

Τ. Ε. Ι. ΠΑΤΡΩΝ

Σ.Δ.Ο. (ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ)

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ
ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ

Π Α Τ Ρ Α 1 9 9 8

(Εισηγητής): Ν. Παναφωταδίου

ΟΙ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ :

ΕΛΕΝΗ ΖΕΡΒΟΥ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΡΓΙΑΝΤΑΚΗΣ

ΣΤΕΛΙΟΣ ΣΑΡΑΝΤΗΣ



ΑΡΙΘΜΟΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

2778

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

- 1) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**
Η Ελληνική Ναυτιλία σελ. 4
- 2) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**
Προβλήματα και Προοπτικές της
Ελληνικής και Ελληνόκτητης
Ναυτιλίας σελ. 21
- 3) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**
Νομοθεσία και Νομολογία και η
επίδρασή τους στην Ελληνική
Ναυτιλία σελ. 41
- 4) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**
Η σημασία της παραγωγικότητας των
Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων σελ. 52
- 5) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**
Η συμβολή του Θεσμού των
Ναυτιλιακών Εταιρειών στην
Ελληνική Οικονομία σελ. 68
- 6) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**
Συγκριτική ανάλυση παραγόντων που
επηρεάζουν το κόστος της
Ελληνικής Ναυτιλίας και κατ'
επέκταση την ανταγωνιστικότητά
της σελ. 81
- 7) **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7**
Επίλογος σελ. 90
- 8) **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ**
 - 8.1 Η εξέλιξη της Ελληνικής
Εμπορικής Ναυτιλίας, από τον
Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έως το
τέλος του 1990 σελ. 98
 - 8.2 Οι εμπορικοί στόλοι των 12
πρώτων ναυτικών χωρών (σε
κοχ) 1994 - 1995 σελ. 99
 - 8.3 Αθλοί πόροι της Ελληνικής
Οικονομίας από τη ναυτιλία,
τα εμβάσματα μεταναστών και
τον τουρισμό σε εκατομ. \$
Η.Π.Α. (1965 - 1990) σελ. 100

8.4	Ελληνες ναυτικοί εργαζόμενοι σε πλοία υπό την ελληνική σημαία και σε πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο υπό σημαίες ξένων κρατών	σελ. 101
8.5	Αναλυτική περιγραφή της ελληνόκτητης Εμπορικής Ναυτιλίας κατά το διάστημα 1970 - 1988	σελ. 102
8.6	Το μέγεθος του εμπορικού στόλου κατά κράτος μέλων της Ε.Ο.Κ.	σελ. 103
8.7	Η συμβολή του θρασμού των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελληνική Οικονομία	σελ. 104
8.8	Η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος (1972 - 1995)	σελ. 105
8.9	Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος κατά τύπο πλοίων	σελ. 106
8.10	Παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού των είκοσι πέντε (25) πρώτων χωρών	σελ. 107
8.11	Το ναυτεργατικό δυναμικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης	σελ. 108
8.12	Ο ελληνικός εμπορικός στόλος από το 1988 - 1995	σελ. 109
8.13	Η εξέλιξη του ελληνικού εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων κατά το διάστημα 1985 - 1995	σελ. 110
8.14	Ισοζύγιο εγγράφων της εμπορικής ναυτιλίας	σελ. 111
8.15	Ισοζύγιο διαγραφών της εμπορικής ναυτιλίας	σελ. 112
8.16	Το δυναμικό της εμπορικής ναυτιλίας με την ελληνική σημαία	σελ. 113
9)	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. 114

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

①. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (*) κατέχει μια σημαντική θέση στον παγκόσμιο οικονομικό χάρτη και αποτελεί και σημαντικό παράγοντα της ελληνικής οικονομίας.

Η σπουδαιότητά της προσδιορίζεται :

- α) Σαν εργαλείο διενέργειας σημαντικής μερίδας των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και μάλιστα μεταφορών μεταξύ τρίτων, ως επί το πλείστον χωρών, και
- β) Σαν σημαντικό παράγοντα όχι μόνο της εθνικής οικονομίας της Ελλάδος, αλλά και της εθνικοπολιτικής - διπλωματικής της ισχύος.

Προς το σκοπό αυτό θα εξετάσουμε την σύγχρονη ελληνική ναυτιλία ως προς τις εξής βασικές αρχές:

- α) Από την πλευρά της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλιακής υποδομής, και
- β) Από την πλευρά της σημασίας της ναυτιλίας για την Ελλάδα και ειδικότερα από την πλευρά της συμβολής της στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

(*) Στο κείμενο της εργασίας που ακολουθεί, αναφέρονται συχνά οι φράσεις "ελληνική ναυτιλία" και "ελληνόκτητη ναυτιλία". Διευκρινίζεται ότι με τον όρο "ελληνική ναυτιλία" νοείται το σύνολο του εμπορικού και επιβατηγού στόλου που φέρει ελληνική σημαία, ανεξαρτήτως εθνικότητας του ιδιοκτήτου, ενώ με τον όρο "ελληνόκτητη ναυτιλία" νοείται το αντίστοιχο σύνολο που ανήκει σε επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων, ανεξαρτήτως σημαίας υπό την οποία ταξιδεύουν και νηολογίου στα οποία είναι ενγεγραμμένα.

2. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

2α) Σύντομη ιστορική αναδρομή

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η ελληνόκτητη ναυτιλία υπέστη τα περισσότερα πλήγματα και τις τραγικότερες απώλειες (σε έμψυχο και άψυχο υλικό) από ότι συγκριτικά υπέστησαν οι ναυτιλίες των υπόλοιπων συμμάχων χωρών. Συγκεκριμένα ενώ προπολεμικά είχε ολική χωρητικότητα 1.837.315 κόρων το 1938, στο τέλος του πολέμου δεν της απόμειναν παρά μόνο 518.639 κόροι.

Πράγμα που σημαίνει ότι ποσοστό 72% χάθηκε στο βωμό της ελευθερίας. Κύριο, κατά συνέπεια, μέλημα της μεταπολεμικής κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε η δημιουργία του απαραίτητου εκείνου θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα υποβοηθούσε την ανασυγκρότηση του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Παρ' όλα αυτά η μεταπολεμική ναυτιλιακή πολιτική από τις διάφορες κυβερνήσεις, δεν υπήρξε ενιαία και πάντοτε σταθερή, αλλά πολλές φορές χαρακτηριζόταν από πολύτροπες τάσεις και βραχυπρόθεσμους προγραμματισμούς που είχαν ως σκοπό τότε την ικανοποίηση άμεσων ταμειευτικών αναγκών του δημοσίου και τότε σε προστατευτισμό της ναυτιλίας.

Αποτέλεσμα των παραπάνω υπήρξε το γεγονός, ο εμπορικός μας στόλος να παρουσιάσει τάσεις ανασυγκροτήσεως ή και στασιμότητας (κατά το διάστημα 1949-1957), να σημειώσει μια δειλή κίνηση προς τα εμπρός (κατά την περίοδο 1958-1961), να τηρή τακτική αναμονής (κατά το διάστημα 1962-1967) και να σημειώσει μια ανέλεκτη έξαρση (από το 1968 και μετά).

Αμέσως μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, σημειώθηκε σοβαρός κλονισμός της πίστης του ελληνικού εφοπλισμού ως προς τις ναυτιλιακές προθέσεις του κράτους, με αποτέλεσμα σημαντική διαρροή του ελληνόκτητου πλωτού δυναμικού προς τα νηολόγια των "σημαίων - ευκολίας - ευκαιρίας" LIBERIA, PANAMA, ONDOYRA. Έτσι υπό τις σημαίες αυτές εντάσσονται οι πιο αξιόλογες ελληνόκτητες μονάδες (από πλευράς ηλικίας και χωρητικότητας) ενώ αντίθετα στο εθνικό νηολόγιο γράφονται πλοία παλιά και μικρά.

Η κατάσταση άρχισε να μεταβάλλεται θετικά υπέρ της σημαίας μας, όταν η κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική κατάλαβε την σπουδαιότητα της ναυτιλίας, υιοθέτησε με σειρά νομοθετικών

μέτρων, τακτική προστατευτική της ναυτιλίας και στάση αντιμετώπισης των προβλημάτων και των ανησυχιών της. Τ' αποτελέσματα δικαίωσαν τις προσδοκίες μιας τέτοιας πολιτικής, σε τέτοιο βαθμό ώστε :

- Η Εθνική Ναυτιλία, στο σύνολό της, να κάνει τεράστια άλματα στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο και να καταλάβη ηγετική θέση μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιών του κόσμου,
- Ο ελληνικός εμπορικός στόλος να αναπτύσσεται σε σημαντικό ποσοστό, από νέες ή καινούργιες ηλικίας μονάδες, μεγάλης χωρητικότητας, και
- Να αρχίσει να σταματά η ροή των ελληνόκτητων πλοίων προς τις "σημαίες ευκαιρίας" η δε σημαία μας να έχει πλέον το προβάδισμα στην νεοαποκτώμενη από έλληνες χωρητικότητα.

