπει να είναι άψογο σε  
όλα τα στάδια με νέες διαδρομές σε διάφορα άλλα Ελληνικά  
νησιά και τα παράλια της ηπειρωτικής χώρας.

- στην υποδομή και στις υπηρεσίες που παρέχονται στα λιμάνια.  
Όταν η παραμονή στα διάφορα λιμάνια της χώρας είναι ανυπόφο-  
ρη αυτό έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα κρουαζιερόπλοια και  
τον τουρισμό γενικότερα. Γι' αυτό πρέπει να δημιουργηθεί μία  
νέα καλύτερη υποδομή λιμανιών δηλαδή ένα σύμπλεγμα νέων μα-

ρινών και ο εκσυγχρονισμός των υφισταμένων. Έτσι ένα νέο εθνικό σύστημα λιμένων αναψυχής έχει αρχίσει να υλοποιείται με προτεραιότητα στις μαρίνες του Αιγαίου. Το σχέδιο-εθνικό σύστημα λιμένων αναψυχής-προβλέπει την δημιουργία μαρινών σε όλο τον εθνικό χώρο. Οι θέσεις των μαρινών έχουν επιλεγεί με κριτήρια αναπτυξιακά και χωροταξικά ώστε να εξυπηρετούνται τα διάφορα σκάφη και να εκτελούν πλόες μεγαλύτερης διάρκειας και να προστίθενται νέοι προς ανάπτυξη προορισμοί και τοπικές αγορές. Ακόμα εκτός από τις μαρίνες πρέπει να βελτιωθούν και οι υπηρεσίες που παρέχονται στους τουρίστες από τους κατοίκους κάθε περιοχής και οι υπηρεσίες που παρέχονται στα πλοία κατά την παραμονή τους στα διάφορα λιμάνια.

Σύμφωνα με αυτά πρέπει να δοθεί προτεραιότητα και προσοχή γιατί ο κλάδος της ναυτιλίας που επηρεάζεται περισσότερο από τον ανταγωνισμό είναι τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά πλοία τακτικών γραμμών. Θα υπάρχει ακόμα μεγαλύτερος ανταγωνισμός όταν θα ισχύσει και το λεγόμενο "προνόμιο της ελεύθερης ακτοπλοΐας" ή όπως αλλιώς ονομάζεται "καμποτάζ". Τι είναι όμως αυτό που ονομάζουμε καμποτάζ. Η υπόθεση αυτή τίθεται κυρίως από τους βρεταννούς οι οποίοι με το άνοιγμα των αγορών θέλουν να εισβάλλουν στα παράλια των άλλων νησιωτικών κρατών μελών της Ε.Ο.Κ. και να κάνουν ταξίδια, κρουαζιέρες, είτε να μεταφέρουν επιβάτες από το ένα μέρος στο άλλο. Αλλά εκτός από την Ελλάδα και άλλες χώρες της ΕΟΚ όπως η Ιταλία, η Ισπανία, η Γαλλία και η Πορτογαλία δεν είναι πρόθυμες για την κατάργηση του "καμποτάζ".

Η άρση του καμποτάζ (CABOTAGE) θα πλήξει ιδιαίτερα τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων και θα σημαίνει το τέλος του Ελληνικού κρουαζιερόπλοιου όπως το γνωρίζουμε σήμερα με επιπτώσεις όχι μόνο στην εθνική οικονομία της χώρας μια και τα πλοία αυτά προσφέρουν πολλά με την εισροή συναλλάγματος και τον υψηλό τουρισμό, αλλά και σε όλο το κύκλωμα των εργαζομένων τόσο στα πλοία όσο και στην Ξηρά. Δεν συντρέχουν μόνο λόγοι κοινωνικοοικονομικοί για την αρνητική αυτή στάση που κρατάει η Ελλάδα στην άρση αυτού του προνομίου, αλλά και λόγοι εθνικής άμυνας και ασφάλειας. Η ιδιαιτερότητα του Αιγαίου από τη μία και οι Τουρκικές αμφισβητήσεις από την άλλη μαζί με το γεγονός ότι η Τουρκία μπορεί να γίνει σύντομα μέλος της ΕΟΚ, καθιστά την κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας επικίνδυνη. Το Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο δεν θα μπορέσει να ανταγωνισθεί τα ξένα πλοία που θα έλθουν στο Ελληνικό χώρο και θα οδηγηθεί μοιραία στον αφανισμό του. Οι Έλληνες είναι από τους πρώτους διδάξαντες στις κυκλικές περιηγήσεις και δεν πρέπει να φοβούνται τον ανταγωνισμό αλλά με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξουν οι ίδιοι όροι εκμετάλλευσως του πλοίου. Το λειτουργικό κόστος του Ελληνικού κρουαζιερόπλοιου είναι σήμερα τεράστιο. Ο Έλληνας πλοιοκτήτης δεν μπορεί να καθορίσει τον αριθμό του πληρώματος ανάλογα με την πληρότητα του πλοίου του. Είτε ένα πλοίο έχει δέκα επιβάτες είτε πεντακόσιους είναι αναγκασμένος ο πλοιοκτήτης να έχει το ίδιο πλήρωμα και κυρίως το ξενοδοχειακό πλήρωμα το οποίο είναι και το πολυπληθέστερο. Από την άλλη πλευρά παρατηρούμε μία κρατική συμπαράσταση άλλων χωρών με μορφή



επιχορηγήσεων και ευνοϊκών δανείων προς τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων τους, που σκοπό έχουν τον εκσυγχρονισμό τους και την ναυπήγηση μεγαλύτερων καλύτερα ταχνολογικά εξοπλισμένων και ανταγωνιστικότερων στο θαλάσσιο τουρισμό.

Τέλος επειδή το Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο εξαρτάται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα από τους επιβάτες άλλων χωρών, υπάρχει και το πρόβλημα της καθετοποίησης της παραγωγής των ξένων εταιρειών. Εάν καταργηθεί το προνόμιο της ακτοπλοΐας και έλθουν ξένα πλοία στην Ελλάδα οι ξένες εταιρείες θα προτιμούν και θα τροφοδοτούν με επιβάτες τα δικά τους πλοία και ξενοδοχεία αντίστοιχα και θα ελέγχουν έτσι ολόκληρο το τουριστικό πακέτο. Γι' αυτό χρειάζεται και η βοήθεια του κράτους για την διατήρηση του καμποτάζ διότι αν καταργηθεί τότε το Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο θα σβήσει.

Η λύση του προβλήματος αυτού μπορεί να επιτευχθεί με αποτελεσματικό διάλογο μεταξύ των εφοπλιστών των ναυτικών, της πολιτείας και άλλων ενδιαφερομένων φορέων. Το ενδιαφέρον των ευρωπαϊκών πλοίων βρίσκεται στον τομέα των κρουαζιερών και τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να συζητήσουν το θέμα και ενδεχόμενα να δημιουργήσουν κοινοπραξίες και ναυτιλιακές εταιρείες. Η Ελληνική ναυτιλία των επιβατηγών και των κρουαζιεροπλοίων που σήμερα είναι ίσως η μεγαλύτερη δύναμη της ναυτιλίας μας δεν θα αρνηθεί τον ανταγωνισμό των Ευρωπαίων, θα τον δεχθεί αλλά κάτω από ίσες προϋποθέσεις. Αν δηλαδή οι Βρετανοί ή όποιοι άλλοι θέλουν να εισέλθουν στον στίβο χρησιμοποιώντας φθηνά πληρώματα και οι Έλληνες θα πρέπει να πράξουν το ίδιο αν και το πνεύμα της ΕΟΚ είναι να εξασφαλισθούν θέσεις εργασίας για τους Ευρωπαίους και όχι για

τριοκοσμικούς ναυτικούς. Κατά την γνώμη μας το σοβαρό αυτό πρόβλημα πρέπει να λυθεί στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων και όχι με επιβολή γνώμης χωρίς διάλογο.

Σημαντική θέση στην ανάπτυξη των κρουαζιερών κατέχει και η τεχνολογία. Τι μας επιφυλάσσει άραγε το μέλλον στον τομέα θαλάσσιων κρουαζιερών, φαίνεται ότι ο γιγαντισμός σε συνδυασμό με την πολυτέλεια κυριαρχεί στην φαντασία των ναυπηγών. Τα δυτικογερμανικά ναυπηγεία σχεδιάζουν την ναυπήγηση του επιβατηγού "Φοίνιξ Γουόρντ Σίτυ" χωρητικότητας 250.000 τόννων και μήκους 380 μέτρων. Ο πλωτός αυτός γίγαντας θα μπορεί να φιλοξενήσει 5.000 επιβάτες και με ορισμένες διευθετήσεις άλλους 1800. Για την υλοποίηση του φιλόδοξου τούτου σχεδίου θα απαιτηθούν 10 εκατομμύρια εργατοώρες, αλλά οι Γερμανοί έχουν αποδείξει ότι όταν θέλουν να κάνουν κάτι το επιτυγχάνουν. Η "παγκόσμια πόλη του φοίνικα" αποτελεί τέλμημα άνευ προηγουμένου και θα χρειασθεί ευρεία ναυπηγική συνεργασία. Το συμβόλαιο για το πλοίο αυτό έχει υπογραφεί στα τέλη περικού του 1989 και η εταιρεία που ανάλαβε την κατασκευή του επιθυμεί παράδοση το 1993. Το κόστος του τεράστιου αυτού πλοίου θα ανέλθει σε ένα δισεκατομμύριο δολάρια και οι ενδιαφερόμενοι έχουν στραφεί στην αμερικανική αγορά. Το πιο εκπληκτικό στην όλη αυτή ναυπηγική σύλληψη είναι η κατασκευή μιας μαρίνας στο ίδιο το σκάφος που θα μπορεί να δέχεται μικρότερα κρουαζιερόπλοια μεταφορικής ικανότητας 400 επιβατών για να πραγματοποιούνται περιηγήσεις στις κοντινές περιοχές όπου ο πλωτός γίγαντας θα αγκυροβολεί. Στο σκάφος θα υπάρχουν καταστήματα, ρεστωράν κ.τ.λ. Αυτό το γι-

γαντιαίο σκάφος και άλλα πολλά είναι δημιουργήματα της φαντασίας των ναυπηγών και επιτεύγματα της σύγχρονης τεχνολογίας.

Εκτός από τα κρουαζιερόπλοια και τα υπόλοιπα πλοία πρέπει να είναι ανταγωνιστικά για να μπορέσουν να επιβιώσουν. Η Ελληνική ναυτιλία δεν διαθέτει εθνικά φορτία για μεταφορά και βασίζεται αποκλειστικά στην ανταγωνιστικότητα της. Η μείωση της σύνθεσης των πληρωμάτων και οι διμερείς συμβάσεις δεν ελαφρύνουν το κόστος λειτουργίας του Ελληνικού πλοίου. Το κράτος πρέπει να καταλάβει ότι η ναυτιλία είναι ο μοναδικός συναλλαγματοφόρος <sup>κλάδος</sup> της εθνικής μας οικονομίας, ο οποίος όταν κερδίζει μακριά από την Ελλάδα είναι σε βάρος του Ελληνικού λαού. Γι' αυτό πρέπει να γίνει προσπάθεια από μέρος όλων για να έλθουν πλοία και γραφεία στην Ελλάδα.

Η δεκαετία του 1980 άφησε βαθιά τα ίχνη της στη δομή και την εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχειρήσεως διεθνώς. Η παγκόσμια ναυτική κρίση που άρχισε το 1975 επιδεινώθηκε το 1981 και μετά, ύστερα από πρόσκαιρη βελτίωση το 1980. Αίτιο υπήρξε η μείωση της παγκόσμιας ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και λόγω περιορισμένης ανόδου της παγκόσμιας οικονομίας, αλλά και λόγω διαρθρωτικών μεταβολών που οδήγησαν στη μείωση των διανυομένων αποστάσεων. Αποτέλεσμα αυτών ήταν μία ραγδία πτώση των ναύλων σε όλες τις ναυτιλιακές αγορές. Επόμενο ήταν να κατακυλιούνται οι τιμές των πλοίων, τόσο των καινούργιων όσο και των (SECOND HAND) μεταχειρισμένων. Παρόμοια ανεβοκατεβάσματα της Ελληνικής ναυτιλίας η οποία επηρεάσθηκε βαθιά από τις εξελίξεις αυτές έχουν να σημειωθούν από το 1950. Πράγματι

οι τιμές σκαφών μέσης χωρητικότητας και μέσης ηλικίας στο 1981 από 8-9 εκατομμύρια δολάρια μειώθηκαν στα 2-3 εκατομμύρια δολάρια, πράγμα που είχε σημειωθεί τριάντα χρόνια νωρίτερα το 1950. Κατά την περίοδο 1988-1989 οι τιμές των πλοίων εξακονίσθηκαν και πάλι προς τα άνω γύρω στα 9-10 εκατομμύρια δολάρια για τους τύπους και τα μεγέθη που προαναφέραμε. Αυτές οι δραματικές μεταπτώσεις στις τιμές των πλοίων είχαν σαν συνέπεια να εξαφανισθούν από το διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο πολλά Ελληνικά ονόματα παραδοσιακών εφοπλιστών και άλλων αλλά γύρω στα μέσα της δεκαετίας (γύρω στο 1985) οι Έλληνες επανέκτησαν το απολεσθέν τονιάζ αγοράζοντας κυρίως από ξένες εταιρείες και αποκτώντας πλοία καλύτερα και νεώτερα.

