

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : Σ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ: ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

**Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**  
**ΚΑΙ**  
**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ**  
**ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**  
**ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**



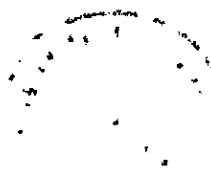
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ :

ΣΤΕΦΑΝΟΥ Δ.

ΝΙΦΟΡΑ Χ.

ΜΑΡΤΙΟΣ 1996

ΑΡΙΘΜΟΣ  
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ | 1853



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<u>Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ</u>	<u>4</u>
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</u>	<u>9</u>
<u>ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ</u>	<u>9</u>
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</u>	<u>12</u>
<u>ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ</u>	<u>12</u>
I. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	14
II. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	15
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</u>	<u>20</u>
<u>ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ</u>	<u>20</u>
<u>ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ-ΝΕΟΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ</u>	<u>20</u>
I. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ	23
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</u>	<u>26</u>
<u>ΠΑΡΑΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ</u>	<u>26</u>
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</u>	<u>29</u>
<u>ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ</u>	<u>29</u>
I. ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	29
II. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	29
III. ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ	30
IV. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	30
V. ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΑΓΟΡΕΣ	30
IV. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ	31
VII. ΠΕΡΙΒΑΝΤΟΛΟΓΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	33
VIII. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	34
IX. ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΜΕΤΡΑ	36
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</u>	<u>37</u>
I. ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ	37
II. ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	37
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7</u>	<u>39</u>
<u>ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ</u>	<u>39</u>
I. ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	40
II. ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΗ - ΑΜΟΙΒΕΣ	41
III. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	42
IV. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ-ΝΟΣΗΡΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	43
V. ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	47

VI. ΑΝΕΡΓΙΑ	48
VII. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	49
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8</b>	<b>51</b>
<b>ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>51</b>
I. ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	51
II. ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	53
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9</b>	<b>57</b>
<b>ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ</b>	<b>57</b>
I. ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ	57
II. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ	58
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10</b>	<b>60</b>
<b>ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ - ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ</b>	<b>60</b>
I. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	60
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11</b>	<b>61</b>
<b>ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ</b>	<b>61</b>
I. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	62
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12</b>	<b>64</b>
<b>ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ</b>	<b>64</b>
I ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	65
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13</b>	<b>67</b>
<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ</b>	<b>67</b>
I. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ	67
II. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	68
III. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ	70
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14</b>	<b>72</b>
<b>ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ</b>	<b>72</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15</b>	<b>76</b>
<b>Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΟΚ</b>	<b>76</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16</b>	<b>80</b>
<b>ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ</b>	<b>80</b>
<b>ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ</b>	<b>80</b>
I. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ	80
II. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	80
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>91</b>

## Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Η Διεθνής Οικονομία διέρχεται μια περίοδο οξύτατης κρίσης, της σημαντικότερης ίσως μετά τον 3ο παγκόσμιο πόλεμο, με υψηλούς ρυθμούς πληθωρισμού, ανεργίας, στασιμότητας επενδύσεων και αρνητικής αύξησης των εγχώριων προϊόντων πολλών βιομηχανικών χωρών. Παράλληλα τα επιτόκια της διεθνούς κεφαλαιαγοράς βρίσκονται σε ύψη που καθιστούν τον δανεισμό για χρηματοδότηση παραγωγικών επενδύσεων απαγορευτικό σε πολλές περιπτώσεις, ιδίως με τα σημερινά περιθώρια κέρδους.

Όλα αυτά έχουν αναμφίβολα τις επιπτώσεις τους στο Διεθνές εμπόριο και ειδικότερα, η κρίση στη ναυτιλία εμφανίζεται στις θαλάσσιες μεταφορές. Η κρίση αυτή έχει μια καθολικότητα ως προς τις συνέπειές της για κάθε είδους τονάζ και αυτό την κάνει πιο επικίνδυνη από τις προηγούμενες μια και οι πλοιοκτήτες με μικτούς στόλους-πλοία διαφόρων τύπων για τη μεταφορά φορτίων-είναι εξίσου ευπρόσβλητοι με τους πλοιοκτήτες που έχουν ενδιαφέροντα σ' έναν μόνο τομέα θαλασσιών μεταφορών.

Η κρίση στις ναυτιλιακές μεταφορές είναι ένας συνοπτικός όρος που καλύπτει τις δυσκολίες από πλευράς απασχόλησης πλοίων σε μια πλειάδα αγορών.

Θα μπορούσαμε εν συντομία να αναλύσουμε τους σημαντικότερους παράγοντες της σημερινής κατάστασης ως εξής: α) Η πετρελαική κρίση που έπληξε τις πιο αναπτυγμένες χώρες αλλά και τις λιγότερο αναπτυγμένες, ο ρόλος της οποίας για τις χώρες αυτές ήταν ανασταλτικός.

Η μείωση της ζήτησης πετρελαίου έχει εξανεμίσει μεγάλο μέρος από τα πλεονάσματα των εμπορικών ισοζυγίων των πετρελαιοπαραγωγικών χωρών, ενώ αρκετές χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και του Τρίτου Κόσμου αδυνατούν να εκπληρώσουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις.

Το υπέρογκο εξωτερικό χρέος πολλών χωρών του Τρίτου Κόσμου, ανάγκασε τις χώρες αυτές να περιορίσουν - σε μεγάλο βαθμό - τις

εισαγωγές τους. Αυτό σε πολλές περιπτώσεις έγινε με την παρότρυνση, άν όχι από την πίεση, των διεθνών πιστωτικών ιδρυμάτων που βλέπουν με αυξανόμενη ανησυχία την αδυναμία των χωρών αυτών ν' ανταποκριθούν στις δανειακές τους υποχρεώσεις.

Στην ΕΟΚ είχε ιδιαίτερη επίδραση, μια και, όπως ξέρουμε η Ηπειρωτική Ευρώπη δεν έχει δικά της αποθέματα πετρελαίου τα αποτελέσματα των μεγάλων αυξήσεων του πετρελαίου ήταν η ελάττωση των αμερικανικών εισαγωγών του στο μισό, Χωρίς αμφιβολία, οι αυξήσεις τιμών στο-αραβικό-κυρίως πετρέλαιο το έφεραν κοντά στο κόστος του αμερικανικού που, μέχρι πρόσφατα, ήταν πολύ ακριβό για εκμετάλλευση. Εδώ πρέπει ν' αναφερθεί ότι η Β. Αμερική ήταν και παραμένει ο μεγαλύτερος εισαγωγέας πετρελαίου.

Πρέπει ακόμα να προστεθεί ότι, η οικονομική κρίση που πλήττει τις βιομηχανικές χώρες της Δύσης, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη διείσδυση ορισμένων χωρών του Τρίτου Κόσμου στις διεθνείς αγορές, ήταν αναπόφευκτο να οδηγήσει τις κυβερνήσεις των χωρών της Δύσης στην υιοθέτηση μέτρων για την προστασία της εγχώριας παραγωγής.

Τέλος η μείωση ζήτησης πετρελαίου, η μεταφορά του-σε ορισμένες περιπτώσεις-με σωληναγωγούς και η διαπλάτυνση της διώρυγας του Σουέζ συντόμευσαν τον χρόνο οικονομικής χρησιμότητας πολλών, μεγάλου μεγέθους δεξαμενοπλοίων.

β] Η παραγωγή χάλυβα επίσης είχε και έχει μεγάλη επίδραση πάνω στη ζήτηση για μεταφορές φορτίων χύμα. Στη Δυτική Ευρώπη και στην Ιαπωνία, για παράδειγμα, η παραγωγή χαλυβουργιών σημαίνει μεταφορές προϊόντων τους, καθώς και, αλλά σε πολύ μικρότερη κλίμακα μεταφορές φορτίων σκράπ. Η παραγωγή χάλυβα έπεσε από 31 εκ. τόννους το α' τρίμηνο του 1979 στις ΗΠΑ σε 20,9 εκατομμύρια τόννους το πρώτο τρίμηνο του 1982. Πτώση σημείωσαν επίσης και οι παραγωγές της ΕΟΚ και της Ιαπωνίας αλλά όχι σ' αυτήν την κλίμακα.

Η ολική παραγωγή χάλυβα στις παραπάνω χώρες κατά την τριετία αυτή

σημείωσε πτώση της του 15%. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τις μεγάλες διαφορές στη ναυλαγορά τις δημιουργούν οι αλλαγές στην πολιτική αποθεμάτων των βιομηχανιών αυτών που προσαρμόζουν το ύψος της παραγωγής τους ανάλογα με την αναμενόμενη ζήτηση για τα προϊόντα τους.

Η Ελληνική σημαία, που στερείται εθνικών φορτίων στο μεγαλύτερο μέρος της, είναι φυσικό να υποφέρει περισσότερο την εποχή που η ζήτηση για μεταφορά πέφτει και οι πιέσεις για μεταφορές φορτίων από πλοία με ίδια εθνικότητα αυξάνουν. Οι επιπτώσεις φάνηκαν τόσο στο μέγεθος του ελληνικού στόλου όσο και στο ύψος του παροπλισμένου τοννάζ.

Οι παραπάνω εξελίξεις συνέτειναν στη δημιουργία ενός πλεονάσματος στην προσφορά χωρητικότητας σε σχέση με τη ζήτηση, ιδίως στους τομείς μεταφορών χύδην φορτίων με τους οποίους ασχολείται περισσότερο η ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Η υπερπροσφορά αυτή της χωρητικότητας οδήγησε τους ναύλους για μεταφορά χύδην φορτίων σε τόσο χαμηλά επίπεδα, ώστε να μην καλύπτεται ούτε το μέσο μεταβλητό κόστος ενός σημαντικού ποσοστού πλοίων.

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν ότι η παροπλισμένη από έλλειψη απασχόλησης χωρητικότητα έφθασε την 1η Νοεμβρίου 1982 τα 80 εκατομμύρια τόννους DWT αριθμό που αποτελεί το 12% του παγκοσμίου στόλους. Απ' αυτούς τα 59 εκατομμύρια DWT (ποσοστό 17%) αφορούσαν παροπλισμένα δεξαμενόπλοια και τα 21% εκατομμύρια DWT (ποσοστό 6%) παροπλισμένα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία των LLOYD' S υπολογίζεται ότι παγκοσμίως 121,4 εκατομμύρια DWT των πετρελαιοφόρων πλεονάζουν δηλαδή το 40% του συνολικού προσφερομένου τοννάζ, πράγμα που οδηγεί στον παροπλισμό και στην διάλυση των πλοίων.

Στις μεταφορές χύδην φορτίου (ξηρού) η κατάσταση είναι παρόμοια αλλά για διαφορετικές αιτίες. Η ζήτηση για μεταφορικό έργο έχει μειωθεί ελάχιστα (1,2%) στην πενταετία 1979, 1983. Ωστόσο παρατηρήθηκε σημαντική

αύξηση του στόλου (14,5%) και αυτό α) εξ αιτίας της πολιτικής που ακολούθησαν οι ναυπηγικές χώρες, β) από την μετατροπή των ναυπηγικών συμβολαίων από πετρελαιοφόρα σε πλοία ξηρού φορτίου.

Εξ αιτίας όμως λανθασμένων επενδυτικών πρωτοβουλιών των εφοπλιστών που αντέδρασαν σε μικρές αυξήσεις των ναύλων δίνονται έτσι μαζικές παραγγελίες αυτού του τύπου των πλοίων, εμφανίζεται ένα πλεόνασμα πάλι ύψους 61,5 εκατομμυρίων DWT δηλαδή το 21% του συνόλου των πλοίων ξηρού φορτίου.

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ όσον αφορά τη θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου στον στόλο συμβαίνουν τα εξής: Ο ελληνόκτητος στόλος παρουσίασε αύξηση την τελευταία 15ετία όπως και ο παγκόσμιος αλλά με σταθερά αποεπιταχυνόμενο ρυθμό από πενταετία σε πενταετία (+10,9%+6,6%+3,3%) πίνακας 1.

Ο μέσος ετήσιος ρυθμός του ήταν μεγαλύτερος του παγκοσμίου, γεγονός που πρέπει ν' αποδοθεί στις πολύ χαμηλές τιμές που επικράτησαν στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων και στην γνωστή προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών ν' ανανεώνουν τον στόλο τους με μεταχειρισμένα πλοία σε συμφέρουσες τιμές.

Μέσα στον ελληνόκτητο στόλο όμως παρατηρήθηκαν, σημαντικές αλλαγές.

Συγκεκριμένα σημειώθηκε ραγδαία συρρίκνωση του στόλου με ξένη σημαία, ιδίως κατά την τελευταία 5ετία και ραγδαία στροφή στο Ελληνικό νηολόγιο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ο ελληνικός στόλος να παρουσιάζει μέσους ρυθμούς αύξησης πολύ ψηλότερους του παγκοσμίου. Ακόμη και στην τελευταία πενταετία ναυτιλιακής κρίσης, ο ρυθμός αύξησης του ελληνικού στόλου ήταν πενταπλάσιος του αντίστοιχου ρυθμού αύξησης του παγκοσμίου στόλου (10,4% έναντι 2,5%).

Έτσι ενώ στα τελευταία χρόνια, ο ελληνόκτητος στόλος παρέμεινε στο 12% του παγκοσμίου στόλου, ο ελληνικός αυξήθηκε σταθερά και



αντιπροσώπευε το 10% του παγκόσμιου φτάνοντας το 1981 νάσαι ο πρώτος εθνικός στόλος μετά την Λιβερία.

Εξάλλου τον ίδιο χρόνο υπολογιζόταν ότι υπήρχαν πρόσθετα άλλα 390 πάνω-κάτω πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας συνολικού τοννάζ 1860 χιλ. ΚΟΧ περίπου που ταξίδευαν με ξένη σημαία και δεν ήταν συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Σαν συμπέρασμα μπορούμε να πούμε ότι α) ο ελληνόκτητος στόλος έδειξε μια επιβράδυνση στην ανάπτυξη του και αυτό ίσως αποτελεί ένδειξη ότι βρισκόμαστε ήδη στην περίοδο "της ωριμότητάς του" β) παρατηρήθηκε ραγδαία στροφή στο ελληνικό νηολόγιο τέτοια ώστε ο ελληνικός στόλος να αποτελεί το 1981 το 83% του ελληνόκτητου. Και ακόμη γ) ότι η ελληνική σημαία κάτω απ' αυτές τις συνθήκες έγινε η πρώτη εθνική σημαία στον κόσμο (εάν εξαιρέσουμε τις σημαίες ευκαιρίας και φυσικά αυτή της Λιβερίας).

Τέλος η ναυτιλιακή κρίση εκτός από τις επιπτώσεις που ήδη αναφέρθηκαν στην θαλάσσια μεταφορά είχε επιπτώσεις και σ' άλλους τομείς της εμπορικής ναυτιλίας, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι ναυλώσεις, οι ασφαλίσεις, οι εφοδιασμοί.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ

Ο Ελληνικός στόλος αποτελείται στο μεγάλο ποσοστό του από μεταλλευματοφόρα και πλοία μεταφοράς φορτίου χύμα (41,5%). Ακολουθούν τα δεξαμενόπλοια (32,8%) και τα πλοία γενικού φορτίου (23,3%). Τα εξειδικευμένα πλοία είναι συγκριτικά ελάχιστα.

Εξάλλου εξαιτίας της ενασαχόλησης του στόλου στην TRAMP ναυτιλία αλλά και εξαιτίας της ολιγοψωνιστικής οργάνωσης της αγοράς για μεταφορά υγρών φορτίων η συμμετοχή κατά τύπο πλοίου του ελληνικού στόλου στον παγκόσμιο είναι ιδιαίτερα υψηλή στις κατηγορίες μεταλλευματοφόρων-χύδην φορτηγών και πλοίων γενικού φορτίου (ποσοστά συμμετοχής 15,4% και 12,3%) αντίστοιχα έναντι 10% της συμμετοχής του ελληνικού στον παγκόσμιο στόλο.

Μια σύγκριση της κατανομής του ελληνικού στόλου κατά τύπο πλοίου προς τον παγκόσμιο αλλά και προς τις δέκα (10) μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες, δείχνει μια μοναδικότητα στην κατανομή του ελληνικού στόλου.

Αναμφίβολα, η κατανομή κάθε στόλου δείχνει την προσαρμογή του στο μέγεθος και το είδος των φορτίων που κάθε χώρα μπορεί να εξασφαλίσει στο στόλο της αλλά και την γενικότερη πολιτική της στον διεθνή στίβο.

Κατά το διάστημα της τελευταίας 10ετίας-12ετίας πάντων ο ελληνικός εμπορικός στόλος έχει εμπλουτιστεί μ' έναν αριθμό πλοίων νέων τύπων κατά τρόπο που η συστηματική παρακολούθησή τους νάναι πλέον αναγκαία.

Το βασικό πλοίο του Έλληνα πλοιοκτήτη παύει νάναι το LIBERTY. Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος περιλαμβάνει σήμερα ειδικά πλοία προσαρμοσμένα στις σύγχρονες απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών τα οποία έχουν ήδη σχηματίσει αξιοπρόσεκτες υποομάδες μέσα στον στόλο και διαμορφώνουν δικές του εξελικτικές τάσεις.

Η πρόοδος της Ελληνικής σημαίας σε πλοία υψηλής Τεχνολογίας μέχρι

σήμερα ήταν μικρή σε έκταση και διστακτική (Υπάρχουν όμως μικρές ανοδικές τάσεις στα υγραεριοφόρα, στα ειδικά πλοία για μεταφορά κοντέϊνερς και στο φέρρυ). Αναμένονται επίσης αυξήσεις στο ελληνικό τοννάζ σε χημικά δεξαμενόπλοια και μάλιστα σε νεοκατασκευές.

Με εξαίρεση τις ΗΠΑ ο ελληνικός στόλος έχει την μεγαλύτερη μέση ηλικία ανάμεσα στις μεγαλύτερες 10 ναυτιλίες και σημαντικά μεγαλύτερη της μέσης παγκόσμιας (περίπου 12-15 χρόνων). Μάλιστα μεταξύ 1975-1981 σχεδόν διπλασιάστηκε της μέσης παγκόσμιας (ενώ οι στόλοι του Παναμά και των ΗΠΑ που το 1975 είχαν την μεγαλύτερη μέση ηλικία από τον Ελληνικό βελτίωσαν το στοιχείο αυτό.

Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος μη έχοντας επαρκή σύνδεση με την ντόπια ναυπηγική βιομηχανία, αλλά ούτε και ειδικά κίνητρα να ναυπηγεί συνεχώς πλοία για να ενισχύσει μια συγκεκριμένη ναυπηγοβιομηχανία, μπορεί να καλύπτει τις εκάστοτε ανάγκες του με έτοιμα πλοία. Αυτή είναι μια από τις αιτίες που ο Ελληνικός στόλος θ' αργήσει πολύ αν φτάσει ποτέ, τα επίπεδα ηλικίας των άλλων στόλων.

Ο λόγος για τον οποίο, η ηλικία γίνεται συχνά αντικείμενο προσοχής, δεν είναι πάντοτε ο ίδιος. Για μια μερίδα απασχολουμένων η ηλικία είναι ένα κατά προσέγγιση μέτρο της κατάστασης του πλοίου από πλευράς αξιοπλοίας και ροπής του προς ναυτικό ατύχημα.

Μια άλλη μερίδα θεωρεί ότι τα πλοία είναι αντιπαραγωγικά γιατί δεν ενσωματώνουν σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις. Μια τρίτη άποψη θεωρεί το παλιό πλοίο συνώνυμο του υποσυντηρούμενου και κακοεπανδρωμένου, κατά μία άλλη άποψη όμως τι μεταχειρισμένο πλοίο κάποιας ηλικίας είναι πιο οικονομικό για τον πλοιοκτήτη με περιορισμένα μέσα, ο οποίος βασίζεται στην ανταγωνιστική προσφορά του στον ναύλο, και όχι στην κρατική επιδότηση.

Από άποψη χωρητικότητας παρατηρείται ότι ο Ελληνικός στόλος τον Απρίλιο του 1992 παρουσίαζε 2089 πλοία χωρητικότητας άνω των 1000 ΚΟΧ

με συνολική χωρητικότητα 24.511.092 ΚΟΧ.

Ειδικότερα ο Ελληνόκτητος στόλος περιλαμβάνει 2.243 πλοία χωρητικότητας άνω των 100 ΚΟΧ με συνολική χωρητικότητα 26.870.847 ΚΟΧ.

Εξάλλου από πλευράς κατανομής της χωρητικότητας τα Ελληνικά πλοία είναι κυρίως μέσου μεγέθους (10.000–49.999) που αντιπροσωπεύουν περίπου το 60% του συνόλου. Αξιοσημείωτο είναι ότι η κατανομή από πλευράς χωρητικότητας του Ελληνικού στόλου προσομοιάζει αρκετά προς την κατανομή των στόλων του Παναμά και των ΗΠΑ.

Σαν συμπέρασμα μπορούμε να πούμε ότι ο Ελληνικός στόλος αποτελείται κυρίως από πλοία κατάλληλα για TRAMPING (γραμμής) μολονότι ένα αξιόλογο ποσοστό του αντιπροσωπεύουν τα πλοία γενικού φορτίου που θάταν δυνατόν να χρησιμοποιηθούν σαν πλοία γραμμής, ενώ σήμερα στην συντριπτική πλειοψηφία τους χρησιμοποιούνται σαν ελεύθερα φορτηγά. Τα πλοία αυτά είναι σχετικά μεγάλης ηλικίας με τάση επιδείνωσής της, ενώ η μεταπήδησή τους σε πλοία υψηλής τεχνολογίας ήταν μέχρι σήμερα μικρή σε έκταση και δισταχτική.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η προαναφερόμενη κρίση σε διεθνή επίπεδα της ζήτησης πλοίων είχε επίδραση (εκτός από τους ναύλους) και στον κλάδο ναυπήγησης.

Κρίση η οποία δεν αναμένεται να βελτιωθεί για δύο κυρίως λόγους:

α] Οι στόλοι που διαθέτουν πλεόνασμα μεταφορικής ικανότητας θα απορροφήσουν μια μελλοντική ανάκαμψη στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών με συνέπεια να μην αναμένονται σημαντικές βελτιώσεις στους ναύλους στο άμεσο μέλλον και β] ορισμένες τρίτες χώρες (Ν. ΚΟΡΕΑ, ΦΟΡΜΟΖΑ, ορισμένες ΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ κλπ) έχουν αρχίσει να διεισδύουν στην ναυπηγική αγορά με σημαντική ανάπτυξη του κατασκευαστικού δυναμικού τους.

Για να καλύψουν ένα μέρος από τις ζημιές τους τα ναυπηγεία των νεοκατασκευών στράφηκαν προς τις επισκευές πλοίων, μεταφέροντας έτσι την κρίση από τον ναυπηγικό και στον επισκευαστικό κλάδο. Η λύση όμως αυτή βοήθησε μόνο βραχυχρόνια αφού εξαιτίας της σύνθεσης και της μορφής του επενδεδυμένου κεφαλαίου τους, δεν είχαν συγκριτικό πλεονέκτημα στη δραστηριότητα αυτή.

Όσον αφορά χώρες της ΕΟΚ η ναυπήγηση πλοίων μειώθηκε το διάστημα 1976–1982 κατά 51%. Η μείωση αυτή ήταν γενική για όλες τις χώρες της ΕΟΚ εκτός από την Ολλανδία που δείχνει να έχει βρει το δρόμο προς την ανάκαμψη στην παραγωγή (νεοκατασκευές) ακολουθούμενη από τη Δανία που δείχνει τάση σταθεροποίησης.

Υπήρχαν βέβαια έντονες προσπάθειες από τις χώρες-μέλη της ΕΟΚ για να ανατραπεί η πτωτική τάση, που είχαν ωστόσο βραχυχρόνια ευνοϊκά αποτελέσματα τις περισσότερες περιπτώσεις.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι εφοπλιστικές εταιρίες των χωρών της ΕΟΚ συνήθως αναθέτουν το μεγαλύτερο μέρος των παραγγελιών τους

σε εθνικά ναυπηγεία ή σε τρίτες χώρες. Η προτίμηση αυτή προς την εθνική αγορά των κρατών-μελών αποδεικνύει ότι με τα συγκεκριμένα μέτρα του ΟΟΣΑ και της ΕΟΚ τελικά δεν δημιουργήθηκε κοινή αγορά στον τομέα της Ναυπηγικής Βιομηχανίας.

Ανάμεσα στους άλλους παράγοντες που επηρέασαν την κάμψη που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια στις Ευρωπαϊκές χώρες είναι και η έλλειψη ελαστικότητας μεταξύ του επιπέδου του εργατικού δυναμικού και των δραστηριοτήτων των ναυπηγείων. Ο βαθμός ελαστικότητας των συντελεστών αυτών αντανακλάται προφανώς στο κόστος παραγωγής. Στην Ιαπωνία π.χ. τα ναυπηγεία έχουν το προνόμιο να προσαρμόζουν την δυναμικότητά τους γρηγορότερα προκειμένου να κατασκευάσουν ένα νέο τύπου πλοίο. Επίσης το ωριαίο κόστος στην χώρα αυτή δεν είναι χαμηλότερο από ό,τι στην Ευρώπη στην οποία όμως οι κοινωνικές επιβαρύνσεις είναι υψηλότερες.

Επίσης άλλη αιτία για την μείωση της ναυπηγικής δραστηριότητας στις Ευρωπαϊκές χώρες είναι το φθηνό εργατικό κόστος π.χ. στα Κορεάτικα Ναυπηγεία (χαμηλότεροι μισθοί, περιορισμένη προστασία στην υγεία και ασφάλεια κλπ) το χρηματοδοτικό περιβάλλον και η κυβερνητική πολιτική στα Ασιατικά Ναυπηγεία.

Όσον αφορά τις νεοκατασκευές, στις υπόλοιπες Δυτικοευρωπαϊκές χώρες παρατηρείται επίσης κάμψη στις νέες παραγγελίες αντίθετα με τις επισκευές πλοίων στην ΕΟΚ που παρουσίασαν μια κάμψη το 1979 αλλά μετά άρχισαν και πάλι ν' αυξάνονται. Αυτό πρέπει να αποδοθεί κυρίως στις μετασκευές των πλοίων και στις βελτιώσεις που έγιναν αναγκαίες μετά τις αποφάσεις της MRPOL.