Μια χαρακτηριστική εικόνα των διακυμάνσεων - ως προς την εξελικτική της πορεία και την ένταξή της υπό διάφορες σημαίες - της ελληνόκτητης ναυτιλίας, κατά την μεταπολεμική περίοδο, μας δείχνει ο πίνακας Νο 8.1 της σελ. 98 ο οποίος αναφέρεται στη δύναμη, σε αριθμό πλοίων και ολικής χωρητικότητας, του, υπό την ελληνική και τις σημαίες ευκαιρίας, ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, από το διάστημα 1949 ως το 1990 (κατά Ζετίες).

Από τον πίνακα βγαίνουν τα παρακάτω συμπεράσματα :

- α) Κατά τις αρχές της περιόδου βλέπουμε ότι η ελληνική σημαία υπερτερούσε του συνόλου των σημαίων ευκαιρίας (με ποσοστό κόρων 53%, έναντι 47% αντίστοιχα),
- β) Από το 1952 μέχρι το 1976 το προβάδισμα μεταξύ της ελληνικής σημαίας και των σημαίων ευκαιρίας ανήκει στις δεύτερες,
- γ) Από το τέλος της 10ετίας 1960-69 άρχισε να εκδηλώνεται η στροφή της ελληνόκτητης ναυτιλίας προς τις μεγάλες επιδόσεις, με την παγίωση (το 1969), της θέσης της, μεταξύ των διαθεσίμων ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερη των 10.000.000 κόρων ναυτιλιών, και με τελικό σκοπό :
 - i) Να υπερβεί, το 1976 το φράγμα των 20.000.000 κόρων, και

- ii) Να αποκτήσει, το 1976 το προβάδισμα μεταξύ των ναυτιλιών, υπό τις σημαίες οι οποίες κάλυπταν σημαντικό μέρος της ελληνόκτητης χωρητικότητας, με ποσοστό 53% υπέρ αυτής, έναντι 47% του συνόλου των σημαιών.

2β) Χαρακτηριστικά του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της σύγχρονης μορφής του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου μπορούν να θεωρηθούν τα εξής :

- α) Από την πλευρά της πλοιοκτησίας, ανήκει στα χέρια επιχειρηματιών, οι οποίοι δοκιμάστηκαν επί σειρά ετών, και διακρίθηκαν για τη διορατικότητα, τόλμη, αποφασιστικότητα, οξυδέρκεια και επιδεξιότητα χειρισμού αντιμετώπισης προβλημάτων και δυσμενών καταστάσεων,
- β) Από πλευρά επανδρώσεων, τελείται από ναυτιλλομένους εξαιρετικής δεξιότητας, ήθους και εμπειρίας οι οποίοι εργάζονται σ'ένα άριστο κλίμα αλληλοκατανόησης με την εργοδοτική πλευρά, οι οποίοι αναδείχτηκαν άξιοι συνεχιστές της μακριάς ελληνικής ναυτικής παράδοσης,
- γ) Από την πλευρά κίνησης στις γεωγραφικές περιοχές, εξ' αιτίας του γεγονότος ότι η Ελλάδα στερείται σε όγκο εθνικής μεταφοράς που να μπορεί να καλύψει την χωρητικότητα υπό τη σημαία μας, το μεγαλύτερο ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου, δρα και κινείται μακριά από τα εθνικά χωρικά ύδατα, βλέποντας περισσότερο φως δημιουργίας στο εξωτερικό,
- δ) Από την πλευρά δράσεως μέσα στους κόλπους της διεθνούς ναυτιλίας, η ελληνόκτητη:
- i) Κατά μεγάλο μέρος δρα σαν ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία, που διαθέτει αξιόλογους στόλους από πλοία αμιγή tramps και bulk carriers,
- ii) Ξεκίνησε με αξιώσεις, στις αρχές της 10ετίας 1950-1959, στον χώρο της πετρελαιοφόρου χωρητικότητας, που πραγματοποίησε, κατά τη λήξη της 10ετίας 1960-69. Εντυπωσιακά άλματα σημείωσε στην περιοχή

των ναυτιλιών, οι οποίες διαθέτουν μεγάλους στόλους δεξαμενοπλοίων, μεταξύ των οποίων ήδη κατέχει την 5η θέση παγκοσμίως,

- iii) Υστερεί όμως σε συμμετοχή στην ναυτιλία τακτικών γραμμών,
 - iv) Έχει κάνει σημαντικές προόδους στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας. - ειδικότερα της ναυτιλίας των κρουαζιεροπλοίων,
- ε) Από την πλευρά του μεγέθους, και βάση θεώρησης σχετικών στοιχείων από στατιστικούς πίνακες του Βρετανικού νηογνώμονα Lloyd's Register of Shipping (L.R.S), διαπιστώνεται ότι το μέσο μέγεθος του ελληνόκτητου εμπορικού πλοίου προχωράει συνεχώς αυξανόμενο :
- Από 5.000 τόρους ανά πλοίο, το 1970, και με εμπορικό στόλο επί συνόλου 1.043 πλοίων, συνολικά 5.384.348 εκατ. τόροι,
 - Σε 6.000 τόρους ανά πλοίο, το 1970, και με εμπορικό στόλο επί συνόλου 2.315 πλοίων, συνολικά 13.591.656 εκατ. τόροι και τελικά,
 - Σε 10.000 τόρους ανά πλοίο, τον Ιούλιο του 1980, και με εμπορικό στόλο επί συνόλου 3.922 πλοίων, ολικής χωρητικότητας 39.500.000 εκατ. τόροι.
- στ) Από την πλευρά ηλικίας, βάση στοιχείων αποδεικνύεται ότι την 1η Ιουλίου 1980, από τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο :
- Ποσοστό 10%, της ολικής του χωρητικότητας, ήταν ηλικίας μικρότερης των 4 ετών,
 - Ποσοστό 19,2%, η ηλικία κυμαινόταν μεταξύ 10 - 14 ετών, (με άλλα λόγια, σε ποσοστό 56,6% η ηλικία ήταν μικρότερη των 14 ετών), ενώ μόνο,
 - Σε ποσοστό 5,6% η ηλικία ήταν μεγαλύτερη των 25 ετών.

2γ) Η διεθνής θέση του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου

Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος το (1989) είχε στο σύνολό του 2.004 πλοία συνολικής χωρητικότητας 20.898.119 εκατ. τόρων. Κατά την

μεταπολεμική περίοδο 45 χρόνων περίπου (1945 - 1989) αυξήθηκε κατά ποσοστό 1.150% περίπου σε πλοία και σχεδόν εκατονταπλασιάστηκε σε χωρητικότητα.

Για να γίνει πιο κατανοητή η εικόνα του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου θα πρέπει να εξετάσουμε τη θέση του προς :

1. Τα πλαίσια του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, με βάση τους στατιστικούς πίνακες του Βρετανικού νηογνώμονα Lloyd's Register of Shipping, και
 2. Τα πλαίσια ειδικών κατηγοριών και τύπων πλοίων (φορτηγών ξηρών φορτίων και υγρών καυσίμων, επιβατηγών, κ.λ.π.), προκειμένου να γίνει στενή παρακολούθηση των διεθνών τάσεων και εξελίξεων.
- α) Ο Ελληνικός Εμπορικός Στόλος, μέσα στα πλαίσια του Παγκοσμίου :

Η Ελλάδα είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη διατηρώντας εμπορικό στόλο ο οποίος αποτελείται από 3.246 μονάδες όλων των τύπων άνω των 1.000 κόνων, συνολικής χωρητικότητας 75.156.763 κόνων ολικής χωρητικότητας, γεγονός που σημαίνει ότι το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανήκει σήμερα σε έλληνες.

Αλλά και ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος από μόνος του παραμένει επί σειρά ετών στις κορυφαίες θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης καλύπτοντας το 8% της παγκόσμιας χωρητικότητας κατατάσσεται δε, όπως μας δείχνει και ο πίνακας Νο 8.2 της σελ. 99, στην τρίτη θέση διεθνώς. Εξάλλου σε ελληνικά χέρια βρίσκεται περίπου το 50% της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αποτέλεσμα η Ελλάδα να είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη μεταξύ των κρατών - μελών απέχοντας μακράν από το δεύτερο.