Στο μεταίχμιο αυτής της εποχής σημειώθηκε μια "αλλαγή φρουράς" όπως θα μπορούσαμε να το ονομάσουμε, αφού εμφανίσθηκαν στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο νέοι εφοπλιστές στο επάγγελμα και την ηλικία. Το "νέο αίμα" που μπήκε στην ναυτιλία μας το 1985 είχε ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα. Αποτελείται από εφοπλιστές υψηλής μορφώσεως, πανεπιστημιακού επιπέδου προσαρμοσμένους στην εποχή των κομπιούτερς. Η νέα αυτή γενιά γρήγορα αντιλήφθηκε ότι ο ανταγωνισμός στο διεθνή στίβο δεν πρέπει να γίνεται μεταξύ των Ελλήνων αλλά <sup>με</sup> ξένους ομίλους και με ξένες χώρες. Και μετά το 1992 μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών και των άλλων τρίτων χωρών. Ο σκληρός διεθνής ανταγωνισμός επέβαλε την ανάγκη της μεγαλύτερης δυνατής μειώσεως των δαπανών λειτουργίας "RUNING EXPENSES" γεγονός που επέβαλε

νέες τακτικές στην εκμετάλλευση των πλοίων όπως π.χ. είναι η πολυεθνική ανάμιξη σε όλες τις διαδικασίες διαχείρισης. Οι Γερμανοί, οι Νορβηγοί, οι Βρεταννοί και οι εφοπλιστές της Άπω Ανατολής χρησιμοποιούσαν και χρησιμοποιούν πολυθενικά πληρώματα χαμηλού κόστους (Φιλιππινέζους, Κορεάτες κ.τ.λ.) αναθέτουν σε μπρόκερς του Λονδίνου τη ναύλωση των στόλων τους κ.α. Στόχοι είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι το 90% των ελληνόκτητων πλοίων χρησιμοποιούν Έλληνες αξιωματικούς και κατά περίπτωση κατώτερα πληρώματα αν βρίσκουν, παρά το γεγονός ότι οι Έλληνες αξιωματικοί είναι ακριβότεροι από τους Φιλιππινέζους και Κορεάτες. Σε αυτή την εποχή μεταίχμιο (1985) αρκετοί Έλληνες ανήκοντες στη νέα γενιά των εφοπλιστών αγόρασαν μεγάλο αριθμό πλοίων μεταξύ 20 και 40 μονάδων ο καθένας. Η κατηγορία αυτή των νέων εφοπλιστών εξακολουθεί και σήμερα να διατηρεί ακόμη μεγάλο στόλο παρά το γεγονός ότι έχουν πουλήσει αρκετά πλοία σε τιμές πενταπλάσιες της αγοράς τους (από 2 σε 10 εκατομμύρια δολάρια περίπου) λόγω βελτιώσεως της ναυλαγοράς και ζήτησεως τουνάκι αποκομίζοντας τεράστια κέρδη. Υπολογίζεται ότι από τις επικερδείς αυτές πωλήσεις οι νέο εφοπλιστές απέκομισαν κέρδη της τάξεως των 100-200 εκατομμυρίων δολαρίων χωρίς πλέον να χρωστούν στις τράπεζες και διαθέτοντας επαρκέστατο κεφάλαιο για να ανανεώσουν τους στόλους τους όταν κρίνουν ότι η αγορά συγκεντρώνει τις κατάλληλες προϋποθέσεις. Η κατηγορία των νέων αυτών εφοπλιστών πιστεύει ότι το μέλλον της Ελληνικής ναυτιλίας

έχει απόλυτη συνάρτηση με το μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας . Ακόμα ότι οι Έλληνες έχουν μία ιδιαιτερότητα έναντι των ξένων εφοπλιστών . Ενεργούν και κινούνται μόνοι τους σε αντίθεση με τους ευρωπαίους και άλλους ξένους συναδέλφους τους, οι οποίοι έχουν συγκροτηθεί σε επιχειρηματικούς ομίλους ή αντιπροσωπεύουν κρατική ναυτιλία. Είναι προφανές ότι οι Έλληνες υπερτερούν διότι παίρνουν γρήγορα αποφάσεις . Αυτή η ευελιξία αναδεικνύει το έμφυτο επιχειρηματικό τους δαιμόνιο. Από την άλλη πλευρά όμως στις περιόδους κρίσεως της ναυτιλίας και μάλιστα στις παρατεταμένες, οι Έλληνες αντιμετωπίζουν σοβαρές δυσκολίες σε αντίθεση με τους ξένους συναδέλφους τους που έχουν την υποστήριξη των κυβερνήσεων τους. Αυτή η ιδιαιτερότητα δεν φαίνεται να εκλείπει στο μέλλον και ασφαλώς είναι προοδιστική κάθε εξέλιξως της ελληνικής ναυτιλίας.

Το μέλλον της ναυτιλίας τόσο της ελληνικής όσο και της παγκόσμιας δεν μας επιφυλάσσει κατ' ανάγκη δραματικές ανακατατάξεις. Η δεκαετία του 1950 που έληξε και η εμπειρία που αποκτήσαμε μας δημιουργεί την εντύπωση ότι και η νέα δεκαετία που θα λήξει το 2.000 θα παρουσιάσει τις ανάλογες καμπύλες διακυμάνσεως οι οποίες όμως δεν θα έχουν τόσο έντονο χαρακτήρα, όπως της δεκαετίας του '80. Το βέβαιο είναι ότι οι κυκλικές κρίσεις στη ναυτιλία θα εξακολουθήσουν να αποτελούν το κύριο γνώρισμα της ναυτιλίας αφού αποτελούν συνάρτηση των οικονομικών εξελίξεων. Το πλοίο βέβαια πρώτο αντιλαμβάνεται την οικονομική ύφεση και τελευταίο την ανάκμψη. Το κατά πόσο οι οικονομί-

κές συγκυρίες στον πλανήτη θα επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά τη ναυτιλιακή επιχείρηση θα εξαρτηθεί από τις τελικές επιλογές των πολιτικών ηγεσιών μπροστά στις θεαματικές εξελίξεις που σημειώνονται τις ημέρες μας μεταξύ των δύο κόσμων. Τα όσα συμβαίνουν σήμερα στον ανατολικό κόσμο αποτελούν χρυσή ευκαιρία για την διεθνή ναυτιλία και επομένως για την Ελληνική. Αυτή η γενναία και ριψοκίνδυνη σύμπλευση της οικονομίας της Δύσεως με την Ανατολή αποτελεί αναμφισβήτητη πρόκληση για τους ανθρώπους της ναυτιλίας που κατά κανόνα κινούνται μέσα σε παρόμοια πλαίσια επιχειρηματικής επικινδυνότητας. Η δύση έχει φθάσει σε σημείο κορεσμού αγαθών και καταναλώσεως. Οι τριβές μεταξύ Ε.Ο.Κ. - Ιαπωνίας - Η.Π.Α. είναι έντονες. Οι αγορές έχουν κορεσθεί. Οι νότιοι λόγο οικονομικής στενότητας και υπό το βάρος του εξωτερικού τους χρέους έχουν περιορισμένη αγοραστική ικανότητα. Το άνοιγμα της Δύσης προς την Ανατολή και αντιστρόφως θα δώσει νέα ζωή και νέο πεδίο δράσεως στις αφυπνιζόμενες βιομηχανικές χώρες οι οποίες κάτω από το επιχείρημα ότι βοηθούν την δημοκρατία και την ελευθερία θα προωθήσουν τα αγαθά τους στις αγορές. Σύμφωνα με αυτό οι Έλληνες εφοπλιστές και οι Έλληνες ναυτικοί βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση και θα επωφεληθούν τα μέγιστα.

Παράλληλα με τη βελτίωση της υποδομής και των παρεχόμενων υπηρεσιών για να είναι ανταγωνιστική η Ελληνική ναυτιλία η πολιτική ηγεσία πρέπει να αντιληφθεί ότι δεν μπορεί να εμπλέκεται η Ελληνόκτητη διεθνή ναυτιλία στις

πολιτικές αντιπαραθέσεις και στα μικροκομματικά συμφέροντα. Γίνεται πλέον πεποίθηση μεταξύ του πολιτικού κόσμου και ακούγεται ήδη από πολλές πλευρές ότι πρέπει να εφαρμοσθεί μία υπερκομματική πολιτική για την εμπορική ναυτιλία. Πρέπει να δημιουργηθεί το κατάλληλο κλίμα ώστε ο Ελληνικός εφοπλισμός να μπορέσει να χρησιμοποιηθεί σαν μοχλός για την ανασυγκρότηση της οικονομίας της χώρας και ακόμα την επιστροφή των Ελληνόκτητων πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο. Το πρόβλημα της επανόδου στην Ελληνική σημαία είναι πολύ λεπτό. Υπάρχει η κατηγορία των πολύ μεγάλων караβοκυραίων οι οποίοι δεν έχουν την διάθεση να διαπληκτίζονται συνεχώς με το Ελληνικό δημόσιο και υποχρεώνονται να αλλάζουν σημαία. Υπάρχουν οι μεσαίοι караβοκύρηδες που αγωνίζονται συνεχώς για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους. Και υπάρχουν και οι μικροί που δεν ξέρουμε αν θα αντέξουν τον ανταγωνισμό. Για να είναι η ναυτιλία μας ανταγωνιστική πρέπει με κάθε τρόπο αυτή να οδηγήσει τους μεγάλους αυτούς караβοκύρηδες πίσω στην χώρα τους και την σημαία τους. Ο μόνος τρόπος για να διατηρηθεί η ναυτιλία μας είναι να δοθούν κίνητρα στους αγωνιστές του κύματος. Κίνητρα όπως:

- φορολογικά. Σήμερα είναι η εποχή των γιγαντιαίων πλοίων προηγμένης τεχνολογίας. Δεν είναι λοιπόν δυνατόν να ζητούμε την επιστροφή των Ελληνόκτητων κολοσσών στο εθνικό νηολόγιο και από την άλλη να υπερφορολογούνται αυτά αδικαιολόγητα λόγω μεγέθους. Πρέπει λοιπόν να υπάρξει οροφή φορολογίας για τα μεγάλα πλοία. Πρέπει να υπάρξει η άμεση μείωση της φορολογίας και μάλιστα δραστικά ώστε να εξουδετερωθούν



οι ανταγωνιστικές προϋποθέσεις που προσφέρουν τα τάσα παράλληλα και άλλα νηολόγια ευκολίας.

- Νομοθετικά . Να προσαρμοσθεί η Ελληνική ναυτιλιακή νομοθεσία στις νέες διεθνείς συνθήκες ώστε να σταματήσει η διαρροή των πλοίων σε πιο "ευέλικτα" νηολόγια.