Ωστόσο η συμμετοχή των χωρών της ΕΟΚ στην παγκόσμια αγορά μειώθηκε, εξέλιξη που πρέπει να αποδοθεί κυρίως στην αύξηση της δυναμικότητας σε δεξαμενές ανά τον κόσμο και στην αντικατάσταση και βελτίωση του εξοπλισμού των ναυπηγείων της Ιαπωνίας, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Κορέας, Φορμόζας, Μάλτας, Αφρικής κλπ. Άλλος ένας λόγος είναι

ότι ο τομέας των επισκευών είναι εντάσεως εργασίας πράγμα που συνεπάγεται χαμηλό κόστος για τις παραπάνω χώρες, οι οποίες έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των χωρών της ΕΟΚ.

Οι ενέργειες των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων για διαφοροποίηση της παραγωγής τους όπως η κατασκευή εξεδρών ανοικτής θάλασσας, δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Σε αντίθεση τα Ασιατικά ναυπηγεία, η κατασκευή εργοστασίων και άλλων πλωτών εγκαταστάσεων πήρε μικρή έκταση στις Ευρωπαϊκές χώρες κυρίως για τους λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί π.χ. τον βαθμό ελαστικότητας που έχουν για να μεταβάλλουν τις διάφορες δραστηριότητές τους και να αναπροσαρμόζουν το προσωπικό τους.

## **I. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Στην Ελλάδα, που η βιομηχανία νεοκατασκευών-σαν κλάδος-βρισκόταν στα πρώτα της βήματα, οι επιπτώσεις της κρίσης ήταν ακόμη πιο εντυπωσιακές. Το 1980 οι νεοκατασκευές ήταν μόλις 25.000 ΚΟΧ δηλαδή το 17% του 1974 ή το 11% περίπου της μέγιστης δυναμικότητας που υπολογίζεται σε 230.000 ΚΟΧ περίπου. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι στον ίδιο χρόνο, ενώ ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσώπευε το 12,5% του παγκόσμιου στόλου, οι παραγγελίες των Ελλήνων πλοιοκτητών σε ναυπηγεία κυρίως της Άπω Ανατολής έφταναν τα 4,8 εκατομμύρια ΚΟΧ δηλαδή κάτι περισσότερο από το σύνολο της παραγωγής όλων των ναυπηγείων της ΕΟΚ το 1976, που ήταν χρονιά αρκετά ικανοποιητική γι' αυτά.

Αντίθετα προς τον κλάδο των νεοκατασκευών, οι επισκευές πλοίων αυξήθηκαν σημαντικά όλα αυτά τα χρόνια, αφού οι χαμηλοί ναύλοι περιόριζαν τα κέρδη των εφοπλιστικών εταιριών και οδηγούσαν στη φθηνότερη λύση. Έτσι αναπτύχθηκε μια πολύ αξιόλογη επισκευαστική δραστηριότητα στη χώρα.

Ο όγκος των επισκευών υπερδιπλασιάστηκε στα 8 τελευταία χρόνια και ο ελληνικός χώρος αναδείχθηκε σε ιδεώδη τόπο επισκευών.

Στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας δραστηριοποιούνται σήμερα περίπου 45 επιχειρήσεις. Απ' αυτές 5 είναι μεγάλες

(Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας (Νεώριον Σύρου), Ναυπηγεία Χαλκίδος, ΝΑΥΣΙ) 4 μεσαίες και οι υπόλοιπες μικρές.

Εκτός απ' αυτές τις επιχειρήσεις υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός μικρών μηχανουργείων, εγκατεστημένων στην παραλιακή ζώνη Πειραιά-Περάματος που, συνεργαζόμενα με ανεξάρτητους επισκευαστές, έρχονται σε απευθείας επαφή με τους εφοπλιστές και κάνουν αξιόλογες επισκευές και σε αριθμό, σε τζίρο και σε ποιότητα εργασίας με σημαντικά μικρότερο κόστος.

Στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία απασχολούνται συνολικά περί τα 23.000-24.000 άτομα ενώ η δραστηριότητα είναι συγκεντρωμένη κυρίως στον Πειραιά και κατεχοχήν στο Πέραμα, στην Ελευσίνα και στη Σαλαμίνα, τα δύο εκτός της περιοχής αυτής ναυπηγεία της Χαλκίδος και της Σύρου αντιμετώπισαν δυσκολίες στην αρχή της λειτουργίας τους, σήμερα όμως αποτελούν υποδομή για άλλες ναυτιλιακές εργασίες στην περιοχή τους.

## **II. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ**

### **A. ΧΩΡΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

1) Στην περιοχή Περάματος-Ελευσίνας-Σαλαμίνας παρατηρείται μια υπερσυγκέντρωση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων (92% των επιχειρήσεων και το 90% του εργατικού δυναμικού). Η ασφυκτική συγκέντρωση των μικρών κυρίως μονάδων στην περιοχή του Περάματος έχει σαν αποτέλεσμα τη σοβαρή έλλειψη αποθηκευτικών χώρων και μέσων αφού ο περιορισμένος χώρος είναι κατακερματισμένος σε πολλές μικρές μονάδες, παράλληλα, είναι πολύ συνηθισμένο το φαινόμενο της υπενοικίασης του χώρου σε περιπτωσιακούς ή και μικρούς επισκευαστές.

Η υπερσυγκέντρωση αυτή δημιουργεί οξύτατο ανταγωνισμό στη ζήτηση για χώρους και κρηπιδώματα του ΟΛΠ και το πρόβλημα επιτείνεται από το γεγονός ότι συχνά καταλαμβάνονται οι μώλοι από "αργούντα" πλοία με το πρόσχημα της επισκευής, πράγμα που οδήγησε τον ΟΛΠ στην καθιέρωση



ανώτατης διάρκειας επισκευών εκτός όμως απ' αυτό οξύτητα στην έλλειψη δεξαμενών δημιουργεί και το προνόμιο των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά για την μη εγκατάσταση δεξαμενών σε απόσταση 20 ν.μ. από τον Σκαραμαγκά μέχρι το έτος 1985. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η παρατηρούμενη μακρόχρονη σειρά αναμονής των πλοίων για δεξαμενισμό, πράγμα που αποθαρρύνει πολλούς πλοιοκτήτες να φέρουν τα πλοία τους για επισκευή στην Ελλάδα και τους αναγκάζει να στρέφονται σε επισκευαστικές μονάδες γειτονικών χωρών (Ιταλία, Μάλτα).

Ένας άλλος παράγοντας ανασταλτικός, ήταν μέχρι τώρα και η καλλιεργούμενη από τον ΟΛΠ εντύπωση, ότι η εγκατάσταση των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων στο Πέραμα είναι προσωρινή με απόφαση του υπουργού του ΥΕΝ στις 8.12.1983. Παραχωρήθηκε, για 25 τουλάχιστον χρόνια η χρήση του παραθαλάσσιου χώρου του Περάματος, θέτοντας τέρμα στην ανασφάλεια που είχαν οι μικρές επιχειρήσεις η οποία δημιουργούσε αρνητικές επιπτώσεις, στην παραπάνω ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό τους.

Αντίθετα από τα μικρά ναυπηγεία, τα μεγάλα διαθέτουν επαρκείς χώρους συνολικά άνω των 1050.000 μ<sup>2</sup> (αποθήκες, υπόστεγα, γραφεία κλπ.) ακόμη και χώρους για μελλοντική επέκτασή τους (εκτός της ΝΑΥΣΙ).

## **B. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Τα μεγάλα ναυπηγεία διαθέτουν σύγχρονο εξοπλισμό:

- Δεξαμενές (πλην της ΝΑΥΣΙ) ξηρού τύπου, πλωτές δεξαμενές και ναυπηγικές κλίνες.
- Προβλήτες συνολικού μήκους άνω των 4 χλμ.
- Κινητούς γερανούς σχετικά μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά και της Ελευσίνας, διαθέτουν εξοπλισμό για την ανύψωση και την μεταφορά διαφόρων τμημάτων του πλοίου και που τα προκατασκευάζουν.

Αυτό το τελευταίο χαρακτηρίζει και το επίπεδο τεχνολογίας της παραγωγής των ναυπηγείων, ορισμένων από τα μικρά ναυπηγεία στο Πέραμα

και στην Σαλαμίνα έχουν δυνατότητες να κάνουν τέτοιες προκατασκευές, αλλά δεν διαθέτουν κινητούς γερανούς ικανής ανυψωτικής ισχύος.

Αντίθετα από τα μεγάλα ναυπηγεία, τα μεσαίου και μικρού μεγέθους δεν διαθέτουν δικές τους δεξαμενές (χρησιμοποιούν τις δεξαμενές του ΟΛΠ). Μόνο ορισμένες απ' αυτές τις μονάδες διαθέτουν μικρές ναυπηγικές κλίνες στην ξηρά μικρής κατασκευαστικής ικανότητας, για μικρά πλοία μεγέθους 6000 DWT. Αυτό όμως είναι σημαντικό δεδομένου ότι τελευταία υπάρχει ζήτηση μικρών σκαφών τόσο από την εγχώρια αγορά όσο και από την ξένη.

Συμπερασματικά ο εξοπλισμός, ιδιαίτερα των μικρών ναυπηγείων, είναι ανεπαρκής και παρατηρείται μεγάλη έλλειψη σε κινητούς γερανούς και σε ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό.

#### **Γ. ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΩΤΩΝ ΥΛΩΝ**

Το κόστος αγοράς των πρώτων υλών είναι πολύ υψηλό, δεδομένου ότι, ως επί το πλείστον εισάγονται από το εξωτερικό.

Η εγχώρια βιομηχανία λόγω ποιοτικής και ποσοτικής αδυναμίας της ικανοποιεί μόνο το 10%-20% της συνολικής εγχώριας ζήτησης για πρώτες ύλες στην κατασκευή πλοίων, με αποτέλεσμα να εισάγονται όλα τα υπόλοιπα υλικά από το εξωτερικό. Άν ληφθεί υπόψη ότι το 50%-70% του συνολικού κόστους της νεοκατασκευής ενός πλοίου αποδίδεται σε χάλυβα και σε εξοπλισμό, αυτό ανεβάζει πολύ το κόστος παρά το πλεονέκτημα των χαμηλών ημερομισθίων που έχει η Ελλάδα συγκριτικά με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες. Αντίθετα, στις επισκευές το πιο πάνω ποσοστό μειώνεται στο 10%-15% του συνολικού κόστους, γεγονός που μαζί με τ' άλλα πλεονεκτήματα (θέση, κλίμα, στόλος, εμπειρία) κάνει την Ελλάδα ιδιαίτερα ικανή ν' αναπτύξει τον κλάδο αυτό της βιομηχανίας.

#### **Δ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΕΧΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ**

Μόνο τα μεγάλα και ορισμένα από τα μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία διαθέτουν ναυπηγικά γραφεία και σχεδιασμού.

Συνήθως τα σχέδια για τις νεοκατασκευές πλοίων εισάγονται από αντίστοιχα ναυπηγεία ή γραφεία του εξωτερικού και τροποποιούνται σύμφωνα με τις προτιμήσεις του πλοιοκτήτη εκτός από τα Ελληνικά ναυπηγεία που έχουν επιτυχώς σχεδιάσει μια σειρά δικών τους ναυπηγικών σχεδίων τα υπόλοιπα χρησιμοποιούν συνήθως τα διάφορα ιδιωτικά γραφεία στον Πειραιά για τις ανάγκες τους σε σχέδια.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι πολλά από τα γραφεία αυτά, που αναλαμβάνουν τις μελέτες των νεοκατασκευών στην Ελλάδα, είναι εφοδιασμένα με ηλεκτρονικούς υπολογιστές, συνεργάζονται με γραφεία του εξωτερικού και οι δραστηριότητές τους επεκτείνονται και σε χώρες της Αφρικής και της Ασίας.

Επίσης το Τμήμα Ναυπηγικής στο Πολυτεχνείο Αθηνών, που εκτελεί εκτός του ακαδημαϊκού έργου και έρευνες, διαθέτει δεξαμενή δοκιμών διαστάσεων 90 μ. μήκους X 5 μ. βάθους όπου μπορούν να δοκιμάζονται μοντέλα σκαφών μέχρι 60.000 DWT. Η δεξαμενή αυτή είναι ανεπαρκώς στελεχωμένη με ερευνητές και τεχνικούς με αποτέλεσμα να χρησιμοποιείται ελάχιστα, ενώ έχει δυνατότητες να ανταπεξέλθει στις ανάγκες δοκιμών για νέα πλοία και ανταποκρίνεται στις κατασκευαστικές δυνατότητες των Ελληνικών ναυπηγείων.

Συνήθως τα μικρά ναυπηγεία χρησιμοποιούν για τις επισκευαστικές εργασίες την εμπειρία και το know-how πρώην ναυτικών (μηχανικών-πλοιάρχων κλπ.)

Τα περισσότερα από τα Ελληνικά ναυπηγεία παρέχουν καλής ποιότητας εργασία και θεωρούνται ότι πληρούν τις προδιαγραφές των νηογνωμών.

Σε ορισμένες μικρές μονάδες που απασχολούν υπερβολάβους η ποιότητα της δουλειάς θεωρείται κακή. Αυτό αποδίδεται κυρίως στον ελλιπή και παλιό εξοπλισμό που διαθέτουν οι μονάδες αυτές, παρά στο προσωπικό που θεωρείται έμπειρο και εκπαιδευμένο.

## **Ε. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ**

Οι μεγάλες μονάδες απολαμβάνουν αξιοπιστίας από πλευράς Τραπεζών και έχουν σημαντικές δυνατότητες τόσο βραχυπρόθεσμου όσο και μακροπρόθεσμου δανεισμού, είτε λόγω μεγάλου μεγέθους είτε λόγω συμμετοχής του Κράτους σε ορισμένες από αυτές.

Αντίθετα από τις μεγάλες μονάδες οι μικρές και ορισμένες από τις μεσαίες έχουν περιορισμένες δυνατότητες δανειοδότησης από τις Τράπεζες λόγω υψηλών εγγυήσεων και του μεγάλου χρονικού διαστήματος για την τελική έγκριση των δανείων. Οι αποφάσεις της ΥΕ (85/5/14/7/1975 και 272/80) για την χρηματοδότηση των ναυτιλιακών και ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων με ίσους όρους, που ισχύουν γενικά για την βιομηχανία, δεν λειτούργησε στην πράξη λόγω περιορισμένου ενδιαφέροντος από τις Τράπεζες, για την χρηματοδότηση των μικρομεσαίων μονάδων.

Ακόμη και άλλα πλεονεκτήματα που παρασχέθησαν προς τις μονάδες αυτές, όπως μειωμένη εργοδοτική εισφορά στο ΙΚΑ, επιστροφή δασμών για τα εισαγόμενα υλικά κλπ δεν απόδωσαν λόγω των γραφειοκρατικών διατυπώσεων.

## **Ζ. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΕΝΙΑΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ**

Παρατηρείται έλλειψη θεσμικού πλαισίου για τις μικρομεσαίες μονάδες παρά τις μεγάλες ιδιομορφίες του κλάδους. Επίσης δεν υπάρχει ενιαίος φορέας ο οποίος θα συντονίζει τις ενέργειες των διάφορων αρμόδιων Υπουργείων (Ναυτιλίας, ΥΧΟΠ, Εθνικής Οικονομίας) για τον κλάδο, ώστε ν' αποφευχθεί η λήψη αντιφατικών μέτρων ή και η καθυστέρηση στη λήψη αποφάσεων.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3****ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΡΙΣΗ****ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ-ΝΕΟΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ**

Η ναυτιλιακή κρίση είχε άμεση επίπτωση στη ναυπηγική και στην επισκευαστική δραστηριότητα στην Ελλάδα. Η ύφεση που παρατηρήθηκε αποδίδεται κυρίως στο μειωμένο αριθμό των κατασκευαζομένων και κυρίως των επισκευαζομένων πλοίων. Ακόμη στην προσπάθειά τους οι εφοπλιστές να μειώσουν τα έξοδά τους, κατά τη διάρκεια της κρίσης περιορίζουν τις επισκευαστικές εργασίες στις απολύτως αναγκαίες.

Ένας άλλος παράγοντας, λιγότερο σοβαρός, ο οποίος όμως συμβάλλει στη μειωμένη δραστηριότητα των επισκευαστικών μονάδων, μακροχρόνια αποδίδεται στην εξέλιξη της τεχνολογίας. Έτσι ορισμένα υλικά, σαν πιο τελειοποιημένα, επιμηκύνουν το χρόνο ζωής των πλοίων και περιορίζουν τις ανάγκες για επισκευές π.χ. αντικατάσταση των χρωμάτων από υφαλοχρώματα, αντικατάσταση ξύλινων τμημάτων του πλοίου από μεταλλικά κλπ.

Η πιο πάνω κατάσταση είχε επιπτώσεις και στην απασχόληση ιδίως των μεγάλων ναυπηγείων, δεδομένου ότι παρά την μείωση της παραγωγής τους, η απασχόληση δε μειώθηκε ανάλογα. Συνέπεια αυτού ήταν να μειωθεί ακόμη περισσότερο η παραγωγικότητα των μονάδων με αντίστοιχη αύξηση της υποαπασχόλησης. Ακριβή στοιχεία για τη μέτρηση της παραγωγικότητας (νεοκατασκευές και επισκευές) δεν υπάρχουν, αλλά εάν πάρουμε ως δεδομένο ότι ο αριθμός των εργαζομένων στα πέντε μεγάλα ναυπηγεία διατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια γύρω στις 9000 (με αναλογία 6000 να ασχολούνται στις επισκευές και 3000 στις νεοκατασκευές) και αν λάβουμε υπόψη το μειωμένο όγκο της δραστηριότητας των μονάδων αυτών, η εξέλιξη του δείκτη της παραγωγικότητας θάναί οπωσδήποτε φθίνουσα.

Το πρόβλημα της υποαπασχόλησης είναι μεγαλύτερο στις μεγάλες και μεσαίες μονάδες εφόσον ο αριθμός του προσωπικού τους είναι στα ίδια

περίπου επίπεδα και οι ειδικότητες πολλές, χωρίς τη δυνατότητα μετακίνησης του προσωπικού από ειδικότητα σε ειδικότητα. Αντίθετα στις μικρές μονάδες απασχολείται μικρός αριθμός εργατών και μόνο των κυρίων ειδικοτήτων.

Επίσης λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας, αλλά και της ειδικής σχέσης εργασίας ορισμένων ειδικοτήτων η υποαπασχόληση αυξάνεται.

Οι δυσμενείς αυτές επιπτώσεις επεκτάθηκαν και στις Σχολές Τεχνιτών Ναυπηγικής Βιομηχανίας, με συνέπεια η εκπαίδευση προσωπικού να σταματήσει εφόσον οι απόφοιτοι δεν βρίσκουν απασχόληση ενώ την ίδια εικόνα παρουσιάζει η απορρόφηση σε επίπεδο στελεχών για τον κλάδο των Ναυπηγών και των Ηλεκτρολόγων-Μηχανολόγων.

Δυστυχώς και οι προοπτικές για τις νεοκατασκευές στα μεγάλα ναυπηγεία δεν είναι καλύτερες απ' αυτές των τελευταίων χρόνων. Αυτό οφείλεται κυρίως στην έλλειψη ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών ναυπηγείων προς τ' αντίστοιχα ξένα, και ειδικότερα προς τ' ασιατικά τα οποία προσφέρουν πολύ χαμηλές τιμές με αποτέλεσμα ο τομέας των νεοκατασκευών στην Ελλάδα να είναι ασήμαντος.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα μπορούσαν να είναι πιθανοί πελάτες, όπως προαναφέρθηκε, προτιμούν ν' αναθέτουν τις νέες παραγγελίες σε Ναυπηγεία της Ιαπωνίας και της Ν. Κορέας.

Ακόμη οι προοπτικές για εξαγωγές δεν είναι καλύτερες εφόσον η διεθνής αγορά παρουσιάζει πλεόνασμα κατασκευαστικού δυναμικού και οι περισσότερες από τις πλοιοκατασκευάστριες χώρες προστατεύουν την εγχώρια αγορά με περιορισμούς, δίνοντας ισχυρά κίνητρα για την διατήρηση των εθνικών παραγγελιών, αλλά και με χορηγήσεις επιδοτήσεων για τις εξαγωγές.

Πιθανοί πελάτες για τα μεγάλα ελληνικά ναυπηγεία είναι οι αναπτυσσόμενες χώρες, αλλά και πάλι για πλοία μικρού μεγέθους και απλής τεχνολογίας γενικού φορτίου και πετρελαιοφόρα. Δυνατότητες επίσης υπάρχουν για κατασκευή μικρών Container-Ships, εξεδρών πετρελαίου και

συγκεκριμένου τύπου πολεμικών πλοίων.

Για τις μικρομεσαίες μονάδες προοπτικές παρουσιάζει η κατασκευή μικρών πλοίων, δηλαδή αλιευτικών και ακτοπλοϊκών πράγμα σημαντικό αν ληφθεί υπόψη ότι ο ακτοπλοϊκός μας στόλος είναι μεγάλης ηλικίας και χρειάζεται ανανέωση. Υπάρχει επίσης ζήτηση από τις Αραβικές χώρες για νεοκατασκευές μικρού μεγέθους αλιευτικών.

Αντίθετα με τον τομέα Νεοκατασκευών στον τομέα των Επισκευών διαφαίνονται πολύ καλές προοπτικές αφού η Ελλάδα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα σ' αυτό έναντι των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, φθηνά ημερομίσθια, δεσπόζουσα γεωγραφική θέση στην Ανατολική Μεσόγειο, μεγάλο εμπορικό στόλο, καλές κλιματολογικές συνθήκες, έμπειρο τεχνικό προσωπικό.

Συγκεκριμένα:

- Τα Ελληνικά ναυπηγεία δεν έχουν ξένους ανταγωνιστές στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Αν λάβουμε υπόψη ότι ειδικά για την ανάπτυξη του τομέα των επισκευών η διαθεσιμότητα σε δεξαμενές παίζει πρωτεύοντα ρόλο, η Ελλάδα θα μπορούσε ν' αναπτύξει τον τομέα αυτό περισσότερο εάν διέθετε μεγαλύτερες και περισσότερες δεξαμενές.
- Πολλοί Έλληνες εφοπλιστές προτιμούν τα πλοία τους να επισκευάζονται στην Ελλάδα για να μπορούν να επιβλέπουν τις εργασίες κατά την διάρκεια των επισκευών και να αποφεύγουν το κόστος επαναπατριsmού των πληρωμάτων.
- Ο μεγάλος αριθμός των παροπλισμένων Ελληνικών εμπορικών πλοίων στα ελληνικά αγκυροβόλια, προβλέπεται ότι θα δώσει σημαντική απασχόληση και για τις επισκευαστικές μονάδες εφόσον ένα παροπλισμένο πλοίο χρειάζεται επισκευή πριν την εκκίνηση.
- Ο μεγάλος αριθμός των πλοίων που πλέουν στα ελληνικά πελάγη (ακτοπλοϊκά, μεσογειακά) και η σχετικά μεγάλη ηλικία τους καθώς και η γειτνίαση της χώρας προς τις κύριες γραμμές πλεύσης αποτελούν

προϋποθέσεις για την δημιουργία καλών προοπτικών στις επισκευαστικές μονάδες.

## I. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

Από τα παραπάνω φαίνονται σαφώς οι δυνατότητες της χώρας για μεγαλύτερη δραστηριότητα στον κλάδο και ιδιαίτερα στις επισκευές. Βασικός στόχος των μέτρων αυτών είναι η πλήρης αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που έχει η χώρα στον τομέα των επισκευών με παράλληλη επιδίωξη στις Νεοκατασκευές και να διατηρηθεί και ν' αξιοποιηθεί όσο είναι δυνατόν το υπάρχον δυναμικό και η εμπειρία.

### A. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΪΩΝ

- i) Καθορισμός του αναγκαίου χώρου για την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στην περιοχή Πειραιά, αφού οριοθετηθεί οριστικά η λιμενική ζώνη του ΟΛΠ και οριστεί με χρονοδιάγραμμα η τυχόν επέκτασή του.
- ii) Ενοποίηση του χώρου που καταλαμβάνουν τα μικρά ναυπηγεία στο Πέραμα και εξοπλισμός με **Synchrolift**, κρηπιδώματα καθώς και με παροχές νερού, ηλεκτρισμού, τηλεφώνου. Η ίδρυση ιδιωτικής ή κρατικής ή μικτής επιχείρησης δεξαμενισμού και επισκευών θα υποβοηθήσει στην υλοποίηση της πρότασης αυτής. Ήδη η πρόταση αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη.
- iii) Η χρησιμοποίηση των επισκευαστικών κρηπιδωμάτων στην περιοχή του ΟΛΠ μόνο από τα επισκευαζόμενα πλοία με την χρήση διαφορετικών τιμολογίων ανάλογα του χρόνου χρησιμοποίησης, της θέσης και του κόστους επισκευής είναι ένα μέτρο που πάρθηκε πρόσφατα με εμφανή αποτελέσματα.
- iv) Εγκατάσταση μιας επιπλέον πλωτής δεξαμενής στην περιοχή του Πειραιά από τον ΟΛΠ για την εξυπηρέτηση των αυξανόμενων αναγκών σε δεξαμενές.
- v) Καθορισμός ζωνών για εγκατάσταση ναυπηγοεπισκευαστικών



βιομηχανιών στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στις περιοχές Ν.Δ. Πελοποννήσου, Κρήτης, Θεσσαλονίκης, Αλιβερίου, Χαλκίδας, Βόλου και σταδιακά αποκέντρωση της δραστηριότητας στον ελληνικό χώρο.

#### **Β. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΩΤΩΝ ΥΛΩΝ**

- i) Παροχή κινήτρων στις Τράπεζες για την χορήγηση επισκευαστικών δανείων. Επίσης η υπαγωγή των μονάδων του κλάδου στον καθ. αριθ. 197/11/1978 απόφαση της Ν.Ε. "περί ειδικών μέτρων χρηματοδότησης της βιοτεχνίας" για να μπορούν να χρηματοδοτούνται από το ειδικό κεφάλαιο χρηματοδότησης της βιοτεχνίας.
- ii) Παροχή των χαμηλότοκων δανείων για ανανέωση του εξοπλισμού των ναυπηγείων με σύγχρονο και τεχνολογικά προηγμένο εξοπλισμό.
- iii) Υπαγωγή των επισκευών που εξοφλούνται σε συνάλλαγμα στην ενίσχυση της ΝΕ 1574/71 και απαλλαγή τους από εργοδοτικές εισφορές και τέλη χαρτοσήμου για ολόκληρο το ύψος της επισκευής.
- iv) Επέκταση της υπάρχουσας ελεύθερης τελωνειακής ζώνης σ' όλη την έκταση της βάσης Σαλαμίνας και απλούστευση των χρονοβόρων τελωνειακών διαδικασιών για την ταχεία εξυπηρέτηση όλων των βιομηχανιών του κλάδου.