Συγχρόνως παρατηρείται τα τελευταία χρόνια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα πλοία. Συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραφομένων στα ελληνικά νηολόγια πλοίων είναι 9 έτη ενώ των αντίστοιχα διαγεγραφομένων είναι 20 έτη, γεγονός θετικό και ως προς την αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Είναι γνωστός ο καθοριστικός ρόλος της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο για

τρεις λόγους:

- i) Εξασφαλίζει χαμηλότερο κόστος μεταφοράς σε σύγκριση με τα άλλα μέσα,
- ii) Αποτελεί αναντικατάστατο μέσο μεταφοράς πρώτων υλών για τη λειτουργία της παγκόσμιας βιομηχανίας, και τέλος
- iii) Αποτελεί παράγοντα ομαλοποίησης και σταθερότητας των διεθνών σχέσεων, που είναι οι αναγκαίες συνθήκες για την ανάπτυξη της οικονομίας.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές εμφανίζουν σταθερή και αξιοσημείωτη αύξηση κατά έτος. Αναλυτικότερα:

- Το 90% του ευρωπαϊκού εμπορίου με τον υπόλοιπο κόσμο διακινείται δια θαλάσσης.
- Το 35% του ενδοευρωπαϊκού εμπορίου διακινείται με τον ίδιο τρόπο.
- Το 60% της παγκόσμιας μεταφοράς αργού πετρελαίου μεταφέρεται με δεξαμενόπλοια.

Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία με τον παγκόσμιο χαρακτήρα της συμβάλλει αποφασιστικά κατά μεγάλο ποσοστό στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

β) Η διεθνής θέση των δεξαμενοπλοίων του Ελληνόκτητου Στόλου

Τα δεξαμενόπλοια του ελληνόκτητου στόλου στο τέλος της 10ετίας του '60 κατείχαν μεγαλύτερη θέση έναντι των αντίστοιχων στόλων των Η.Π.Α, Ε.Σ.Σ.Δ, Γαλλίας, Ιταλίας και Παναμά, ανέβηκαν από τη 10η στη 5η θέση του πίνακα του παγκοσμίου στόλου δεξαμενοπλοίων με καλύτερες θέσεις τους στόλους της Λιβερίας, Ιαπωνίας, Μεγάλης Βρετανίας και Νορβηγίας.

Το γεγονός αυτό δίνει μεγάλη σημασία στο σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας και ισχυροποιεί ακόμα περισσότερο τη θέση της Ελλάδας στη διεθνή τράπεζα των διαπραγματεύσεων, υπό τις συνθήκες κυριαρχίας του "μαύρου χρυσού" στην οικονομική ζωή του κόσμου.

Την 1η Ιουλίου 1980, ο ελληνόκτητος στόλος σε δεξαμενόπλοια είχε 445 πλοία, 11.780.000

κόρων (ή περίπου 22.500.000 τόννων d.w.t.). -
Απ' αυτά, ποσοστό μεγαλύτερο του 75% ήταν
ηλικίας μικρότερο των 15 ετών, ενώ 10
V.L.C.C.s (*), αντιπροσώπευαν χωρητικότητα
μεγαλύτερη των 2.000.000 dwt, ήταν ηλικίας
μικρότερη των 10 ετών. Μέση χωρητικότητα
του ελληνόκτητου στόλου ήταν 26.000 κόρων ή
περίπου 45.000 dwt.

γ) Η διεθνής θέση του Ελληνόκτητου Στόλου bulk carriers

Η επίδοση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στον κλάδο bulk carriers, ο οποίος ξεκίνησε μόλις πριν 30 χρόνια, υπήρξε αξιοσημείωτη. Βάση στατιστικών στοιχείων του Lloyd's Register of Shipping, ο ελληνόκτητος στόλος τέτοιων σκαφών σημειώνει κάθε χρόνο σταθερή αύξηση - και σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπέρασε σε ετήσια αύξηση τους αντίστοιχους στόλους σημαντικών ναυτιλιακών δυνάμεων (όπως της Μεγάλης Βρετανίας, Ιαπωνίας, Ιταλίας, Γερμανίας κ.α.).

Ετσι ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει τη 2η θέση παγκοσμίως (μετά τον αντίστοιχο στόλο της Λιβερίας) έχοντας την 1η Ιουλίου 1980, ολική χωρητικότητα 16.400.000 κόρων, η οποία αποτελείται από 871 πλοία από τα οποία ποσοστό 43% περίπου αντιπροσωπεύουν χωρητικότητα 7.000.000 κόρων, ήταν ηλικίας μικρότερης των 9 ετών. Η μέση χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου είναι περίπου 20.000 κόρων.

δ) Η διεθνής θέση του Επιβατηγού Στόλου

Σε μια εποχή στην οποία οι ξένες επιβατικές ναυτιλίες αναγκάστηκαν, εξ αιτίας του

(*) V.L.C.C.s = όρος, ο οποίος καθιερώθηκε για το χαρακτηρισμό πάνω των 200.000 dwt δεξαμενοπλοίων. Βασίζεται στα αρχικά των λέξεων: Very Large Crude Carriers.
Για πάνω από 300.000 dwt δεξαμενόπλοια ισχύει ο όρος U.L.C.C.s που βασίζεται στα αρχικά των λέξεων Ultra Large Crude Carriers.

αμείλικτου ανταγωνισμού του αεροπλάνου·
ν' αναθεωρήσουν τα προγράμματα και να
συμπύξουν ανάλογα τις διαθέσιμες γραμμές,
ο ελληνικός επιβατηγός στόλος συνέχισε
αμείωτη την εξελικτική πορεία του
βελτιώνοντας αισθητά τη διεθνή θέση του.
Η διαπίστωση αυτή (με μόνη εξαίρεση
τα υπερκλειάνεια αμιγή επιβατηγά και
μεταναστευτικά πλοία), ισχύει και :

- Για τα υψηλής στάθμης κρουαζιερόπλοια,
- Για τα μεσογειακά μικτά επιβατηγά,
- Για τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά, και τέλος
- Για τα επιβατηγά - οχηματαγωγά μικρής
και μεγάλης ακτοπλοΐας.

Από το 1968, ήδη, ο ελληνικός επιβατηγός
στόλος κατείχε την 3η θέση διεθνώς (μετά
τους αντίστοιχους στόλους της Μεγάλης
Βρετανίας και Ιταλίας), θέση στην οποία
σταθεροποιήθηκε ακόμα περισσότερο το 1970
(με σύνολο κλινών 21.737).

Στις αρχές του 1996, ο ελληνικός στόλος
επιβατηγών πλοίων έχει περίπου 356 πλοία,
ολικής χωρητικότητας γύρω στους 633.130
κόρους και καλύπτει περίπου το 40% της Ε.Ο.Κ..

ε) Ποσοστιαία συμμετοχή του Ελληνικού και
Ελληνόκτητου Στόλου στην παγκόσμιο

Με βάση τα μεγέθη της 1ης Ιουλίου 1980
έχουμε :

- i) Του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (πλοία -
πάνω από 100 κόρους το καθένα - 73.832,
ολικής χωρητικότητας 420.000.000 κόρων),
- ii) Του υπό την ελληνική σημαία στόλου
(3.922 πλοία, 39.471.744 κόρων) και
- iii) Των ελληνικών συμφερόντων υπό ξένες
σημαίες στόλου (545 πλοία, 9.954.101
κόρων).

Όπως αναφέρεται στους στατιστικούς πίνακες
του Lloyd's Register of Shipping (για τα δύο
πρώτα) και του N.A.T. (για το τελευταίο)
καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι :

- Ο υπό την ελληνική σημαία στόλος αντιπροσώπευε, κατά την πιο πάνω ημερομηνία, το 6% (ως προς τον αριθμό πλοίων) και περίπου το 10% (ως προς την ολική χωρητικότητα) του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.
- Τα συμφέροντα του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένες σημαίες, αντιπροσώπευαν το 0,7% (ως προς την ολική χωρητικότητα) του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, και ότι
- Ο ελληνόκτητος στόλος από άποψη πλοιοκτησίας - υπό την ελληνική και ξένες σημαίες - αντιπροσώπευε το 6,7% (ως προς τον αριθμό πλοίων) και το 12,5% (ως προς την ολική χωρητικότητα) του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

2δ) Ο Ελληνόκτητος Εμπορικός Στόλος και οι διεθνείς τάσεις και εξελίξεις

Όπως είναι ήδη γνωστό, την μεταπολεμική περίοδο χαρακτηρίζουν ορισμένα σημαντικά και εντυπωσιακά φαινόμενα, πάνω στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, εφαρμογές. Από αυτά, σαν περισσότερο σοβαρά - λόγου του γενικού χαρακτήρα επιπτώσεως βάση της διεθνούς ναυτιλίας - επισημαίνονται ως:

- α) Την τάση προς γιγαντισμό,
- β) Την τάση προς εξειδίκευση μεταφορών και πλοίων,
- γ) Την τάση προς τυποποίηση των πλοίων, και
- δ) Την τάση προς αυτοματισμό της κινήσεως των πλοίων και διεξαγωγής εργασιών πάνω σ' αυτό.

Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος υιοθέτησε, πολύ νωρίς, τις παραπάνω τάσεις και συνυπήρξε αντάξιος με τις άλλες μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις και ως προς την εφαρμογή και ως προς την επέκταση των αρχών και μεθόδων.