- Να υπάρξει αναγνώριση από την πλευρά του κράτους σε αυτά που προσφέρει η ναυτιλία και οι διεθνείς αυτοί Έλληνες εφοπλιστές. Κανένας Έλληνας πλοιοκτήτης εξωτερικού δεν περιμένει κάποια βοήθεια οικονομική ή οποιαδήποτε άλλη προνομιακή μεταχείριση, αλλά το μόνο που θα περίμενε ο πλοιοκτήτης που έχει τα γραφεία του στην Ελλάδα ή που σχεδιάζει να τα φέρει είναι να αναγνωρίζεται από την κάθε εκλεγμένη πολιτική ηγεσία η συμβολή του έστω και μόνο στα συναλλαγματικά έσοδα για τα οποία το κράτος σε ότι αφορά τη διεθνή μας ναυτιλία δεν έχει δαπανήσει τίποτε . Πιο συγκεκριμένα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο έχει τόση ανάγκη η χώρα μας είναι το μόνο δωρεάν συνάλλαγμα, σε αντίθεση με το τουριστικό για το οποίο γίνονται επενδύσεις από το κράτος σε ξενοδοχεία, δρόμους, εισαγωγές πρώτων υλών και προϊόντων κ.τ.λ. Μπορούμε ακόμα να σημειώσουμε ότι δεν θα πρέπει να συγχέονται οι Έλληνες πλοιοκτήτες οι δραστηριότητες των οποίων βρίσκονται στο εξωτερικό με τους πλοιοκτήτες οι δραστηριότητες των οποίων βρίσκονται στο εσωτερικό ακτοπλοΐα και τους επιχειρηματίες εκείνους οι οποίοι από την Ελλάδα αντλούν κεφάλαια υπηρεσίες και έργο και φυσικά εδώ κερδίζουν <sup>και</sup> είναι φυσικό να υφίστανται την οποιαδήποτε κριτική είτε από τα όργανα της πολιτείας είτε από την κοινή γνώμη, διότι δραστηριοποιούνται με χρήματα του Ελληνικού λαού. Πρέπει να προσθέσουμε ακόμα ότι εάν ο κάθε

Έλληνας εφοπλιστής του εξωτερικού αντιληφθεί ότι η Ελλάδα είναι ο τόπος που του αναγνωρίζει ότι κάτι προσφέρει εμπνέοντας του παράλληλα το συναίσθημα της σιγουριάς και της ασφάλειας και όχι της φυγής, τότε όχι μόνο δεν πρόκειται να φύγουν τα υπάρχοντα κεντρικά ναυτιλιακά γραφεία από την Ελλάδα αλλά σίγουρα θα έρθουν και πολλά άλλα που διατηρούνται τώρα στο εξωτερικό. Αν δοθούν αυτά τα κίνητρα που αναφέραμε πολύ γρήγορα θα δούμε σχεδόν σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο πόλεων και χωριών της χώρας έργα πολιτιστικά, κοινωνικής πρόνοιας, αθλητικά κ.α. Διότι όνειρο του κάθε Έλληνα είναι να αφήσει κάτι στον τόπο του και είναι παράλογο αυτό να μην γίνεται από ανθρώπους που οικονομικά μπορούν και θέλουν να το κάνουν.

Σήμερα γίνεται προσπάθεια από όλους για την επιστροφή πλοίων και γραφείων στην Ελλάδα. Έτσι πολλοί Έλληνες εφοπλιστές έχουν επιστρέψει και διατηρούν τα γραφεία τους στην Ελλάδα. Αυτοί πιστεύουν πως και από την Ελλάδα και κυρίως του Πειραιά (σπουδαίο κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου) διευθύνεται μία ναυτιλιακή επιχείρηση και μάλιστα τόσο καλά όσο και από τα άλλα κράτη όπως π.χ. το Λονδίνο ή τη Νέα Υόρκη. Τα σύγχρονα μέσα επικοινωνίας επιτρέπουν στο σημερινό εφοπλιστή να διευθύνει την επιχείρηση του από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Άλλωστε εδραιώνεται ακόμα η πεποίθηση ότι αφού είμαστε ισότιμα μέλη της Ευρώπης είναι το ίδιο αν έχει κανείς τα γραφεία του στον Πειραιά ή το Λονδίνο. Ακόμα αν βελτιωθεί το σέρβις στην Ελλάδα πολλοί από τους Έλληνες που διατηρούν τα γραφεία τους στις ξένες χώρες θα επιστρέψουν στη χώρα μας.

Ένα άλλο στοιχείο που αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα της ακμής και της παρακμής της εμπορικής ναυτιλίας μας είναι οι σχέσεις εφοπλιστού και ναυτικού. Χρειάζεται μία καλύτερη επαφή εφοπλιστών και ναυτικών που μαζί έφτιαξαν το θαύμα της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Δεν πρέπει ο ναυτικός συνδικαλισμός παρασυρόμενος από διάφορες πολιτικές σκοπιμότητες να καλλιεργεί ένα εχθρικό κλίμα και να επηρεάζει την σχέση του με τον εφοπλιστικό κόσμο. Γνωρίζουμε ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι δύσκολο και σκληρό και ως εκ τούτου πρέπει να καταβάλλεται από πλευράς εφοπλισμού κάθε προσπάθεια για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών. Και αυτό πρέπει κυρίως να γίνεται γιατί και οι περισσότεροι από τους εφοπλιστές υπήρξαν πριν ναυτικοί. Και από πλευράς ναυτικών γίνεται προσπάθεια για συνεργασία με τους εφοπλιστές για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Γίνεται προσπάθεια από μέρος των εφοπλιστών να βλέπουν με συμπάθεια τα αιτήματα των ναυτικών και από πλευράς ναυτικών να συμμαχούνται τα προβλήματα των εφοπλιστών. Έτσι χρειάζεται μία ειλικρινής συνεργασία στις σχέσεις εφοπλιστών και ναυτικών και του κράτους για το συμφέρον όλων. Χωρίς το Ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να υπάρχει το ναυτικό επάγγελμα και αντίστροφα χωρίς το ναυτικό επάγγελμα δεν μπορεί να υπάρχει το Ελληνικό πλοίο.

Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας είναι ένα ακόμα στοιχείο που αποτελεί παράγοντα ακμής και παρακμής της Ελληνικής ναυτιλίας. Οι δυσκολίες οι οποίες έχουν παρουσιασθεί στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια είναι επακόλουθες της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης που πέρασε αυτή την

τελευταία δεκαετία. Εχάθησαν πολλά χρήματα τόσο από πλευράς εφοπλισμού όσο και από πλευράς τραπεζών. Και οι δύο πλευρές δεν παραμένουν αμέτοχες αυτού του φαινομένου. Φυσικό λοιπόν είναι οι τράπεζες να αφήσουν να περάσει ένα αρκετά μεγάλο διάστημα ευημερίας-προσαρμογής για να ξαναρχίσουν την επανεμφάνισή τους στο ναυτιλιακό δανειστικό τομέα. Ο περιορισμός της τραπεζικής χρηματοδότησης έχει ως επακόλουθο τη στροφή του εφοπλισμού σε άλλες πηγές εξεύρεσης οικονομικών πόρων. Παρατηρούμε τη σύσταση των πρώτων κοινών ναυτιλιακών εταιρειών με έντονο ενδιαφέρον για την είσοδο των ναυτιλιακών εταιρειών στη χρηματιστηριακή αγορά. Συνεπώς το υπό ίδρυση χρηματιστήριο ναυτιλιακών αξιών στον Πειραιά και η ιδέα της μετεχοποίησης της Ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης είναι καλή διότι μπορεί να δώσει κεφάλαια στην επιχείρηση χωρίς μεγάλο κόστος. Ο Ελληνικής πλοιοκτησίας εμπορικός στόλος παραμένει ο μεγαλύτερος του κόσμου και η χρηματοδότηση του πραγματοποιείται όχι μόνο από τον Πειραιά αλλά και από ξένα οικονομικά κέντρα, όπως είναι το Λονδίνο και η Νέα Υόρκη. Σύμφωνα με τελευταία στοιχεία ο Ελληνικής πλοιοκτησίας στόλος των ποντοπόρων πλοίων μεγαλύτερων από 1000 τόννους έφτασε τα 2.433 σκάφη ολικής χωρητικότητας 47,6 εκατομμύρια τόννων. Η ποικιλία των χρηματοδοτήσεων της εμπορικής ναυτιλίας αυξάνεται, αλλά το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης προς τους Έλληνες εφοπλιστές προέρχεται από τις παραδοσιακές άμεσες εμπορικές δανειοδοτήσεις είτε από μία τράπεζα η οποία βρίσκεται στον Πειραιά είτε από αντιπροσωπευτικό γραφείο που διεκδικεί συναλλαγές οι οποίες θα πραγματοποιηθούν

αλλού. Στα χρόνια της ναυτιλιακής κρίσης, μερικοί εφοπλιστές εγκατέλειψαν το παιχνίδι ενώ άλλοι ξεπέρασαν τις δυσκολίες της δεκαετίας του '80 και έφθασαν στο τέλος με μεγαλύτερη εμπειρία και με μία καλύτερη στρατηγική δανειοδότησης. Σήμερα υπάρχουν αρκετοί ισχυροί παίκτες στην αγορά ενώ αυτοί που πείσθηκαν να δανείσουν στη διάρκεια της κρίσεως και διατήρησαν ισχυρούς δεσμούς με τη ναυτιλία εξακολουθούν να ασχολούνται με τον τομέα αυτό. Τα πρωτεία σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση των πλοίων κρατά η "Σίτυμπανκ" η οποία έχει το 35% των χρεών της ναυτιλίας. Η Σίτυμπανκ του Πειραιά καθιστά στενότερους δεσμούς της με την Ελληνική ναυτική βιομηχανία. Μπροστά στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες χρηματοδότησεως και το υψηλό κόστος χρήματος η Σίτυμπανκ δημιουργεί ναυτιλιακή τράπεζα και αναλαμβάνει την εισαγωγή μετοχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο χρηματιστήριο. Η Σίτυμπανκ συμπλήρωσε ήδη 25 χρόνια δραστηριότητας στην Ελλάδα και 22 χρόνια δράσεως στον Πειραιά όπου ανέπτυξε ιδιαίτερα στενές σχέσεις με τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Ο τραπεζικός κλάδος ονομάζεται "Σίτυ Σίππιν Μπάνκ" και λειτουργεί από τις 15 Ιανουαρίου 1989. Η νέα τράπεζα θα μπορεί να μετέχει μέχρι το 10% των κεφαλαίων της στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την δυνατότητα προσφοράς αντασφαλίσεων και δανείων. Ένας άλλος στόχος της Σίτυ Σίππιν Μπάνκ είναι να προσελκύσει ξένες εταιρείες στην Ελλάδα. Μέχρι σήμερα τρεις ή τέσσερις ναυτιλιακές εταιρείες επέδειξαν ενδιαφέρον και αναμένεται να διπλασιαστεί ο αριθμός τους στο προσεχές μέλλον. Ακόμα μπορούμε να αναφέρουμε ότι έχουν γίνει σχετικές διαβουλεύσεις μεταξύ της Σίτυμπανκ και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

για την δημιουργία Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών αξιών.

Το υπό ίδρυση Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Αξιών στον Πειραιά και η ιδέα της Μετεχοποίησης της Ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης είναι καλή διότι μπορεί να δώσει κεφάλαια στην επιχείρηση χωρίς μεγάλο κόστος. Το θέμα είναι όμως το κατά πόσο κάθεναυτική εταιρεία θα μπορέσει να κάνει εισαγωγή στο χρηματιστήριο ή αυτή η εισαγωγή θα αποτελέσει μόνο το προνόμιο των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών. Επίσης τίθεται το ερώτημα εάν θα μπορέσει το Ελληνικό χρηματιστήριο να αντέξει τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς όπου από μέρα σε μέρα είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε πτώση των ναύλων, πτώση των μετοχών και σε κοινωνική κρίση. Κατά την γνώμη μας χρειάζεται μία γνώση της αγοράς αλλά πιστεύουμε ακόμα ότι δεν θα είναι λίγοι οι Έλληνες και ξένοι επενδυτές οι οποίοι θα θελήσουν να αγοράσουν μετοχές βασιζόμενοι δικαιολογημένα όχι μόνο στο Ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο αλλά και στην επιχειρηματική εμπειρία ή όπως αλλιώς ονομάζεται "KNOW HOW" του Έλληνας πλοιοκτήτη και ναυτικού. Η μετεχοποίηση της ναυτιλιακής επιχείρησης ακούγεται σαν μία πολύ ωραία λύση. Αλλά το πρόβλημα δεν είναι η ιδέα αλλά η εφαρμογή της. Για να γίνει αυτό πρέπει να πείσουμε τους επενδυτές ότι μία τέτοια επένδυση είναι προσοδοφόρα αλλά συγχρόως έχει παλινδρομήσεις επικίνδυνες για ένα επενδυτή που αναζητά σταθερότητα στο εισόδημα του. Η χώρα μας έχοντας έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στο κόσμο και εν όψει του 1992 πρέπει να προσφέρει στο χώρο της ναυτιλίας νεωτεριστικές λύσεις. Ένα ναυτιλιακό χρηματιστήριο στον Πειραιά με τον κατάλληλο σχεδιασμό μπορεί να κερδίσει μελλοντικά στην συμπαράσταση του ναυτιλιακού - αλλά και όχι μόνο -

χώρου της Ελλάδας και του εξωτερικού .