#### **Γ. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΥΠΟΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ**

- i) Εξασφάλιση των παραγγελιών με τον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου και του πολεμικού ναυτικού, με βελτίωση-όπου είναι αναγκαίο- των όρων εγγυήσεων του Δημοσίου για καλή εκτέλεση των εργασιών.

#### **Δ. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΠΟΛΥΑΡΧΙΑ**

- i) Σύσταση ενιαίου κρατικού φορέα για τη λήψη ορθών και άμεσων αποφάσεων που αφορούν τον κλάδο, εφόσον η ταχεία λήψη απόφασης

και η άμεση αντιμετώπιση γραφειοκρατικών διαδικασιών αποτελούν βασικούς παράγοντες προσέλκυσης πελατών στα Ελληνικά Ναυπηγεία.

#### **Ε. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

- i) Δημιουργία και δεύτερου ναυτιλιακού ινστιτούτου για την προώθηση της έρευνας και τον προγραμματισμό στη ναυτιλιακή, ναυπηγική, παραναυπηγική βιομηχανία. (Υπάρχει ήδη το INMER).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΠΑΡΑΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Κάθε πλοίο ανάλογα με τον τύπο και την κατασκευή του περιλαμβάνει ένα πολύ μεγάλο αριθμό εξαρτημάτων από τα πιο απλά μέχρι τα πιο προηγμένα τεχνολογικά. Για την ναυπήγηση σύγχρονων πλοίων, ο ναυπηγικός χάλυβας και ο λοιπός εξοπλισμός αντιπροσωπεύουν το 50%-70% της συνολικής αξίας του πλοίου.

Αφότου άρχισε στην Ελλάδα η μοντέρνα ναυπηγική, το 80%-90% του όλου ναυπηγικού χάλυβα και εξοπλισμού εισάγεται από το εξωτερικό, αν και η εγχώρια παραγωγή αντιπροσωπεύει μια μεγαλύτερη αναλογία εξοπλισμού σε μικρότερα πλοία μέχρι 100 DWT και σε επιβατηγά.

Σχεδόν για κάθε τύπο εξοπλισμού η υπάρχουσα υποδομή των ξένων βιομηχανικών αντιπροσωπειών, με την βοήθεια εγκαταστάσεων και συμφωνιών για παροχή υπηρεσιών, ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των πλοιοκτητών. Οι ελάχιστοι Έλληνες βιομήχανοι ναυτιλιακού εξοπλισμού σχηματίζουν ένα βιομηχανικό τομέα που βρίσκεται σε νηπιακή μορφή. Με εξαίρεση τις επιχειρήσεις που εφοδιάζουν μόνο με μικρές ποσότητες τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, υπάρχουν περίπου 20 επιχειρήσεις, οι οποίες εμπλέκονται στην κατασκευή ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Διάφορα είδη ναυτιλιακού εξοπλισμού, που παράγονται ήδη στην Ελλάδα όπως είναι οι ναυαγοσωστικές βάρκες και σχεδίες, αντικείμενα διακόσμησης, μικρά και μεγάλα αντικείμενα, τα οποία χρησιμοποιούνται για την κατασκευή πλοίων, υλικά πυρασφάλειας και άλλα, μόλις επαρκούν στις ανάγκες της κατανάλωσης, τα περισσότερα από αυτά όμως, αποτελούν μόνο ένα μικρό μέρος της συνολικής αξίας του πλοίου.

Η Ελληνική αγορά είναι ακόμη μικρή και οι εισαγωγές αντιπροσωπεύουν το 80% περίπου της κατανάλωσης. θεωρείται ότι υπάρχουν δυνατότητες αύξησης της εγχώριας παραγωγής στα ναυτιλιακά είδη εξοπλισμού, ειδικότερα στην κατασκευή μικρών μηχανών Diesel, τμημάτων που απαιτούνται, όχι μόνο

στην ναυπήγηση, αλλά επίσης και στην επισκευή και μετασκευή πλοίων, εφόσον οι επισκευές και μετασκευές θα παραμείνουν το κύριο πεδίο δραστηριότητας των ελληνικών ναυπηγείων, και στην συναρμολόγηση μηχανών και λοιπών στοιχείων (γερανοί, συστήματα αυτοματισμού, τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός κλπ.)

Στην πραγματικότητα δεν υπάρχει καθεαυτή παραναυπηγική βιομηχανία. γενικά η μεταποίηση της παραναυπηγικής και του χάλυβα σε διεθνή στάνταρ, εμφανίζεται εφικτή μόνο εάν γίνει διαφοροποίηση της εθνικής παραγωγής βιομηχανικών κεφαλαιουχικών αγαθών, η οποία δεν υπάρχει στην Ελλάδα.

Η ανταγωνιστική παραγωγή κεφαλαιουχικών αγαθών, φαίνεται εφικτή μόνον αν επιτευχθεί εξειδίκευση σε επαρκές επίπεδο, επιτρέποντας οικονομίες κλίμακος διαμέσου της παραγωγής προϊόντων και υποπροϊόντων κατάλληλων για μια ποικιλία ζήτησης.

Η χαμηλή ποιότητα των ελληνικών βιομηχανικών προϊόντων είναι ένας λόγος που συχνά αναφέρεται για να δικαιολογήσει την αδυναμία της τοπικής μεταποίησης να κερδίσει υψηλότερη συμμετοχή στην αγορά.

Ακόμη τα ελληνικά αγαθά έχουν να συναγωνιστούν στην τοπική αγορά με ξένα προϊόντα υψηλής ποιότητας ενώ ένας ακόμη λόγος είναι το κόστος των προϊόντων (Μεγαλύτερο έναντι των ξένων).

Ένα άλλο εμπόδιο είναι η απαίτηση για ανταλλακτικά και service και η ανάγκη να διατίθενται τα περισσότερα κομμάτια εξοπλισμού κατά μήκος των εμπορικών δρόμων των πλοίων, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να εγκατασταθεί ένα διεθνές δίκτυο αντιπροσώπων πωλήσεων.

Η έρευνα για την ανάπτυξη προϊόντων στην Ελλάδα έχει γίνει περιορισμένα στην εφαρμοσμένη μηχανική. Με ελάχιστες εξαιρέσεις οι επιχειρήσεις και τα ερευνητικά ιδρύματα δεν αναλαμβάνουν καμιά βασική βιομηχανική έρευνα που θα βοηθούσε την ανάπτυξη ή βελτίωση των προϊόντων του κλάδου.

Ανεπαρκές μάναντζμεντ, χαμηλή τάση για παραγωγή συνεχώς βελτιωμένων προϊόντων, έλλειψη ενδιαφέροντος για διατήρηση της ποιότητας, ελλειπές marketing και όχι καλή οικονομική δομή των εταιριών, είναι επίσης μεγάλα προβλήματα που θα μειώνουν την παραγωγικότητα και εμποδίζουν την ανάπτυξη του τομέα. Ένα άλλο εμπόδιο είναι ότι οι περισσότεροι εγχώριοι μεταποιητές έχουν αναπτύξει εμπορικές εταιρίες από εισαγωγές-εξαγωγές, με αποτέλεσμα να προτιμούν συχνά γρήγορα κέρδη από το εμπόριο παρά μακροχρόνια οφέλη από την μεταποίηση όπου οι αποδόσεις των επενδύσεων παίρνουν χρόνο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ο τομέας αυτός είναι αδύνατον να παίξει ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας κεφαλαιουχικών αγαθών. Εάν όμως άλλοι υποκλάδοι μεγαλύτερου μεγέθους (όπως π.χ. η αυτοκινητοβιομηχανία) επιφέρουν τέτοια αναπτυξιακά αποτελέσματα όπως-π.χ. η δημιουργία εργοστασίου κατασκευής μηχανών για διαφοροποιημένες μέσες χρήσεις-τότε η πιθανότητα ανάπτυξης της παραναυπηγικής βιομηχανίας θα έπρεπε να ερευνηθεί περαιτέρω.

Υπάρχουν δυνατότητες για επέκταση της Ελληνικής παραναυπηγικής βιομηχανίας σε τομείς που δεν προσφέρουν ουσιώδεις οικονομίες κλίμακος σ' άλλες βιομηχανίες κεφαλαιουχικών αγαθών και οι οποίες δεν βάζουν απαγορευτικούς φραγμούς για την ανάπτυξη του τομέα όπως π.χ. Ανταλλακτικά που χρειάζονται όχι μόνο στο κτίσιμο αλλά και στην επισκευή και μετατροπή των πλοίων, αφού οι επισκευές και οι μετατροπές παραμένουν το κύριο πεδίο δραστηριότητας των ελληνικών ναυπηγείων όπως ναυτικά χρώματα, ανταλλακτικά μηχανής και λοιπός εξοπλισμός που απαιτείται από τους κανονισμούς ασφάλειας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

#### **I. ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Τα υπάρχοντα διαλυτήρια πλοίων στην Ελλάδα είναι κυρίως μικρού και μεσαίου μεγέθους. Ο χώρος που καταλαμβάνουν κυμαίνεται κυρίως από 1000 m<sup>2</sup> έως 4000 m<sup>2</sup> που κρίνεται περιορισμένος για τέτοιου είδους δραστηριότητα, ενώ και ο εξοπλισμός είναι ανεπαρκής, πράγμα που οδηγεί τελικά σε ξεπερασμένες μεθόδους παραγωγής.

Τέσσερις μεγαλύτερες μονάδες στον κλάδο καταλαμβάνουν χώρους από 11.500 m<sup>2</sup> έως 102.000 m<sup>2</sup> και οι δύο απ' αυτές είναι εξοπλισμένες με μηχανήματα σύγχρονης τεχνολογίας και ακολουθούν προηγμένες μεθόδους παραγωγής. Συνολικά λειτουργούν 20 διαλυτήρια, τα περισσότερα εγκατεστημένα στο Πέραμα, την Ελευσίνα και τον Ασπρόπυργο και απασχολούν κατά μέσο όρο 15 άτομα.

Η ετήσια εγχώρια παραγωγή και κατανάλωση σε παλιοσίδηρο (scrap) υπερτετραπλασιάστηκε μέσα στην περίοδο 1975-1980, ενώ το 1982 αντιπροσώπευε το 47% της εγχώριας κατανάλωσης, πράγμα που αποδεικνύει την δυνατότητα που υπάρχει για περαιτέρω αύξηση της παραγωγής scrap στη χώρα μας.

#### **II. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ**

Αφού γίνει η προσόρμηση του πλοίου στο διαλυτήριό του και η προσάραξή του κάθετα προς την ακτή, αρχίζει η αποξήλωση των εύφλεκτων υλικών, κατόπιν αφαιρούνται τα ξυλουργικά, καλώδια, radar, πυξίδες, ραδιοτηλέφωνα, ασύρματοι, ραδιογωνιόμετρα, άγκυρες, αλυσίδες και μεταφέρονται στους χώρους διαλογής και από εκεί στους εμπόρους μεταχειρισμένων ναυτιλιακών ειδών.

Ακολουθεί η κοπή σε μεγάλα κομμάτια μέχρι 2,5 τόννους και στην συνέχεια ξεχωρίζονται τα διάφορα μέταλα, τα χαλύβδινα ελάσματα, που

πρόκειται να ξαναχρησιμοποιηθούν και τα κομμάτια που προορίζονται για παλιοσίδηρο.

Στη σύγχρονη μέθοδο παραγωγής το πλοίο αντί να δέσει κάθετα στην ακτή και να ανελκύεται τμηματικά στην στεριά για κοπή, πλευρίζει στην αποβάθρα, κατά μήκος της οποίας δουλεύουν κυλιόμενοι γερανοί. Μετά την κοπή και αφαίρεση τως ανωδομής, το κουφάρι ανελκύεται στην στεριά και ακολουθείται η προηγούμενη μέθοδος. Με αυτό τον τρόπο η παραγωγή αυξάνεται σημαντικά γιατί μπορούν ταυτόχρονα να εργάζονται πολλά συνεργεία. Τα αποκοπόμενα τμήματα (sections) είναι πολύ μεγαλύτερα εξαιτίας της χρήσης των γερανών για την μετακίνησή τους, ενώ από εκεί και ύστερα η κοπή σε μικρότερα κομμάτια γίνεται ταχύτητα και μηχανικά.

### **III. ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΔΙΑΛΥΣΗΣ**

Τα βασικά προϊόντα διάλυσης πλοίων είναι παλιοσίδηρος (scrap), λαμαρίνες, άξονες, σωλήνες, χαλκός, χυτοσίδηρος. Οι βιομηχανίες που χρησιμοποιούν τα πιο πάνω προϊόντα είναι: τα χαλυβουργεία, τα χυτήρια μετάλλων και οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

### **IV. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ**

Πολλές χώρες του κόσμου έχουν αναπτύξει σε μεγάλο βαθμό τον τομέα Διάλυσης πλοίων, όπως η Φορμόζα, η Κορέα, η Ισπανία, το Πακιστάν και δευτερευόντως η Γιουγκοσλαβία, η Γερμανία και οι Η.Π.Α. Βασικά αυτό αποδίδεται στην συνεχώς μεγαλύτερη χρησιμοποίηση ηλεκτρικών καμίνων για παραγωγή χάλυβα και στο ότι τα παλιά πλοία αποτελούν πηγή μεγάλων ποσοτήτων παλιοσίδηρου.

Κυριότερες χώρες εξαγωγής παλιοσίδηρου είναι οι Η.Π.Α., η Δυτική Γερμανία, η Γαλλία και η Αγγλία. Η Αμερική κατέχει το 40% των παγκόσμιων εξαγωγών σε παλιοσίδηρο.

### **V. ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**

Οι κυριότερες αγορές βρίσκονται σε τρεις περιοχές: στην Άπω

Ανατολή, (Ταϊβάν, Ν. Κορέα, Κίνα), στη Ν. Ασία (Πακιστάν και Ινδίες) και στη Ν. Ευρώπη (Ισπανία, Ιταλία, Γιουγκοσλαβία, Ελλάδα).

Η επιτυχία της Ταϊβάν σ' αυτό το βιομηχανικό πεδίο δικαιολογείται από τα παρακάτω:

- α) Το σχετικά χαμηλό εργατικό κόστος
- β) Την εργασία, η οποία έχει οργανωθεί σε μεγάλη έκταση σε υπεργολαβική βάση. Επίσης είναι περιττό ν' αναφέρουμε τη μεγάλη εμπειρία και την υψηλή παραγωγικότητα του προσωπικού.
- γ) Τις έξοχες κλιματολογικές συνθήκες συγκριτικά με άλλες χώρες της Άπω Ανατολής.
- δ) Την περαιτέρω χρησιμοποίηση των προϊόντων. Η βιομηχανία διάλυσης προμηθεύει πρώτες ύλες για βασικές βιομηχανίες, όπως η βιομηχανία χάλυβα, η οποία χρησιμοποιεί ηλεκτρικές υψικάμινους που απαιτούν 97% παλιοσίδηρο, η ναυπηγική βιομηχανία η οποία χρησιμοποιεί ελάσματα ανακυκλωμένα και ανταλλακτικά για επισκευές ή νεοκατασκευές και διάφορα άλλα χυτήρια για την παραγωγή μη σιδηρούχων προϊόντων.

Στη Ν. Κορέα οι διαλύσεις πλοίων είναι μια βιομηχανία αναπτυσσόμενη ενώ η Κίνα εισήλθε πρόσφατα, χρησιμοποιώντας Ιαπωνική τεχνολογία ακόμη το Πακιστάν αν και έχει περιορισμένες διευκολύνσεις για διαλύσεις, αύξησε παρ' όλα αυτά σημαντικά την συμμετοχή του στις παγκόσμιες διαλύσεις, η δε Ινδία εμφανίζεται στο προσκήνιο τα τελευταία χρόνια κατά το οποίο τριπλασίασε την παραγωγή της.

Η Ισπανία που κατείχε την δεύτερη θέση μετά την Ταϊβάν έχει υποστεί μια κάμψη που οφείλεται στα υψηλά ημερομίσθια που είχε σαν αποτέλεσμα να χάσει την ηγετική της θέση στον κόσμο.

#### IV. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

ι) Η σημαντική και μεγάλης διάρκειας μείωση των ναύλων.

Όπως αναφέρεται και σε μελέτη της ΕΤΒΑ, η επίδραση της παγκόσμιας



οικονομικής ύφεσης στην Ναυτιλία εκδηλώνεται με τους χαμηλούς ναύλους, που τελικά οδηγούν σε περιορισμένες παραγγελίες, για νεοκατασκευές, συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό παροπλισμένων πλοίων, αυξανόμενο αριθμό διαλύσεων, χαμηλές ταχύτητες στα ταξίδια των πλοίων και προβλήματα ρευστότητας στις ναυτιλιακές εταιρίες.

Οι μεγάλες μεταβολές στις συνθήκες του παγκόσμιου εμπορίου, ο πληθωρισμός, τα ελλείματα των ισοζυγίων πληρωμών και οι διακυμάνσεις στα νομίματα των βιομηχανικών χωρών ανάγκασαν τις βιομηχανικές χώρες, και ιδιαίτερα αυτές που εξαρτούσαν την ευημερία τους κυρίως από τις εξαγωγές τους, να αναπτύξουν μια στρατηγική αποτελεσματικότερης προσαρμογής τους στις επικρατούσες παγκόσμιες οικονομικές και εμπορικές συνθήκες. Η στρατηγική αυτή βασίζεται στην μερική μεταφορά παραγωγικών μονάδων και technical know-how στο εξωτερικό.

Τα κίνητρα που ευνοούσαν την στρατηγική αυτή ήταν: η εξασφάλιση της διάθεσης της παραγωγής, διάφορα πλεονεκτήματα παραγωγής και μεταφορών καθώς και η παράκαμψη των εισαγωγικών περιορισμών των χωρών-πελατών, το χαμηλό κόστος παραγωγής, τα οργανωμένα εργατικά συνδικάτα, στις βιομηχανικές χώρες και οι αντιδράσεις των συνδικάτων για αυτοματοποίηση της βιομηχανίας, η ύπαρξη πρώτων υλών, τα μεγάλα κέρδη, οι μικρότερες απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος και διάφορα άλλα.

Όλα τα πιο πάνω οδήγησαν σε μεγάλες μεταβολές στις συνθήκες του διεθνούς εμπορίου και της ζήτησης μεταφορικού μέσου.

## ii) Η ραγδαία αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου.

Ειδικότερα η αύξηση των δαπανών για καύσιμα και των αμοιβών των ναυτικών, ανάγκασε τους εφοπλιστές να στραφούν στην αγορά πλοίων που διαθέτουν τα πιο τελειοποιημένα και πιο πολύπλοκα όργανα σε προχωρημένη τεχνολογία που συνεχώς αναπτύσσεται και αποσκοπεί στο όσο το δυνατόν μεγαλύτερο περιορισμό των λειτουργικών δαπανών.

Όσον αφορά την φυσική απαξίωση, απ' όλα τα πιο πάνω είναι φανερό

ότι στα τελευταία χρόνια ήταν τόσο σημαντικές οι τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε πλοία σχετικά μικρής ηλικίας, να υποστούν τεχνολογική και οικονομική απαξίωση στο 1/3 του χρόνου που χρειαζόταν για την φυσική τους απαξίωση και να οδηγηθούν τελικά στα διαλυτήρια.

Οι συνθήκες που επικράτησαν στις ναυτιλιακές αγορές είχαν άμεσες επιπτώσεις και στον ελληνικό στόλο τόσο στα μεγέθη που αφορούν τον παροπλισμό και την αργία πλοίων, όσο και στις διαλύσεις πλοίων.

## VII. ΠΕΡΙΒΑΝΤΟΛΟΓΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Από την λειτουργία διαλυτηρίων πλοίων η προκαλούμενη ρύπανση οφείλεται σε αέρια, υγρά και στερεά απόβλητα.

i) **ΑΕΡΙΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ:** είναι ο καπνός που δημιουργείται κατά την διαδικασία κοπής των πλοίων και οι σκόνες που προκύπτουν από την διαδικασία αποσυναρμολόγησης και την μεταφορά προϊόντων και ενδιαμέσων υλικών, το πρόβλημα ρύπανσης στα αέρια απόβλητα είναι περιορισμένα.

ii) **ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ:** Προέρχονται από α) Νερά έκπλυσης των πλοίων πριν από την κοπή τους για να τ' απαλλάξουν από κατάλοιπα πετρελαίου και λοιπές ακαθαρσίες. β) Από νερά πυροσβεστικού συστήματος τα οποία χρησιμοποιούνται για την κατάσβεση πυρκαγιών και είναι συνήθως θαλασσινά νερά. γ) Τα νερά έκπλυσης των χώρων του εργοταξίου προς αποφυγή διαρροών ρυπαντών προς την στεριά. Βασική αιτία ρύπανσης της θάλασσας από τα λειτουργούντα διαλυτήρια είναι η διαρροή ρυπαντών από τους χώρους διάλυσης και κοπής καθώς επίσης και η απευθείας διαρροή πετρελαιοειδών από τα προς διάλυση πλοία.

iii) **ΣΤΕΡΕΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ:** Από την διαδικασία διάλυσης προέρχονται τα εξής στερεά απόβλητα: σκουριές, λάσπες, scrap, ρινίσματα μετάλλων, ξύλου κ.λ.π.

Σαν γενική παρατήρηση μπορούμε να πούμε ότι οι ποιότητες κυρίως των υγρών και στερεών αποβλήτων ενός διαλυτηρίου, εξαρτώνται άμεσα από

το μέγεθος των πλοίων που διαλύει, το βαθμό καθαρότητας αυτών και τον τρόπο εργασίας.

### **VIII. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ**

Η ταχεία βιομηχανική ανάπτυξη της ΤΑΙΒΑΝ και της Ν. ΚΟΡΕΑΣ σε εποχή παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και παρά το γεγονός ότι γεωγραφικά βρίσκονται κοντά σ' ένα βιομηχανικό γίγαντα όπως η Ιαπωνία και στερούνται φυσικών πόρων, αποτελεί πρότυπο ανάπτυξης εθνικής οικονομίας που βασίστηκε στον κινητό πλούτο άλλων χωρών.

Αυτές οι χώρες, με αυξανόμενες μεταποιητικές βάσεις στην ναυπηγική, στη μεταποίηση χάλυβα και σε άλλα βιομηχανικά είδη, συνεχίζουν να παραμένουν σε ικανοποιητικό επίπεδο σε σύγκριση με τις αναπτυγμένες οικονομίες.

Μια από τις βιομηχανίες κλειδιά για την ανάπτυξή τους είναι η βιομηχανία διάλυσης πλοίων, η οποία στηρίζει ένα μεγάλο αριθμό κυρίων και βοηθητικών βιομηχανιών, εφοδιάζοντάς τες με βασικά μέταλλα, μηχανές και εξοπλισμό. Να σημειωθεί ότι ο ρυθμός ανάπτυξης που επιτυγχάνεται απ' αυτές είναι υψηλός και οφείλεται στη φάση εκβιομηχάνισης που οι δύο χώρες περνούν. Επιδιώκουν κοινούς στόχους, όπως μείωση της εξάρτησής τους από εισαγόμενες πρώτες ύλες, εξοικονόμηση ενέργειας, εξοικονόμηση κεφαλαίων, προώθηση βιομηχανικών εξαγωγών και γενικά βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών.

Φαίνεται ότι μια καλά οργανωμένη βιομηχανία διάλυσης πλοίων συνεργαζόμενη με άλλες βιομηχανίες εξυπηρετεί πολλούς από τους πιο πάνω στόχους. Πράγματι, προμηθεύει χάλυβα, χαλκό και ορείχαλκο, και άλλα μη σιδηρούχα μέταλλα για την τοπική βιομηχανία, εξοικονομεί ενέργεια, απαιτεί σχετικά χαμηλό επενδυμένο κεφάλαιο χρησιμοποιώντας την μέθοδο ανακύκλωσης στα χαλυβουργεία και τα άλλα χυτήρια, και στηρίζει την

ανταγωνιστικότητα της εγχώριας ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι την περασμένη δεκαετία η Ν. Κορέα και η Ταϊβάν από την 23η και 19η θέση αντίστοιχα ανέβηκαν το 1982 στην 2η και 4η στη ναυπηγική βιομηχανία.

Ωστόσο οι βιομηχανικές χώρες θα μπορούσαν επίσης να έχουν σαν στόχο: α) Να βελτιώσουν το μερίδιό τους στην παγκόσμια ναυπηγική και επισκευαστική αγορά αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά τους τα Δυτικοευρωπαϊκά ναυπηγεία έχουν επηρεαστεί σοβαρά από την μείωση τιμών, άν και έχουν κάνει ήδη περικοπές στο εργατικό δυναμικό και στην χωρητικότητα. Ακόμη και τα πολύ ανταγωνιστικά Ιαπωνικά ναυπηγεία έχουν ανοίξει ένα πόλεμο μείωσης τιμών με την Ν. Κορέα με ανεπιτυχή μέχρι σήμερα αποτελέσματα.

Η πρόταση της INTERTANKO στους νηογνώμονες, να δίνουν την έγκρισή τους για την χρησιμοποίηση μεταχειρισμένων ελασμάτων και ανακατασκευασμένων μηχανών και εξοπλισμού, θα υποστήριζε την ανταγωνιστικότητά τους.

β) Να διατηρηθεί η συμμετοχή του εμπορικού στόλου τους στον παγκόσμιο, η οποία έχει αρχίσει να μειώνεται τα τελευταία χρόνια—άν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες αγοράζουν από την Βόρεια Ευρώπη, καθυστερώντας έτσι αυτή τη μείωση. Τελικά και ο ελληνικός στόλος άρχισε να μειώνεται από το 1988.

Το μικρότερο τμήμα του στόλου των χωρών του ΟΟΣΑ πήγε για διάλυση, ενώ το μεγαλύτερο πουλήθηκε σε αναπτυσσόμενες χώρες της Μέσης Ανατολής για περαιτέρω εκμετάλευση παρά το αντίθετο πρότυπο που ακολούθησαν οι Έλληνες εφοπλιστές.