Ως την τάση προς γιγαντισμό, επισημαίνεται η έγκαιρη στροφή των ελλήνων ναυτιλιακών επιχειρηματιών προς τις παραγγελίες ή τις αγορές σκαφών μεγάλης χωρητικότητας - γεγονός το οποίο είχε σαν αποτέλεσμα την ταχεία, απόκτηση, από ελληνικά συμφέροντα, περισσότερο από 80 μονάδες,

για κάθε ένα πάνω από 50.000 dwt και ολικής, στο σύνολό τους, χωρητικότητας περίπου 2.500.000 κόρων.

Από τις αρχές ήδη της δεκαετίας 1970-79, η ναυαρχίδα του ελληνόκτητου στόλου ήταν δεξαμενόπλοιο της τάξεως των 256.000 dwt, ενώ δεν άργησαν να έρθουν σε ελληνικά χέρια μεγαθήρια άνω των 450.000 dwt.

Από την πλευρά, πάλι, της αποδοχής των τάσεων προς εξειδίκευση και τυποποίηση των πλοίων, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος σημείωσε αξιόλογη επίδοση απολαμβάνοντας, αρκετά έγκαιρα, τα εξασφαλιζόμενα απ'αυτές πλεονεκτήματα.

Σημαντικό γεγονός - το οποίο είχε διεθνή απήχηση και αναγνώριση - υπήρξε η παραγγελία, με πρώτους τους έλληνες εφοπλιστές, σκαφών εξειδικευμένης σχεδιάσεως και τυποποιημένης ναυπηγήσεως και η ένταξη αυτών των τύπων πλοίων στο χώρο των ελεύθερων φορτηγών - στην εκμετάλλευση των οποίων ανέκαθεν διακρινόταν ο έλληνας επιχειρηματίας.

Από την πλευρά, τέλος στροφής των ελλήνων προς τον αυτοματισμό (τόσο για την κίνηση των πλοίων τους, όσο και για τη διεξαγωγή διαφόρων εργασιών), μέχρι στιγμή τα αποτελέσματα κρίνονται ικανοποιητικά. Μετά την, κατ' αναπότρεπτη ανάγκη, επέκταση του αυτοματισμού από την χερσαία στην βιομηχανία των θαλασσιών μεταφορών για λόγους :

- α) Εξοικονόμησης προσωπικού,
- β) Εξοικονόμησης των δαπανών επανδρώσεως των πλοίων, και
- γ) Αποφυγής σφαλμάτων του ανθρώπινου παράγοντα.

Ο έλληνας εφοπλιστής δεν μπορούσε παρά να προβληματιστεί και να λάβη βάση των πραγμάτων τις επιβαλλόμενες αποφάσεις. Σύμφωνα με αυτές μεγάλος ήδη αριθμός ελληνικών πλοίων που έχουν εγκαταστάσεις διάφορων μορφών αυτοματισμού (ναυσιπλοΐας, μηχανοστασίου, περιπτώσεις ανάγκης, εργασιών εκμετάλλευσης κ.λ.π.). Έτσι, και απ' αυτή τη πλευρά, ο ελληνόκτητος στόλος συμπλέει ισάξια με τους περισσότερο αναπτυγμένους τεχνολογικά ξένους.

3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

α) Γενικά

Για να θεωρηθεί ότι μια χώρα διατηρεί υπό τη σημαία της μεγάλη εμπορική ναυτιλία δεν αρκεί να διαθέτει μόνο μεγάλο εμπορικό στόλο απαιτείται η συνύπαρξη ολόκληρης σειράς ομότιμων και παρεπομένων παραγόντων, απαραίτητων για τη διατήρηση - υποστήριξη του εν ενεργεία στόλου και την περαιτέρω ανάπτυξή του. Οι παράγοντες αυτοί συνιστούν, στο σύνολό τους, την λεγόμενη "Υποδομή της Ναυτιλίας" (Ναυτιλιακή Υποδομή), από τη μορφή και έκταση της οποίας εξαρτάται και η δυνατότητα ανάπτυξης και διατήρησης μιας Εθνικής Ναυτιλίας και η απόδοση της ωφέλειας της Εθνικής Οικονομίας της χώρας και των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών.

Οι παράγοντες της ναυτιλιακής υποδομής, από την άποψη της νομικής τους, ιδιότητας, διακρίνονται σε :

A. Κρατικούς, οι οποίοι περιλαμβάνουν :

α) Τον αρμόδιο κρατικό φορέα για την προαγωγή των συμφερόντων της ναυτιλίας και επίλυση των προβλημάτων της, έργο του οποίου είναι :

i) Η σχεδίαση της, πολιτικής της ναυτιλίας και η υιοθέτηση ανάλογης νομοθεσίας, και

ii) Η διοίκηση της ναυτιλίας, και

β) Τους Οργανισμούς εκείνους, οι οποίοι (εφ' όσον ανήκουν στο κράτος), έχουν σαν αποστολή τον χειρισμό θεμάτων που αφορούν:

i) Τους λιμένες,

ii) Την ναυτική παιδεία, και

iii) Τα μέσα επικοινωνίας, προς εξυπηρέτηση των αναγκών της ναυτιλίας.

B. Ημικρατικούς (οι παράγοντες αυτοί είναι δυνατόν ν' ανήκουν και στο κράτος και στην ιδιωτική πρωτοβουλία), και στους οποίους περιλαμβάνονται :

- α) Οι παραπάνω Α(β), (i), (ii), (iii) Οργανισμοί, εφόσον δεν ανήκουν εξ ολοκλήρου στο κράτος και δεν διοικούνται αμιγώς από αυτό,
- β) Οργανισμοί που ασκούν την ναυτιλιακή πίστη, και
- γ) Οργανισμοί που προορίζονται για να παρέχουν ειδικές τεχνικές υπηρεσίες στην ναυτιλία.

Γ. Ιδιωτικούς (στην περίπτωση αυτή, η πρωτοβουλία ανήκει στην ιδιωτική επιχείρηση, η οποία, όμως κινείται μέσα σ' ένα θεσμικό πλαίσιο, το οποίο έχει θεσπίσει η πολιτεία) και στους οποίους περιλαμβάνονται :

- α) Οργανισμοί που ασκούν την ναυτιλιακή πίστη (όταν φορέας δεν είναι κρατικός, π.χ μια τραπεζική επιχείρηση),
- β) Οργανισμοί που ασχολούνται με θέματα ναυτικής ασφάλισης, η οποία κατά κανόνα αποτελεί έργο ιδιωτικών φορέων,
- γ) Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία, και
- δ) Οργανισμοί παροχής στην ναυτιλία τεχνικής μορφής υπηρεσιών - οι οποίες κατά το μεγαλύτερο ποσοστό παρέχονται από ιδιωτικούς οργανισμούς αναγνωρισμένους, και ειδικά εξουσιοδοτημένους από το κράτος.

β) Η σημασία της Ναυτιλιακής Υποδομής για την Ελλάδα - Κυριώτεροι τομείς ανάπτυξης

Ο χαρακτηρισμός μιας χώρας σαν "Ναυτιλιακής" αποτελεί συνάρτηση της διάθεσης υπό τη σημαία της ογκώδους εμπορικού στόλου και ανάπτυξης στο έδαφος της αξιόλογης ναυτιλιακής υποδομής. Για να γίνει πιο κατανοητή η σπουδαιότητά της σημασίας της ναυτιλιακής υποδομής και στην Ελλάδα, έγινε έγκαιρα σοβαρή προσπάθεια δημιουργίας των απαραίτητων συνθηκών και προϋποθέσεων, οι οποίες θα υποστήριζαν την ανάπτυξη μιας τέτοιας υποδομής και στη χώρα μας, με την προσδοκία ότι η ύπαρξη και προοδευτική της ανάπτυξη θα έχει τις ακόλουθες ευμενείς επιπτώσεις :

- α) Θ'αποτελέσει ισχυρό υπόβαθρο διατήρησης και ανάπτυξης του ελληνικού στόλου,
- β) Θ'αποτελέσει απαραίτητη προϋπόθεση για τη συνέχιση της προσπάθειας εγκαταστάσεως, στα

πάτρια εδάφη, ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, απ'αυτές που ιδρύθηκαν και λειτουργούν στο εξωτερικό, με απώτερη προοπτική την εγγραφή στο εθνικό νηολόγιο όλων των πλοίων που ανήκουν σ' αυτές,

- γ) Θ'αποτελέσει ισχυρό κίνητρο για την ανάπτυξη ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, από τις οποίες αναμένεται αξιόλογη ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας,
- δ) Θα μειωθεί η φυγή ορισμένων ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων προς τρίτες χώρες, οι οποίες διαθέτουν περισσότερη αναπτυγμένη ναυτιλιακή υποδομή από ότι εμείς,
- ε) Θ'αποτελέσει πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος, που είναι πολύ απαραίτητο για την κάλυψη του ελλείμματος του ισοζυγίου πληρωμών - το οποίο, με τη μη ύπαρξη ελληνικής ναυτιλιακής υποδομής θα είχε ως συνέπεια την εκροή συναλλάγματος προς τρίτες χώρες, στις οποίες θα κατέφευγε η ελληνική ναυτιλία, για να καλύψει ανάγκες της.