Η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από μία αστάθεια η οποία είναι συνάρτηση πολλών εξωτερικών παραγόντων όπως η συζήτηση κινήσεως εμπορικών φορτίων σε όλο τον κόσμο αλλά επίσης και ετερογενών όπως οι συστηματικές μεγάλες επενδύσεις, (αγορές πλοίων) σε λανθασμένο χρόνο που με την σειρά τους φέρνουν μία υπερκάλυψη στο χώρο μεταφοράς επιζήμια για την ισορροπία ζήτησης και προσφοράς. Τα παραπάνω ενισχύουν την άποψη ότι η ναυτιλία διέπεται από παλινδρομήσεις οι οποίες άλλοτε φέρνουν μεγάλα κέρδη και άλλοτε είναι καταστροφικές. Εκείνο που μετράει περισσότερο στην ναυτιλία είναι η εξειδίκευση. Ο υπερσυγκεντρωτισμός πρωτοβουλιών, στους παλαιότερους εφοπλιστές που ήταν ο κανόνας της επιχειρηματικής δράσεως ξεκινούσε από την αντίληψη της ατομικής επιχείρησης που σήμερα αρχίζει να εγκαταλείπεται. Αλλά και οι συνθήκες πριν από είκοσι χρόνια ήταν διαφορετικές. Σήμερα ο ανταγωνισμός είναι οξύτατος. Τα κέρδη περιθωριακά. Οι όροι χρηματοδότησεως έχουν αλλάξει ριζικά. Ο κόσμος έχει εξελιχθεί και η ναυτιλία έχει εξειδικευθεί σε τύπους πλοίων. Τα κομπιούτερς έχουν ήδη εισβάλλει στην ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία επίσης διαφοροποιείται και εκδηλώνει ενδιαφέρον για μετεχοποίηση. Όλα αυτά δείχνουν καθαρά τις νέες τάσεις από τις οποίες όχι μόνο δεν μπορεί να εξαιρεθεί η ελληνόκτητη ναυτιλία αλλά απεναντίας καλείται να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο σε όλες αυτές τις καταστάσεις . Σε πολυπρόσωπες επιχειρήσεις δεν είναι δυνατό να λείπει η συλλογική προσπάθεια αλλά στηριγμένη πάντοτε στην ατομική ευθύνη και ενεργητικότητα. Για ένα καλό αποτέλεσμα απαιτείται η συντονισμένη κίνηση ενημερωμένων

και υπεύθυνων ανθρώπων. Παρ'όλα αυτά χρονικοί περιορισμοί σε πολλές εκδηλώσεις (ναυλώσεις, αγορές πλοίων) υπαγορεύουν την αναγκαιότητα γρήγορων αποφάσεων με αποτέλεσμα οι αποφάσεις να είναι ευθύνη ενός ή δύο ατόμων. Ακόμα η ανάθεση πρωτοβουλιών δημιουργεί αίσθημα ευθύνης, κινητοποιεί την δημιουργικότητα και την επινοητικότητα του Έλληνα και διεγείρει το φιλότιμο του. Όλα αυτά σε συνδυασμό με την εξειδίκευση και τον συντονισμό δημιουργούν ιδανικές συνθήκες συνεργασίας και μεγιστοποιούν την αποδοτικότητα που είναι και το ζητούμενο σε ένα κλάδο κατ'εξοχήν ευέλικτο όπως είναι η ναυτιλία αλλά και άκρως ανταγωνιστικό.

Για να είναι ανταγωνιστική η Ελληνική Εμπορική ναυτιλία δεν χρειάζεται μόνο να ληφθούν υπόψη και να πραγματοποιηθούν τα όσα είπαμε πιο πάνω. Αλλά χρειάζεται και να λυθούν ορισμένα προβλήματα τα οποία επιδρούν αρνητικά στην εμπορική ναυτιλία και την κάνουν μη ανταγωνιστική. Ένα από αυτά τα προβλήματα είναι η τρομοκρατία και οι συνέπειες της.

Η τρομοκρατία πλήττει κυρίως τον κλάδο των κρουαζιερόπλοίων. Το Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο έχει καταφέρει να διατηρήσει μία σημαντική θέση στο χώρο της Μεσογείου λόγω των καλών υπηρεσιών που προσφέρει και λόγω του ότι η Ελλάδα είναι κατ'εξοχήν τόπος που προσφέρεται για διακοπές. Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα που υπάρχει για τον ελληνικό στόλο κρουαζιεροπλοίων στη Μεσόγειο είναι κυρίως η αβεβαιότητα των πολιτικών καταστάσεων που δεν δίνει τη δυνατότητα κάποιας μακροχρόνιας πολιτικής επενδύσεων. Τα διάφορα τρομοκρατικά επεισόδια που συμβαίνουν είτε στα αεροδρόμια είτε στα λιμάνια της χώρας πλήττουν αφάνταστα τον τουρισμό μας και την ναυ-



τιλία μας. Η τρομοκρατία που έχει ξεσπάσει στη Μεσόγειο έφερε την κρίση στα κρουαζιερόπλοια. Πολλά κρουαζιερόπλοια αναγκάστηκαν να σταματήσουν τις παραδοσιακές κρουαζιέρες στη Μεσόγειο και ή παροπλίστηκαν ή αναζήτησαν νέες αγορές στην Καριβαϊκή, Αλάσκα ακόμα και στην Κίνα. Όσο αφορά τον δικό μας Ελλαδικό χώρο, τα Ελληνικά κρουαζιερόπλοια έχουν πλέον στραφεί προς την Ευρωπαϊκή και Ελληνική πελατεία διότι η άφιξη των Αμερικανών τουριστών δεν είναι ακόμη η αναμενόμενη. Θα χρειαστεί ακόμη πολύς καιρός μέχρι να επανέλθουμε στα επίπεδα του 1984 όχι μόνο σε ότι αφορά τον αριθμό των Αμερικανών τουριστών αλλά και την ποιότητα και το ύψος των ναύλων που είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν. Για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας σύντομα θα δημιουργηθεί μία ειδική αντιτρομοκρατική δύναμη από διακόσιους άνδρες η οποία θα αναλάβει την αστυνόμευση των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατηγών πλοίων. Η νέα αυτή δύναμη θα είναι επανδρωμένη με ειδικούς προερχόμενους από τις ένοπλες δυνάμεις και θα περιλαμβάνει βατραχανθρώπους και κομμάντος. Θα βρίσκεται κάτω από τον έλεγχο του Λιμενικού Σώματος το οποίο έχει αναλάβει το έργο της θαλάσσιας αστυνόμευσης. Οι νέες δυνάμεις θα χρησιμοποιηθούν από το Λιμενικό Σώμα όταν πολλές φορές κρίνεται απαραίτητη η αύξηση της ασφάλειας. Η απόφαση για τη δημιουργία της ειδικής αντιτρομοκρατικής δύναμης ακολουθεί την ομόφωνη έγκριση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Οργάνωσης για την πρόληψη παράνομων ενεργειών εναντίον των επιβατών και των πλοίων. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας γνωστοποίησε στα συναρμόδια υπουργεία ότι έχει ζωτική σημασία η προώθηση των αντιτρομοκρατικών

μέτρων λόγω των ανεπιθύμητων συνεπειών ενδεχομένων τρομοκρατικών ενεργειών για την ναυτιλία και ειδικότερα για τον τουρισμό.

Εκτός από την τρομοκρατία έχουμε και τις διάφορες σπείρες που απτόητες συνεχίζουν το έργο τους παρά την δημοσιοποίηση των κλοπών στο λιμάνι του Πειραιά και τα μέτρα που άρχισε να παίρνει η διοίκηση του λιμένα Πειραιά, οι διάφορες σπείρες εξακολουθούν ανενόχλητες να λυμαίνονται τα φορτία και κυρίως τα μοναδοποιημένα. Φαίνεται ότι οι σπείρες των κλεπτών είναι πολύ σίγουρες για τον εαυτό τους και δεν πτοούνται από το γεγονός ότι δρομολογήθηκε ήδη η διαδικασία για την περιστολή των κλοπών που εκτός από την οικονομική βλάβη των παραληπτών των φορτίων δυσφημοούν διεθνώς το λιμάνι. Είναι πράγματι αδιανόητο να μιλάμε και να προσπαθούμε να καταστήσουμε το λιμάνι του Πειραιά διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο και από την άλλη πλευρά να διεκδικούμε τα πρωτεία διεθνώς στις κλοπές. Το γεγονός μάλιστα ότι διαρρήξεις και κλοπές γίνονται και στα κοντέινερς τα οποία επινοήθηκαν ακριβώς για τον περιορισμό των παραβιάσεως, πέρα των άλλων πλεονεκτημάτων που προσφέρει η διακίνηση των μοναδοποιημένων φορτίων, αποδεικνύει την άρτια οργάνωση των δραστών οι οποίοι θα μπορούσαν να είχαν αποθαρρυνθεί και επισημανθεί από καιρό αν η αστυνομία ή το λιμενικό σώμα πραγματοποιούσε τακτικές περιπολίες στους χώρους εναποθηκείσεως των κοντέινερς. Μάλιστα το γεγονός ότι η λιμενική περιοχή δεν προσφέρεται για διακίνηση ετεροκλήτων ατόμων, αφού οι περισσότερες λιμενικές ζώνες είναι περιφραγμένες και τελούν στην ευθύνη φυλάξεως του λιμενικού σώματος και των τελωνειακών αρχών, θα έπρεπε να είχε αποθαρρύνει τους δράστες. Εν τούτοις όχι μόνο κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει

αλλά απεναντίας οι σπείρες δείχνουν υπερβάλλοντα ζήλο, ακόμα και όταν κινητοποιούνται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο όμιλος λιμένος Πειραιά ο οποίος βέβαια έχει και την μεγαλύτερη ευθύνη φυλάξεως των φορτίων. Πάντως ορισμένα μέτρα αποτρεπτικά των κλοπών βρίσκονται στο στάδιο της υλοποίησης. Έτσι ο αριθμός των φυλακών θα αυξηθεί, οι περιφράξεις των αφύλακτων λιμενικών περιοχών αποκαθίστανται και ο ηλεκτροφωτισμός επεκτείνεται. Ο πιο αποτελεσματικός όμως τρόπος αντιμετώπισης των κλοπών είναι η συνεχής αστυνόμευση των λιμενικών χώρων με περιπολίες τόσο των λιμενικών όσο και των αστυνομικών αρχών.

Είναι σημαντικό κατά την γνώμη μας να αναφέρουμε σε αυτό το κεφάλαιο και τον ρόλο της γυναίκας στην ναυτιλία του σήμερα και του αύριο. Η γυναίκα δεν ήταν ποτέ ξένη προς τα έργα της θάλασσας. Πρόκειται για μία διαπίστωση ιστορικά τεκμηριωμένη. Η Ελληνική φυλή είναι ναυσίβια και από την νομοτέλεια αυτή δεν μπορούσε να εξαιρεθεί η Ελληνίδα, η οποία έχει να επιδείξει και επίδοση και ικανότητα και σθένος αλλά και δημιουργική προσπάθεια σε κάθε τι που έχει συνάφεια με την εκμετάλλευση και την κίνηση του πλοίου. Απόδειξη η ναυτολόγηση πολλών γυναικών σε ζωτικά αξιώματα του πλοίου. Αλλά και στον εφοπλιστικό τομέα η Ελληνίδα δίνει τα τελευταία χρόνια δυναμικό παρόν. Η τάση μεθοδεύσεως για τον εθισμό της Ελληνίδας στο Εφοπλιστικό επάγγελμα έχει διευρυνθεί τον τελευταίο καιρό μεταξύ της τρίτης γενεάς των Ελλήνων εφοπλιστών οι οποίοι δεν περιορίζονται στην μεταβίβαση της επιχειρησιακής σκυτάλης μόνο στους άρενες απογόνους. Προετοιμάζουν και τα κορίτσια τους στην διαδοχή. Οι γυναίκες