γ) Να αυξήσουν τη συμμετοχή τους στις διαλύσεις πλοίων. Η μεγάλη απόσταση μεταξύ Ταϊβάν και Ευρώπης, και τα καρτέλ πάνω σε εθνική βάση από διάφορες χώρες της Άπω Ανατολής για την απόκτηση πλοίων για διάλυση, με αποτέλεσμα την απότομη πτώση των τιμών, θα αναγκάσει τους

εφοπλιστές που έχουν παροπλισμένα πλοία στην Β. Ευρώπη και στη Μεσόγειο, όταν θ' αποφασίσουν να διαλύσουν τα πλοία τους να μην τα στείλουν στην Άπω Ανατολή, αλλά να τα διαλύσουν στην Ευρώπη και ειδικότερα στη Ν. Ευρώπη όπου βρίσκεται το μεγαλύτερο ποσοστό παροπλισμένων πλοίων.

#### **ΙΧ. ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΜΕΤΡΑ**

Κύρια μέτρα και έργα για την υλοποίηση των επιδιώξεων αυτών είναι:

- ◆ Ίδρυση σύγχρονης μεγάλης μονάδας διάλυσης πλοίων συνολικής επένδυσης 400 εκατ. δραχμές που θα απασχολεί 220 άτομα και θα φέρει καθαρό συναλλαγματικό όφελος 650 εκατ. δραχμές το χρόνο.
- ◆ Καθορισμός χώρου μετεγκατάστασης των λειτουργουσών μικρών βιοτεχνιών διάλυσης πλοίων της περιοχής Πειραιώς, καθώς και περιοχών εγκατάστασης νέων μονάδων στον υπόλοιπο Ελλαδικό χώρο.
- ◆ Δημιουργία άτυπου χρηματιστηρίου μεταχειρισμένων υλικών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### **I. ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Όσον αφορά τον παροπλισμό των πλοίων υπό Ελληνική σημαία από τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προκύπτει ότι στο 7μηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 1982 το ποσοστό των παροπλισμένων στη δύναμη του στόλου στην αρχή του έτους, σχεδόν διπλασιάστηκε και αυξήθηκε από 11,8% τον Ιανουάριο σε 22,8% τον Ιούλιο.

Σύμφωνα με στοιχεία του GCBS την 1η Νοεμβρίου 1982 σχεδόν το 25% της Ελληνικής χωρητικότητας ήταν παροπλισμένο. Το μέγεθος αυτό αποτελεί το 25% του συνόλου των παροπλισμένων πλοίων διεθνώς παρά το γεγονός ότι η Ελληνική χωρητικότητα αποτελεί το 11,2% του παγκόσμιου στόλου.

### **II. ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ**

Παράλληλα με τον παροπλισμό, η γενική κρίση της ναυλαγοράς, σε συνδυασμό με το αυξανόμενο κόστος διαχείρισης του Ελληνικού πλοίου και την ύπαρξη ευνοϊκότερων συνθηκών κόστους για πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού διαγραφών πλοίων από το Εθνικό νηολόγιο και την εγγραφή τους στα νηολόγια άλλων χωρών.

Τον Σεπτέμβριο του 1982 άλλαξαν σημαία 149 πλοία. Εξάλλου το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων που άλλαξαν σημαία στην περίοδο αυτή νηολογήθηκε στη σημαία του Παναμά.

Εκτός όμως από τον παροπλισμό και την τάση γι' αλλαγή σημαίας, ένας σημαντικός αριθμός πλοίων-ίσως περίπου σε χωρητικότητα με εκείνο των πλοίων που άλλαξαν σημαία στο 9μηνο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 1982-οδηγήθηκε για διάλυση σε διαλυτήρια, ως επί το πλείστον του εξωτερικού. Αυτό συνέβη παρά τις προσφερόμενες χαμηλές τιμές αγοράς πλοίων για διάλυση που είναι συνέπεια της νεοπροσφοράς πλοίων προς διάλυση, του αυξανόμενου ρυθμού πτώσης των τιμών παλαιοσίδηρου στις διεθνείς αγορές και της μονοπώλιακά πιο οργανωμένης αγοράς διάλυσης πλοίων της

Φορμόζας που είναι ο κύριος διαλυτής πλοίων.

\* Υ.Σ. Τον Απρίλιο του 1992 ήταν παροπλισμένα 35 πλοία χωρητικότητας 629.686 ΚΟΧ.

Κατά το τέλος Απριλίου 1992 ο Ελληνικός στόλος αποτελείτο από 2089 (άνω των 1000 ΚΟΧ) πλοία συνολικής χωρητικότητας 24.511.092 ΚΟΧ, ενώ ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείτο από 2243 πλοία, άνω των 1000 ΚΟΧ, συνολικής χωρητικότητας 26.870.847 ΚΟΧ. Τα στοιχεία αυτά τον κατατάσσουν στην τρίτη θέση από άποψη μεγέθους στον κόσμο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Μεταξύ των ετών 1978-1980 οι Έλληνες που υπηρετούσαν πάνω σε πλοία με ελληνική σημαία, καθώς και σε πλοία ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία αλλά συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. αυξήθηκαν από 58033 σε 59536. Βέβαια ο αριθμός των 59536 Ελλήνων ναυτικών που βρέθηκαν να υπηρετούν σε μια δεδομένη στιγμή σε Ελληνόκτητα πλοία, δεν αποτελεί το σύνολο του διαθέσιμου Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, δεδομένου ότι οι ναυτικοί δεν εργάζονται πάνω σε ετήσια βάση στα πλοία αλλά για ορισμένη χρονική περίοδο. Πίνακας 2 και 3.

Αν ληφθεί υπόψη ότι ο μέσος χρόνος παραμονής των ναυτικών στα πλοία είναι 7,5 μήνες περίπου το χρόνο, διαπιστώνεται ότι το ποσοστό αυτών που παραμένουν στη ξηρά για διάφορους λόγους είναι το 60% περίπου του αριθμού των ναυτικών που υπηρετούν σε μια δεδομένη στιγμή στα πλοία. Έτσι με την ανάλυση των στοιχείων που παραθέτονται προκύπτει ότι το Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό (εντός και εκτός πλοίων) ανέρχεται περίπου σε 104.800.

Από τα πλοία Ελληνικών συμφερόντων που απασχολούν Έλληνες ναυτικούς και λειτουργούν κάτω από ξένες σημαίες αλλά είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, το μεγαλύτερο ποσοστό Ελλήνων βρίσκεται σε σημαία Λιβερίας, Κύπρου ή Παναμά. Όπως και στα πλοία με Ελληνική σημαία, ο αριθμός των ναυτικών που ναυτολογούνται με διαβατήριο, είτε αυτοί είναι Έλληνες, είτε ξένοι, είναι εξαιρετικά μικρός. Η ναυτολόγηση μπορεί να θεωρείται ταυτόσημο της ναυτολόγησης με ναυτικό φυλλάδιο.

Παράλληλα οι αλλοδαποί που υπηρετούν στα Ελληνικά πλοία και τα Ελληνόκτητα τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ αυξήθηκαν.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η υπέρβαση του ποσοστού 25% που κάτω από όρους επιτρέπει να καλύπτεται από αλλοδαπούς ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, γίνεται ευκολότερα εν γένει από πλοία που δεν



προσεγγίζουν σε περιοχές με προξενικά λιμεναρχεία ή Ελληνικά νερά.

Η συμβολή των γυναικών στη δύναμη του ναυτεργατικού δυναμικού ήταν περιορισμένη παρά την προσθήκη αποφοίτων από ναυτικές σχολές στις τάξεις των γυναικών στην τελευταία διετία, η αύξηση της απασχόλησής τους στο μέλλον είναι αρκετά αμφίβολη λόγω των σκληρών συνθηκών εργασίας που επικρατούν πάνω στα πλοία. Παρ' όλα αυτά συναντάμε γυναίκες σ' όλες τις ειδικότητες που ποικίλλουν από την θέση πλοιάρχου μέχρι και την θέση βοηθός μαγείρου και ναύτη.

Η εποχή που οι ναυτικοί προέρχονταν από τις λεγόμενες ναυτικές περιοχές (με εξαίρεση τη Θράκη που για λόγους οικονομικούς συνεχίζει να στέλνει νέους στη θάλασσα) της χώρας φαίνεται ότι πέρασε οριστικά και οι σημερινοί ναυτικοί προέρχονται από τα μεγάλα αστικά κέντρα.

## **I. ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ**

Το σύνολο των ατόμων που απαιτούνται για την επάνδρωση ενός πλοίου είναι η ζήτηση του ναυτεργατικού δυναμικού. Στην πραγματικότητα, ο ζητούμενος αριθμός ναυτικών είναι αρκετά μεγαλύτερος δεδομένου ότι οι ναυτικοί περνούν ένα αρκετό χρονικό διάστημα στην στεριά. Βέβαια ο υπολογισμός των αναγκών για την επάνδρωση ενός πλοίου, τόσο για μια δεδομένη στιγμή, όσο και σε επήσια βάση, είναι δυσχερής. Αυτό οφείλεται στο ότι η κάθε μονάδα στόλου έχει διαφορετική σύνθεση και διαφορετικές ανάγκες.

Πέρα από τη συνολική ζήτηση, ο υπολογισμός των αναγκών κατά ειδικότητες παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, γιατί επιτρέπει την εκτίμηση της ποιοτικής επάρκειας των ναυτικών για την κανονική επάνδρωση της Ελληνικής ναυτιλίας.

Η προσφορότερη μέθοδος υπολογισμού των επιμέρους ζητήσεων για κάθε ειδικότητα είναι η μέθοδος των αντιπροσωπευτικών πλοίων. Σύμφωνα μ' αυτή τη μέθοδο, λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό η οργανική σύνθεση ενός πλοίου με βάση τα Π.Δ. που ισχύουν και η σύνθεση αυτή

πολλαπλασιάζεται επί τον αριθμό των πλοίων που αντιστοιχούν στο διάστημα της κλίμακας χωρητικότητας του συγκεκριμένου πλοίου. Ο υπολογισμός όμως αυτός είναι δύσκολος και για τις περισσότερες κατηγορίες προσωπικού, αδύνατος με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία.

Με βάση αυτή την μέθοδο φαίνονται τα εξής:

i) Οι πλοίαρχοι και οι κυβερνήτες υπερκαλύπτουν τις πραγματικές ανάγκες ενώ ii) Στις ειδικότητες Β' και Γ' πλοιάρχων υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις αξιωματικών με τα απαιτούμενα διπλώματα και iii) Στο κατώτερο προσωπικό η προσφορά παρουσιάζει πλεόνασμα.

## II. ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΗ - ΑΜΟΙΒΕΣ

i) Ως προς την ανάλυση της ποιοτικής στάθμης του ναυτεργατικού δυναμικού δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία. Αναμφίβολα η ποιότητα του Ελληνικού ναυτεργατικού υπήρξε ένας από τους κυριότερους παράγοντες της μοναδικής ναυτιλιακής ανάπτυξης της χώρας. Η ποιότητα όμως αυτή είχε συνδυασθεί με τη ναυτική ικανότητα των πληρωμάτων λόγω της προέλευσής τους σχεδόν αποκλειστικά από ναυτικές περιοχές.

ii) Ως προς τις αμοιβές τώρα τα τελευταία χρόνια ανέβηκαν σημαντικά. Βέβαια η πολιτεία, κατά κάποιο τρόπο έχει συμφέρον να ανεβαίνουν οι αμοιβές των ναυτικών μια και η σχετική εισροή συναλλάγματος αυξάνει για να καλύπτει το ψηλότερο στάνταρ ζωής. Επίσης οι ασφαλιστικές εισφορές υπολογίζονται ποσοστιαία πάνω στο συμβατικό μισθό. Κατά την διάρκεια των τελευταίων ετών οι μισθοί των Ελλήνων ναυτικών σημείωσαν αυξήσεις τέτοιες που τους έφεραν σε επίπεδο παραπλήσιο των Δυτικοευρωπαίων συναδέλφων τους.

Βέβαια μέρος της αύξησης του ναυτεργατικού κόστους απορρόφησε η μείωση κατά τα τελευταία χρόνια της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δρχ ως προς το δολλάριο (κυρίως) και τη λίρα Αγγλίας.

Ο ρυθμός του εσωτερικού πληθωρισμού της χώρας (20%-50%) παίζει κάποιο ρόλο ως προς τις αμοιβές των ναυτικών διότι σύμφωνα μ' αυτόν η

συλλογική σύμβαση πρέπει να προσφέρει κάποια προστασία στο εισόδημα του ναυτικού.

### III. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ο κλαδικός προσανατολισμός της ναυτικής εκπαίδευσης-στοιχεία που χαρακτηρίζει ένα μεγάλο μέρος της τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης-υπογραμμίζεται εξάλλου και από την υπαγωγή της στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο αποφασίζει για την οργάνωση και τον έλεγχο των σπουδών, τα αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας και τις εξετάσεις, τόσο των δημοσίων, όσο και των ιδιωτικών σχολών, με μικρή μόνο ανάμιξη του Υπουργείου Παιδείας.

Ειδικότερα, τα εναλλακτικά προγράμματα που προσφέρονται σήμερα, αφορούν την εκπαίδευση και την μετεκπαίδευση των αξιωματικών στις ειδικότητες καταστρώματος, μηχανής και επικοινωνιών, όπως επίσης και την προπαίδευση και μετεκπαίδευση κατωτέρων πληρωμάτων.

Η συνεχής αύξηση προσέλευσης σπουδαστών στις σχολές όπως και η αύξηση της δυναμικότητάς των έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού αποφοίτων απ' αυτές τις Σχολές.

Η δυνατότητα απόδοσης όλων αυτών των Σχολών θεωρείται επαρκής για την κάλυψη των αναγκών του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου.

Η χρηματοδότηση της ναυτικής εκπαίδευσης προέρχεται από τέσσερις διαφορετικές πηγές α) Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) που καλύπτει πολύ περισσότερο από το μισό της συνολικής δαπάνης και που οι πόροι του αποτελούνται από ειδικές μηνιαίες εισφορές των ναυτιλιακών εταιριών ανάλογα με την χωρητικότητα κάθε διαχειριζόμενου πλοίου τους με ελληνική ή ξένη σημαία εφόσον είναι συμβεβλημένο με το NAT β) από τον Δημόσιο Προϋπολογισμό Τρεχουσών Δαπανών και επενδύσεων γ) από χρηματοδοτικά προγράμματα της ΕΟΚ και δ) από τους ίδιους τους σπουδαστές ή τις οικογένειές τους.

Ακόμη μπορούμε να πούμε ότι η στάθμη του διδακτικού προσωπικού

δεν είναι πάντα ικανοποιητική εξαιτίας της χαμηλής ελκυστικότητας του επαγγέλματος και της έλλειψης μετεκπαίδευσης, τουλάχιστον όσον αφορά το προσωπικό των ΑΣΔΕΝ, καθώς επίσης και ο εξοπλισμός δεν είναι επαρκής.

#### **IV. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ-ΝΟΣΗΡΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται οι πραγματικές και τεκμαρτές ολικές απώλειες (δηλαδή ζημιές από τις οποίες το πλοίο είτε χάνεται είτε θεωρείται από τους ασφαλιστές ολική απώλεια λόγω της έκτασης των ζημιών) του παγκοσμίου στόλου, καθώς και των μεγαλύτερων ναυτιλιών.

Παρατηρείται ότι το ποσοστό της χωρητικότητας που θεωρήθηκε ολική απώλεια, στο σύνολο της χωρητικότητας της σημαίας για την περίπτωση της Ελλάδας, είναι σχεδόν πάντοτε διπλάσιο του αντίστοιχου μέσου ποσοστού για τον παγκόσμιο στόλο, για την περίοδο 1974-1980, και μάλιστα υπερπενταπλάσιο για το 1978. Στην ίδια περίοδο, αντίθετα η Ιαπωνία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Νορβηγία και οι ΗΠΑ εμφάνισαν ένα σταθερά μικρότερο ποσοστό του μέσου παγκόσμιου όρου, ενώ ο Παναμάς που το 1974 είχε σαφώς μεγαλύτερο ποσοστό του αντίστοιχου Ελληνικού, κατάφερε βαθμιαία να βελτιώσει την κατάσταση αυτή, ώστε από το 1978 και μετά να παρουσιάζει χαμηλότερο, ως σημαντικά χαμηλότερο ποσοστό του αντίστοιχου ελληνικού. Επομένως απ' όλα αυτά μπορούν να δικαιολογηθούν οι ανησυχίες των διεθνών ασφαλιστικών κύκλων για την κακή επίδοση της Ελλάδας στα ναυτικά ατυχήματα και το επισφάλιστρο που επιβάλλεται στα Ελληνικά πλοία ορισμένης κατηγορίας (ηλικίας μεγαλύτερης των 15 ετών).

Προσεκτική όμως εκτίμηση και ανάλυση των στοιχείων αυτών πείθει ότι οι εμφανιζόμενοι στους πίνακες αυτούς αριθμοί ολικών απωλειών δεν μπορούν να συσχετισθούν απόλυτα με τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων κάθε χώρας, γιατί δεν λαμβάνουν υπόψη βασικούς παράγοντες της κάθε ναυτιλίας που αιτιολογούν ουσιαστικά την εμφανιζόμενη εικόνα.

#### **ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

i) Στους προαναφερόμενους πίνακες, οι τεκμαρτές ολικές απώλειες

πλοίων (Constructive total loss) εμφανίζονται μαζί με τις πραγματικές απώλειες, με αποτέλεσμα ο αριθμός των απωλεσθέντων ελληνικών πλοίων να εμφανίζεται αυξημένος σημαντικά.

Είναι όμως γνωστό ότι, όταν ένα πλοίο υποστεί κάποια σοβαρή ζημιά, η αποκατάστασή της εξαρτάται, από τον συσχετισμό της αξίας του πλοίου με το κόστος της αποκατάστασης, και στα μεγάλης ηλικίας πλοία αυτή η αποκατάσταση, κατά κανόνα, δεν είναι οικονομικά συμφέρουσα οπότε το πλοίο χαρακτηρίζεται "τεκμαρτή ολική απώλεια".

Η χώρα μας που διαθέτει πολλά πλοία μεγάλης ηλικίας, είναι γνωστό ότι έχει και πολλές τέτοιες περιπτώσεις τεκμαρτών ολικών απωλειών, οι οποίες διαφοροποιούν σημαντικά το ποσοστό των ολικών απωλειών που συσχετίζονται με τα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων.

ii) Η Ελληνική ναυτιλία αποτελείται σε μεγάλο ποσοστό από ελεύθερα φορηγά (TRAMPS) που πραγματοποιούν, κατά κανόνα, πλόες σε διαφορετική σε κάθε ταξίδι, περιοχή και έτσι είναι επόμενο να εκτίθενται σε περισσότερους απρόβλεπτους κινδύνους εν συγκρίσει με τα πλοία γραμμών τα οποία αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου στις άλλες ναυτιλιακές χώρες.

iii) Στατιστικά στοιχεία ατυχημάτων πλοίων, που έχουν συγκεντρωθεί από άλλους Οργανισμούς, με διακρίσεις πλοίων κατά ειδικότητα, εμφανίζουν τελείως διαφορετική κατάσταση απ' αυτή που εμφανίζεται με το γενικό στοιχείο των ολικών απωλειών για όλα τα πλοία.

iv) Πρέπει ιδιαίτερα να τονιστεί ότι σε πολλές περιπτώσεις, η σύγκριση του ποσοστού χωρητικότητας που απωλέσθηκε προς την συνολική χωρητικότητα της σημαίας μολονότι χρήσιμη για τους ασφαλιστές, δεν παρουσιάζει σωστά την πιθανότητα να συμβεί ένα ατύχημα σε πλοίο κάποιας σημασίας γιατί απλούστατα, το μέσο μέγεθος των πλοίων μιας χώρας ή το τυχαίο μέσο μέγεθος των πλοίων που απωλέσθηκαν σ' ένα χρόνο μπορεί να

παραμορφώνει το πιο πάνω ποσοστό.

Ασφαλέστερος, αντίθετα, δείκτης της πιθανότητας ένα πλοίο μιας χώρας να υποστεί ατύχημα, που να καταλήξει σε ολική απώλεια, θα ήταν ο υπολογισμός του ποσοστού των πλοίων, τα οποία κρίθηκαν "ολικές απώλειες" σε μια χρονική περίοδο προς τον συνολικό αριθμό των πλοίων της σημαίας.

Ο υπολογισμός αυτού του ποσοστού ανατρέπει τελείως την δυσμενή εικόνα για την Ελληνική σημαία (όπως αναφέρεται πιο πάνω).

Η ευθύνη της σημαίας στα ναυτικά ατυχήματα προκύπτει:

α) Από την επάρκεια των Κανονισμών ασφάλειας που έχει θεσπιστεί και β) από τον τρόπο ελέγχου της εφαρμογής των Κανονισμών αυτών.

Όσον αφορά τον πρώτο, η Ελλάδα έχει κυρώσει και εφαρμόζει στα πλοία της σημαίας που έχουν τεθεί διεθνώς σε ισχύ, και ακόμη έχει καταρτίσει-τελείως πρόσφατα-ένα πλήρες πλέγμα εθνικών κανονισμών σε όσους τομείς δεν έχουν καθοριστεί απαιτήσεις από τις Διεθνείς Συμβάσεις. Όσον αφορά τον δεύτερο, λόγω της φύσης και της δομής της Ελληνικής ναυτιλίας που κινείται σ' όλη την υδρόγειο, η Ελλάδα διαθέτει αφενός ειδική κρατική υπηρεσία, την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (Ε.Ε.Π.) που ελέγχει όλα τα ακτοπλοϊκά πλοία και μερικώς, τα υπερπόντια, με 17 προξενικά λιμεναρχεία, καθώς και πρόσθετα κινητά κλιμάκια επιθεωρητών, αφετέρου έχει εξουσιοδοτήσει, ειδικά για τα πλοία τα οποία κινούνται μακριά από την Ελλάδα, τους εγκυρότερους νηογνώμονες για Επιθεωρήσεις πάνω σ' αυτά και έκδοση πιστοποιητικών που προβλέπονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις. Όστε, ουσιαστικά πρέπει να αποκλεισθεί η ευθύνη της σημαίας στα ναυτικά ατυχήματα.

Άξια αναφοράς πάνω στο θέμα είναι και τα εξής: α) Σύμφωνα με τις Εκθέσεις Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων, το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό ναυτικών ατυχημάτων (περίπου 80%) αποδίδεται στον ανθρώπινο παράγοντα, γεγονός που βαρύνει τη σύνθεση αλλά και την ποιοτική στάθμη του πληρώματος.

β) Υπάρχει δυσκολία προσδιορισμού του υπεύθυνου της επιχείρησης για θέματα ασφάλειας των πλοίων της.

γ) Δεν γίνεται επιθεώρηση των νεοαγοραζόμενων ξένων πλοίων για να εξακριβωθεί αν πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας των Διεθνών Συμβάσεων και των Εθνικών Κανονισμών, αλλά αντίθετα, υψώνοντας την Ελληνική σημαία, κάνουν θεώρηση μόνο των πιστοποιητικών ασφάλειας τα οποία είχαν κάτω από ξένη σημαία και ταξιδεύουν μ' αυτά μέχρι την ημέρα που' ναι υποχρεωμένα να υποστούν θεώρηση. Είναι όμως πιθανόν ο προηγούμενος πλοιοκτήτης να είχε εγκαταλείψει την καλή συντήρηση του σκάφους του πολύ πριν το πουλήσει.

Συνοψίζοντας τα προαναφερθέντα θα μπορούσαμε να πούμε ότι:

α) Τα Ελληνικά πλοία παρουσιάζουν αυξημένο αλλά όχι σημαντικά αυξημένο, ποσοστό ατυχημάτων, που μπορεί ν' αποδοθεί στην ηλικία και στον τρόπο απασχόλησης του Ελληνικού στόλου.

β) Δεν υπάρχει ευθύνη της σημαίας στ' ατυχήματα.

γ) Μπορούν να γίνουν βελτιώσεις με την λήψη μέτρων σε θέματα πληρώματος, επιχειρήσεις και επιθεωρήσεις νεοαγοραζομένων.

Β. Υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση νοσηρότητας των ναυτικών σε πολύ λίγες αιτίες που χωρίζονται σε δύο μόνο κατηγορίες α) νόσοι του πεπτικού συστήματος και β) ατυχήματα δηλητηριάσεις-κακώσεις, οι οποίες καλύπτουν το 51% των ασθενειών.

Επίσης σημαντικά αυξημένα ποσοστά έδειχναν και οι νόσοι μυοσκελετικού συστήματος και οι νόσοι δέρματος. Από τα πιο πάνω βγάζουμε συμπέρασμα ότι οι νόσοι των ναυτικών οφείλονται στον τρόπο διαίτησης, διαβίωσης και στη φύση του επαγγέλματος.

Εξάλλου έχει παρατηρηθεί ότι οι πλοίαρχοι και το ανώτερο προσωπικό έχουν μεγαλύτερη συμμετοχή στα θανατηφόρα ατυχήματα απ' όσο στα μη θανατηφόρα, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί τόσο, ίσως, στις υποχρεώσεις που επωμίζεται το ανώτερο πλήρωμα, όσο επίσης και κυρίως στην

ευσυνειδησία και υποταγή του Έλληνα αξιωματικού στο καθήκον.

## **V. ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

Η κοινωνική ασφάλιση και πρόνοια των ναυτικών παρέχεται από το ΝΑΤ, τον Οίκο Ναύτου, την Εστία Ναυτικών και τα Ταμεία Πρόνοιας.

Οι Έλληνες ναυτικοί έχουν ως κύρια ασφάλιση το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ). Το ΝΑΤ είναι Ν.Π.Δ.Δ., βρίσκεται κάτω από την εποπτεία του ΥΕΝ και έχει σαν σκοπό, την ασφάλιση των Ελλήνων ναυτικών. Η ασφάλιση περιλαμβάνει την χορήγηση σύνταξης ή εφάπαξ αποζημίωσης, είτε λόγω γήρατος, είτε λόγω ανικανότητας για εργασία. Επίσης παρέχει επικουρική ασφάλιση από ειδικές κρατήσεις που κάνει στους ναυτικούς ή στους πλοιοκτήτες.

Η ασφαλιστική κάλυψη των Ελλήνων ναυτικών επεκτείνεται και στους ναυτικούς υπήκοους των κρατών μελών της ΕΟΚ που τυχόν νηολογούνται στα Ελληνικά πλοία. Πόροι του ΝΑΤ είναι οι διάφορες εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών και αντίθετα με τ' άλλα ασφαλιστικά ταμεία, όχι μόνο δεν επιδοτείται από το κράτος, αλλά έχει μια μεγάλη περιουσία και καταθέσεις σε συνάλλαγμα.