Ανακεφαλαιώνοντας τα παραπάνω, παραδεχόμαστε ότι, χάρις στην ύπραξη αξιόλογης ελληνικής ναυτιλιακής υποδομής, ισχυροποιείται η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου, αναπτύσσεται η ναυτιλιακή οικονομία και τονώνεται η Εθνική Οικονομία. Συνιστά, με άλλα λόγια, η ναυτιλιακή υποδομή παράγοντα, ο οποίος συμβάλλει ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

4. ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Τα οφέλη από τη ναυτιλία μπορούμε να τα κατατάξουμε σε δύο κατηγορίες :

- α) Οικονομικά (καθαρά οικονομικά - δημοσιονομικά), και
- β) Πολιτικά - διπλωματικά (εθνικοπολιτικά - πολεμικά).

Τα οφέλη από την ελληνική ναυτιλία είναι πολύ ουσιαστικά και την καθιστούν τον σημαντικότερο, ίσως, παράγοντα της ισχύος του ελληνικού κράτους. Και πράγματι, χάρις στην ελληνική ναυτιλία :

- A. Από δημοσιονομικής πλευράς, εισπράττονται φόροι σημαντικού ύψους, όχι μόνο απ' αυτή την ίδια την δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και από την δραστηριότητα όσων απασχολούνται σε εξαρτωμένες ή παρεπόμενες προς την ναυτιλία μονάδες,
- B. Από Εθνικοπολιτικής πλευράς :
- α) Ισχυροποιείται η θέση της Ελλάδας στην διεθνή τράπεζα διαπραγματεύσεων (ΕΟΚ, ΙΜCΟ, UNCTAD, OECD, ΝΑΤΟ κ.λ.π.), στην οποία η χώρα μας ρίχνει το βάρος ενός από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους του κόσμου,
 - β) Γίνεται αισθητή (και μάλιστα με τρόπο δυναμικό και εντυπωσιακό) η παρουσία της Ελλάδας σ'όλο τον κόσμο, προς τον οποίο μεταφέρονται τα εθνικά μας ήθη και έθιμα και γίνεται γνωστός ο σύγχρονος πολιτισμός μας,
 - γ) Παρέχεται πρόσφορο πεδίο διεθνώς προβολής των δυνατοτήτων και επιτευγμάτων της Ελλάδος - τόσο στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, όσο και στον τομέα παραγωγής εθνικών προϊόντων που διοχετεύονται σε τρίτες αγορές με ελληνικά πλοία, κ.λ.π..
- Γ. Από πολεμικής πλευράς :
- α) Δέχεται βοήθεια το Πολεμικό Ναυτικό από εκπαιδευμένο προσωπικό που προέρχεται από τις τάξεις του Εμπορικού Ναυτικού, (για την επάνδρωση πολεμικών πλοίων και ναυτικών υπηρεσιών),
 - β) Εξασφαλίζεται, σε καιρό πολέμου, ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών σε στρατό, πολεμοφόδια, τρόφιμα, φαρμακευτικό υλικό, καύσιμα κ.λ.π., όχι μόνο για τις μάχιμες μονάδες αλλά και του άμαχου πληθυσμού μας,
 - γ) Ικανοποιούνται οι ανάγκες σε πλωτά νοσοκομεία, μεταγωγικά, αποβατικά, οχηματαγωγά και βοηθητικά σκάφη του μαχόμενου Έθνους, ενώ συγχρόνως,
 - δ) Εξοικονομείται πολύτιμο συνάλλαγμα λόγω της αποφυγής να καταφύγουν σε ξένες ναυτιλίες για τη ναύλωση εμπορικών σκαφών για κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των πολεμικών μας επιχειρήσεων.

Αλλά ο τομέας, στον οποίο, έγινε αισθητό το όφελος, περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο (για την Ελλάδα υπό τα εθνικά της χρώματα ισχυρής εμπορικής ναυτιλίας) είναι ο οικονομικός. Πράγματι, η συμβολή της Ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας αποδεικνύεται, τόσο σημαντική, ώστε να μπορεί να υποστηριχθεί ότι, χωρίς την παραπάνω συμβολή η μεν Ελλάδα θα βρισκόταν από πολιτιστικής και οικονομικής πλευράς, αρκετά χρόνια πίσω, πολλά δε από τα προγράμματα, τα οποία βρίσκονται σε εξέλιξη, οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, είτε δεν θα είχαν σχεδιαστεί καθόλου, είτε θα τελούσαν σε αναστολή υλοποίησης, είτε θα εμφάνιζαν επιβραδυντικό ρυθμό προόδου.

Στους παρακάτω τομείς φαίνεται η δυναμική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας :

- α) Στην ικανότητα προμήθευσης συναλλαγματικών ωφελειών (συνέπεια της δυνατής συμβολής της στη δημιουργία συνθηκών σταθερότητας στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της Χώρας) και στην αύξηση του Εθνικού Εισοδήματος (συνέπεια της εξ' ίσου δυναμικής συμμετοχής της στην παραγωγική διαδικασία).
- Ο πίνακας Νο 8.3 της σελ. 100, μας δείχνει την εικόνα, κατά το διάστημα 1965 - 1990, της ουσιαστικής συμβολής της Ελληνικής Ναυτιλίας στην διαμόρφωση του ισοζυγίου των άδηλων πόρων, με σύγκριση του ναυτιλιακού προς το μεταναστευτικό και τουριστικό συνάλλαγμα.
- β) Στην απασχόληση ουσιαστικής μερίδας του εργατικού δυναμικού της Χώρας. Η ελληνόκτητη ναυτιλία ανέκαθεν πρόσφερε εξαιρετική λύση στο πρόβλημα απασχόλησης του εργατικού δυναμικού της χώρας μας, όχι μόνο με την εξασφάλιση εργασίας σ'αυτούς που προορίζονται να επανδρώσουν το πλωτό υλικό της έλλης, αλλά και με την στροφή σημαντικού ποσοστού ελλήνων εργαζομένων προς τις συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες της Ξηράς (ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, βιομηχανία παραγωγής μέσων και οργάνων ναυτιλιακού εξοπλισμού, σιδηροβιομηχανία, τεχνική παρακολούθηση πλοίων, ναυλώσεις, ναυλομεσιτείες, ασφαλίσεις, εφοδιασμοί σκάφων σε τρόφιμα, καύσιμα κ.λ.π.). Ο πίνακας Νο 8.4 της σελ. 101, μας δείνει χαρακτηριστική, κατά τριετίες την εικόνα, κατά το διάστημα 1960 - 90, εργαζομένων συνολικά (σε πλοία υπό την ελληνική σημαία και σε πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό

Απομαχικό Ταμείο υπό σημαίες ξένων κρατών)
ελλήνων ναυτικών.

Αν λάβει κανείς υπ' όψιν ότι ήδη οι έλληνες ναυτικοί που εργάζονται υπολογίζονται σε 120.000, και ότι καθένας από αυτούς υποστηρίζει οικονομικά άλλα 4 (κατά μέσο όρο) άτομα, βγαίνει το συμπέρασμα ότι, μόνο από το εργατικό δυναμικό της ναυτιλίας μας εξασφαλίζονται οικονομικοί πόροι σε 600.000 έλληνες.

Αν σ' αυτούς προστεθούν και όσοι ασχολούνται με παραναυτιλιακές δραστηριότητες έλληνες, το γενικό συμπέρασμα είναι ότι η θάλασσα εξασφαλίζει τα προς το ζην σε περισσότερα από 1.000.000 άτομα (δηλαδή σε ποσοστό μεγαλύτερο του 12% του ελληνικού πληθυσμού).

- γ) Στην ανάπτυξη παρεπόμενων κλάδων οικονομικής δραστηριότητας. Οι δραστηριότητες αναλύονται στους παρακάτω τομείς :
- i) Της κατασκευής, εξοπλισμού και συντήρησης του πλωτού υλικού,
 - ii) Της κινήσεως και εκμετάλλευσης των πλοίων, και
 - iii) Της προστασίας από κάθε κίνδυνο.
- δ) Στην εξυπηρέτηση του θαλάσσιου και στην προστασία του εθνικού εμπορίου.
- ε) Στην ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών, μεταξύ των νησιών του ελληνικού αρχιπελάγους και της ηπειρωτικής γης για τη σύνδεση μεταξύ τους και για τη διευκόλυνση των δύο στη διάθεση του πλεονάσματος των παραγομένων σε κάθε πλευρά αγαθών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ

Η μεταπολεμική εξέλιξη της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας αποτελεί το νεότερο συνδυαστικό κρίκο στην αλυσίδα μιας ναυτικής παράδοσης, που ξεπερνά τις τέσσερις χιλιετηρίδες. Μιας συναρπαστικής πορείας μέσα στο χρόνο, με εναλλασσόμενες περιόδους ακμής και κρίσης, όπου ποτέ δεν απουσιάζει η έντονη ελληνική ναυτική παρουσία ακόμη και στις πιο σκοτεινές περιόδους της ιστορίας μας.

Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος κατά την διάρκεια του Β' Παγκόσμιου πολέμου υπέστη το μεγαλύτερο πλήγμα από οποιαδήποτε άλλη ναυτιλία άλλης συμμάχου χώρας. Σχεδόν αποδεκατίστηκε αφού μπόρεσε να περισώσει μόνο το 28% από την χωρητικότητα που διέθετε κατά την έναρξη του πολέμου. Ενώ όμως σε προγενέστερες περιόδους κρίσεως η ανάγνωση της ναυτιλίας ξεκινούσε κάπου μέσα στις ελληνικές θάλασσες ή σε γειτονικούς θαλάσσιους χώρους, αυτή τη φορά εκδηλώνεται πέρα από τα γνωστά σύνορα, στη Νέα Υόρκη των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Ετσι το μείζων πρόβλημα που αντιμετώπισε η μεταπολεμική κυβέρνηση ήταν αυτό, η χάραξη δηλαδή μιας νέας κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Το πρόβλημα έπρεπε να αντιμετωπισθεί ταχύτατα και όσο το δυνατόν καλύτερα αφού η ανασυγκρότηση του στόλου έπρεπε να στηριχθεί αφ' ενός μεν στην περισυλλογή των υπολειμμάτων του στόλου, αφ' ετέρου δε στην παράλληλη δημιουργία ενός πλαισίου συνθηκών που θα επέτρεπαν και θα διευκόλυναν :

- α) Στο πρώτο στάδιο, την αναπλήρωση των πολεμικών απωλειών που θα βοηθούσε τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο να φτάσει στα προπολεμικά επίπεδα σε αριθμό πλοίων αλλά και χωρητικότητας,
- β) Να αναπτυχθεί σε διεθνή θέση όπως αρμόζει όχι μόνο από άποψη χωρητικότητας αλλά και ηλικίας με την βοήθεια βέβαια εξειδικευμένων μονάδων που θα δημιουργούνταν.

Για την πραγματοποίηση των παραπάνω έπρεπε

πρώτα να δημιουργηθούν οι συνθήκες εκείνες και οι προϋποθέσεις οι οποίες :

- α) Θα διευκόλυναν την επένδυση υπό ελληνική σημαία των διαθέσιμων ναυτιλιακών κεφαλαίων και θα βοηθούσαν στην προώθηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη διεθνή κεφαλαιαγορά, ιδίως την Αμερικάνικη, όπου μεταπολεμικά ήταν η κυριώτερη αγορά μεταχειρισμένων σκαφών,
- β) Οι έλληνες πλοιοκτήτες θα πείθονταν έτσι να προτιμήσουν την ελληνική σημαία και όχι την τάση που είχε παρατηρηθεί στη προπολεμική περίοδο.
Αυτό θα είχε επακόλουθο την εγγραφή των νέων πλοίων στα ελληνικά νηολόγια.

Ο πόλεμος πέρα από τα κακά επακόλουθά του, δημιούργησε μια νέα κατάσταση στην ελληνική ναυτιλία. Πρώτα εξωφλήθηκαν τα προπολεμικά χρέη, και μεγάλα κεφάλαια συγκεντρώθηκαν στους έλληνες εφοπλιστές από ασφαλιστικές αποζημιώσεις ή από εκμετάλλευση των πλοίων στην περίοδο αυτή. Έτσι δινόταν η ευκαιρία της σχεδίασης μιας νέας και υγιούς πολιτικής που μακροπρόθεσμα θα απέβλεπε και στην ποιοτική βελτίωση αλλά και στην αρτιώτερη οργάνωση που βασάνιζαν προπολεμικά τον κλάδο της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Το μεταπολεμικό σχέδιο είχε στόχους όχι μόνο για το πλωτό υλικό αλλά και για το ναυτεργατικό δυναμικό με νέα στελέχωση και επάνδρωση.

Στον τομέα του πλωτού υλικού θα έπρεπε να περιληφθούν :

- α) Προσπάθεια αυξήσεως του Εθνικού Στόλου σε αριθμό αλλά κυρίως σε χωρητικότητα,
- β) Προσπάθεια αποκτήσεως νέων πλοίων μικρής ηλικίας ή νεοτεύκτων μονάδων που θα έδινε το δικαίωμα να κινούνται με σύγχρονα μέσα και θα απέδιδαν υψηλές ταχύτητες με οικονομική κατανάλωση καυσίμων που με την κατάλληλη σχεδίαση θα ικανοποιούσαν τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές προς όφελος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων,
- γ) Προσπάθεια ανάπτυξης ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας ικανή να καλύπτει ποσοστό τουλάχιστον των αναγκών της Εθνικής Ναυτιλίας.

Στον τομέα του έμψυχου υλικού έπρεπε να δοθεί

προτεραιότητα στους εξής στόχους :

- α) Στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα ώστε να υπάρχει αριθμητική επάρκεια εργατικού δυναμικού για την επάνδρωση των πλοίων,
- β) Κατάλληλη εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται στις ανάγκες κινήσεως πλοίων τα οποία θα υιοθετούσαν όλο και πιο νέες εφαρμογές σύγχρονης Τεχνολογίας,
- γ) Η δημιουργία συνθηκών ναυτικής εργασίας οι οποίες θα βοηθούσαν την διατήρηση καλών σχέσεων μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών,
- δ) Η κοινωνική προστασία των ελλήνων ναυτικών έπρεπε να είναι βασικό μέλημα. Θα υπήρχε δηλαδή πλήρης ιατροφαρμακευτική κάλυψη των εν ενεργεία ναυτικών και των οικογενειών τους, αλλά και παροχή κοινωνικής περίθαλψης στους απόμαχους ναυτικούς και στα δικαιούμενα μέλη της οικογένειάς τους.

Όλοι οι παραπάνω λόγοι και στόχοι συνέθεταν το πλέγμα δραστηριοτήτων που σκοπό είχαν την ποσοτική και ποιοτική ανασυγκρότηση της μεταπολεμικής ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας. Αυτό βέβαια δεν επιτεύχθηκε πλήρως. Υπήρξαν πολλά προβλήματα και θα δούμε ότι το ναυτικό κεφάλαιο και η οικονομία της χώρας απομακρύνθηκαν.

2. ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία αποτελούσε ανέκαθεν ως προς την χωρητικότητα και την ποιότητα έμψυχου υλικού σημαντικό παράγοντα στην παγκόσμια ναυτιλία. Μεταπολεμικά πέρασε από τους εξής σταθμούς και εμφάνισε τα ακόλουθα χαρακτηριστικά :

- α) Αρχές και με την λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου προσπάθησε να περισυλλέξει τα υπολείμματα του στόλου αλλά και να αναπληρώσει τις απώλειες του πολέμου. Αυτό έλαβε χώρα με την αγορά 100 πλοίων Liberty και 7 δεξαμενοπλοίων,
- β) Την ίδια περίοδο η ναυτιλιακή πολιτική χαρακτηριζόταν από έλλειψη προγραμματισμού, συνέπειας και συνέχειας. Αυτό ζημίωσε την ναυτιλία καθώς όλες οι ενέργειες απόβλεπαν στις άμεσες ταμειακές ανάγκες που με την γρήγορη ανάπτυξη της ναυτιλίας θα είχε

μεγάλα οικονομικά οφέλη. Όμως αυτή η πολιτική είχε σαν σκοπό τον κλονισμό του εφοπλιστικού κεφαλαίου προς το ελληνικό νηολόγιο και κατά επέκταση την προτίμηση νηολογίων άλλων κρατών που υπήρχε περισσότερη σιγουριά και αποδοτικότητα σχετικά με τις συνθήκες των επενδύσεων.

Έτσι κατά την περίοδο 1945-50, όπως παραδέχονται και μελετητές των ναυτιλιακών πραγμάτων δεν ευνοήθηκε η ανάρρωση της Εθνικής Ναυτιλίας η οποία είχε πληγεί καίρια από τον πόλεμο, αλλά και τα άστοχα μέτρα και οι αψυχολόγητες ενέργειες και παρεμβατισμοί εξώθησαν τους εφοπλιστές σε φυγή προς "σημαίες ευκαιρίας" που μέχρι και σήμερα προσελκύνουν ελληνόκτητη χωρητικότητα,

- γ) Αν αναλύσουμε το θέμα καλύτερα θα δικαιολογήσουμε εν μέρει την στροφή των ελλήνων προς τις ξένες σημαίες. Και αυτό διότι η ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελείτο από ελεύθερα φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου, διεθνούς μεταφοράς και δράσεως όπου εργάζονταν υπό συνθήκες ελεύθερου και οξύτατου ανταγωνισμού. (Έτσι συναρτίση των διακυμάνσεων που αποτελεί γνώρισμα της ελευθέρου φορτηγού ναυτιλίας και την ικανότητα της εκάστοτε σημαίας να μπορούν να δρουν ανάλογα τις εκάστοτε καταστάσεις και να εξασφαλίζουν μεγάλα κέρδη χωρίς κρατικές παρεμβάσεις.).