αυτές εργάζονται αθόρυβα στο παρασκήνιο αλλά λειτουργούν αποτελεσματικά και δημιουργικά δίνοντας με τις γνώσεις τους, την φαντασία τους και την εργατικότητα τους μία νέα αντίληψη στην ανδροκρατούμενη μέχρι πρότινος ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν διαφέρουν από άλλες πολυπρόσωπες επιχειρήσεις στις απαιτήσεις τους από την γυναίκα. Στις απαιτήσεις αυτές συμπεριλαμβάνονται η πολύωρη απασχόληση, συχνές μετακινήσεις σε όλο τον κόσμο, περιορισμένος ελεύθερος χρόνος, διαρκής ενημέρωση σε θέματα πολιτικά, οικονομικά, κοινωνικά σε κάθε γωνιά της γης και πολλά άλλα. Αν αυτές οι απαιτήσεις αποτελούν εμπόδιο για την γυναίκα τότε θα αποτελούν και εμπόδιο για τον άνδρα. Το πρόβλημα μετατίθεται στις προσωπικές φιλοδοξίες, στην αντοχή σωματική και ψυχική και στα όνειρα του ατόμου ασχέτως φύλου. Ωστόσο η πείρα είναι αναμφισβήτητα ένα καταλυτικό στοιχείο για όλους τους τομείς της ζωής ενός ανθρώπου. Οι συσσωρευμένες γνώσεις και εμπειρίες ακόμα και τα λάθη εφ' όσον ο άνθρωπος διδάσκεται από αυτά σηματοδοτούν την επιχειρηματική συμπεριφορά, που είναι βέβαια και συνάρτηση του χαρακτήρα. Οι άνθρωποι αυτοί που χαρακτηρίζονται από γνώσεις και εμπειρίες σε συνεργασία με κυβερνήτες και τις πολιτικές αρχές αποτέλεσαν τους βασικούς μοχλούς προώθησης της επιστήμης, της τεχνολογίας και της κοινωνικής δικαιοσύνης για την καλύτερευση της ζωής των κατοίκων ολόκληρου του πλανήτη μας. Η ανθρώπινη σκέψη κάτω από το όραμα της εξάλειψης του φαινομένου της πείνας και για τους πιο φτωχούς κατοίκους χωρών αυτού του πλανήτη, αλλά και επειδή υπήρξαν οι κατάλληλες συνθήκες για την άνθιση της, δημιούργησε πρώτα τις θεωρητικές και στην συνέχεια τις πρακτικές προϋποθέσεις υλοποίησης

επινοήσεων που θα βελτίωναν τη ζωή - μακροπρόθεσμα - και στις πιο ακραίες γωνιές της γης. Η βιομηχανική ανάπτυξη κυριαρχεί σήμερα σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας ιδιαίτερα στους τομείς των γεωργικών εφαρμογών, των συγκοινωνιών (χερσαίων, θαλάσσιων και εναερίων), των χημικών και των τροφίμων.

Η ανάπτυξη θάταν παραλογισμός να υιοθετήσει κανείς με οποιαδήποτε επιχειρήματα ότι μπορεί και πρέπει να σταματήσει. Έτσι η τεχνολογία συνεχώς αναπτύσσεται και μία από τις συνέπειες αυτής είναι ο ανταγωνισμός συνεχώς να οξύνεται. Όπως και σε άλλους τομείς έτσι και στην ναυτιλία εμφανίζονται συνεχώς καινούργια τεχνολογικά επιτεύγματα που σαν αποτέλεσμα έχουν να υπάρχει οξύς ανταγωνισμός. Έτσι με αφορμή την έγκριση και τη χορήγηση δύο αδειών σκοπιμότητας για την δρομολόγηση δύο πλοίων ειδικού τύπου σε γραμμή των Κυκλάδων αναπτύχθηκε πρόσφατα μία έντονη αντιπαράθεση στο χώρο της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, ακτοπλοΐας. Η ένταση των αντιπαραθέσεων σχετικά με την προοπτική εισαγωγής πλοίων νέας τεχνολογίας στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο φανερώνει βαθύτερα προβλήματα της γενικά υποβαθμισμένης Ελληνικής ακτοπλοΐας.

Αποτέλεσμα της νέας τεχνολογίας είναι οι Έλληνες και ξένοι τουρίστες που ταξιδεύουν προς τα νησιά, του Σαρωνικού Πόρου, Ύδρα και Σπέτσες μπορούν να χαλαρώσουν και να απολαύσουν το ταξίδι τους στο νέο σκάφος τύπου "καταμαράν" το ονομαζόμενο "FLYING CAT" (ιπτάμενη γάτα). Ξεφεύγοντας από τον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο και προχωρώντας ακόμα περισσότερο έχουμε το επαναστατικό νέο "SEA CAT" που αποτελεί την πιο ενδιαφέρουσα εξέλιξη στο χώρο των δρομολο-

γίων των Βρεταννικών φέρυ-μπώτ στη θάλασσα της Μάγχης, από την εποχή που πρωτοεμφανίστηκαν το Χόβερκραχτ (αερόστρωμνα σκάφη ) πριν από είκοσι χρόνια και παραπάνω .Το SEA CAT είναι ένα διαφορετικό φέρυ-μπώτ στην πραγματικότητα ένα καταμαράν που σχίζει το κύμα κατασκευασμένο κυρίως από αλουμίνιο και κινούμενο από ισχυρούς πετελαιοκινητήρες που εκτινάσσουν πίδακες νερού που είναι ικανοί να προωθήσουν το σκάφος με ταχύτητα που φτάνει τα 45 μίλια την ώρα .Το μήκος του σκάφους που φτάνει τα 71 μέτρα μοιάζει στο σχήμα με συνηθισμένο καταμαράν εκτός του ότι τα κύτη σχεδιάστηκαν με το μικρότερο δυνατό ύψος για να μπορούν να διασχίζουν το κύμα όταν ο καιρός είναι άσχημος. Αυτό μπορεί να πλέει σε ύψος κυμάτων 5 μέτρων .Εκτός του ότι μεταφέρει περισσότερους επιβάτες από το " FLYING CAT" (450 σε σύγκριση με 180) έχει και χώρο για μέχρι και 24 οχήματα. Πρέπει να σκεφτούμε όμως πως κάτω από τον μανδύα των καταμαράν και των χόβερ-κράφτς κρύβεται η υπόθεση του καμποτάζ δηλαδή γίνεται ξαναμοίρασμα της πίτας μεταξύ των Ελλήνων Εφοπλιστών και των ξένων εφοπλιστικών εταιρειών στον Ελληνικό χώρο, ενόψει βέβαια της αναμενόμενης άρσης του καμποτάζ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (1993) .

Πως μπορούν όμως οι Έλληνες εφοπλιστές να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της νέας τεχνολογίας και ποιές ενέργειες έχουν κάνει ως τώρα; Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος το τμήμα Ναυπηγών, Μηχανικών του Υπουργείου Εμπορικής ναυτιλίας ασχολείται από πενταετίας περίπου συστηματικά με την μελέτη και σχεδίαση πλοίων νέας τεχνολογίας. Ήδη περα-

τώθηκε ένα ερευνητικό έργο με θέμα τις δυνατότητες και την προμελέτη ενός ταχύπλοου επιβατιγού οχηματαγωγού σκάφους για την γραμμή Πειραιάς-Κρήτη. Το σχεδιασθέν σκάφος είναι μεταφορικής ικανότητας 800 επιβατών και 88 αυτοκινήτων και έχει μελετηθεί τόσο θεωρητικά όσο και πειραματικά. Η ίδια ερευνητική ομάδα του τμήματος Ναυπηγών ασχολείται σήμερα με την μελέτη ενός ερευνητικού ωκεανογραφικού σκάφους σε συνεργασία με το εθνικό κέντρο θαλάσσιων ερευνών. Τέλος υπό έναρξη βρίσκεται η μελέτη ενός ταχύπλοου τύπου χόβερκραφτς για τον Ελληνικό χώρο .

Εκτός όμως από το τι έχει πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα πρέπει να εξετάσουμε και τις δυνατότητες που υπάρχουν για την εισαγωγή σκαφών νέας τεχνολογίας στην ελληνική ακτοπλοΐα. Έτσι παρατηρούμε τα εξής:

- Η φύση του αντικειμένου είναι πολύπλοκη και δεν υπάρχουν "μαζικές λύσεις" ή ασυναγώνιστοι τύποι πλοίων για όλες τις τεχνικοοικονομικές παραμέτρους που διέπουν την ορθολογική σχεδίαση ενός πλοίου. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται προσεκτική ανάλυση των οικονομοτεχνικών παραμέτρων , της υπό συζήτηση γραμμής διακίνησης καθώς και επιλογή του κατάλληλου μεγέθους και τύπου σκάφους που θα είναι σε θέση να ταξιδεύει με ασφάλεια και άνεση και να φθάνει στο ελάχιστο δυνατό χρόνο στον περιορισμό του ανεξάρτητα από καιρικές συνθήκες ή εποχή (τουλάχιστον για τις ίδιες καιρικές συνθήκες που ισχύουν ως προς τα συμβατικά σκάφη).

- Η εισαγωγή πλοίων νέας τεχνολογίας στον ελληνικό χώρο είναι τουλάχιστον τόσο απαραίτητη και αναπόφευκτη όσο είναι απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός των ελληνικών μεταφορών γενικότερα. Επιπροσθέτως ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος και ιδιαίτερα το Αιγαίο έχει σημαντική στρατηγική σημασία για τη χώρα μας και θέτει ιδιαίτερες απαιτήσεις στην ποιότητα του πολεμικού και εμπορικού μας στόλου. Ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής ακτοπλοΐας δεν είναι δυνατό να καλυφθεί από βραχύπνοες επενδύσεις σε μετασκευές νεκρών σκαφών αλλά απαιτεί την εισαγωγή νέων ιδεών από τους πλοιοκτήτες. Το ίδιο βέβαια έχει γίνει ήδη σε παγκόσμια κλίμακα. (Ευρώπη, Αμερική, Ιαπωνία κ.α.) παρά το ότι εκεί συνήθως τα λοιπά μεταφορικά μέσα (αερομεταφορές, οδικές συγκοινωνίες) λειτουργούν απόλυτα ανταγωνιστικά, θεωρείται πάντως βέβαιο και προκύπτει από σχετικές μελέτες ότι η επιτυχής εισαγωγή ταχύπλων σκαφών στο Αιγαίο θα ανταγωνισθεί επιτυχώς τον ανεπαρκή εθνικό αερομεταφορέα μας, ανεξαρτήτως της τελικής του τύχης.

- Η ανάπτυξη και εφαρμογή νέων τεχνολογιών και η εισαγωγή τους στην ελληνική οικονομία δεν πρέπει να αποτελεί αντικείμενο αντιδράσεων. Θεωρείται ότι με την εισαγωγή πλοίων νέας τεχνολογίας θα αναζωογονηθεί ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών στη χώρα μας και θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας. Βέβαια η λειτουργία σκαφών νέας τεχνολογίας θα απαιτήσει κατά μέρος μια αναδιάρθρωση του ναυτεργατικού δυναμικού εφ' όσον τα σύγχρονα σκάφη λειτουργούν διαφορε-



τικά απότα συμβατικά. Όμως ο ρόλος των συμβατικών σκαφών θα παραμείνει για πολλά ακόμη χρόνια ως ο πλέον σημαντικός στην ελληνική ακτοπλοΐα, ενώ τα μη συμβατικά σκάφη φαίνεται ότι προς το παρόν τουλάχιστον θα καλύψουν εξειδικευμένες ανάγκες μέχρις ότου ωριμάσει σε διεθνή πλέον κλίμακα η ιδέα της πλήρους αντικατάστασης συσμβατικών σκαφών με πλοία νέας τεχνολογίας. Οι εξελίξεις της τεχνολογίας σε άλλους τομείς των μεταφορών (αερομεταφορές, υπερηχητικά αεροπλάνα και διαστημόπλοια, οδικές συγκοινωνίες τρένα υψηλών ταχυτήτων κ.α.) οδηγούν στα ίδια συσπεράσματα .

- Η συζήτηση για την εισαγωγή σκαφών νέας τεχνολογίας στη χώρα μας πρέπει να προβληματίσει την πολιτεία μας για μια γενικότερη αναβάθμιση του ναυπηγικού τομέα της χώρας μας. Ακόμα εφ' όσον υπάρχει ελληνική ερευνητική, μελετητική και κατασκευαστική τεχνογνωσία στη χώρα μας θα πρέπει αυτή να ενισχυθεί με ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις . Πρέπει να απασχολήσουν όλους την πολιτεία, τους εφοπλιστές, τους ναυτικούς και όλους τους άλλους τα εξής ερωτήματα . Είναι σε θέση τα εντεταλμένα κρατικά όργανα ελέγχου των ναυπηγικών κατασκευών και της λειτουργίας των πλοίων στην χώρα μας (ελληνικός νηογνώμονας, επιθεώρηση εμπορικών πλοίων ) να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις των πλοίων νέας τεχνολογίας; Ακόμα υπάρχουν σχετικοί κανονισμοί κατασκευής και λειτουργίας όπως και το απαραίτητο προσωπικό που να είναι σε θέση να κρίνει για τη μελέτη , σχεδίαση, κατασκευή και λειτουργία τέτοιων σκαφών; Ακόμα υπάρχει η απαραίτητη

ναυπηγοκατασκευαστική ή επισκευαστική υποδομή και οι λιμενικές εγκαταστάσεις που θα υποδεχθούν τα νέα πλοία με τα νέα προβλήματα; Για τη χώρα μας οι περαιτέρω εξελίξεις θα απαιτήσουν μεγάλες προσπάθειες η επιτυχία των οποίων είναι συνάρτηση της γενικότερης μελλοντικής εξέλιξης της ελληνικής οικονομίας και ελληνικής κοινωνίας.