Ο Οίκος Ναύτου παρέχει ασφάλιση στους εν ενεργεία και συνταξιούχους ναυτικούς, σε περιπτώσεις ασθένειας και ανεργίας. Πρόσθετα παρέχει κοινωνική πρόνοια με τη μορφή παιδικών εξοχών. Ο Οίκος Ναύτου είναι Ν.Π.Δ.Δ. και εποπτεύεται από το ΥΕΝ. Επίσης οι πόροι του προέρχονται από το Κεφάλαιο Ανεργίας και ασθένειας των ναυτικών (ΚΑΑΝ) που καλύπτεται το 25% από το ΝΑΤ.

Η Εστία Ναυτικών (ΕΝ) παρέχει κοινωνική πρόνοια στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, με τη μορφή έκτακτης οικονομικής ενίσχυσης και δωρεάν νομικών συμβούλων. Επίσης παρέχει γαμήλια βοηθήματα, παροχή προσωρινής διαμονής στους ναυτικούς κλπ. Επίσης έχει αναλάβει και τον επαναπατρισμό Ελλήνων ναυτικών που τυχόν είχαν εγκαταλειφθεί σε λιμάνια του εξωτερικού. Η Εστία Ναυτικών είναι ΝΠΔΔ και οι πόροι της προέρχονται



από κρατήσεις επί του μισθού ΣΣ των ναυτικών αλλά και από επιχορηγήσεις των πλοιοκτητών.

Οι ναυτικοί έχουν πρόσθετη κοινωνική πρόνοια από το Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών (ΤΠΑΕΝ) και το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων (ΤΠΚΠΕΝ). Και τα δύο είναι ΝΠΔΔ, εποπτευόμενα από το ΥΕΝ και οι πόροι τους προέρχονται από κρατήσεις των ναυτικών σε συνάλλαγμα.

Το όλο πλέγμα ασφάλισης όμως παρουσιάζει τις εξής αδυναμίες:

- i) Ανεπάρκεια προσωπικού (NAT, ON) και μέσων (NAT, EN)
- ii) Καθυστέρηση στην εκκαθάριση των ναυτολογίων και γι' αυτό καθυστέρηση στον υπολογισμό των εισφορών του NAT.
- iii) Πολύπλοκο σύστημα υπολογισμού και αναπροσαρμογών των συντάξεων που δημιουργεί άνιση μεταχείριση των συνταξιούχων.
- iv) Όχι επαρκής αξιοποίηση της τεράστιας ακίνητης περιουσίας του NAT με αποτέλεσμα ν' αποδίδει ελάχιστα.

## VI. Α Ν Ε Ρ Γ Ι Α

Συνέπεια της κρίσης που αναφέρθηκε πιο πάνω ήταν και η εκδήλωση ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα την 1η Νοεμβρίου 1982, ο αριθμός των ανέργων ναυτικών έφτασε στους 8098, ο αριθμός αυτός αποτελεί το 7,7% επί του συνόλου των Ελλήνων ναυτικών.

Η ανεργία εντοπίζεται, στο μεγαλύτερο μέρος της, στους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής, ενώ ένα μικρό ποσοστό αφορά τα κατώτερα πληρώματα.

Σύμφωνα με ορισμένους, το ποσοστό ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα υπερεκτιμάται, ενώ κατά άλλους υποεκτιμάται.

Κατά τους πρώτους, οι αναφερόμενοι στους καταλόγους του ΓΕΝΕ (Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας) ως άνεργοι ναυτικοί δεν είναι και οι πραγματικοί διαθέσιμοι για ναυτολόγηση ή εργάζονται σε απασχολήσεις της ξηράς ή δεν είναι διατεθειμένοι να εργαστούν με βάση τη συλλογική σύμβαση.

Σύμφωνα με τους δεύτερους, ο αριθμός των ανέργων ναυτικών είναι σημαντικά μεγαλύτερος από ό,τι αναφέρεται από το ΓΕΝΕ. Έτσι ένας αριθμός ναυτικών δεν εγγράφεται στους καταλόγους ανεργίας του ΓΕΝΕ είτε επειδή δεν τους εμπνέει εμπιστοσύνη, είτε διότι συνεργάζονται αποκλειστικά με μια συγκεκριμένη εταιρία. Έτσι οι ναυτικοί αυτοί, όταν επιστρέφουν για ανάπαυση δεν αναζητούν άλλη εταιρία, αλλά περιμένουν τη σειρά τους να ναυτολογηθούν στην ίδια, λαμβάνοντας σε πολλές περιπτώσεις και κάποιο επιμίσθιο για την αναμονή τους.

Έτσι το πραγματικό μέγεθος της ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί με ακρίβεια, χωρίς μια *ad hoc* έρευνα (Δημιουργείται δηλαδή μια επιτροπή για εξέταση του θέματος) που και αυτή είναι αμφίβολο - λόγω των σχετικών δυσχερειών - κατά πόσο θα μπορέσει να δώσει αποτελέσματα με τον επιθυμητό, κάθε φορά, βαθμό ακρίβειας.

## VII. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

### α) Για τη βελτίωση της εκπαίδευσης

- Έμφαση στην μετεκπαίδευση πληρωμάτων και αξιωματικών σε ειδικούς τομείς εργασίας, και δημιουργία κατάλληλων κέντρων εκπαίδευσης.
- Σύσταση ειδικής υπηρεσίας στο ΥΕΝ για τη συνεχή βελτίωση και προσαρμογή της ύλης των εκπαιδευτικών και μετεκπαιδευτικών προγραμμάτων.
- Αύξηση του χρόνου σπουδών ώστε να αφομοιώνεται καλύτερα η εκπαιδευτική ύλη.
- Βραδύτερη και πιο απαιτητική, από πλευράς προσόντων, επαγγελματική εξέλιξη των ναυτικών σχετικά με τις προαγωγές και την απόκτηση μεγαλύτερων διπλωμάτων ώστε να επιτυγχάνεται:
  - i) Πλουσιότερη εμπειρία και ανάπτυξη ικανοτήτων στις θέσεις που εργάζονται
  - ii) Καθυστέρηση του τερματισμού της επαγγελματικής ιεραρχίας και της εξόδου των αξιωματικών από το επάγγελμα.
- Συστηματικότερος έλεγχος των ιδιωτικών σχολών και αναστολή της

λειτουργίας αυτών που δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις από πλευράς εξοπλισμού και διδακτικού προσωπικού.

- Μετεκπαίδευση εκπαιδευτικού προσωπικού ΑΔΣΕΝ και μονιμοποίηση ενός μικρού αριθμού καθηγητών κατά σχολή.
- Εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού των δημοσίων σχολών με προμήθεια νέων εκπαιδευτικών οργάνων.
- Μετεκπαίδευση στο εξωτερικό επιτελικού προσωπικού Δ/νσεων Εκπαιδεύσεων ΥΕΝ σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης.
- Θεσμική ανεξαρτητοποίηση και επιτάχυνση των διαδικασιών στην ανέγερση εκπαιδευτικών μονάδων και την προμήθεια εξοπλισμού και μέσων για τις ΑΔΣΕΝ.

### **β) Για την αντιμετώπιση προβλημάτων των Ελλήνων ναυτικών**

- Μείωση του χρόνου υποχρεωτικής εσωτερικής φοίτησης σε όσες δημόσιες Σχολές εμπορικού Ναυτικού εξακολουθεί να ισχύει ο θεσμός αυτός.
- Καθιέρωση οικογενειακού επιδόματος για τους εν ενεργεία ναυτικούς και λειτουργία του θεσμού της επικουρικής ασφάλισης.
- Παραπέρα βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στο πλοίο.
- Ταχύρρυθμη εκπαίδευση για μη προαγωγικούς πλοιάρχους Γ' και μηχανικούς Γ', για ναυτικούς που έχουν ήδη ορισμένα χρόνια στη θάλασσα.
- Έρευνα του μεγέθους και των αιτιών διαρροής από τις ΔΣΕΝ συνέχιση της αντίστοιχης έρευνας στα Ναυτικά Μητρώα και συστηματικότερη επιλογή των νεοεισερχομένων στις ΔΣΕΝ.
- Συνέχιση του προγράμματος (Εκπαίδευσης γυναικών αξιωματικών ΕΝ.
- Παροχή κινήτρων στους ναυτικούς για μόνιμη εγκατάσταση των οικογενειών τους σε παραδοσιακές ναυτικές περιοχές.

### **γ) Θα ληφθεί επίσης πρόνοια για:**

- Την αναδιοργάνωση, τον εκσυγχρονισμό και την επαρκή στελέχωση των ασφαλιστικών ιδρυμάτων.
- Την επιτυχεστέρα εκμετάλλευση της περιουσίας του ΝΑΤ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ**I. ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ**

Για την τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση των ελληνικών εμπορικών πλοίων αρμόδιος φορέας είναι ο ΟΤΕ και το ΥΕΝ. Ειδικότερα ο ΟΤΕ έχει την υποχρέωση δημιουργίας και ανάπτυξης των πράκτιων και χερσαίων δικτύων επικοινωνίας για την διεκπεραίωση της ανταπόκρισης των πλοίων και την κάλυψη των επικοινωνιακών τους αναγκών, ενώ το ΥΕΝ έχει τον έλεγχο και την παρακολούθηση του εξοπλισμού των πλοίων με τηλεπικοινωνιακές συσκευές που ν' ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των εθνικών και διεθνών κανονισμών καθώς και την ευθύνη για την εξυπηρέτηση και διαχείριση σωμάτων κινδύνου, ασφάλειας και επείγοντος.

Οι επικοινωνιακές τους ανάγκες εξυπηρετούνται με το αστικό, υπεραστικό, διεθνές τηλεφωνικό και τηλεοπτικό δίκτυο του ΟΤΕ.

Από το 1979 όμως λειτουργεί ο ναυτιλιακός οργανισμός δορυφόρων Inmarsat και ήδη σήμερα 37 χώρες από όλον τον κόσμο είναι μέλη του. Η Ελλάδα αποτελεί ιδρυτικό μέλος του οργανισμού αυτού, ενώ ο ΟΤΕ έχει οριστεί συμβαλλόμενος (μέτοχος). Το ποσοστό συμμετοχής του ΟΤΕ στον INMARSAT είναι 2,9% γεγονός που του επιτρέπει νάναι αυτοδύναμο μέλος του.

Το νέο αυτό δορυφορικό σύστημα ιδρύθηκε την 1.2.1982 και αποτελεί διάδοχο σχήμα του δορυφορικού ναυτιλιακού συστήματος Marisat, και περιλαμβάνει δορυφόρους, παράκτιους Επίγειους Σταθμούς (είναι οι σταθμοί που χρησιμοποιούνται για την κάλυψη των τηλεπικοινωνιακών αναγκών των πλοίων που κινούνται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο καθώς και σε περιοχές μέσων αποστάσεων) και όλες τις διατάξεις προσαρμογής και αυτόματης σύνδεσης με τα δημόσια τηλετυπικά δίκτυα και σκοπεύει στην παροχή υπηρεσιών στα πλοία όλων των εθνικοτήτων στους τομείς: τηλεφωνία, τηλετυπία, τηλεμοιογραφία, ομαδικές μονόρροφες τηλετυπικές κλήσεις, ΔΑΤΑ

και επικοινωνία μεταξύ πλοίων. Επίσης προσφέρει ασφάλεια και σε περιπτώσεις κινδύνου. Εξ' άλλου στο μέλλον προβλέπεται παροχή άλλων υπηρεσιών, όπως ραδιοεντοπισμός, ραδιοφωνικά προγράμματα κλπ.

Τα πλεονεκτήματα του νέου αυτού συστήματος είναι: ταχύτητα, αξιοπιστία στην τηλεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση, κάλυψη όλων των θαλασσών και επαφή με την ξηρά σε 24ωρη βάση, εξασφάλιση υψηλού απορρήτου, εισαγωγή υπηρεσιών που δεν είναι δυνατόν να προσφερθούν από τα συμβατικά μέσα.

Το κόστος του βέβαια είναι πολλαπλάσιο από αυτό των συμβατών μέσων ενώ έχει προωθηθεί εισήγηση από τον ΟΤΕ για μείωση των τελών κατά 20%-25% σε σχέση μ' αυτά που ισχύουν.

Όσον αφορά τώρα την ραδιοτηλεγραφία και ραδιοτηλεφωνία, αυτή καλύπτεται από το ΥΕΝ, το οποίο έχει δημιουργήσει ραδιοδίκτυα VHF/FM και SSB, όπως και το παράκτιο Σταθμό Ασυρμάτου μεσαίων και βραχέων κυμάτων. Με τα ραδιοδίκτυα αυτά συμβάλλει στην ασφάλεια της ναυσιπλοίας, με την παρακολούθηση σε 24ωρη βάση των συχνοτήτων κλήσης και κινδύνου, και στον συντονισμό των επιχειρήσεων διάσωσης. Άλλωστε ο τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός των Ελληνικών Εμπορικών πλοίων είναι σύμφωνος με τις Διατάξεις του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοφωνιών και SOLAS, απαιτείται όμως ο συνεχής εκσυγχρονισμός, ιδίως σε πλοία εξοπλισμένα με συσκευές παλιάς τεχνολογίας. Παράλληλα έχει αρχίσει ο τεχνικός και λειτουργικός έλεγχος των ραδιοσυσκευών των πλοίων.

Προσφέρονται ακόμη σημαντικές εξυπηρετήσεις στα πλοία με την δυνατότητα της απευθείας επικοινωνίας με τις λιμενικές αρχές και τις πλοηγικές υπηρεσίες για την αντιμετώπιση όλων των θεμάτων που αναφύονται κατά τον κατάπλου σε ελληνικά λιμάνια (ειδοποίηση άφιξης, αίτηση πλοηγού, μεθορμίσεις, αντιμετώπιση έκτακτων κινδύνων).

## **ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ**

Στον τομέα των ασύρματων επικοινωνιών για τις μεγάλες αποστάσεις

υπάρχει μόνο ένας ελληνικός παράκτιος σταθμός. Κατά τις επικοινωνίες στα βραχεία κύματα μεταξύ πλοίων-παράκτιων και αντίστροφα παρατηρούνται ελλείψεις από πλευράς ΟΤΕ σε μηχανήματα, προσωπικό και κατάλληλες συχνότητες, με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται δυσχέρειες στην διεξαγωγή των ανταποκρίσεων, καθυστερήσεις με σοβαρές και άλλες οικονομικές επιπτώσεις. Εξαιτίας του μεγάλου χρόνου αναμονής, ταλαιπωρίες των ενδιαφερομένων κλπ. Γι' αυτό αναγκάζονται τα ελληνικά πλοία να προσφεύγουν σε παράκτιους άλλων χωρών με αντίστοιχη σοβαρή διαρροή συναλλάγματος.

Ακόμη παρουσιάζονται προβλήματα στις υπεραστικές, αστικές, διεθνείς συγκοινωνίες κατά τις ώρες αιχμής. Αυτές τις ώρες ακόμη και στο λεκανοπέδιο της Αττικής γίνεται προβληματική και ακόμη πιο δύσκολη με χώρες του εξωτερικού η απομακρυσμένη χώρα. Πρόβλημα επίσης υπάρχει για τις εγκαταστάσεις νέων τηλετυπικών συνδέσεων λόγω έλλειψης της απαιτούμενης χωρητικότητας στα κέντρα μεταγωγής του ΟΤΕ.

Τέλος στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης θα παρουσιαστεί πρόβλημα τεχνικής κατάρτισης των ασυρματιστών λόγω της αδιάκοπης και ραγδαίας εξέλιξης των τηλεπικοινωνιών και κυρίως λόγω της εισαγωγής του συστήματος δορυφορικών επικοινωνιών.

## **II. ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Στον τομέα αυτό περιλαμβάνονται οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον εφοδιασμό σε Banking, ανταλλακτικά, χρώματα σχοινιά, εργαλεία, μηχανές, τρόφιμα, ποτά, τσιγάρα και κάθε άλλη μορφή εφοδιασμού που απαιτείται, τόσο για τη συντήρηση του πλοίου, όσο και για την τροφοδοσία του πληρώματος και των επιβατών.

Στην Ελλάδα, οι επιχειρήσεις του τομέα εφοδιάζουν μόνο τα εμπορικά πλοία και είναι σχεδόν όλες ελληνικής ιδιοκτησίας. Οι περισσότερες είναι εγκατεστημένες στον Πειραιά, ενώ υπάρχουν επιχειρήσεις και στο Βόλο, την Σύρο, την Πύλο, την Πάτρα, τη Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο.

Η εξειδίκευση των εργασιών τους είναι κυρίως τα τρόφιμα και εν μέρει ο ρουχισμός. Η δραστηριότητά τους στην προσπάθεια ανταλλακτικών και υλικών συντήρησης του πλοίου είναι περιορισμένη.

Οι Ελληνικές επιχειρήσεις του κλάδου σήμερα επεκτείνουν τις εργασίες τους και έξω από την Ελλάδα σε χώρες όπως η Βουλγαρία και η Ρουμανία. Ο ανταγωνισμός τους στο εξωτερικό με ξένες επιχειρήσεις είναι μικρός και οφείλεται κυρίως σε Tirs που έρχονται έμπορα από την Ιταλία και την Ολλανδία, ενώ στο εξωτερικό ανταγωνίζονται περισσότερο τις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου: Ισραήλ (Χάιφα), Μάλτα, Κύπρο (Λεμεσός), Αίγυπτο (Σουέζ). Παρουσιάζουν δυνατότητες παραπέρα ανάπτυξης και φαίνεται ότι θα αποτελέσουν σημαντική πηγή εισροής συναλλάγματος τα προσεχή χρόνια.

Οι επιχειρήσεις εφοδιασμού των πλοίων μπορούν να καταταγούν σε τέσσερις κατηγορίες, με βάση την ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων τους (TRANSIT), το μέγεθος και την φύση των εργασιών τους.

i) Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται 20-22 επιχειρήσεις που αντιπροσωπεύουν περίπου το 20% του συνόλου των επιχειρήσεων του κλάδου. Έχουν αξιόλογη υποδομή και όλα τα εισαγόμενα εμπορεύματα διακινούνται ελεύθερα (TRANSIT). Διεξάγουν το μεγαλύτερο μέρος των συναλλαγών για τροφοεφόδια (περίπου το 65%-70%). Το 40% του ποσοστού αυτού διεξάγεται με αυτοτέλεια από τις ίδιες τις επιχειρήσεις, ενώ το υπόλοιπο 25% το μεταπωλούν στις επιχειρήσεις των κατηγοριών που αναφέρονται πιο κάτω: .

ii) Στην δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται περίπου 50 επιχειρήσεις που έχουν κάποια υποδομή. Τα εισαγόμενα εμπορεύματα τα προμηθεύονται από τις επιχειρήσεις της α' κατηγορίας και διεξάγουν το 13% του συνόλου των συναλλαγών στους εφοδιασμούς πλοίων.

iii) Στην τρίτη κατηγορία περιλαμβάνονται 40 περίπου αυτοαπασχολούμενοι που διατηρούν ένα γραφείο και συνδέονται με μερικές εταιρείες της α' κατηγορίας. Η απασχόλησή τους είναι κυρίως να μεσολαβούν

στην ανεύρεση εφοδιαστικών εργασιών στο εσωτερικό και εξωτερικό. Διεξάγουν περίπου το 13% του συνόλου των συναλλαγών.

iv) Τέλος, υπάρχουν οι έμποροι τροφίμων που μόνο περιστασιακά ασχολούνται με τον εφοδιασμό πλοίων και, βέβαια ο αριθμός τους δεν είναι εξακριβωμένος.

Οι επιχειρήσεις των δύο πρώτων κατηγοριών απασχολούν γύρω στα 700 άτομα, δηλαδή, κατά μέσο όρο, η κάθε μία απασχολεί 10 άτομα περίπου. Η αγορά μέσα στην οποία δρουν οι επιχειρήσεις αυτές έχει τη μορφή ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού πληροφοριακά, κατά δήλωση του συνδέσμου τους, αναφέρονται τα πιο κάτω στοιχεία ως προς την οικονομική δραστηριότητα.

- Για τις 65 επιχειρήσεις που είναι μέλη του Πανελληνίου Συλλόγου τους, ο ετήσιος κύκλος εργασιών τους υπολογίζεται γύρω στα \$ 200 εκατομμύρια το χρόνο. Αν ληφθεί υπόψη ότι το 37% είναι πωλήσεις εγχώριων προϊόντων και το ελάχιστο χονδρεμπορικό κέρδος γύρω στο 33% συνεπάγεται ότι η χώρα έχει σημαντικές συναλλαγματικές ωφέλειες από την λειτουργία αυτών των επιχειρήσεων.

- Επίσης υπολογίζεται ότι η ελληνική ναυτιλία δαπανά περίπου \$ 6 δις το χρόνο για τροφοεφόδια και εξοπλισμό, ενώ ο παγκόσμιος στόλος δαπανά περίπου \$ 40 δις τον χρόνο.

Τα προβλήματα του κλάδου είναι πολλά και ποικίλλα. Κατά πρώτο λόγο τα προβλήματα αυτά έχουν άμεση σχέση με τον βιομηχανικό τομέα.

Τόσο η αγροτοβιομηχανική παραγωγή όσο και η παραγωγή εξαρτημάτων πλοίων υστερούν σε ποιότητα και σε ποικιλίες με αποτέλεσμα η οργανική σχέση μεταξύ ελληνικών βιομηχανικών και εφοδιαστών πλοίων νάναι μικρή. Κατά δεύτερο λόγο, παρουσιάζονται σοβαρά προβλήματα στην αποθήκευση, διακίνηση και παράδοση εμπορευμάτων στο πλοίο, προβλήματα τα οποία οφείλονται στην έλλειψη επαρκών χώρων και σε γραφειοκρατικές διατυπώσεις που συχνά απαιτούνται (φορολογικές, συναλλαγματικές,



τελωνειακές διαδικασίες).

Έτσι σαν συμπέρασμα μπορούμε να πούμε ότι η σύνδεση του κλάδου με την οικονομία είναι μικρή, παρόλο που οι επιχειρήσεις του κλάδου εξειδικεύονται περισσότερο σε τρόφιμα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

### ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ

#### **I. ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

Στην Ελλάδα η λειτουργία ναυλαγοράς άρχισε την 10ετία του 1960 μετά την εγκατάσταση στην περιοχή του Πειραιά πολλών Ελληνικών και ξένων εφοπλιστικών γραφείων.

Σε γενικές γραμμές η ναυλαγορά που υπάρχει παρουσιάζει εικόνα μικρής αγοράς, η οποία είναι αντιστρόφως ανάλογη με το μέγεθος και την σπουδαιότητα της Ελληνικής ναυτιλίας. Ο Πειραιάς παρουσιάζει εξειδίκευση σε ναυλώσεις μικρών πλοίων Ελληνικής ιδιοκτησίας και, κατά την άποψη των ναυλομεσιτών το 70% των Ελληνικών πλοίων κάτω από 10.000 DWT ξηρού φορτίου "κλείνεται" στον Πειραιά, ενώ για το άνω των 10.000 DWT, το ποσοστό αυτό κυμαίνεται μεταξύ 15% και 20% και αφορά ευρωπαϊκές και κυρίως μεσογειακές μεταφορές. Επίσης τα τελευταία χρόνια υπάρχει ζήτηση για ναυλώσεις στον Πειραιά από τις ανατολικές χώρες με συμφωνίες που "κλείνονται" απευθείας από τους Έλληνες.

Παρόλα αυτά, ο ρόλος του Πειραιά, σαν κέντρο ναυλώσεων, που αναπτύχθηκε και εξακολουθεί να αναπτύσσεται, κάτω από το καθεστώς ελεύθερου διεθνούς ανταγωνισμού, υστερεί κατά πολύ εκείνου των παραδοσιακών ναυλομεσιτικών κέντρων του Λονδίνου, της Νέας Υόρκης και του Τόκιο, που με εμπειρίες δεκαετιών ή και αιώνων, προηγμένη υποδομή από πλευράς τηλεπικοινωνιών, συναλλακτική πίστη, ασφαλίσεις, τραπεζοπιστωτικό σύστημα, προσελκύουν την προτίμηση αξιόλογων ναυλωτών, φορτωτών και πλοιοκτητών. Έτσι, η ναυλαγορά του Πειραιά, για τα μέσα μεγέθους και τα μεγάλα πλοία, μπορεί να χαρακτηριστεί σαν περιφερειακή, άμεσα εξαρτημένη από τα παραδοσιακά ναυλομεσιτικά κέντρα, αφού το μισό περίπου των ναυλώσεων που τελικά "κλείνονται" στον Πειραιά έρχονται μέσω των μεγάλων εφοπλιστικών και ναυλομεσιτικών γραφείων τα οποία είναι εγκατεστημένα στο Λονδίνο και την Νέα Υόρκη.

Στην Ελληνική ναυλαγορά αναπτύσσει δραστηριότητα ένας αρκετά μεγάλος αριθμός εταιριών που ασχολείται με ναυλώσεις και αγοραπωλησίες πλοίων. Συγκεκριμένα, σήμερα λειτουργούν στον Πειραιά περίπου 100 εταιρίες με νομικό καθεστώς Ν. 89/1978 (αλλοδαπές εταιρίες που εγκαθιστούν γραφεία στην Ελλάδα), που απασχολούνται αποκλειστικά με σύναψη διεθνών ναυλώσεων. Εκτός από τις παραπάνω, οι οργανωμένες μεγάλες ναυτικές εταιρίες διαθέτουν δικό τους τμήμα ναυλώσεων (chartering) το οποίο ασχολείται κυρίως με την ναύλωση των πλοίων που αυτές διαχειρίζονται.

Η αμοιβή η οποία καταβάλλεται στον κάθε μεσίτη για την μεσολάβησή του φτάνει το 1,25% του ναύλου που έχει συμφωνηθεί. Η εισροή συναλλάγματος στην χώρα από τις ναυλομεσιτιές πλοίων υπολογίζεται σε \$ 10 έως 15 εκατομμύρια τον χρόνο. Ειδικά για το 1981, που κρίθηκε σαν μια ικανοποιητική χρονιά, κατά δήλωση του συνδέσμου των μεσιτών, υπολογίζεται ότι έφτασε τα \$ 20 εκατομμύρια περίπου.

Εξάλλου ο αριθμός των υπαλλήλων που απασχολείται στις διάφορες μεσιτικές εταιρίες είναι αρκετά μεγάλος και υπολογίζεται γύρω στα 1000 άτομα.