Με την λήξη του 1949 η υπό ελληνική σημαία χωρητικότητα ανέρχεται σε 1.335.370 τόρους. Τα υπέρ της ναυτιλίας κυβερνητικά μέτρα δεν υπήρξαν αρκετά να εδραιώσουν την πίστη του εφοπλιστικού κεφαλαίου γι' αυτό συνεχίστηκε η ροή ελληνόκτητων πλοίων προς τα νηολόγια σημαίων, που πρόσφεραν διευκολύνσεις και έδιναν στους έλληνες εφοπλιστές ασφάλεια και προστασία. Το κυριώτερο ήταν ότι στα νηολόγια των κρατών αυτών γράφονταν πλοία μικρής ηλικίας και μεγάλης χωρητικότητας και στο ελληνικό τα πλοία δεύτερης ή τρίτης κατηγορίας, και οι κόποι που γίνονταν επί χρόνια για ανανέωση του στόλου πήγαιναν χαμένοι.

Αυτή η στροφή προς άλλες σημαίες χρειάστηκε ολόκληρη 25ετία για να γείρει η πλάστιγγα υπέρ της ελληνικής σημαίας (70-79). (Να γράφονται δηλαδή περισσότερα πλοία από ότι στα άλλα νηολόγια.),

- δ) Άρχισε να εκδηλώνεται τάση ναυπηγήσεως πλοίων όλο και μεγαλύτερης χωρητικότητας εξειδικευμένης. Έτσι υπήρχε μια αισθητή παρουσία του ελληνικού εφοπλισμού στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο,
- ε) Η ελληνόκτητη ναυτιλία δοκίμασε και την εμπειρία του 1957 της ναυτιλιακής κρίσης που έπληξε κυρίως τα ηλικιωμένα πλοία που δεν μπορούσαν να συναγωνιστούν τα μεγαλύτερα σε χωρητικότητα, ταχύτητα, εξειδίκευση, εξοπλισμό, νέα που είχαν και μικρότερο κόστος εκμεταλλεύσεως. Συνέπεια όλων αυτών υπήρξε ο παρόπλισμός πολλών πλοίων μας και την άνεργία που έπληξε το ναυτεργατικό δυναμικό της Χώρας,
- στ) Πέρα από την κρίση άρχισε σιγά - σιγά η ναυτιλία μας μια μεγάλη έξαρση που οδήγησε στο ονομαζόμενο "Σύγχρονο Ελληνικό Ναυτιλιακό Θαύμα" που θαύμασε όλος ο κόσμος σαν απόδειξη των δυνατοτήτων και επιτευγμάτων των σύγχρονων ελλήνων. Υπήρξε δηλαδή μια ιλιγγιώδης αύξηση των πλοίων υπό ελληνική σημαία και άλλων κρατών, αλλά και την υπερπροσπάθεια της Εθνικής Ναυτιλίας να απαλλαγεί από τα παλιά πλοία και να τα αντικαταστήσει με σύγχρονες και μεγάλες μονάδες,
- ζ) Με το πέρας της κρίσης του 1957 το ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο επιβεβαίωσε την φήμη του. Εκμεταλλεύτηκε ευνοϊκές για την ναυτιλία ρυθμίσεις που δημιουργήθηκαν με την διακοπή της λειτουργίας της διώρυγας του Σουέζ (1966). Και αυτό γιατί βρέθηκαν έλληνες να κατέχουν δεξαμενόπλοια που ναύλωναν κατά ταξίδι ή έτυχε εκείνη την εποχή να αγοράζουν νεότευκτες μονάδες που δεν τις είχαν χρονοναυλώσει. Έτσι σε συνάρτηση με την έλλειψη διαθέσιμης παγκόσμιας χωρητικότητας λόγω του μεγάλου περίπλου της Ν. Αφρικής, συντέλεσε ώστε πολλά πλοία να αφήσουν τα αγκυροβόλια και την παρόπλισή τους και να ασχοληθούν με ξαφνικές επικερδείς μεταφορές που εμφανίστηκαν απροσδόκητα στο χώρο της ναυτιλίας,
- η) Πριν το τέλος της 10ετίας 1960-69 άρχισε μια σημαντική επιστροφή πλοίων της ελληνόκτητης χωρητικότητας στο εθνικό νηολόγιο, αλλά και εγγραφή νέων πλοίων που είχαν αγοραστεί από αλλοδαπούς. Αυτό οφείλεται στην νέα χάραξη της εποχής εκείνης κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής που ως ορθολογικότερη και ευλύγιστη

κατάλαβε το ρόλο αλλά και το γόητρο της ελληνικής ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία και στην συνείδηση των πολιτών. Κατ' αυτόν τον τρόπο η νέα στροφή στην ναυτιλία υπό εθνική σκέπη δημιούργησε προϋποθέσεις ώστε να τριπλασιαστεί ο αριθμός ελληνικής χωρητικότητας την δεκαετία 1970-79 μικρών και μεγάλων παρά τις διαγραφές υπερήλικων πλοίων,

- θ) Αυτή η αλματώδης ανάπτυξη του Εθνικού Εμπορικού Στόλου συντελέσθηκε υπό την στενή παρακολούθηση των νέων εφαρμογών και της εξελισσόμενης τεχνολογίας και αυτοματισμού στην ναυτιλία. Παράλληλα το κράτος προετοίμασε κατάλληλα το έμπυχο υλικό που θα κάλυπτε τις θέσεις των σύγχρονων ελληνικών πλοίων.

Ο πίνακας Νο 8.5 της σελ. 102, μας δείχνει αναλυτικά την περιγραφή κατά τύπο πλοίου της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας κατά το διάστημα 1970 - 1988.

Όμως σαν γενικό συμπέρασμα είναι ότι παρά τα αναφερθέντα μέτρα υπήρξε διατάραξη στις σχέσεις πολιτείας και ελληνικού εφοπλισμού που συνεπάγεται την στροφή τους προς τις σημαίες ευκαιρίας. Η ναυτιλιακή πολιτική της μεταπολεμικής περιόδου για λόγους δικαιοσύνης εφάρμοσε ορισμένα ζωτικής σημασίας μέτρα τα οποία συντέλεσαν σε μερική αλλά και πολλές φορές ουσιαστική ανασυγκρότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, με πλοία, στα κέρδη των οποίων θεμελιώθηκε η ακολούθως ραγδαία μεταπολεμική ανάπτυξη, (που υπό ελληνικό έλεγχο χωρητικότητας κατέληξε στο "Σύγχρονο Ελληνικό Ναυτιλιακό Θαύμα").

Από τα μέτρα αυτά σαν σπουδαιότερα αναφέρονται:

- α) Η εφαρμογή των Α.Ν. 747/45 και Ν.Δ. 150/46 παροχή στη Αμερικανική Κυβέρνηση και εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου, εγγυήσεως η οποία επέτρεπε την επί πιστώσει για το 75% της αξίας των, αγορά από εφοπλιστές μας 100 πλοίων τύπου Liberty χάρις των οποίων ενισχύθηκε ουσιαστικά το ελληνικό νηολόγιο αλλά και βρήκαν εργασία 3.500 - 4.000 άνεργοι ναυτικοί.

Η εγγύηση του δημοσίου ανερχόταν σε 40.000.000 \$ Η.Π.Α και εξασφαλίσθηκε με την παροχή δεύτερης υποθήκης και καταθέσεως, από τους αγοραστές, αντεγγυήσεως σε λίρες Αγγλίας για το 10% της αξίας των πλοίων (1,5 εκατ. λίρες). Μετά την απόκτηση των 100 πλοίων στο παθητικό της σχετικής πολιτικής που ακολουθήθηκε έγραφε

ότι τα φορολογικά μέτρα που για πρώτη φορά ίσχυαν στην ελληνική ναυτιλία περιλήφθηκαν στα συμφωνητικά μεταξύ δημοσίου και αγοραστών με ειδική ρήτρα που καθόριζε ότι το υφιστάμενο φορολογικό καθεστώς θα παρέμενε αμετάβλητο για 5 έτη. Με την ψήφιση τώρα του Ν.Δ. 237/54 όριζε την αποδεύμευση υπέρ του δημοσίου, αντεγγύησης που βρισκόταν κατατεθειμένη στην Westminster Bank του Λονδίνου, για την παροχή από το κράτος εγγυήσεως υπέρ αγοραστών των 100 Libertys. Απελευθερώθηκε έτσι ποσό 1,5 εκατ. λιρών Αγγλίας το οποίο παρέμενε αδρανές, έχανε σταθερά αξία λόγω μειώσεως της αγοραστικής δύναμης της στερλίνας,