Από τα παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι για την εφαρμογή της νέας τεχνολογίας απαιτούνται και οι κατάλληλες προϋποθέσεις. Αλλά όλη αυτή η τεχνολογική ανάπτυξη εκτός από τα θετικά της στοιχεία έχει και αρνητικά. Κινδυνεύει σήμερα να θεωρηθεί ως προπομπός μιας ανερχόμενης θα μπορούσαμε να την ονομάσουμε "πανούκλας" για το ανθρώπινο γένος. Μιας πανούκλας για την οποία δεν θα υπάρχουν για κανένα κράτος και για κανέναν περιθώρια σωτηρίας. Πρόκειται για την οικολογική καταστροφή του πλανήτη που συντελείται καθημερινά σε τεράστια έκταση και που κατά τους νέους οραματιστές του μέλλοντος, τους επιστήμονες επέρχεται ραγδαία. Εφ'όσον δεν ληφθούν τα μακροπρόθεσμα εκείνα μέτρα που θα διατηρήσουν έστω ορισμένα επίπεδα. Ευτυχώς το ανθρώπινο γένος μέσα από κάποιες ανήσυχες φάσεις που ξεπήδησαν και ξεπηδούν σε δύσκολες ώρες της ιστορίας του πετυχαίνει να επιβιώνει. Ήδη και σήμερα που το μέλλον του κινδυνεύει από αυτή την ίδια την πρόοδο κάποιιοι άνθρωποι κτυπούν τον κώδωνα του μεγάλου κινδύνου. Είναι οι επιστήμονες μελλοντολόγοι αλλά και κάποιιοι άλλοι που χωρίς να φέρουν τον τίτλο του επιστήμονα διαθέτουν το προνόμιο να σκέφτονται και διαθέτουν ακόμα προβλημα-

τισμό και διαίσθηση . Έτσι βιρσοκόμαστε τώρα μπροστά σε ένα νέο κίνημα με αξίωμα να σώσουμε τη φύση για να σώσουμε το ανθρώπινο γένος . Έφθασε η ώρα που πολιτικοί και οικονομικοί ανταγωνισμοί στην υψηλίο θα παραχωρούν σταδιακά την θέση τους στην ανάγκη για μια παγκόσμια συνεργασία για την αντιμετώπιση του κοινού μας εχθρού της ρύπανσης και καταστροφής του περιβάλλοντος που απειλεί τη ζωή στον πλανήτη . Και είναι ελπιδοφόρο το ότι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων θέτουν την προστασία του περιβάλλοντος σε βασικό κομμάτι των πολιτικών τους στόχων . .

Ο ναυτιλιακός κόσμος συμμετέχει και αυτός στην από κοινού αυτή προσπάθεια για την προστασία του περιβάλλοντος . Και ειδικότερα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος . Βλέποντας από χρόνια τη μόλυνση της θάλασσας τόσο από τα απόβλητα των βιομηχανιών της ξηράς όσο και αυτής από ατυχήματα πλοίων στην θάλασσα αλλά και από πετρελαιοειδή απόβλητα πλοίων και την εύκολη λύση να φορτώνεται όλη αυτή η ρύπανση στα ελληνικά πλοία αποφάσισε το 1982 να προχωρήσει στην ίδρυση της HELMERA, ελληνικής ένωσης προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος . Τρεις είναι οι βασικοί στόχοι ιδρύσεως της :

- Να μπει η ελληνική εμπορική ναυτιλία επικεφαλής του πιο σημαντικού ίσως ρόλου της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας που είναι η προστασία και η πρόληψη από κάθε ηθελημένη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος . Ο πρωτοποριακός αυτός ρόλος της ανήκει αφού η Ελληνόκτητη ναυτιλία είναι η πρώτη στον κόσμο .

- Η HELMERA θα αναλάβει στον ελληνικό αλλά και στον διεθνή χώρο σταυροφορία για την προστασία των θαλασσών από την ρύπανση και

- Τα πλοία μέλη της HELMERA όχι μόνο δεν θα ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά θα πρωτοστατήσουν στην προστασία του..

Ο ρόλος της HELMERA αναγνωρίζεται ως πρωτοποριακός. Οι αρχές της γίνονται συνείδηση και η παρουσία της εδρώνεται καθημερινώς καθώς τώρα κάθε ναυτιλιακή ή περιβρεχόμενη από θάλασσα χώρα παίρνει υπόψη τα προγράμματα της. Η θέση της αυτή στον παγκόσμιο χώρο είναι αποτέλεσμα της στελέχωσης της με εξειδικευμένους στα θέματα ρύπανσης και αντιρύπανσης ανθρώπους και του πάθους με το οποίο οι ιδρυτές της εργάζονται. Σημαντικότερη, ωστόσο είναι η συμβολή, κι αυτό γιατί συνδέεται με την υλοποίηση των προγραμμάτων των Ελλήνων πλοιοκτητών και των πληρωμάτων των πλοίων τους, από τους μηχανικούς, τους πλοίαρχους και μέχρι και του τελευταίου ναύτη οι οποίοι τηρούν με σχολαστικότητα τους απλούς κανονισμούς της HELMERA. Τα μέλη της HELMERA έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες προσπάθησαν και προσπαθούν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης σαν προσωπική τους υπόθεση παρά της κακής συνήθειας του παρελθόντος και τις αδυναμίες του παρόντος όπως για παράδειγμα η έλλειψη επαρκών ευκολιών υποδοχής στα λιμάνια. Απόδειξη της επιτυχίας της προσπάθειας είναι η σταδιακή μείωση των παραβάσεων της νομοθεσίας από τα πλοία μέλη της HELMERA όπως αναφέρουν τα επίσημα στατιστικά στοιχεία των διεθνών οργανισμών. Επίσης και το ότι κανένα πλοίο μέλος της

ένωσης δεν προκάλεσε ηθελημένα ρύπανση μέχρι σήμερα. Για όλα αυτά ο παράγων άνθρωπος ήταν και είναι το κλειδί της επιτυχίας αφού εφοδιαστεί με τις κατάλληλες πληροφορίες κατανοήσει το πρόβλημα και ενεργοποιήσει το φιλότιμο του. Ακόμη θα ήταν ευτύχημα αν οι βιομηχανίες ξηράς αναλάμβαναν εθελοντικά μια ανάλογη πρωτοβουλία αυτοδέσμευσης για την προστασία του περιβάλλοντος όπως έγινε στο χώρο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Όπως έχει η κατάσταση δεν είναι κανείς σε θέση να παρουσιάσει τις προοπτικές του περιβάλλοντος γιατί οι επιστημονικές ανακοινώσεις που βλέπουν το φώς της δημοσιότητας οδηγούν στο συμπέρασμα μιας περιβαλλοντικής αθλιότητας για μετά το έτος 2.000.

Μπορούμε όμως να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο ότι οι προοπτικές για το μέλλον δεν είναι τόσο όσο λέγονται αποθαρρυντικές για το έτος 2.000, εξαρτώνται από τη σωστή και ανθρώπινη συμπεριφορά όλων μας προς το περιβάλλον. Ο άνθρωπος είναι εκείνος ο οποίος είναι κυριολεκτικά υπαίτιος για την ολέθρια και καταστρεπτική εξέλιξη της λεπτής θεϊκά ισοζυγισμένης και αλληλένδετης οικολογίας. Ο άνθρωπος λοιπόν εφόσον έχει αντιληφθεί και είναι πλέον γνώστης αυτής της κατάστασεως είναι σε θέση να αλλάξει την καταστρεπτική και ολέθρια πορεία προς τον αφανισμό του. Ζωή χωρίς την σωστή ανθρώπινη συμπεριφορά θα είναι κατάρα. Το ανρθώπινο φιλότιμο μπορεί να την μεταλλάξει σε μια πραγματικά αποδεκτή ποιοτική ζωή για το μέλλον.

Η έλλειψη πεπειραμένων ναυτικών θα μπορούσε να έχει σοβαρές πειπτώσεις στην ασφάλεια και την περιβαλλοντική καταστροφή των θαλασσών .Επιζήμια είναι επίσης η πρωταρχική συγκέντρωση της προσοχής ορισμένων τομέων της ναυτιλίας στην επίτευξη βραχυπρόθεσμων κερδών και η αυξανόμενη χρησιμοποίηση φθηνών πληρωμάτων. Ανάμεσα στις εταιρείες πετρελαίων με πλοία που χρησιμοποίησαν υψηλά πρότυπα ασφάλειας εν μέρει για λόγους γοήτρου , μερικές αναγκάστηκαν να περικόψουν δραστηρικά τα προγράμματα εκπαίδευσης να εγκαταλείψουν την οικειοθελή εφαρμογή προγραμμάτων για το περιβάλλον και για την ασφάλεια και να επιδιώξουν χαμηλότερο κόστος επάνδρωσης. Οι εταιρείες πετρελαίων είχαν ένα πυρήνα πεπειραμένων και υψηλής ειδίκευσης ναυτικών που τις βοήθησαν να διατηρήσουν τα στάνταρς ασφάλειας. Όμως όπως συμβαίνει και σε άλλους τομείς της ναυτιλίας ο πυρήνας αυτός περιορίζεται.

Το μεγάλο ποσοστό απωλειών πλοίων κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες αποτελεί ένδειξη της αυξανόμενης έλλειψης εμπειρίας στη θάλασσα . Τόσο οι διευθύνσεις των στόλων των μεγάλων εταιρειών πετρελαίων όσο και οι άλλοι διαχειριστές πλοίων αντιμετωπίζουν μια προοπτική εξάντλησης της πηγής εμπειρίας με ταυτόχρονη εξάντληση της πηγής πρόσληψης διευθυντών. Αυτό θα έχει βαθειά και μακράς διάρκειας επίδραση στα επίπεδα ασφάλειας στη θάλασσα . Η λύση του προβλήματος συνίσταται εν μέρει στην εκπαίδευση της οποίας το κόστος συνεχώς αυξάνεται μαζί με τη σπουδαιότητα της. Τελικά το αυξανόμενο κόστος της

ασφάλειας , της περιβαλλοντικής προστασίας και της συμμόρφωσης με τους νόμους θα επηρεάσει το κόστος των μεταφορών . Τώρα ή αργότερα θα χρειασθεί να πληρώσουν όλοι, ενώ οι συνέπειες των αναβολών θα είναι αναπόφευκτες . Μεγάλη σημασία αποδίδεται στις τεχνικές διαχείρισης πάνω στο πλοίο ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα κρουαζιερόπλοια τα πορθμεία και τα βαρειά φορτία. Πολλά ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί και οι συνέπειες τους θα μπορούσαν να είχαν ελαχιστοποιηθεί αν το προσωπικό είχε μεγαλύτερες οργανωτικές ικανότητες για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων. Σαν παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε την οικολογική καταστροφή της Αλάσκας από το δεξαμενόπλοιο "Έξξον Βαλ τέζ". Για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα και να αποφύγουμε τους κινδύνους κατά την διακίνηση των χημικών προϊόντων χρειάζεται γνώση του κινδύνου , πείρα στον χειρισμό και πιστή εφαρμογή των οδηγιών και των κανονισμών για το κάθε φορτίο. Ειδικά για τα χημικά δεξαμενόπλοια όπου οι μεταφερόμενες ποσότητες είναι μεγάλες η εμπειρία και η εκπαίδευση του πληρώματος είναι ζωτικής σημασίας. Ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα χημικά δεξαμενόπλοια είναι το πρόβλημα της διαθέσεως των καταλοίπων που προέρχονται από το πλύσιμο των δεξαμενών . Σε λίγα λιμάνια υπάρχουν ευκολίες υποδοχής χημικών και αλοίπων πλοίων και στα περισσότερα από αυτά το κόστος της παραδόσεως χημικών καταλοίπων είναι πολύ υψηλό. Δεδομένου ότι η κατανάλωση χημικών προϊόντων είναι άμεσος συνάρτησις της οικονομικής αναπτύξεως οι μεταφορές χημικών συνεχώς θα αυξάνονται . Αλλά η παρουσία των ελλήνων εφοπλιστών

στον τομέα αυτό των ειδικών μεταφορών θα εξαρτηθεί κυρίως από την ύπαρξη ειδικευμένων πληρωμάτων. Για την προστασία του περιβάλλοντος από τα χημικά κατάλοιπα μια νέα συνθήκη καταρτίσθηκε ύστερα από σκληρές διαπραγματεύσεις μεταξύ των πλουσίων και των φτωχών χωρών. Η συνθήκη αυτή έχει τεθεί σε εφαρμογή από το 1991. Η συνθήκη συμφωνήθηκε προκαταρκτικά από 30 χώρες. Η εφαρμογή της έχει τεράστια επίδραση στην παγκόσμια δημόσια υγεία, στον έλεγχο της ρύπανσης στη μεταφορά χημικών προϊόντων και στις βιομηχανίες. Σύμφωνα με την συνθήκη οι διάφορες χώρες θα πρέπει να εισαγάγουν εθνική νομοθεσία για την παρεμπόδιση της παράνομης διακίνησης χημικών προϊόντων και για την τιμωρία των παραβατών. Παράνομες θα πρέπει να θεωρούνται οι διεθνείς μεταφορές τοξικών καταλοίπων που πραγματοποιούνται χωρίς τη συναίνεση όλων των ενδιαφερόμενων μερών.