Τα κυριότερα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζει ο κλάδος είναι οι ελλείψεις στις τηλεπικοινωνίες (έλλειψη αστικών και κυρίως υπεραστικών γραμμών) η έλλειψη εκπαίδευσης για δημιουργία νέων στελεχών στον κλάδο και η ελεύθερη είσοδος στο επάγγελμα χωρίς να γίνεται προηγούμενα έλεγχος ώστε να διαπιστωθεί αν υπάρχουν οι βασικές προϋποθέσεις για την άσκηση του επαγγέλματος από τους νεοεισερχόμενους.

## II. ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ

Στον κλάδο αυτό περιλαμβάνονται κυρίως οι εταιρίες που επιμελούνται την εκτέλεση των ναυλώσεων και όλων των ενεργειών που απαιτούνται κατά την διαδικασία της φόρτωσης και της εκφόρτωσης ενός πλοίου. Σήμερα στην Ελλάδα ένας αρκετά μεγάλος αριθμός ατόμων, γύρω στα 2.000 ασχολείται με την πρακτόρευση, όχι μόνο της ποντοπόρου ναυτιλίας, αλλά

και της ακτοπλοίας και των φορτηγών πλοίων που διακινούνται στην Ελλάδα ή στην Ανατολική Μεσόγειο.

Σύμφωνα με εκτίμηση του Πανελληνίου Συλλόγου Ναυτικών πρακτόρων το 80% των πρακτόρων είναι φυσικά πρόσωπα και μόνο το 20% είναι νομικής μορφής (ΕΠΕ, ΕΕ, ΟΕ, ΑΕ). Στον Πειραιά δραστηριοποιούνται σήμερα περίπου 500 άτομα και επιχειρήσεις, ενώ στ' άλλα σημαντικά Ελληνικά λιμάνια (Πάτρα, Βόλο, Θεσσαλονίκη, Κρήτη, Ρόδο, Ηγουμενίτσα, νησιά Αιγαίου) παρατηρείται μια εξίσου δυναμική πορεία.

Η πρακτόρευση συνδέεται άμεσα με την οικονομική εκμετάλλευση των λιμανιών, αφού από την σωστή και γρήγορη διακίνηση των φορτίων και την ταχύτητα στην εξυπηρέτηση του εφοδιασμού των ελλειμενισμένων πλοίων εξαρτάται κατά ένα μεγάλο ποσοστό η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμανιών απέναντι στα λιμάνια του εξωτερικού.

Τ. Κ. Κ. Κ. Κ. Κ.  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10****ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ - ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ**

Το πεδίο δραστηριότητας της ελληνικής και ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας έχει υπαγορεύσει την τακτική της προσφυγής σε αλλοδαπή διαιτησία. Ήδη η πρακτική αυτή στέρησε την ελληνική πλευρά από την ευκαιρία απόκτησης της απαραίτητης πείρας και παράδοσης, ενώ παράλληλα οι συμφωνίες για προσφυγή σε διαιτησία γίνονται από τα συμβαλλόμενα μέρη που από τη φύση τους, σαν ιδιωτικοί φορείς, είναι ελεύθερα ν' αποφασίσουν το FORUM της διαιτησίας. Η πολιτεία έχει ευθύνη να εξασφαλίσει τις απαραίτητες εγγυήσεις μόνο για ναυτιλιακές υποθέσεις, οι οποίες συνδέονται με την ακτοπλοία και σε κάποιο βαθμό, με την μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία, εφόσον τα μέρη επιλέξουν την προσφυγή στην ελληνική διαιτησία, και όχι στα ελληνικά δικαστήρια.

Η υπολειτουργία του θεσμού σήμερα είναι παράγοντας που δυσχεραίνει τις εμπορικές συναλλαγές και, σε συνδυασμό με τη χρονοβόρα διαδικασία των τακτικών πολιτικών δικαστηρίων για την επίλυση των διαφορών βλάπτει σημαντικά την οικονομία.

Παράλληλα ο φόρτος εργασίας των δικαστηρίων κυρίως του Πειραιά και των Αθηνών, και συχνά η έλλειψη ειδίκευσης των δικαστών σε θέματα Ναυτικού Δικαίου δημιουργούν καθυστερήσεις και προβλήματα στην άμεση και γρήγορη επίλυση των ναυτικών διαφορών.

**I. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

α) Δημιουργία ειδικής ναυτικής Δικαιοσύνης στον Πειραιά. Άμεση λύση του προβλήματος στέγασης των δικαστηρίων του Πειραιά. Αύξηση του αριθμού δικαστών και δικαστικών γραμματέων. Μετεκπαίδευση δικαστών στο Ναυτικό Δίκαιο.

β) Ανάπτυξη του θεσμού της διαιτησίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

### ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η Ελληνική ασφαλιστική αγορά εξακολουθεί να παρουσιάζει μικρή απορροφητική ικανότητα σε σχέση με το μέγεθος του Ελληνόκτητου ή με Ελληνική σημαία στόλου. Σε σύγκριση, μάλιστα, με τα μεγάλα και παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα (Λονδίνου και Ν. Υόρκης) φαίνεται να βρίσκεται σε βρεφική ηλικία, δεδομένου ότι δεν διαθέτει την απαιτούμενη τεχνική εμπειρία και παράδοση στον χώρο του UNDEWRITING, τα μεγάλα κεφάλαια και ασφαλώς την προτίμηση των Brokers. Αντίθετα φαίνεται ότι δεν μπορεί να απαγκιστρωθεί από το πλέγμα των ναυτασφαλιστικών φορέων και διαδικασιών του εξωτερικού, αφού αναζητεί ασφαλιστές στα ναυτασφαλιστικά κέντρα, και ακολουθεί τις αποφάσεις των ξένων ναυτασφαλιστικών φορέων, τόσο από πλευράς ανάληψης εργασιών όσο και από πλευράς εκκαθάρισης ζημιών.

Η Ελληνική συμμετοχή στην ασφάλιση των ελληνικών πλοίων είναι της τάξης του 10% περίπου και καλύπτει κυρίως ακτοπλοϊκά και μεσογειακά πλοία. Η εξάρτησή της από συμβατικούς ή προαιρετικούς αντασφαλιστές κυμαίνεται σε 60% έως 90%. Η δομή και λειτουργία της Ελληνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς δεν ευνοεί τη συσσώρευση κεφαλαίων, από την διαχείριση και επένδυση των όποιων θα ήταν δυνατόν ν' αποκομισθούν αξιόλογα οφέλη. Από την άλλη μεριά δεν έχει εξακριβωθεί πρόθεση του εφοπλιστικού κόσμου να στραφεί αποφασιστικά προς την Ελληνική ναυτασφαλιστική αγορά. Αντίθετα, είναι διαπιστωμένη η προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών, και μάλιστα των μεγάλων, προς τα παραδοσιακά ναυτασφαλιστικά κέντρα (Λονδίνου και Ν. Υόρκης) στα οποία κυρίως απευθύνονται για το σύνολο των υπηρεσιών που απαιτούνται για την εκτέλεση της επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους (ασφάλιση, πρακτόρευση, ναύλωση, δανειοδότηση, δικαστική επιδίωξη των απαιτήσεών τους, διαιτησία κλπ.)

Ένας χώρος όπου θα μπορούσε να εκδηλωθεί προσπάθεια για την ανάπτυξη της ναυτασφαλιστικής αγοράς στην Ελλάδα, χωρίς αυτή η προσπάθεια να προσκρούει σε ανυπέρβλητα κωλύματα, φαίνεται νάναι ο χώρος των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών των πλοιοκτητών για ασφάλιση των παράλληλων κινδύνων (δηλαδή της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη που προέρχεται από κινδύνους οι οποίοι δεν καλύπτονται από τον συνηθι τύπο ασφαλιστηρίου) είναι δυνατόν να αναληφθεί από ασφαλιστική εταιρία, από ιδιώτη ασφαλιστή είτε από αλληλοασφαλιστικό συνεταιρισμό (P.J Pubs).

Στην πράξη όμως έχει για ευρύτατη χρήση των αλληλοασφαλιστικών συνεταιρισμών γιατί: α) στοιχίζει λιγότερο, β) Υπάρχουν διευκολύνσεις προς τα μέλη και γ) Εκκαθαρίζονται γρήγορα και χωρίς πολύπλοκες διαδικασίες.

Η Ελληνική ναυτιλία καλύπτει τους παραπάνω κινδύνους με συνεταιρισμούς που βρίσκονται κάτω από την διαχείριση αγγλικών εκδοτικών οίκων, όπως ο Ελληνικός Αλληλοασφαλιστικός Συνεταιρισμός Κινδύνων Πολέμου. Ο τελευταίος καλύπτει τους αποκαλούμενους γενικά κινδύνους πολέμου σε καιρό ειρήνης, εκπροσωπεί το Δημόσιο σε καιρό πολέμου στο NATO για την ασφαλιστική κάλυψη της ναυτιλίας και υπόκεινται στην διαχείριση αγγλικού ασφαλιστικού οίκου.

## **I. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

α) Μελέτη για την ίδρυση ασφαλιστικών οργανισμών, πάνω σε πρότυπο που ήδη υπάρχει σε ξένη αγορά, το οποίο να καλύπτει καταρχήν τα πλοία εσωτερικού.

β) Δραστηριοποίηση της Ελληνικής Κοινοπραξίας Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών και παροχή της δυνατότητας λειτουργίας ή αντιπροσώπευσης αλληλοασφαλιστικών οργανισμών.

γ) Αναμόρφωση των θεσμικών πλαισίων των ιδιωτικών επιχειρήσεων ασφάλισης, ώστε να επεκταθεί η εφαρμογή των διατάξεών τους και στους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς.

- δ) Ρύθμιση του τρόπου διακίνησης των αποθεματικών, μέσω της Τράπεζας της Ελλάδας, ώστε να παρακαμφθούν άσκοπες γραφειοκρατικές μέθοδοι.
- ε) Χορήγηση επιτοκίων κάπως υψηλότερων απ' αυτά που ισχύουν στην ναυτασφαλιστική αγορά του Λονδίνου, πράγμα το οποίο θα συνέβαλε στην προσέλκυση μεγάλων κεφαλαίων, απαραίτητων για την ανάληψη μεγάλων ποσοστών ασφάλισης.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12

### ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1919 με έδρα τον Πειραιά και είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου (Ανώνυμος Εταιρία). Έχει ιδιότυπη μορφή ως ΑΕ, γιατί στο Καταστατικό του ορίζεται ότι από τα κέρδη του, μετά την κράτηση αποθεματικού, επιτρέπεται η διανομή μερίσματος μέχρι 8% ενώ από το υπόλοιπο ένα ποσοστό 50% διατίθεται υπέρ της ναυτικής εκπαίδευσης των νέων της χώρας μας.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχει εξουσιοδοτηθεί μαζί με άλλους 8 διεθνούς κύρους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες να διενεργεί επιθεωρήσεις στα Ελληνικά φορτηγά πλοία για λογαριασμό των Ελληνικών Αρχών και να εκδίδει πιστοποιητικά που προβλέπονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις Ασφάλειας και Γραμμών Φόρτωσης (Π.Δ. 482/1980, Π.Δ. 1021/1989). Τέλος η χώρα μας έχει εξουσιοδοτήσει μόνο τον Ελληνικό Νηογνώμονα για την επιθεώρηση μικρών τουριστικών πλοίων και τον εφοδιασμό τους με πιστοποιητικά αξιοπλοίας (Π.Γ.Ε.) (Π.Δ. 917/1979).

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας δεν αποτελεί μέχρι σήμερα μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) παρακολουθεί ορισμένο αριθμό Ελληνικών πλοίων, κυρίως φορτηγών εσωτερικού και οι δραστηριότητές του βασικά εξαντλούνται στον Ελληνικό χώρο.

Το 1981 ο Ελληνικός Νηογνώμονας συνήψε συμφωνία με τον Αγγλικό Νηογνώμονα για στενότερη συνεργασία που προβλέπει συνεργασία σε θέματα ταξινόμησης πλοίων, εφαρμογή από τον Ελληνικό Νηογνώμονα των Κανονισμών του Βρετανικού Νηογνώμονα, αλληλοεξυπηρέτηση στα διάφορα λιμάνια από επιθεωρητή του ενός, εφόσον δεν έχει τέτοιους ο άλλος, και εξυπηρέτηση σε θέματα διπλής ταξινόμησης πλοίων.

Η εκλογή του Νηογνώμονα γίνεται ελεύθερα από τους πλοιοκτήτες. Ο πλοιοκτήτης επιλέγει το νηογνώμονα στο οποίο εντάσσει το πλοίο του με καθαρά επιχειρηματικά κριτήρια, ώστε να εξασφαλίζει μειωμένα ασφάλιστρα,

ευχέρεια χρηματοδότησης, προτίμηση στις ναυλώσεις, γρήγορη και αποτελεσματική εξυπηρέτηση του πλοίου σε όλα τα λιμάνια κλπ. Η ένταξη όμως πλοίου στον Ελληνικό Νηογνώμονα δεν εξασφαλίζει σήμερα μειωμένα ασφάλιστρα για πλοία τα οποία παρακολουθούνται από νηογνώμονα εντεταγμένα στο INSTITUTE OF CLASSIFICATION CLAUSE που ισχύει για τις θαλάσσιες ασφάλειες. Η έλλειψη εξάλλου στη χώρα μας εθνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς εξαναγκάζει τον Έλληνα πλοιοκτήτη να προσαρμόζεται στις απαιτήσεις των ασφαλιστικών φορέων της αλλοδαπής, για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού πλοίου, και έτσι, αποφεύγει την ένταξή του στον Ελληνικό Νηογνώμονα.

Πρόσθετα η έλλειψη εθνικής χρηματαγοράς, η οποία θα εξασφάλιζε στον Έλληνα πλοιοκτήτη τα απαιτούμενα κεφάλαια για την αγορά, επισκευή ανανέωση κλπ. των πλοίων του, τον εξαναγκάζει να στρέφεται στην ξένη χρηματαγορά, που συνδέεται με τα οικονομικά συμφέροντα των χωρών στις οποίες αναπτύσσει την δραστηριότητά της (Αγγλία-ΗΠΑ κλπ.)

Επίσης τον εξαναγκάζει να προσαρμόζεται στους όρους που θέτει αυτή, ένας από τους οποίους είναι συχνά και η υποχρεωτική επιβολή ορισμένου νηογνώμονα. Έτσι δημιουργείται ένα πρόσθετο εμπόδιο για την ένταξη Ελληνικών ποντοπόρων πλοίων στον Ελληνικό Νηογνώμονα. Ανάλογες άλλωστε είναι και οι συνθήκες στον τομέα της ναύλωσης.

Οι πιο πάνω αιτίες δημιουργούν εμπόδια αποφασιστικής σημασίας για την προτίμηση από τους Έλληνες πλοιοκτήτες του Ελληνικού Νηογνώμονα. Το γεγονός άλλωστε ότι ο Ελληνικός Νηογνώμονας αριθμεί 63 χρόνια ζωής, χωρίς νάχει καταφέρει να αναπτυχθεί και να παρακολουθεί σημαντικό αριθμό ποντοπόρων Ελληνικών πλοίων, φανερώνει τις τεράστιες δυσκολίες που υπάρχουν πάνω στο θέμα αυτό.

## **I ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

α) Μελέτη του τρόπου ανάπτυξης του Ελληνικού νηογνώμονα μέσα στο πλαίσιο χρηματοδότηση - ασφάλιση - ναύλωση. Δραστηριοποίηση του

υπογνώμονα καταρχήν στα ακτοπλοϊκά πλοία με παράλληλη επιδίωξη την ένταξή του στην διεθνή ένωση νηογνώμωνων, την αναγνώρισή του από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς και την ένταξή του στο INSTITUTE OF CLASSIFICATION CLAUSES.

β) Επέκταση της υποδομής και της οργάνωσής του τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό και ανάληψη από τον Ελληνικό Νηογνώμονα στον Ελληνικό χώρο της διαδικασίας έκδοσης των πιστοποιητικών SAFETY EQUIPMENT και ραδιοτηλεγραφίας όλων των πλοίων που παρακολουθούνται από νηογνώμονες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ**I. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ**

Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις στον χώρο της ναυτιλίας είναι πολλές και 'ανισα κατανεμημένες στους διάφορους κλάδους, εκφράζοντας ουσιαστικά μ' αυτό τον τρόπο, τον διαφορετικό βαθμό ανάπτυξης κάθε κλάδου. Από μια έως δύο οργανώσεις υπάρχουν σε κάθε έναν από τους κλάδους υποδομής της Ναυτιλίας, όπως ναυλώσεων, πρακτόρευσης, τροφοδοσίας, διάλυσης πλοίων, ναυτασφάλισης, ενώ στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία υπάρχουν πάνω από 10 ενώ στην παραναυπηγική καμμιά.

Πολλές είναι επίσης οι συνδικαλιστικές οργανώσεις που υπάρχουν στο χώρο του εφοπλισμού και στον χώρο των ναυτεργατών. Συγκεκριμένα στον εφοπλιστικό χώρο υπάρχουν επτά οργανώσεις που καλύπτουν όλες τις κατηγορίες των πλοίων και είναι οι εξής: α) Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών ΦΙΓ μέχρι 500 ΚΟΧ β) Ένωση Ιδιοκτητών Πορθμείων, γ) Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, δ) Ένωση εφοπλιστών Ε/Γ πλοίων, ε) Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, στ) Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, ζ) Ένωση Πλοιοκτητών και Εφοπλιστών Επαγγελματικών Ρ/Κ-Ν/ΚΩΝ.

Εξάλλου, στο Ναυτεργατικό χώρο υπάρχουν 14 Ναυτεργατικά σωματεία κατά ειδικότητα που υπάγονται όλα στην Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) π.χ. : α) Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων ΕΝ, β) Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών ΕΝ, γ) Πανελλήνιος Σύνδεσμος Αξιωματικών Ασυρμάτου Θ.Α.Σ. κλπ

Η ΠΝΟ εκπροσωπώντας όλο τον κλάδο του ναυτεργατικού δυναμικού ανέρχεται σε απευθείας επαφή με κάθε μία από τις εφοπλιστικές οργανώσεις για σύναψη συμβάσεων εργασίας (που παλαιότερα είχαν διάρκεια 2 χρόνων ή 18 μηνών και σήμερα συνήθως 1 χρόνου). Οι συμφωνίες αυτές χρειάζονται την επικύρωση ή και την δαιτησία του κράτους, σε περίπτωση που θα προέκυπτε διαφωνία μεταξύ της ΠΝΟ και κάποιας από τις εφοπλιστικές

ενώσεις εκτός απ' αυτές τις συμβάσεις υπογράφεται ξεχωριστή σύμβαση μεταξύ των πλοίαρχων Α' και των εφοπλιστών, εφόσον οι πλοίαρχοι Α' θεωρούνται οι εκπρόσωποι αλλά και οι υπεύθυνοι έναντι των εφοπλιστών πάνω στο πλοίο.

## II. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ένα άλλο κύτταρο πολύ σημαντικό της ναυτιλιακής οικογένειας είναι η ναυτιλιακή εταιρία. Εξελεκτικά οι ναυτιλιακές εταιρίες άρχισαν να εγκαθίστανται μ' έναν αυξανόμενο ρυθμό στην χώρα, μετά την καθιέρωση των Α.Ν. 89/67 και 378/68. Με τους παραπάνω νόμους, σε συνδυασμό και με το Ν.Δ. 2687/53 άρθρο 13 (που παρέχει κίνητρα για τη νηολόγηση πλοίων κάτω από Ελληνική σημαία), δημιουργήθηκε ένα καθεστώς σταθερότητας το οποίο αποτέλεσε τη βάση για την ναυτιλιακή ανάπτυξη της χώρας. Η νομοθετική αυτή βάση συμπληρώθηκε με τους νόμους 27/75 και 814/78, με βασική επιδίωξη την βελτίωση της οργάνωσης και της λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιριών και την μεγαλύτερη προσφορά τους στην εθνική οικονομία. Η βασική απασχόληση και δραστηριότητα των εταιριών, οι οποίες λειτουργούν με βάση τις διατάξεις που αναφέρθηκαν, είναι στην συντριπτική πλειοψηφία τους η διαχείριση πλοίων όχι δικής τους ιδιοκτησίας.

Η νομική μορφή των ναυτιλιακών εταιριών είναι κυρίως ΑΕ, ΕΑΝΕ, και ΕΠΕ. Από το 1979, με το νόμο Ν. 959/79, καθιερώθηκε μια νέα εταιρική μορφή επιχειρήσεων, "της Ναυτιλιακής Εταιρίας" η οποία είναι στην πραγματικότητα μια μορφή ανώνυμης εταιρίας, απαλλαγμένης όμως από δύσκαμπτους μηχανισμούς και με ευελιξία που διευκολύνει την λειτουργία της εφοπλιστικής επιχείρησης.

Σκοπός του νόμου είναι να προσφέρει στους Έλληνες πλοιοκτήτες μια Ελληνική μορφή τόσο ελκυστική όσο και η Παναμαϊκή ή η Λιβεριανή, παρέχοντας μια σειρά από προνόμια (κυρίως φορολογικά και απλουστεύσεις των διαδικασιών λειτουργίας), ώστε να μετατραπούν σε Ελληνικές οι

πλοιοκτήτριες και οι διαχειρίστριες αλλοδαπές εταιρίες. Ήδη από την ισχύ του νόμου αυτού μέχρι σήμερα έχουν ιδρυθεί 530 ναυτικές εταιρίες.

Σημαντικός και ουσιαστικός είναι επίσης ο θεσμός των εταιριών των Α.Ν. 89/67 και 378/68 και των νόμων 27/75, 814/78 που αφορά την εγκατάσταση και λειτουργία στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών, παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα στις εταιρίες των οποίων η καταστατική έδρα βρίσκεται στο εξωτερικό, να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα.

Το 1981 ο αριθμός των εταιριών που λειτουργούσαν στην Ελλάδα κάτω από το καθεστώς του ΑΝ 89/67 κλπ. ήταν περίπου 755 (ο αριθμός αυτός με μικρές αυξομειώσεις παραμένει σταθερός από το 1976). Από αυτές τις εταιρίες, αμιγώς ελληνικές είναι μόνο 80%, ενώ από τις υπόλοιπες ένα ποσοστό 85% περίπου είναι ελληνικών συμφερόντων.

Ο αριθμός των απασχολούμενων στις ναυτιλιακές εταιρίες του ΑΝ 89/67 ήταν 8346 (31.12.1981), από τους οποίους 7478 Έλληνες και 868 ξένοι δηλαδή το 11,5% ξένοι. Αναλυτικότερα κατά την 5ετία 1976-1981 ο αριθμός του συνόλου των απασχολούμενων αυξήθηκε από 5600 σε 8346 (μέση ετήσια αύξηση 7% περίπου).

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των Ελλήνων απασχολούμενων αυξήθηκε πιο γρήγορα από το σύνολο των απασχολούμενων στην 5ετία 1976-1981 φτάνοντας τους 7478 από 4850 (μέση αύξηση 8% περίπου) και ότι η μέση απασχόληση στις ναυτιλιακές εταιρίες αυξήθηκε από 7,3% το 1976 σε 11 υπαλλήλους το 1981.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες εισάγουν ελεύθερο συνάλλαγμα (με δικαίωμα επανεξαγωγής). Στην 5ετία 1976-1981 η εισαγωγή συναλλάγματος σημείωσε αλματώδη αύξηση από \$ 414,4 εκατομ. το 1976 σε \$ 1.298 εκατομ. το 1981. Το συνάλλαγμα που προέρχεται από τις εταιρίες του ΑΝ 89/67 αποτελεί το 71,4% του συνολικά εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος. Από το 1976 μέχρι το 1981 οι ναυτιλιακές εταιρίες του Α.Ν. 89/67 έχουν εισάγει και

δραχμοποιήσει συνολικά συνάλλαγμα που ανέρχεται σε \$ 5530 εκ.

### III. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Καθώς η οικονομική ζωή γίνεται πολύπλοκη και ο μηχανισμός λήψης αποφάσεων πιο επιστημονικός μέσα στον διεθνή ανταγωνισμό, η ναυτιλιακή επιστημονική έρευνα κρίνεται αναγκαία. Ο παραδοσιακός manager ναυτιλιακής επιχείρησης, με τις πλατιές γνώσεις από εμπειρία σε όλα τα φάσματα της ναυτιλιακής δραστηριότητας έχει ξεπεραστεί και η διαίσθηση έχει παραχωρήσει τη θέση της στην επιστημονική, με έρευνα θεμελιωμένη εισήγηση των εξειδικευμένων συμβούλων διοίκησης.

Η επιστημονική παρατήρηση-και ιδιαίτερα των τελευταίων δύο κρίσεων- έχει αποδείξει, με ακριβό τίμημα πολλές φορές, το πόσο σημαντικό είναι το χρονικό προφίλ των αποφάσεων για αγοραπωλησίες πλοίων καινούργιων ή μεταχειρισμένων.

Η Ανώτατη Βιομηχανική Σχολή Πειραιά (ΑΒΣΠ 1953), το NORWEGIAN SCHOOL OF ECONOMICS στο BERGEN και το Πανεπιστήμιο της Γδύνιας στην Πολωνία ήταν τα πρώτα Πανεπιστημιακά ιδρύματα που περιλάμβαναν στην ύλη τους την διδασκαλία και μελέτη Ναυτιλιακής Οικονομικής.

Η ζήτηση Οικονομολόγων/Ερευνητών, ναυτιλιακής οικονομικής κυρίως δημιουργείται από:

- Τα Πανεπιστημιακά ιδρύματα, τα Ακαδημαϊκά καθώς και τα επαγγελματικά κέντρα ειδικευμένης ναυτιλιακής έρευνας.
- Την Κυβέρνηση, για επάνδρωση των υπηρεσιών Δημόσιας Διοίκησης στους τομείς μελέτης διεθνών προβλημάτων και οργάνωσης μεταφορών.
- Τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους μεγάλους εξαγωγείς, που κατά κανόνα έχουν εξαρτημένες μεταφορικές επιχειρήσεις (ή τμήματα) θάλασσας καθώς και τμήματα ναυτιλιακής έρευνας.
- Τις Τράπεζες και γενικά τις χρηματοδοτικές επιχειρήσεις.
- Τις επαγγελματικές οργανώσεις των εφοπλιστών, των ναυτεργατικών συνδικάτων, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, του Ναυτικού Απομαχικού

Ταμείου και των συναφών Οργανώσεων.

- Τις ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, τα λιμάνια, τους Οργανισμούς ταξινόμησης πλοίων, τις ασφαλιστικές εταιρίες που εξειδικεύονται στις ναυτικές ασφάλειες.
- Τους Κοινοτικούς (ΕΟΚ) ναυτιλιακούς οικονομικούς οργανισμούς.
- Τα ανεξάρτητα γραφεία Ερευνών και Πωλήσεων Οικονομικών Συμβούλων.
- Τον ναυτιλιακό οικονομικό τύπο.

Η προσφορά στη χώρα μας υστερεί σημαντικά και τροφοδοτείται κυρίως από Έλληνες μεταπτυχιακούς απόφοιτους, ξένων κυρίως Πανεπιστημίων, κατόχους διπλωμάτων MA ή PR.D.

Τα κέντρα εκπαίδευσης, καθώς και τα ινστιτούτα ερευνών στο εξωτερικό είναι πολλά και ο αριθμός τους συνεχώς αυξάνει, που υποδηλώνει αφενός το ενδιαφέρον της Ανατολής και της Δύσης στον τομέα αυτό, και αφετέρου τη σοβαρή υστέρηση της χώρας μας, με μερικές εξαιρέσεις της ΑΒΣΠ, το ΚΕΠΕ και το ΙΟΒΕ.

Το συνάλλαγμα που πληρώνεται στο εξωτερικό για ναυτιλιακή οικονομική έρευνα, για μεγαλύτερα 500 περίπου ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά, κυμαίνεται από \$ 2 έως \$ 3 εκατομμύρια το χρόνο.

Η εισαγόμενη ναυτιλιακή έρευνα όμως παρουσιάζει διάφορα μειονεκτήματα όπως: α) Δεν ερευνά ή δεν απαντάει σε συγκεκριμένα ελληνικά ναυτιλιακά προβλήματα. β) Μπορεί να είναι σκόπιμα παραπλανητική. γ) Επειδή γίνεται με εμπορικά κριτήρια μπορεί να μην υπάρχει το στοιχείο της αντικειμενικότητας και δ) Δεν είναι άμεσα διαθέσιμη στον Έλληνα ναυτιλιακό ερευνητή ή επιχειρηματία.

Τα πλεονεκτήματα αντίθετα, προκύπτουν ακριβώς από τα πιο πάνω. Πρόσθετο πλεονέκτημα θα ήταν η υπεύθυνη και τεκμηριωμένη πληροφόρηση σε διεθνές επίπεδο για τις Ελληνικές ναυτιλιακές θέσεις και η άρση πολλών παρεξηγημένων συμπερασμάτων για την Ελληνική σημαία κλπ. Η ωφέλεια είναι σαφής και πολλαπλή.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Λόγω της φύσης της ναυτιλίας, να ασχολείται με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, ήταν φυσικό να αναζητηθούν λύσεις στα αναφυόμενα προβλήματα, που να γίνονται αποδεκτές απ' όλες τις χώρες. Η ανάγκη αυτή σταδιακά οδήγησε στη συζήτηση των σοβαρών ναυτιλιακών θεμάτων μέσα στα πλαίσια διεθνών οργανισμών, στο μέτρο που τα θέματα αυτά αναφέρονται στον τομέα της αρμοδιότητάς τους. Με την πάροδο μάλιστα του χρόνου και τις πιέσεις οι οποίες ασκούνται από μεμονωμένα κράτη ή ομάδες κρατών, οι οργανισμοί αυτοί απέκτησαν ιδιαίτερη βαρύτητα ή εξελίχθηκαν ουσιαστικά σε κέντρα λήψης ζωτικών αποφάσεων για την πορεία της ναυτιλίας, στον οικονομικό αλλά και στον τεχνικό τομέα, έτσι ώστε σήμερα να θεωρείται ότι οι κατευθυντήριες γραμμές της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής χαράσσονται από τους οργανισμούς αυτούς, ενώ η εθνική πολιτική κάθε χώρας στα θέματα αυτά, εκ των πραγμάτων, ευθυγραμμίζεται ανάλογα.

Οι κυριώτεροι Διεθνείς Ναυτιλιακοί Οργανισμοί είναι:

α) Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)

Η ναυτιλιακή επιτροπή του ΟΟΣΑ μελετά σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα οικονομικής φύσης και κυρίως ενδιαφέρεται για την διατήρηση ελεύθερου καθεστώτος στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

β) Ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) είναι εξειδικευμένο όργανο του ΟΗΕ για την ναυτιλία στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και άλλων νομικού χαρακτήρα θεμάτων των θαλάσσιων μεταφορών.

γ) Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών επί του εμπορίου και της Ανάπτυξης (UNSTAD). Είναι όργανο του ΟΗΕ με κατεξοχήν αντικείμενο την οικονομική ανάπτυξη των αναπτυσσομένων χωρών. Η ναυτιλιακή επιτροπή της ασχολείται με θέματα που ανάγονται στο εμπορικό σκέλος της ναυτιλιακής έρευνας.

δ) Ναυτιλιακή Συμβουλευτική ομάδα (CGS). Στην ομάδα αυτή μετέχουν ορισμένες ευρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες, και η Ιαπωνία για την από κοινού αντιμετώπιση προβλημάτων που προκαλούνται στις ναυτιλίες τους από την αμερικάνικη ναυτιλιακή πολιτική.

ε) Διεθνής Οργανισμός (ILD). Ασχολείται με την κατάρτιση διεθνών συμβάσεων και όρων εργασίας, μεταξύ των οποίων, συγκαταλέγεται και η ναυτική εργασία.

Κύρια θέματα της ναυτιλίας που απασχολούν σήμερα τους παραπάνω διεθνείς οργανισμούς είναι:

i) Θέματα ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και ενδιαίτησης-υγιεινής των ναυτικών.

Η παρακολούθησή τους στους διεθνείς οργανισμούς και σε άλλες διεθνείς συναντήσεις είναι συνεχής. Η ρύθμιση των θεμάτων με τα οποία απασχολούνται γίνεται είτε με νέες διεθνείς συμβάσεις είτε με τροποποίηση παλαιότερων, είτε ακόμη με την έκδοση αποφάσεων και οδηγιών.

Τελευταία έχει αναπτυχθεί και η μέθοδος σύναψης συμφωνιών μεταξύ κρατών μιας ορισμένης γεωγραφικής περιοχής, στα πλαίσια περιφερειακών διασκέψεων και άλλων συναντήσεων ή ομάδων εργασίας.

Κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζουν είναι:

- Η συνεχής αύξηση του κόστους εκμετάλευσης με την αλληπάλληλη επιβολή νέων τεχνικών απαιτήσεων, που πολλές φορές, πίσω από την βελτίωση των επιπέδων των πλοίων, κρύβονται συμφέροντα προώθησης των πωλήσεων της βιομηχανικής παραγωγής διαφόρων χωρών.

- Η συνεχής τροποποίηση των συμβάσεων που δημιουργεί σοβαρές δυσχέρειες στην προσαρμογή των πλοίων και την ενημέρωση των ενδιαφερομένων.

- Η έμμεση διακοπή λειτουργίας του παλιότερου πλοίου που με τις συνεχείς επενδύσεις καθίσταται αντιοικονομική.

ii) Ανάπτυξη εμπορικών στόλων αναπτυσσομένων χωρών.

Η προσπάθεια των αναπτυσσόμενων χωρών ν' αναπτύξουν τους εθνικούς τους στόλους, έχει σαν αποτέλεσμα την άσκηση έντονων πιέσεων, κυρίως στα πλαίσια της UNCTAD, για τη λήψη προστατευτικών μέτρων και την κατανομή φορτίων. κάτω από τις πιέσεις αυτές διαμορφώθηκε ο Κώδικας συμπεριφοράς για τις τακτικές γραμμές, ενώ σήμερα οι προσπάθειες εντοπίζονται στην καταπολέμηση των ανοικτών νηολογίων και έμμεσα στην καθιέρωση διεθνών κανόνων που θα ρυθμίζουν τα ζητήματα τα σχετικά με τη νηολόγηση των πλοίων. Δεν παύουν επίσης να διαφαίνονται τάσεις για την κατανομή και των χύμα φορτίων, οι οποίες υλοποιούνται σήμερα κυρίως με τη σύναψη διμερών συμφωνιών, πράγμα που βέβαια η χώρα μας δεν έπαψε να πολεμά με κάθε δυνατό τρόπο, αφού η σταθερή μας επιδίωξη παραμένει η αποφυγή παρεμβατισμού οποιασδήποτε μορφής, έτσι ώστε οι θαλάσσιες μεταφορές να λειτουργούν κάτω από το καθεστώς ελεύθερου και θεσμικού ανταγωνισμού.

### iii) Αναμόρφωση αμερικάνικης νομοθεσίας.

Η αμερικάνικη νομοθεσία (Shipping Act 1916) διακρίνεται για τον έντονο αντιμονοπωλιακό χαρακτήρα της και γι' αυτό βάλλεται σήμερα από πολλές τάξεις Αμερικανών σαν αναχρονιστική, ενώ αποδίδεται σ' αυτή η συρρίκνωση της αμερικάνικης ναυτιλίας.

Στ' αμερικανικά νομοθετικά σώματα έχουν κατατεθεί διάφορα νομοσχέδια που αποβλέπουν στην απελευθέρωση του ρυθμιστικού ελέγχου, ενώ εισάγουν τον θεσμό των κλειστών conferences. Η αλλαγή της πολιτικής αυτής προσβλέπεται ευμενώς από τις χώρες του CGS αφού σμικρύνει το χάσμα της ναυτιλιακής φιλοσοφίας μεταξύ Ευρωπαίων και Αμερικάνων. Το ίδιο θα ίσχυε και για την Ελλάδα που μετέχει στο CGS, αν δεν υπήρχε το θέμα των κλειστών conferences, με τις οποίες είμαστε αντίθετοι.

Όστε θα μπορούσαμε να πούμε σαν συμπέρασμα, ότι στον χώρο της ναυτιλίας υπάρχουν αρκετοί διεθνείς οργανισμοί, που, αντίθετα με άλλες περιπτώσεις έχουν αποφασιστικής σημασίας αρμοδιότητες στη χάραξη

διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία τελικά επιβάλλεται και σαν εθνική ναυτιλιακή πολιτική κάθε χώρας. Γι' αυτό η συστηματική και ολοκληρωμένη συμμετοχή ιδίως των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών στους οργανισμούς αυτούς αποτελεί επιβεβλημένη ανάγκη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

Όταν το 1975, η Ελλάδα ζήτησε την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, δεν υπήρχε ακόμη σαφής ένδειξη για τη φύση και την έκταση των κοινοτικών ρυθμίσεων στη ναυτιλία. Η κοινή πολιτική της Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών, που καθορίζεται από τον τίτλο IV άρθρο 84, περιορίζεται ουσιαστικά στις χερσαίες και ποτάμιες μεταφορές. Το άρθρο, όμως 84 παρ. 2 προβλέπει ότι για την επέκταση της πολιτικής αυτής στον τομέα των ναυτιλιακών και αεροπορικών γραμμών, χρειάζεται ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου της Κοινότητας. Τέτοια απόφαση δεν είχε εκδοθεί το χρόνο της υποβολής της αίτησής μας.

Ένα χρόνο όμως νωρίτερα το 1974 το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είχε εκδώσει μια σοβαρότατη για την ναυτιλία απόφαση, την υπ' αριθ. 167/1974. Η απόφαση αυτή προκλήθηκε ύστερα από την προσφυγή της Επιτροπής που κατήγγειλε τη Γαλλία ότι διατηρούσε νομοθετικές ρυθμίσεις, με τις οποίες απαγορευόταν η ναυτολόγηση ξένων, επομένως και κοινοτικών ναυτικών, στα γαλλικά πλοία, κατά παράβαση των διατάξεων της Συνθήκης που αναφέρονται στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων. Το δικαστήριο καταδίκασε τη Γαλλία και συγχρόνως ερμήνευσε το άρθρο 84 της Συνθήκης ορίζοντας ότι μόνο οι συγκεκριμένες διατάξεις του τίτλου IV για τις μεταφορές δεν είχαν εφαρμογή στη ναυτιλία, σε αντίθεση με τις διατάξεις όλων των υπόλοιπων άρθρων της Συνθήκης, οι οποίες είχαν εφαρμογή κατά το Δικαστήριο (η ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου χρειαζόταν σε περιπτώσεις χάραξης κοινής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές).

Με τη δικαστική αυτή απόφαση δημιουργήθηκε μια νέα κατάσταση και ανατράπηκαν οι μέχρι τότε αντιλήψεις ότι η ναυτιλία βρισκόταν έξω από την σφαίρα των κοινοτικών ρυθμίσεων. Διατάξεις ειδικότερα της Συνθήκης όπως αυτές που αναφέρονται στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων (άρθρο 48), στο δικαίωμα ελεύθερης εγκατάστασης προσώπων και υπηρεσιών (άρθρο

59), στους κανόνες ανταγωνισμού (άρθρο 85) και στην κοινωνική πολιτική (άρθρο 117), κρίθηκε ότι έχουν ανάλογες εφαρμογές στη ναυτιλία και τους ναυτικούς. Σ' όλες αυτές τις διατάξεις προβλέπεται άρση των περιορισμών, που υπάρχουν στην εθνική νομοθεσία χώρας μέλους, καθώς και των διακρίσεων, με κριτήριο την εθνικότητα, στην περίπτωση που οι διακρίσεις αυτές αφορούν τους υπήκοους άλλης χώρας.

Όσον αφορά την Ελλάδα, διακρίσεις αυτού του είδους είναι συγκεκριμένα εκείνες που: α) απαιτούν την νηολόγηση, ως ελληνικών, των πλοίων που ανήκουν κατά πλειοψηφία σε Έλληνες, β) διαφυλάσσουν τις ακτοπλοϊκές και τουριστικές μεταφορές εσωτερικού για τα ελληνικά πλοία και γ) επιβάλλουν στα 3/4 της σύνθεσης του πληρώματος ελληνικού πλοίου να είναι Έλληνες.

Σημειώνεται όμως ότι διατάξεις ανάλογες προς τις Ελληνικές περιείχαν όλες οι νομοθεσίες των χωρών της Κοινότητας. Ειδικότερα η νηολόγηση ενός πλοίου, συνεπάγεται την παραχώρηση της εθνικότητας της χώρας που νηολογεί. Η παραχώρηση όμως αυτή θεωρείται από ορισμένα μέλη της κοινότητας ότι υπερβαίνει τις απαιτήσεις του άρθρου 52 στο δικαίωμα εγκατάστασης. Την άποψη αυτή δεν την δέχεται η Επιτροπή, την συμμερίζεται όμως η Ελλάδα γιατί εκτός από τ' άλλα κρίνει και επιζήμιο για την ναυτιλία της το άνοιγμα του Εθνικού νηολογίου σε ξένους υπήκοους.

Εκκρεμής επίσης παραμένει και η άρση του προνομίου της ακτοπλοίας που πολλές κοινοτικές χώρες, όπως και η Ελλάδα, διαφυλάσσουν για τους εθνικούς τους στόλους. Έχει υποστηριχτεί από πολλούς ότι για την άρση του προνομίου αυτού, θα πρέπει προηγουμένα να ρυθμιστούν ορισμένα θέματα που επιδρούν στον ανταγωνισμό των ειδικών αυτών μεταφορών, ενώ άλλοι πιστεύουν ότι η συνδυασμένη εφαρμογή των άρθρων 61 και 84 της Συνθήκης, απαιτεί για την άρση του προνομίου αυτού την ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου.

Η διάκριση τέλος των 3/4 του πληρώματος, πρέπει να καταργηθεί

αφού άλλωστε αυτό απαιτεί και η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Η επταετής όμως μεταβατική περίοδος στην ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων, επιτρέπει στην Ελλάδα τη διατήρηση περιορισμών στον τομέα αυτό μέχρι το 1988, καθώς και τη μη συμμόρφωση προς τον κοινοτικό καθορισμό 1612/68, ο οποίος ρυθμίζει τα ζητήματα τα σχετικά με την διακίνηση των εργαζομένων και εφαρμόζεται και στους ναυτικούς.

Με την ένταξη της Ελλάδας η κατάσταση της ΕΟΚ, στον τομέα της ναυτιλίας είχε ως εξής:

α) Από τη Συνθήκη προσχώρησης της Ελλάδας δεν αναλήφθηκε καμμία δέσμευση της χώρας για την ναυτιλία.

β) Η Ελλάδα έχει γενική υποχρέωση τη συμμόρφωση προς το κοινοτικό κεκτημένο, δηλαδή το πρωτογενές δίκαιο της Συνθήκης και το παράγωγο δίκαιο που συντίθεται από τις διάφορες ισχύουσες κοινοτικές πράξεις (κανονισμούς, κατευθυντήριες οδηγίες, αποφάσεις κλπ.)

γ) Προσαρμογή της ήδη ισχύουσας ελληνικής ναυτιλιακής νομοθεσίας δεν φαίνεται απαραίτητη, ίσως από αυτήν που αναφέρεται στην ασφάλιση και κοινωνική προστασία των ναυτικών.

Αλλά και στον τομέα αυτό, εκείνο που απαιτείται είναι η ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών υπηκόων της Κοινότητας, και η αναγνώριση των δικαιωμάτων τα οποία απορρέουν από την υπηρεσία των Ελλήνων ναυτικών, σε πλοία άλλων χωρών της Κοινότητας. Οι περιπτώσεις όμως αυτές είναι πολύ λίγες, δεν προβλέπεται ότι θ' αυξηθούν τα επόμενα χρόνια, επειδή θα ισχύει ακόμα η επταετής μεταβατική περίοδος και επομένως δεν αναμένονται αξιόλογες επιπτώσεις στο ασφαλιστικό σύστημα κάλυψης των Ελλήνων ναυτικών. Θα πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι οι κοινωνικοί κανονισμοί της Κοινότητας δεν επιβάλλουν ομοιόμορφο επίπεδο κοινωνικών παροχών στα κράτη-μέλη και δεν υπάρχει επομένως υποχρέωση προσαρμογής του επιπέδου των κοινωνικών παροχών προς συγκεκριμένα επίπεδα.

Σαν αποτέλεσμα της ένταξής μας στην Κοινότητα και με το σημερινό

καθεστώς δεν προβλέπονται άξιες λόγου μεταβολές που θα μπορούσαν να επιδράσουν στην λειτουργία της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς και στην εργασία ή την πρόνοια των Ελλήνων ναυτικών. Τα θέματα της νηολόγησης των πλοίων και της ακτοπλοίας που συζητήθηκαν πολύ κατά τις διαπραγματεύσεις δεν είναι από εκείνα που η Κοινότητα έχει μέχρι τώρα ασχοληθεί σοβαρά. Γενικά το Κοινοτικό κεκτημένο στη ναυτιλία, που άρχισε μετά από την προαναφερόμενη απόφαση του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι ακόμη πενιχρό και βρίσκεται σε εξέλιξη.

Τα μέλη της Κοινότητας έχουν στραμμένη την προσοχή τους, τα τελευταία χρόνια στη διαμόρφωση κοινής θέσης για άλλα προβλήματα της ναυτιλίας που αναφέρονται κυρίως στη λειτουργία των τακτικών γραμμών στις οποίες κατεξοχήν δραστηριοποιούνται οι εμπορικοί τους στόλοι.

Τα βασικά θέματα που συζητούνται στα πλαίσια της ΕΟΚ είναι:

- α) Ασφάλεια Ναυσιπλοίας-Προστασία Περιβάλλοντος
- β) Κανόνες Ανταγωνισμού
- γ) Κοινή πολιτική.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16

### ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

#### ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

##### **I. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ**

Το εμπορικό πλοίο παραμένει το κύριο μέσο διενέργειας των μεταφορών σε ειρήνη και σε πόλεμο, ενώ η εμπορική ναυτιλία έχει ιδιαίτερη αξία για την άμυνα της χώρας μας, λόγω των εκτεταμένων παραλιών και του μεγάλου αριθμού νησιών.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία συμμετείχε με το σύνολο σχεδόν του όγκου της και στους δύο παγκόσμιους πολέμους και συνέβαλε ουσιαστικά στο νικηφόρο αποτέλεσμα των συμμαχικών κρατών, παρόλο που δεν υπήρχαν προκαθορισμένα σχέδια ούτε οργανωμένες συμμαχίες σαν τις σημερινές. Μάλιστα στην περίπτωση του τελευταίου πολέμου, σε μια περίοδο κατά την οποία το σύνολο της ηπειρωτικής Ευρώπης είχε εξουδετερωθεί από τις τότε εχθρικές δυνάμεις, η εμπορική ναυτιλία έγινε καθοριστικός παράγων για την έκβαση του πολέμου.

Η σημερινή δύναμη, σύνθεση, οργάνωση, επάνδρωση και διάταξη του ελληνικού εμπορικού στόλου, μπορεί άριστα να εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες, απειλώντας ένα πρωταρχικής σημασίας κρίκο, από τον οποίο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό η εθνική επιβίωση.

##### **II. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Η συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μπορεί να εντοπιστεί στους εξής επιμέρους τομείς:

α) Στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στην χώρα και την ολοένα διευρυνόμενη συμμετοχή του στην διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού

εισοδήματος.

β) Στην ανάπτυξη άλλων τομέων της οικονομίας, πολλοί από τους οποίους είναι συναλλαγματοφόροι.

γ) Στην απασχόληση έμψυχου εργατικού δυναμικού τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά.

Χωρίς να παραγνωρίζεται η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας στους τομείς β' και γ' ωστόσο η μεγαλύτερη συμβολή αδιαμφισβήτητα έγκειται στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα από τις δραστηριότητές της.

Δυστυχώς όμως στοιχεία απαραίτητα για τον υπολογισμό της συμβολής της ναυτιλίας στο συνολικό ακαθάριστο εισόδημα δεν υπάρχουν.

Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών στους Εθνικούς Λογαριασμούς περιλαμβάνει την ακτοπλοία και τις μεσογειακές μεταφορές. Το προϊόν της ποντοπόρου ναυτιλίας, δεν περιλαμβάνεται ξεχωριστά. Η σπουδαιότητα των θαλάσσιων μεταφορών και ειδικότερα της ακτοπλοίας και των μεσογειακών μεταφορών στον ΑΕΠ είναι σταθερή και σχετικά μικρή.

Η μέθοδος που μέχρι σήμερα χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της συμβολής της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία όπως προαναφέρθηκε είναι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Τα μειονεκτήματα της μεθόδου αυτής είναι: α) Δεν αντιπροσωπεύει το συνολικό εισόδημα του κλάδου και β) δεν αντιπροσωπεύει το πραγματικό ναυτιλιακό εισόδημα που εισάγεται στη χώρα μας.

Τα προβλήματα του ναυτιλιακού συναλλάγματος που μετριέται μ' αυτόν τον τρόπο, προκύπτουν γιατί οι διακυμάνσεις του δεν εξαρτώνται μόνο από παράγοντες που επηρεάζουν την ναυτιλιακή δραστηριότητα, αλλά και από τον τρόπο τήρησης των συγκεκριμένων λογαριασμών από την Τράπεζα της Ελλάδος.

Παρόλα τα προβλήματά του, είναι το μοναδικό στοιχείο που υπάρχει διαθέσιμο και γι' αυτό χρησιμοποιείται συχνά.

Μια εικόνα της σπουδαιότητας του ναυτιλιακού συναλλάγματος μας δίνεται όταν ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας, σαν κλάδος εξαγωγής

υπηρεσιών, συγκρίνεται με τον συνολικό τομέα εξαγωγής αγαθών και υπηρεσιών. Παρόλη την πτωτική τάση που έχει, το ποσοστό του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισρέει αποτελεί ένα μεγάλο μέρος από το συνολικό συνάλλαγμα από αγαθά και υπηρεσίες. Η εξαγωγή μάλιστα συναλλάγματος του κλάδου δεν ξεπέρασε ποτέ το 3%. Από άποψη καθαρών εσόδων αποτελεί σήμερα τον σημαντικότερο τομέα στο σύνολο αγαθών και υπηρεσιών. Από άποψη καθαρών εσόδων αποτελεί σήμερα τον σημαντικότερο τομέα στο σύνολο αγαθών και υπηρεσιών.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί η ανάγκη ύπαρξης στατιστικών στοιχείων σχετικά με το συνολικό ναυτιλιακό εισόδημα. Τότε μόνο θα μπορούσαμε να εξετάσουμε και τα περιθώρια μιας μεγαλύτερης σύνδεσης του κλάδου με την εθνική οικονομία. Είναι γενικά παραδεκτό ότι πλήρης σύνδεση είναι αδύνατη. Άν λοιπόν δεν γνωρίζουμε τα περιθώρια, τότε, κάθε πολιτική απλώς στηρίζεται σε επιθυμίες και όχι σε πραγματικά στοιχεία. Σαν αρχική επιλογή προτείνεται η συλλογή στοιχείων απευθείας από την πρώτη πηγή. Άν αυτό για οποιοδήποτε λόγο, είναι αδύνατο αλλά και άν ακόμη είναι δυνατό, μέχρι να πραγματοποιηθεί, θα μπορούσε να γίνει μελέτη προσέγγισης των ακαθάριστων εσόδων και εξόδων του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας. Η μελέτη αυτή θα πρέπει να λάβει υπόψη της τόσο την υπάρχουσα χωρητικότητα, τον τύπο, τα ναύλα και τον βαθμό χρησιμοποίησης του στόλου, για τον υπολογισμό των εσόδων, όσο και τα έξοδα εφοδιασμού, μισθών, επισκευών, τοκοχρεωλυσιών, κλπ. για τον υπολογισμό των εξόδων.

Θα μπορούσε επίσης να γίνει μια μέση εκτίμηση για το ποσοστό που δαπανάται για την αγορά υπηρεσιών του εξωτερικού.

Όσον αφορά τώρα τη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία με την απασχόληση του Εργατικού δυναμικού, υπολογίστηκε με την τελευταία απογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού το 1980 ότι αυτό ανέρχεται σε περίπου 104.800 άτομα. Σ' αυτούς πρέπει να προστεθούν και άλλοι 9000 περίπου υψηλόμισθοι υπάλληλοι, που απασχολούνται σε κάθε

είδους ναυτιλιακά γραφεία του Πειραιά, και περίπου άλλα 24.000 άτομα που ασχολούνται με τις ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Άν τώρα λάβουμε υπόψη μας ότι το 1980 το σύνολο του εργατικού δυναμικού της χώρας ήταν 3.524.000, συμπεραίνουμε ότι το ναυτεργατικό αποτελεί περίπου το 3% του συνόλου, ώστε με το συνυπολογισμό και των απασχολούμενων στις λοιπές ναυτιλιακές δραστηριότητες το ποσοστό φτάνει στα 3,9.