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα της σημερινής κοινωνίας και ιδιαίτερα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Αλλά όπως και τα τόσα άλλα προβλήματα που αντιμετώπισε με επιτυχία η Ελληνική εμπορική ναυτιλία έτσι ελπίζουμε να καταφέρει να επιλύσει και αυτό. Η επίλυση κάθε προβλήματος γίνεται με επιτυχία όταν υπάρχει εξαντλητικός και εποικοδομητικός διάλογος ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους.

Σαν συμπέρασμα σε αυτό το κεφάλαιο θα μπορούσαμε να πούμε, πως τον ανταγωνισμό δεν πρέπει να τον βλέπουμε σαν ένα εφιάλτη αλλά σαν ένα απαιτητικό φίλο. Οποσοδήποτε θα υπάρχουν συνέπειες αλλά το αποτέλεσμα



που μας ενδιαφέρει και περισσότερο είναι ότι θα αναγκα-  
στούμε να εκσυγχρονιστούμε προσφέροντας καλύτερες πα-  
ροχές στο πλούσιο σύμπλεγμα των νησιών μας αλλά και γιατί  
όχι, σε καινούργιες αγορές της Μεσογείου.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Πολύ λίγες μέρες έχουν απομείνει από το "στόχο 1992" όπως έχει χαρακτηριστεί η ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς σε μία Ευρώπη χωρίς σύνορα, στόχος που τέθηκε τον Ιούνιο του 1985 με τη δημοσίευση της "Λευκής Βίβλου". Η Λευκή Βίβλος περιλαμβάνει προτάσεις που στοχεύουν στην ενοποιημένη Ευρώπη όπως είναι η απελευθέρωση των υπηρεσιών, της διακίνησης προσώπων και κεφαλαίων κ.α. Η προσπάθεια όμως αυτή της ενοποίησης της Ευρωπαϊκής αγοράς έχει και θετικά στοιχεία και δυσκολίες. Έτσι τα θετικά στοιχεία φαίνεται να υπερτερούν εφόσον περίπου 60% των προτάσεων του προγράμματος του 1985 έχουν ήδη εγκριθεί 158 από τις προτάσεις της Λευκής Βίβλου αποτέλεσαν αντικείμενο είτε απόφασης είτε κοινής θέσης. Μεταξύ των πράξεων αυτών περιλαμβάνονται αποφάσεις στρατηγικής σημασίας όπως η απελευθέρωση της διακίνησης των κεφαλαίων, το άνοιγμα των δημοσίων συμβάσεων, ο έλεγχος των συγκεντρώσεων επιχειρήσεων, η αναγνώριση των διπλωμάτων κ.α. Τα θετικά όμως στοιχεία δεν συγκαλύπτουν τις δυσκολίες οι οποίες παρουσιάζονται σε τρία επίπεδα:

- Παρουσιάζουν καθυστέρηση οι τομείς για τους οποίους απαιτείται ομοφωνία.
- Διαπιστώνεται μεγάλη καθυστέρηση στην ενσωμάτωση των κοινοτικών πράξεων στις εθνικές νομοθεσίες και την εφαρμογή τους.
- Παραμένουν σημαντικά προβλήματα στον τομέα της κατάργησης των ελέγχων στα σύνορα.

Το ερώτημα που προκύπτει είναι αν θα τηρηθούν οι προθεσμίες που έχουν καθοριστεί για την επίτευξη

της ολοκλήρωσης της ενιαίας αγοράς χωρίς σύνορα μέχρι τον Ιανουάριο του 1993 ή θα χρειαστεί μια παράταση; Οι περισσότεροι κοινοτικοί εμπειρογνώμονες προβλέπουν ότι δύσκολα θα τηρηθούν οι προθεσμίες αλλά κανείς δεν είπε ότι την 1η Ιανουαρίου 1993 η Ευρώπη των "12" θα αποφασίσει να απαναπαυθεί στις επιτυχίες της. Το οικοδόμημα θα έχει στηθεί όμως ενόψει των προκλήσεων του 2.000.

Μέσα στα πλαίσια της ενοποίησης της αγοράς γίνεται προσπάθεια από όλα τα κράτη μέλη για την δημιουργία ενιαίας αγοράς σε όλους τους τομείς της οικονομίας και περισσότερο για τον τομέα της ναυτιλίας ο οποίος θεωρείται και ο πιο σημαντικός. Γιαυτό η Ελλάδα η οποία κατέχει μια σημαντική ναυτική δύναμη είναι υπέρ της ενοποίησης των αγορών με ορισμένες φυσικά προϋποθέσεις. Είναι προφανής η σημασία που έχει η ελληνική εμπορική ναυτιλία για την κοινωνία. Η Ε.Ο.Κ. με την προσθήκη της ελληνικής ναυτιλίας ισχυροποιήθηκε ως ενιαία ναυτιλιακή οντότητα στο διεθνή θαλάσσιο χώρο, κάτι πολύ σημαντικό για έναν οργανισμό που θέλει να υπηρετεί τα συμφέροντα της ναυτιλίας του χώρου του και των επιχειρηματικών φορέων και παραγόντων που κινούνται και δηλεύουν σ' αυτόν. Όπως των φορτωτών, των εμπόρων, της ναυπηγικής-επισκευαστικής βιομηχανίας και άλλων τομέων της οικονομίας που αναπτύσσονται από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας. Εκτός από αυτό δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι το μεγαλύτερο τμήμα του εισαγοεξαγωγικού εμπορίου της Ε.Ο.Κ. διεξάγεται "δια θαλάσσης" κάτι που προσδίδει ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα στη σημασία που έχει για την Ε.Ο.Κ. η ναυτιλία. Στο χώρο της Ε.Ο.Κ. η πολιτική της χώρας μας ήταν και είναι πάντοτε σταθερή στην προώθηση των εθνικών ναυτιλιακών συμφερόντων. Η κατάργηση

του προνομίου του καμποτάζ εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για το Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο που εξαρτάται σχεδόν κατά αποκλειστικότητα από τους επιβάτες άλλων χωρών . Αν έλθουν ξένες εταιρείες θα τροφοδοτούν με επιβάτες τα δικά τους πλοία και ξενοδοχεία αντίστοιχα, ελέγχοντας έτσι ολόκληρο το τουριστικό πακέτο. Ακόμα η ίδρυση των παράλληλων νηολογίων προβληματίζει την ελληνόκτητη εν γένει ναυτιλία και θα πρέπει το κράτος να βοηθήσει το εθνικό πλοίο αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά του, αφού ο πλούτος της πατρίδας μας προέρχεται από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα . Το μέλλον της Ελληνικής ναυτιλίας είναι αισιόδοξο υπό την προϋπόθεση ότι το Ελληνικό πλοίο θα ξανααποκτήσει το μοναδικό του όπλο που είναι η ανταγωνιστικότητά . Η Ελληνική ναυτιλία δεν διαθέτει εθνικά φορτία για μεταφορά και βασίζεται αποκλειστικά στην ανταγωνιστικότητά της . Η μείωση της σύνθεσης των πληρωμάτων και οι διμερείς συμβάσεις δεν ελάφρυναν το κόστος λειτουργίας του ελληνικού πλοίου . Το κράτος πρέπει να καταλάβει ότι η ναυτιλία είναι ο μοναδικός συναλλαγματοφόρος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας ο οποίος δίνει και δεν παίρνει και κερδίζει ότι κερδίζει μακριά της Ελλάδας και κυρίως ποτέ εις βάρος του Ελληνικού λαού .

Η "λυδία λύθος" για την επίλυση κάθε προβλήματος είναι ο εξαντλητικός και εποικοδομητικός διάλογος . Σήμερα το ελληνικό νηολόγιο σημειώνει κατακόρυφη μείωση , χωρίς κατ' ανάγκη να μειώνεται και ο ελληνόκτητος στόλος . Η φυγή των πλοίων από την Ελληνική σημαία που ήταν συνάρτηση αφ' ενός της μεγάλης κρίσης αλλά και ορισμένων λανθασμένων χειρισμών της πολιτείας , έθεσε επί τάπητος το γενικότερο πρό-

βλημα του μέλλοντος δηλαδή το ελληνικό νηολόγιο . Όμως πριν από αυτό ο Έλληνας πλοιοκτήτης αντιμετώπισε το μέγα πρόβλημα της επιβιώσεως του με κάθε τρόπο. Χάρη στο επιχειρηματικό του δαιμόνιο και την ευελιξία του ο Έλληνας πλοιοκτήτης όχι μόνο επεβίωσε αλλά αποτέλεσε επιτυχές προηγούμενο και σημείο αναφοράς για τους ξένους πλοιοκτήτες οι περισσότεροι των οποίων υπέστησαν κυριολεκτικά καθίζηση. Στην κρίσιμη φάση της φυγής από το εθνικό νηολόγιο όταν ο Έλληνας εφοπλιστής έπρεπε να πάρει τις δραματικές αποφάσεις που πήρε για να επιβιώσει , ο διάλογος ήταν ανύπαρκτος. Για να μπορέσει να αντέξει την κρίση ο Έλληνας εφοπλιστής δεν περιορίζεται μόνο σε αμιγείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στρέφεται σύμφωνα και με επισημάνσεις του διεθνούς τύπου και προς άλλες μορφές επιχειρήσεων όπως οι γεωργικές καλλιέργειες , οι μικτές επιχειρήσεις ξηράς, ο τουρισμός, η πάσης φύσεως εκμετάλλευση γης, ακόμη και η ηλεκτρονική και έντυπη πληροφόρηση σε συνδυασμό με την εφαρμογή της πληροφορικής και την προσδευτική εγκατάλειψη του προτύπου της ατομικής επιχειρήσεως. Όλα αυτά για περισσότερη ασφάλεια των επενδύσεων σε περίπτωση ναυτιλιακής κρίσεως που ακολουθεί κυκλικές περιόδους.

Το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας είναι λαμπρό. Όχι μόνο γιατί βρίσκεται σε καλά και έμπειρα χέρια αλλά ακόμη γιατί η Ελληνική και Ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελεί υπολογίσιμο μεταφορικό όγκο , που κανείς δεν μπορεί να μην λάβει σοβαρά υπόψη του. Οι Έλληνες εφοπλιστές κατόρθωσαν να επιζήσουν των μεγάλων κρίσεων χάρη στην ευελιξία τους και την επινοητικότητα τους. Τώρα αυτές οι αρετές συμβαδίζουν και συνδυάζονται με την τεχνοκρατική αντίληψη των νεωτέρων. Ευχόμαστε και ελπίζουμε η ελληνική σημαία να προσελκύσει τον

μεγαλύτερο αριθμό ελληνόκτητων πλοίων ώστε να επιβεβαιωθεί για μια ακόμη φορά ο ηγετικός ρόλος των Ελλήνων στη θάλασσα, καθοριστικός και καθοδηγητικός των μελλοντικών τάσεων. Όλοι συμφωνούν ότι η ναυτιλία είναι για όλους και με όλους μπορεί όχι μόνο να επιβιώσει στο διεθνή ανταγωνισμό που είναι υποχρεωμένη -φορτία, χρηματοδότηση, ασφάλιση, ναυπηγεία κ.α.- αλλά και να βρίσκεται επικεφαλής των τομέων εθνικού κεφαλαίου της χώρας μας. Μπορεί όμως και κάτι ακόμη να προσφέρει η ναυτιλία μας και ιδιαίτερα το υπάρχον εφοπλιστικό κεφάλαιο. Και είναι και αυτό άκρως σημαντικό αφού άλλωστε και καταξιωμένο είναι ήδη από πολλά χρόνια στον ηπειρωτικό μας χώρο. Πρόκειται για επενδύσεις σε έργα στη στεριά. Σε όλους μας είναι γνωστές οι βιομηχανίες που σήμερα ανήκουν στο δημόσιο και είναι έργα εφοπλιστικού κεφαλαίου. Βέβαια δεν είναι οι μόνες επενδύσεις και μάλιστα άκρως παραγωγικές. Υπάρχουν σειρά, άλλες μικρότερης έκτασης όπως ξενοδοχειακά συγκροτήματα, ναυπηγεία και άλλα παραγωγικά έργα που συνολικά ξεπερνούν τα 20 δισεκατομμύρια δολάρια. Η ναυτιλία μας μπορεί και βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα και πολύ σίγουρα μακροπρόθεσμα να συνεχίσει το δρόμο των μεγάλων παραγωγικών έργων στη στεριά τα οποία σήμερα κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι αποτελούν εθνικό κεφάλαιο.

Κατά την γνώμη μας το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας ταυτίζεται με την ναυτιλιακή πολιτική που τα κράτη μέλη της Ε.Ο.Κ. θα επιλέξουν. Εάν αυτή η πολιτική έχει σαν πρώτιστο στόχο την φτηνή μεταφορά του εμπορίου δηλαδή την λιγότερη επιβάρυνση του Ευρωπαϊκού καταναλωτή και δεν αποβλέπει

σε άλλες λύσεις πολιτικού και κοινωνικού περιεχομένου τότε ναι έχει μέλλον και μάλιστα σίγουρο εφόσον η χώρα μας διαθέτει ένα ισχυρό στόλο. Αυτό που είναι όμως σίγουρο είναι ότι η ναυτιλία από τη φύση της δεν μπορεί να περιορισθεί θα ακολουθήσει τον δρόμο που είναι προς το συμφέρον της. Δηλαδή του πιο επικερδή όπως άλλωστε όλες οι κερδοσκοπικές επιχειρήσεις. Η Ε.Ο.Κ και οι άλλες χώρες μέλη πρέπει να αποφασίσουν μια ναυτιλιακή φιλελεύθερη πολιτική χωρίς πολλούς περιορισμούς εάν θέλει το νηολόγιο να είναι ανταγωνιστικό. Εάν συμβεί κάτι τέτοιο κανείς δεν μπορεί να θεωρήσει καταφρονητέ αυτόν τον ενωμένο όγκο στη διεθνή αγορά. Αυτή η δύναμη θα μπορέσει σίγουρα να διαπραγματευτεί ευνοϊκούς όρους για τα κράτη μέλη (διασφάλιση φορτίων, καταπολέμηση προστατευτισμού κ.α.)

Η χώρα μας υποστηρίζει σταθερά και αμετακίνητα την αρχή της ελευθερίας των θαλάσσιων μεταφορών και τάσσεται κατά του προστατευτισμού κάτω από οποιαδήποτε μορφή και αν παρουσιάζεται όπως διαφύλαξη φορτίων, διάκριση σημαίας ή διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες για διαμοιρασμό φορτίων. Οι θέσεις αυτές ισχύουν επίσης τόσο για τις χύδην μεταφορές όσο και για τις μεταφορές τακτικών γραμμών, εθνικές και διεθνείς. Οι ιδέες αυτές είναι πολύ γνωστές εδώ και χρόνια στους ευρωπαϊκούς και τους διεθνείς κύκλους, στους εφοπλιστές και τις κοινοτικές οργανώσεις.

Η φιλοσοφία στη διαμόρφωση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι φιλελεύθερη. Με μεγάλη όμως χρονική καθυστέρηση γιατί μόλις τον Δεκέμβριο του 1986 το



συμβούλιο των υπουργών μεταφορών της Ε.Ο.Κ. υιοθέτησε το πακέτο των τεσσάρων κανονισμών για την εμπορική ναυτιλία στοχεύοντας έτσι στην καταπολέμηση του ολοένα αυξανόμενου προστατευτισμού ορισμένων κρατών μέσω της ελευθερίας στη διακίνηση εθνικών τους φορτίων. Σε ένα δεύτερο στάδιο η Ε.Ο.Κ. προβλέπει να πάρει θετικά μέτρα που σκοπό έχουν τη μείωση των ανισοτήτων και του κόστους μεταξύ του κοινοτικού στόλου και των ξένων ανταγωνιστών καθώς και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του. Το τρίτο στάδιο αυτής της ναυτιλιακής πολιτικής είναι η ενιαία αγορά του 1992.

Η χώρα μας έχοντας έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο και εν όψει του 1992 πρέπει να προσφέρει στο χώρο της ναυτιλίας νεωτεριστικές λύσεις. Έτσι τα ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας απασχολούν τα τελευταία χρόνια ολοένα και πιο έντονα τη διεθνή κοινή γνώμη, τους εξειδικευμένους διεθνείς οργανισμούς, τα όργανα της Ευρωπαϊκής κοινότητας και τις εθνικές κυβερνήσεις. Η Ευρωπαϊκή κοινότητα βρίσκεται στο δρόμο της αναζήτησης μίας κοινής πολιτικής για την αντιμετώπισή τους. Στα πλαίσια αυτής της διαδικασίας μια σειρά από αντιτιθέμενα συμφέροντα και αντιλήψεις έχουν προβληθεί και θα συνεχίσουν να προβάλλονται. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες καλούνται να ηγηθούν της προσπάθειας για την προώθηση εκείνων των απόψεων που θα προστατεύουν τα συμφέροντα των Ευρωπαίων πλοιοκτητών και θα συμβάλλουν στη διαμόρφωση μίας ρεαλιστικής και αποτελεσματικής πολιτικής της κοινότητας με στόχο τη βελτίωση των όρων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Το κόστος για την αντιμετώπιση των πρόσθετων δαπανών που απαιτεί η σύγχρονη αντίληψη για την προστα-

οία του περιβάλλοντος και την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται από ατυχήματα κατά τη διακίνηση επικίνδυνων και ρυπαγόνων φορτίων, δεν πρέπει να επιβληθεί μόνο, στους πλοιοκτήτες. Η ενοποίηση των διαδικασιών και του τρόπου διερεύνησης των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων σε διεθνές επίπεδο είναι μια πρόταση που αξίζει ιδιαίτερης προσοχής. Η ίδρυση στην Ελλάδα ενός Ευρωπαϊκού Ιδρύματος Ναυτικής Ασφάλειας θα μπορούσε να συμβάλλει στην επεξεργασία και την επίλυση των προβλημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η βελτίωση του επιπέδου ναυτικής εκπαίδευσης αποτελεί αναγκαίο όρο για την προαγωγή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανταποκρίνονται θετικά στο αίτημα για μεγαλύτερη ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Έχουν πάρει και θα συνεχίσουν να παίρνουν πρωτοβουλίες με στόχο την προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Επισημαίνεται ότι η διαδικασία ελέγχου των STANDARDS ασφαλείας με βάση τις διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες καταλήγει κάποτε σε αδικαιολόγητες καθυστερήσεις με σοβαρές οικονομικές συνέπειες για τον πλοιοκτήτη. Ακόμα οι κυβερνήσεις θα πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες που επιβάλλονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και ειδικά της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Παρατηρείται ένας αξιοθαύμαστος δυναμισμός από πλευράς Ελλήνων εφοπλιστών σχετικά με τις καινούργιες τεχνικές που εφαρμόζονται για την ανάπτυξη της αυτιλίας, οι εφοπλιστές αυτοί με σύνεση και αυτοσυγκράτηση έχουν γίνει οι κυρίαρχοι ενός δύσκολου ρόλου στον τομέα της παροχής υπηρεσιών στο διεθνές εμπόριο. Ακόμα ο Πειραιάς είναι το ναυτιλιακό

κέντρο της χώρας μας η οποία σήμερα έχει κάθε λόγο να διατηρεί την εμπιστοσύνη της για το αύριο αφού τα γεγονότα μιλούν μόν ατους. Η Ελληνική ναυτιλία κατόρθωσε να επιβιώσει από την τελευταία μεγάλη κρίση και ταυτόχρονα να αναπτυχθεί παρατάσσοντας ένα στόλο που διαχειρίζονται Έλληνες πλοιοκτήτες ο οποίος ξεπερνά τα 85 εκατομμύρια τόνους και είναι ασφαλώς ο μεγαλύτερος στον κόσμο. Εάν ο στόλος αυτός και η πολλαπλή συναλλαγματική απόδοση της δραστηριότητας του συνδεθούν σωστά και παραγωγικά με τον τόπο τότε η Ελλάδα θα διαθέτει ισχυρότατο έρεισμα για να προχωρήσει στον εκσυγχρονισμό και την οικονομική της ανάπτυξη. Είναι ευνόητο όμως ότι για την μεγιστοποίηση των από την ναυτιλία ωφελημάτων για την πατρίδα μας θα χρειασθεί και η χάραξη μιας εμπνευσμένης και σταθερής ναυτιλιακής πολιτικής αποδεκτής σε εθνική κλίμακα με στόχο την δημιουργία διεθνούς κέντρου παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών όχι μόνο στον χώρο της ενωμένης Ευρώπης αλλά με το πλεονέκτημα της ενωμένης Ευρώπης σε παγκόσμια κλίμακα. Είμαστε η πιο παραδοσιακή ναυτιλιακή δύναμη με αδιάλειπτη παρουσία σε όλες τις ιστορικές εξελίξεις. Δεν είναι δυνατόν λοιπόν να μην αναλάβουμε τις ευθύνες ενός ηγετικού ρόλου στο κατώφλι του νέου αιώνα. Κι όλα δείχνουν ότι έχουμε επαρκώς προετοιμασθεί. Η ευκαιρία για την ναυτιλία μας και την χώρα μας είναι μεγάλη.

Για μία ακόμα πιο βελτιωμένη κατάσταση που θα βοηθήσει ακόμη περισσότερο την ναυτιλία μας προτείνουμε τα εξής:

- Βελτίωση και ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου νηολόγησης πλοίων ώστε να αποκτήσει την αρχική του ισχύ.
- Πλήρη αναμόρφωση του συστήματος φορολογίας των πλοίων έτσι ώστε να γίνει παράγοντας αναπτυξιακών εξελίξεων.
- Άμεση αναδιοργάνωση του ταμείου των ναυτικών με βάση την πείρα που έχει ήδη αποκτηθεί και τις συνθήκες που επικρατούν σήμερα στην αγορά ναυτικής εργασίας.
- Άμεση αναδιοργάνωση της ναυτικής εκπαίδευσης σε συνδυασμό με την πλήρη αναδιοργάνωση της ναυτικής εργασίας.
- Αναγνώριση των διαφόρων δραστηριοτήτων γύρω από τη ναυτιλία και το πλοίο ως παράγοντες της ναυτιλιακής πολιτικής π.χ. λιμενική πολιτική, ναυτικές ασφάλειες, χρηματιστηριακές δραστηριότητες, τράπεζες με ειδικές υπηρεσίες, λειτουργία μεσιτικών και μελετητικών γραφείων, ερευνητικά προγράμματα, ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα κ.α.

Γλειώνοντας την εργασία μας έχουμε να τονίσουμε για μία ακόμα φορά ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα συνεχίσουν να διαδραματίζουν τεράστιο ρόλο στη διεθνή οικονομία και για την Ε.Ο.Κ. είναι βέβαιο ότι θα αποτελούν καθημερινά θέμα αυξανόμενης σπουδαιότητας τόσο για τις οικονομικές του διαστάσεις όσο και για την στρατηγική σπουδαιότητα την οποία περικλείει ο εμπορικός στόλος. Είναι λοιπόν αναγκαίο να αναγνωρισθεί το πρόβλημα στις πραγματικές του διαστάσεις και ανάλογα με την μεγάλη του σπουδαιότητα να δημιουργηθούν όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων με πνεύμα συνεργασίας και μέσα από μία μακροπρόθεσμη πολιτική με συνέπεια και συνέχεια.-

Βιβλιογραφία

- " Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας "  
Δημήτριος Βενδόρας.
- " Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας "  
Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων  
των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- " Ναυτεμπορική "
- " Ε Λ Ν Α Β Ι " .
- " Τουρισμός και οικονομία " .
- " Η Ευρώπη για Σας " .  
Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων  
των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
- " Η στρατηγική αντιμετώπιση του ανταγωνισμού " .
- " Η εμπορική ναυτιλία ως παράγων της οικονομι-  
κής ζωής της χώρας " .  
Ελ. Γεωργαντόπουλος.
- " Σύντομη ιστορία της ελληνικής εμπορικής  
ναυτιλίας " .
- " Η εμπορική ναυτιλία και το κράτος " .