Όστε μπορούμε να πούμε ότι η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία φαίνεται αξιόλογη αλλά δεν υπάρχει ακριβής μέτρηση.

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ:

#### **A. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ**

Βασικοί παράγοντες που επηρέασαν το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που όπως προαναφέρθηκε αποτελεί τον κύριο παράγοντα που συμβάλλει μ' αυτόν η εμπορική ναυτιλία στην Εθνική Οικονομία είναι:

- Η απασχόληση ναυτεργατικού δυναμικού
- Η αυξανόμενη σύνδεση της ναυτιλίας με την Ελληνική Οικονομία.  
Έτσι τα τελευταία 10 χρόνια παρατηρήθηκε:
  - Αύξηση της απασχόλησης ναυτεργατικού δυναμικού την α' πενταετία και διατήρησή του στα ίδια περίπου επίπεδα την β' πενταετία.
  - Επαναπατριsmός της ουσιαστικής έδρας διοίκησης των επιχειρήσεων στην Ελλάδα.
  - Στροφή στα ελληνικά νηολόγια
  - Παροπλισμός των Ελληνικών πλοίων στον Ελληνικό χώρο, κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης.
  - Αύξηση των επισκευαστικών εργασιών.
  - Αύξηση των δραχμοποιήσεων στις καταθέσεις των ναυτικών.

Γίνεται ευρύτερα δεκτό ότι η μέτρησή του ναυτιλιακού συναλλάγματος δεν είναι ακριβής τόσο στο σύνολό του όσο και στις επί μέρους διακρίσεις του (όπως αυτές εμφανίζονται στο Δελτίο Εξωτερικών Συναλλαγών της Τ.Ε.).

Έτσι, παρατηρείται ότι και το εμφανιζόμενο ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα περιλαμβάνει ποσό που δεν προέρχεται από ναυτιλιακή δραστηριότητα, και τα κονδύλια "Αναλήψεις από μετατρέψιμες καταθέσεις" και οι "λοιποί πόροι" να περιλαμβάνουν και ναυτιλιακό Συνάλλαγμα.

Εξάλλου στις παρουσιαζόμενες άοπλες πληρωμές, κάτω από τον τίτλο "Μεταφορές" δεν μετριέται μόνο η εκροή ναυτιλιακού συναλλάγματος, αλλά και η εκροή συναλλάγματος, που οφείλεται είτε σε μεταφορές, είτε και σε Τουρισμό. Οι τελευταίες αυτές πληρωμές αποτελούσαν, το 1980, το 27,2% των πληρωμών των "Μεταφορών". Έτσι, κάθε εκτίμηση της εξέλιξης των πληρωμών των "Μεταφορών" στο μέλλον πρέπει να λάβει υπόψη και τις εξελίξεις στο τμήμα αυτό που αφορά μεταφορές-τουρισμό, και αυτό δημιουργεί πρόσθετες δυσκολίες.

Παρά τις αμφιβολίες που εκφράζονται, ως προς την ακριβή μέτρηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, οι εξελίξεις του δείχνουν να ερμηνεύονται ικανοποιητικά από τις εξελίξεις του ναυτεργατικού εισοδήματος και των εσόδων της Ελληνικής ναυτιλίας, ενώ παράλληλα η ελαστικότητα της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος ως προς το ναυτεργατικό εισόδημα είναι τετραπλάσια της αντίστοιχης ελαστικότητας ως προς το ναυτιλιακό εισόδημα.

Εξάλλου, σημαντικές είναι οι επιπτώσεις του πληθωρισμού πάνω στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Ο πληθωρισμός βραχυχρόνια επιδρά ευνοϊκά στην εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος, γιατί αυξάνει τις δαπάνες των ναυτιλιακών εταιριών, που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, και επιβάλλει απαιτήσεις για μεγαλύτερες αυξήσεις του ναυτεργατικού μισθού, ο οποίος κυρίως επηρεάζει την εισαγωγή συναλλάγματος.

Μακροχρόνια όμως, η διατήρηση υψηλού ρυθμού πληθωρισμού μειώνει την ανταγωνιστικότητα του πλοίου και οδηγεί αναπόφευκτα σ' άλλες λύσεις που θα έχουν σαν συνέπεια την μείωση του ρυθμού ή και του απόλυτου μεγέθους του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Η μείωση της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής (σαν αποτέλεσμα

του πληθωρισμού), αντίθετα τείνει να εξισορροπήσει τις δυσμενείς επιπτώσεις του πληθωρισμού στην συναγωνιστικότητα του πλοίου και στην απασχόληση Ελλήνων ναυτεργατών, δεν επιτρέπει όμως την αύξηση στην εισαγωγή συναλλάγματος αφού, τόσο οι μισθοί όσο και οι δαπάνες των ναυτιλιακών εταιριών, υπολογίζονται σε δραχμές.

Με βάση τα πιο πάνω μπορούμε να πούμε ότι ένας χαμηλός ρυθμός πληθωρισμού και μια σχετική σταθερότητα της ισοτιμίας της δραχμής ανεξάρτητες προς τις εξελίξεις της Ελληνικής οικονομίας.

#### **ι. ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ**

Ο πίνακας 5 παρουσιάζει τις ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές του ναυτιλιακού, ταξιδιωτικού και μεταναστευτικού συναλλάγματος όπως φαίνεται από τον πίνακα αυτό, η μέση ετήσια μεταβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι μεγαλύτερη, όσον αφορά την εξεταζόμενη αυτή περίοδο από την αντίστοιχη των άδηλων πόρων κατά 1,3%. Επίσης παρά το γεγονός ότι υπολείπεται κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες από την μεταβολή του ταξιδιωτικού συναλλάγματος, η τυπική απόκλιση της είναι μικρότερη απ' αυτή του ταξιδιωτικού (16,5 έναντι 17,7) πράγμα που φανερώνει ότι διαχρονικά οι συναλλαγματικές εισπράξεις από την ναυτιλία είναι πιο σταθερές από εκείνες του τουρισμού.

Ο πίνακας 6 δείχνει ότι, η μέση ετήσια αύξηση των συναλλαγματικών εισπράξεων από την ναυτιλία για την περίοδο 1972-1982 είναι κατά πολύ μικρότερη από τις αντίστοιχες διακυμάνσεις για όλες τις εξεταζόμενες κατηγορίες εξαγωγών, εκτός από εκείνη για τις συνολικές εξαγωγές.

Το τελευταίο αυτό γεγονός δεν ανατρέπει την ελεγχόμενη απόφαση ότι οι συναλλαγματικές εισπράξεις από την ναυτιλία, είναι κατά πολύ σταθερότερη από εκείνες για τις εξεταζόμενες κατηγορίες εξαγωγών. Η μικρή διακύμανση των ετήσιων μεταβολών των συνολικών εισπράξεων από εξαγωγές (14,4) τόσο σε σχέση με την αντίστοιχη για το ναυτιλιακό

συνάλλαγμα όσο και με τις επιμέρους κατηγορίες εξαγωγών, που ασκούν οι αλληλο-συμψηφιστικές κινήσεις των ετήσιων μεταβολών στις επιμέρους κατηγορίες εξαγωγών.

## ii. Η ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟ ΕΞΩΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Τώρα όσον αφορά την δεύτερη υπόθεση, σύμφωνα με την οποία η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα εξαρτάται από εξωγενείς προς την Ελληνική οικονομία παράγοντες και γι' αυτό η ένταξη των βασικών απαιτούνται για να επιτευχθεί αξιόλογη αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο μέλλον, ενώ παραμένει πρόβλημα η ακριβής μέτρησή του και κατά πηγή, πράγμα που θα βοηθούσε στην άσκηση της πετυχημένης πολιτικής.

## iii ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Για την χάραξη κυβερνητικής πολιτικής, με στόχο την αύξηση της συναλλαγματικής ωφέλειας της χώρας από την ναυτιλία διερευνούνται 2 πολύ βασικές υποθέσεις. Αυτές είναι:

α) Η υπόθεση σταθερότητας των συναλλαγματικών εισπράξεων από την ναυτιλία.

β) Η υπόθεση της εξάρτησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος από εξωγενείς και αστάθμητους παράγοντες προς τις εξελίξεις της Ελληνικής οικονομίας που δημιουργούν κρίσιμα και δυσεπίλυτα προβλήματα στις εξωτερικές μας συναλλαγές.

Όσον αφορά την πρώτη υπόθεση, η σταθερότητα του ναυτιλιακού συναλλάγματος εξετάζεται τόσο σε σχέση με το συνάλλαγμα από τους λοιπούς άδηλους πόρους όσο και σε σχέση με το συνάλλαγμα από εξαγωγές την κυριότερη κατηγορία ελληνικών προϊόντων,

Στην δεύτερη υπόθεση εξετάζεται η σχέση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, συνολικά και κατά πηγή, με την εκάστοτε κατάσταση αγοράς ναύλων, όπως αυτή εκφράζεται μέσω του γενικού ναυλοδείκτη του GENERAL

## COUNCIL OF BRITISH SHIPPING.

Σ' αντιδιαστολή εξετάζονται οι συναλλαγματικές εισπράξεις από εξαγωγές ως συνάρτηση των διεθνών οικονομικών εξελίξεων, χρησιμοποιώντας ως δείκτη των τελευταίων τις παγκόσμιες μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος σε τόνους-μίλια.

Τέλος επιχειρείται η ανεύρεση των πραγματικών ερμηνευτικών μεταβλητών, που εξηγούν τις διακυμάνσεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος, στην προσπάθεια να φανεί ότι οι μεταβλητές αυτές κάθε άλλο παρά είναι μακρομεταβλητών, που αφορούν την ναυτιλιακή δραστηριότητα μέσα σ' ένα πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης μπορεί να μειώσει τον βαθμό ελέγχου και αξιοπιστίας του προγράμματος ή την τελική αποτελεσματικότητα των ελεγχόμενων μεταβλητών όσον αφορά την-στον επιθυμητό βαθμό ακρίβειας-υλοποίηση των στόχων του προγράμματος

Η παραπάνω υπόθεση εξετάζεται: α) με την μέτρηση του βαθμού εξάρτησης του ναυτιλιακού συναλλάγματος-τόσο του συνόλου του όσο και των επί μέρους πηγών-από εξωγενείς παράγοντες και ειδικότερα από το γενικό επίπεδο της αγοράς ναύλων χύδην φορτίων, όπως αυτό εκφράζεται μέσω του γενικού ναυλοδείκτη του GCBS. Η χρησιμοποίηση του GCBS έχει το μειονέκτημα ότι δεν λαμβάνει υπόψη την κατάσταση στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, όπου λειτουργεί ένα σημαντικό ποσοστό χωρητικότητας. Το πρόβλημα όμως αυτό δεν είναι τόσο σημαντικό δεδομένου ότι η υποκατάσταση ανάμεσα στις αγορές ναύλων χύδην ξηρών και υγρών φορτίων, και μάλιστα σε συνδυασμό με την δραστηριότητα των πλοίων συνδυασμένων μεταφορών (O/B/O, O/O) ασκεί μία σε ορισμένη έκταση εξισορροπητική επίδραση στα επίπεδα ναύλων των δύο αγορών, με αποτέλεσμα οι ναύλοι στις αγορές αυτές να εμφανίζουν μακροχρόνια έναν υψηλό βαθμό συσχέτισης.

β) Με την σύγκριση του πιο πάνω βαθμού εξάρτησης με τον βαθμό εξάρτησης των συναλλαγματικών εισπράξεων από εξαγωγές-συνολικά και



κατά κατηγορίες–από παρεμφερείς εξωγενείς παράγοντες.

Τέλος επιχειρείται η εξέταση των πραγματικών ερμηνευτικών μεταβλητών του ναυτιλιακού συναλλάγματος, μεταξύ των οποίων είναι, ο εγχώριος ρυθμός αύξησης των τιμών και η εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος μεταβλητές, που και οι δύο βρίσκονται υπό τον έλεγχο των οικονομικών αρχών στην χάραξη της εσωτερικής και εξωτερικής πολιτικής της χώρας.

Ένα άλλο αρκετά σημαντικό που θα μπορούσαμε να προσθέσουμε για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ότι ναι μεν η συμβολή του στον ΑΕΠ είναι πολύ μεγάλη και πολύ σημαντική, αλλά και η απόκτησή του, μάλλον το κόστος για την απόκτησή του είναι μηδαμινό και οπωσδήποτε ασύγκριτα μικρότερο από το κόστος, που απαιτείται για την απόκτηση συναλλάγματος από άλλες πηγές δραστηριότητας.

Όσον αφορά την εξάρτηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος από εξωγενείς παράγοντες προς την ελληνική οικονομία παράγοντες, και για τον λόγο αυτό την αδυναμία ένταξης των μακρομεταβλητών, που αφορούν την ναυτιλιακή δραστηριότητα, σ' ένα πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης χωρίς απώλεια του βαθμού ελέγχου και αξιοπιστίας του προγράμματος, αποδεικνύεται μια υπόθεση λανθασμένη.

Η εξάρτηση αυτή δεν είναι μεγάλη, ενώ σε κάθε περίπτωση είναι μικρότερη από την εξάρτηση του εξαγωγικού συναλλάγματος από παρεμφερείς εξωγενείς παράγοντες.

Η ανελαστικότητα αυτή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας επιβεβαιώνει τον ισχυρισμό μας ότι οι εξελίξεις των συναλλαγματικών εισπράξεων από την ναυτιλία εξαρτώνται από εγγενείς παράγοντες της ελληνικής οικονομίας και γι' αυτό επιβάλλεται η ένταξη των μεγεθών της ναυτιλίας–και ειδικότερα του ναυτιλιακού συναλλάγματος–μέσα σ' ένα ευρύτερο υπόδειγμα οικονομικής ανάπτυξης.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα–όπως εξηγείται πιο πάνω–επηρεάζεται από τον ρυθμό του πληθωρισμού και από την εξωτερική ισοτιμία του νομίσματος.

Μια ενδεχόμενη λοιπόν υποτίμηση του νομίσματος θα έχει τ' ακόλουθα αποτελέσματα:

α) Μείωση του κόστους παροχής όλων των υπηρεσιών της χώρας προς την ναυτιλία.

β) Μείωση του κόστους επάνδρωσης του ελληνικού πλοίου, αλλά και μείωση του πραγματικού εισοδήματος (σε δολάρια) των εργαζομένων στο εξωτερικό.

Στην πρώτη περίπτωση η υποτίμηση του νομίσματος θα έχει ως παραπέρα συνέπεια την μείωση του αναγκαίου ποσού συναλλάγματος, άρα και της συνολικής συναλλαγματικής εισροής, για την κάλυψη του κόστους αυτού σε δραχμές, και σε μικρό βαθμό μόνο αύξηση της ζήτησης των υπηρεσιών αυτών, δεδομένου ότι, όπως προαναφέρθηκε, η ελαστικότητα ζήτησης αυτών των υπηρεσιών—λόγω της φύσης της Ελληνικής ναυτιλίας—είναι μικρή. Εναπόκειται λοιπόν στο κράτος η θέσπιση των απαραίτητων εκείνων μέτρων (ανάπτυξη επισκευαστικής βιομηχανίας, ασφαλιστικής και χρηματοδοτικής αγοράς, εκπαίδευση διοικητικών και διευθυντικών στελεχών κα) που θα συνέτειναν στην αύξηση της ελαστικότητας ζήτησης των υπηρεσιών αυτών από τη ναυτιλία.

Σε σχέση με τη δεύτερη περίπτωση αξίζει να σημειωθούν τ' ακόλουθα: Η υποτίμηση του εθνικού νομίσματος σε σχέση προς το δολλάριο—που είναι το νόμισμα με το οποίο αμοίβονται οι Έλληνες ναυτικοί—θα έχει εκ πρώτης όψεως μια μειωτική επίδραση στο ύψος της συναλλαγματικής εισροής, που χαρακτηρίζεται ως "εμβάσματα ναυτιλλομένων". Αυτό συμβαίνει, επειδή με μικρότερο τώρα ποσό συναλλάγματος οι Έλληνες ναυτικοί θα μπορούν να διατηρήσουν—στο ίδιο τουλάχιστον με το παρελθόν επίπεδο—την αγοραστική δύναμη του εισοδήματος των οικογενειών τους.

Μια έμμεση επίδραση πάνω στο ύψος του συναλλάγματος αυτής της κατηγορίας—όσο και της περίπτωσης—με αυξητικό αυτή τη φορά αποτέλεσμα μπορεί ν' ασκηθεί από την επιτάχυνση του ρυθμού του εγχώριου

πληθωρισμού, που πιθανόν να εκδηλωθεί λόγω της υποτίμησης του νομίσματος. Η πιθανότητα βέβαια αυτή είναι σημαντικά μεγαλύτερη, κατά τη γνώμη μας, σε περιπτώσεις που η γενικότερη οικονομική πολιτική της χώρας αποσκοπεί στην τόνωση των παραγωγικών επενδύσεων, από ό,τι είναι στην περίπτωση μέτρων για την τόνωση της συνολικής ενεργού ζήτησης.

Όπως είναι γνωστό, η συνολική σύμβαση εργασίας των Ελλήνων ναυτικών καθορίζεται με ρήτρα δραχμής, ενώ οι αμοιβές του καταβάλλονται σε ξένο συνάλλαγμα. Με αυτό τον τρόπο επέρχεται μια μείωση του πραγματικού εισοδήματος των Ελλήνων ναυτικών, σε συνάλλαγμα στο εξωτερικό, ίση με το ποσοστό υποτίμησης του νομίσματος. Κάτι τέτοιο θα έχει ευνοϊκή επίδραση στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος αυτής της κατηγορίας, γιατί θα οδηγήσει σε αυξημένη δραχμοποίηση συναλλάγματος, στην προσπάθεια των ναυτικών να μειώσουν την απώλεια της αγοραστικής τους δύναμης στο εξωτερικό και στην έκταση που η απώλεια αυτή δεν καλύπτεται από τις μισθολογικές αυξήσεις της νέας συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Παρά τα παραπάνω μια ενδεχόμενη υποτίμηση του εθνικού νομίσματος, στα πλαίσια ενός ευρύτερου οικονομικού προγραμματισμού, θα μεγάλωνε ως ένα βαθμό την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής ναυτιλίας, μειώνοντας το κόστος παροχής των υπηρεσιών της. Κάτι τέτοιο, όπως είναι φυσικό, θα έκανε ευκολότερη την έξοδο από την σημερινή κρίση.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- 1] Εμπορική Ναυτιλία. Εκθέσεις για το Πρόγραμμα 1983-1987 ΚΕΠΕ
- 2] Ναυτιλιακές δραστηριότητες. Διερεύνηση αναπτυξιακών  
δυνατοτήτων ΚΕΠΕ
- 3] Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη ΚΕΠΕ
- 4] Εμπορική Ναυτιλία ΚΕΠΕ
- 5] Στοιχεία από Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- 6] Στοιχεία από ΔΝΕ
- 7] Στοιχεία από Ναυτιλιακές εταιρίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Δύναμη παγκόσμιου, ελληνόκτητου και ελληνικού στόλου<sup>1</sup>

Χρόνος <sup>2</sup>	Παγκόσμιος στόλος <sup>3</sup>		Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος		Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία		Ελληνικός στόλος		Συμμετοχή % στον παγκόσμιο στόλο του Ελληνόκτητου στόλου		Του Ελληνικού στόλου	
	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ. (000)	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ. (000)	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ. (000)	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ. (000)	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ. (000)	Αριθμός πλοίων	κ.ο.χ. (000)
1966	43.014	171.130	2.435	18.539	938	11.376	1.497	7.163	5,6	10,8	3,5	4,2
1971	55.043	247.202	3.298	31.079	1.242	18.013	2.056	13.066	6,0	12,6	3,7	5,3
1976	65.887	372.000	4.028	42.806	1.107	17.771	2.921	25.035	6,1	11,5	4,4	6,7
1977	67.945	393.678	4.338	46.587	994	17.070	3.344	29.517	6,4	11,8	4,9	7,5
1978	69.020	406.002	4.549	48.447	883	14.491	3.666	33.956	6,6	11,9	5,3	8,4
1979	71.129	413.021	4.519	49.910	692	12.557	3.827	37.353	6,4	12,1	5,4	9,0
1980	73.882	419.911	4.456	49.212	534	9.740	3.922	39.472	6,0	11,7	5,3	9,4
1981	73.864	420.834	4.170	50.387	460	8.382	3.710	42.005	5,6	12,0	5,0	10,0
<b>Μέσος ρυθμός μεταβολής %</b>												
1966 - 1971		7,6		10,9		9,6		12,8				
1971 - 1976		8,5		6,6		-0,3		13,9				
1976 - 1981		2,5		3,3		-14,0		10,9				

**ΠΗΓΕΣ :** - Παγκόσμιος και ελληνικός στόλος: Lloyd's Register of Shipping.  
 - Ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με NAT: NAT.

<sup>1</sup> Πάνω από 100 κ.ο.χ.

<sup>2</sup> 1,7 κάθε χρόνο.

<sup>3</sup> Περιλαμβανομένου του στόλου των Μεγάλων Λιμνών και του εφεδρικού στόλου των Η.Π.Α.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2****Κατανομή Ελλήνων και ξένων ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία.**

Εθνικότητα πλοίων και πληρωμάτων	Αριθμός πλοίων 31.5.80	Αριθμός ναυτικών Σύνολο		Έλληνες		Αλλοδαποί	
		31.11.78	31.5.80	1978	1980	1978	1980
Ελληνικά	3.843	71.244	79.459	49.213	52.518	22.031	26.941
Ξένα συμβ.	526	15.025	12.413	8.820	7.016	6.205	5.397
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>4.369</b>	<b>82.269</b>	<b>91.872</b>	<b>58.033</b>	<b>59.534</b>	<b>28.236</b>	<b>32.338</b>

ΠΗΓΗ : Υπηρεσία Στατιστικής ΥΕΝ.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3****Κατανομή Ελλήνων και ξένων ναυτικών σε ελληνικά πλοία κατά ομάδες ειδικοτήτων.**

Κατηγορίες Ναυτικών	Σύνολο				
	Απόλυτοι αριθμοί	Ποσοστιαία κατανομή	Έλληνες	Αλλοδαποί	Ποσοστό αλλοδαπών στο σύνολο
Αξιωματικοί καταστρώματος	11.036	13,9	10.788	248	2,2
Αξιωματικοί μηχανής	12.542	15,8	12.208	334	2,7
Αξιωματικοί ασυρμάτου	2.692	3,4	1.961	731	27,2
Προσωπικό γενικών υπηρεσιών	16.827	21,2	10.767	6.060	36,0
Κατώτερο προσ/κό καταστρώματος	22.308	28,1	9.569	12.739	57,1
Κατώτερο προσωπικό μηχανής	14.037	17,6	7.216	6.821	48,6
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>79.442</b>	<b>100</b>	<b>52.509</b>	<b>26.933</b>	<b>33,9</b>

**Πηγή:** Υπηρεσία Στατιστικής ΥΕΝ.

**Σημείωση:** Οι δόκιμοι αξιωματικοί περιλήφθηκαν στους αξιωματικούς. Δεν περιλήφθηκαν 17 άτομα που ανήκουν στο υγειονομικό προσωπικό.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Πραγματικές και τεκμαρτές ολικές απώλειες

Χώρα νηολόγησης	1974			1975			1976		
	Αριθμός	κ.ο.χ. (000)	% κ.ο.χ. απωλειών	Αριθμός	κ.ο.χ. (000)	% κ.ο.χ. απωλειών	Αριθμός	κ.ο.χ. (000)	% κ.ο.χ. απωλειών
Παγκόσμιος στόλος	311	870	0,20	336	995	0,29	345	1.156	0,31
Λιβερία	10	105	0,19	16	249	0,38	17	353	0,48
Ελλάδα	19	119	0,55	18	146	0,65	23	127	0,51
Ιαπωνία	47	70	0,20	55	67	0,17	52	81	0,19
Παναμάς	28	108	0,96	42	154	1,13	50	217	1,39
Ηνωμένο Βασίλειο	15	26	0,08	19	63	0,19	9	4	0,01
ΕΣΣΔ	3	19	0,10	3	12	0,06	3	10	0,05
Νορβηγία	13	52	0,21	14	6	0,02	13	11	0,04
Η.Π.Α.	16	40	0,28	11	16	0,11	11	20	0,14
Γαλλία	4	2	0,03	2	4	0,04	4	1	0,01
Ιταλία	4	74	0,79	1	6	0,06	5	5	0,05

Πηγή : Lloyd's Register of Shipping: Statistical Tables, 1981

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5**  
**Ανάλυση αδήλων πόρων**  
**Ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές**

Χρονολογία	Σύνολο	Ναυτιλιακό συνάλλαγμα	Ταξιδιωτικό συνάλλαγμα	Μεταναστευτικό συνάλλαγμα
1973	36,7	37,8	31,1	27,8
1974	12,1	45,7	-15,3	-12,2
1975	15,8	-3,4	47,6	23,0
1976	11,8	8,2	28,0	2,2
1977	16,1	23,2	19,1	13,9
1978	19,5	4,5	35,3	6,5
1979	28,0	29,0	25,3	18,6
1980	8,8	19,6	4,3	-6,8
1981	5,5	0,6	8,5	14,0
Μέση ετήσια μεταβολή	17,1	18,4	20,4	9,7
Τυπική απόκλιση	9,2	16,5	17,7	12,6

Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος, Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο.



## ΠΙΝΑΚΑΣ 6

Ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές των κυριότερων στοιχείων  
των Πινάκων 13 και 14

Έτος	Σύνολο ναυτιλ. συναλλάγ/τος	Σύνολο εξαγωγών	Βιομηχανικά και βιοτεχνικά	Τρόφιμα και ποτά	Καπνός
1973	37,8	47,3	50,4	63,2	-24,4
1974	45,7	44,2	72,4	10,0	79,4
1975	-3,4	14,4	19,4	26,7	6,0
1976	8,2	9,7	18,2	6,1	-3,8
1977	23,2	13,2	12,5	22,9	-4,4
1978	4,5	18,9	18,2	8,7	20,5
1979	29,0	31,1	27,0	27,8	-10,7
1980	19,6	4,1	14,9	0,1	16,9
1981	0,6	16,6	5,6	-2,4	17,6
Μέση ετήσια μεταβολή	18,4	22,2	26,5	18,1	10,8
Τυπική απόκλιση	16,5	14,4	20,1	19,1	28,0