- β) Εφαρμογή του Ν.Δ. 469/77 που περιελάμβανε την εκποίηση επί πιστώσει σε έλληνες πλοιοκτήτες που είχαν χάσει στη διάρκεια του πολέμου επιταγμένα πλοία τους, και το μισό της αξίας τους είχε περιέλθει στην κυριότητα του κράτους από πολεμικές επανορθώσεις (αφορούσαν πλοία μικρής χωρητικότητας και μεγάλης ηλικίας),
- γ) Η εξασφάλιση από το κράτος της εκποίησης τοις μετρητοίς σε έλληνες πλοιοκτήτες, αμερικάνικων δεξαμενόπλοιων πολεμικής κατασκευής τύπου T.Z. (16.500 dwt το ένα). Με την απόκτηση και των πλοίων αυτών έγινε ένα μεγάλο βήμα για την ανασυγκρότηση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου,
- δ) Στην αντιδικία που είχε δημιουργηθεί μεταξύ κράτους και εφοπλιστών από το 1946 έφερε τέλος ο Νόμος 1880 τον ΙΟΥΛΙΟΥ του 1951 "περί φορολογίας των πλοίων" που ρύθμισε τις φορολογικές υποχρεώσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σύμφωνα με τις απόψεις της εποπλιστικής πλευράς που είχε την υποστήριξη και των ναυτεργατικών οργανώσεων, και πέρα από αυτά δημιουργούσε κίνητρα για στροφή στο ελληνικό νηολόγιο. Ο νόμος αυτός συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε αργότερα με τα Ν.Δ. 3415/55, 4094/60 και 4419/64, ίσχυε με ευμενείς για την ελληνική ναυτιλία συνέπειες έως το 1967, που ειδικοί όροι εξασφάλιζαν σταθερή φορολογία για κάθε νεονηολογούμενο άνω των 1.500 κόρων. Αυτά περιλήφθηκαν στο Ν.Δ. 2687/53 "περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού". Σήμερα τα της φορολογίας των πλοίων διέπονται από τον Α.Ν. 465/68 με τον οποίο εισήχθησαν πλοία της πρώτης κατηγορίας του Ν. 1880/51 για κατά κόρο καθαρής χωρητικότητας φορολογία και θεσπίστηκαν μέτρα και κίνητρα ώστε να εξασφαλιστεί η εμπιστοσύνη των εφοπλιστών

προς το κράτος και την σημαία.
Νεώτερες συμπληρωματικές τροποποιήσεις ήταν αυτές του Α.Ν. 465/68, 27/75 και 814/78.

Στην ουσία όμως ο επαναπατρισμός των ελληνόκτητων πλοίων από τα νηολόγια των σημαίων ευκολίας έδωσε η σειρά νομοθετημάτων τα οποία αναφέραμε παραπάνω και τα οποία αποσκοπούσαν :

- α) Είτε σε εξομολώση των νηολογούμενων στην Ελλάδα πλοίων με κεφάλαια εισαγόμενα από το εξωτερικό,
- β) Είτε σε προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων να μεταφέρουν τα γραφεία τους στην Ελλάδα.

Την εξομολώση των εγγραφομένων στο εθνικό νηολόγιο πλοίων με κεφάλαια εισαγόμενα από το εξωτερικό έκανε πραγματικότητα το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 περί "Επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού". Το νομοθέτημα αυτό εκδόθηκε κατά την συνταγματική επιταγή του άρθρου 112, του Συντάγματος του 1953, που σύμφωνα με αυτό έπρεπε να ρυθμίσει την προστασία των εισαγόμενων κεφαλαίων και την τοποθέτησή τους στα ελληνικά κεφάλαια. Το νέο Σύνταγμα του 1975 κάλυψε απόλυτα το Νόμο του 1953 με το άρθρο 107, ότι δηλαδή το Ν.Δ. 2687/53 διατηρεί την ισχύ του.

Σαν βασικά σημεία του άρθρου 13 θεωρούνται ότι ως κεφάλαια εξωτερικού λογαριάζονται τα νηολογημένα υπό ελληνική σημαία πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1.500 κόνων.

Για μια τέτοια αναγνώριση εκδίδεται εγκριτική πράξη της Διοίκησης κατά το άρθρο 3 του Ν.Δ. 2687/53.

Στην εγκριτική αυτή πράξη ορίζεται :

- α) Η ελεύθερη πώληση και υποθήκευση πλοίου σε αλλοδαπούς ορισμένης εθνικότητας χωρίς την άδεια της Διοίκησης,
- β) Η ελεύθερη διάθεση του αντιτίμου πωλήσεως του πλοίου ή του ποσού της ασφαλιστικής του αποζημιώσεως σε περίπτωση ατυχήματος ή του προϊόντος δανεισμού με σκοπό την υποθήκευση του πλοίου χωρίς υποχρέωση εισαγωγής των αντιστοίχων ποσών συναλλάγματος,
- γ) Η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου,
- δ) Ο περιορισμός τους προς την Ν.Α.Τ εισφορών,

- ε) Την αναγνώριση ως ελληνικών πλοίων όσων ανήκουν σε αλλοδαπούς,
- στ) Ο καθορισμός του φόρου και των τελών μεταβιβάσεως πλοίου εκποιούμενου σε αλλοδαπούς κατά αναλογία της καθαρής χωρητικότητας με το ανώτατο ποσό τα 2 δολλάρια κατά κ.ο.χ.,
- ζ) Η πληρωτέα αποζημίωση σε περίπτωση επιτάξεως του πλοίου,
- η) Η επίλυση τυχόν διαφορών με την χρήση της εγκριτικής πράξεως διαφορών,
- θ) Οποιοσδήποτε άλλος όρος που εξυπηρετεί τον σκοπό του άρθρου 13,
- ι) Οι κυρώσεις σε περιπτώσεις παραβάσεως των όρων της εγκριτικής πράξεως.

Για την μεγαλύτερη προσέλκυση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και εγκατάστασής τους στην Ελλάδα δημιουργήθηκαν με την ειδική νομοθεσία και οι Α.Ν. 89/67 και 378/68. Με τον Α.Ν. 378/68 ορίζεται ότι οι αλλοδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα κατά τις διατάξεις του Α.Ν. 89/67 και να έχουν τα πλεονεκτήματα του νόμου αυτού και της κοινής απόφασης των Υπουργών Συντονισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας όπου τους παραχωρείται άδεια εγκατάστασης.

Το αντίστοιχο ίσχυε και για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εγκαταστημένες στην Ελλάδα εφόσον οι δραστηριότητές τους είναι ίδιες με αυτές των αλλοδαπών. Ακόμη τα πλοία υπό ξένη σημαία όπου η διαχείρισή τους γίνεται από την Ελλάδα, εγκατεστημένες αλλοδαπές εταιρείες, οι οποίες απαλλάσσονται από την καταβολή φόρου τέλους εισφοράς, καθώς και των εισοδημάτων που αποκτούν από τις δραστηριότητές τους.

3. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ (ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ)

Από τις μέχρι τώρα αναλύσεις βλέπουμε ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία παρουσιάζει μία διεθνή δράση σε τέτοιο βαθμό ώστε να γεννιέται να αναπτύσσεται και να πεθαίνει χωρίς να έχει προσεγγίσει σε ελληνικό λιμένα αλλά ούτε και να διαπλέει από ελληνικές θάλασσες. Ακόμη η προσφορά υπηρεσιών σε τρίτες χώρες ήταν κατά συντριπτική μερίδα από ελληνόκτητο στόλο. Οι παραπάνω λόγοι που ήθελαν την ελληνόκτητη ναυτιλία

δύναμη σε παγκόσμια κλίμακα, ανέκαθεν οδηγούσαν στην υιοθέτηση και εφαρμογή εξωτερικής ναυτιλιακής πολιτικής ανάλογης αυτής που ακολουθούσαν όλες οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες.

Οι αρχές αυτές ναυτιλιακής πολιτικής ήταν οι ακόλουθες:

- α) Η Αρχή της Ελευθερίας των Θαλασσών (Αρχή Ναυσιπλοίας),
- β) Η Αρχή του σεβασμού του ξένου πλοίου και της αμοιβαιότητας στον τρόπο μεταχείρισης των πλοίων από τα κράτη,
- γ) Στην Αρχή της Ελευθερίας του θαλάσσιου εμπορίου και των θαλάσσιων έργων,
- δ) Στην Αθήνα της Ισότητας των σημαιών.

Έτσι μέσα σε αυτά τα πλαίσια των αρχών χαράζεται η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική με σκοπό, την δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών με συμφέροντες οικονομικούς όρους για τις κινήσεις των πλοίων μας σε όλα τα γεωγραφικά μήκη της υφής, και την υπεράσπιση των εθνικών συμφερόντων κατά των ξένων ναυτιλιών που φυσικά επιδίωκαν τα δικά τους οφέλη εις βάρος της ναυτιλίας μας.

Η ελληνική εξωτερική ναυτιλιακή πολιτική για να αντιμετωπίσει τους παραπάνω κινδύνους επιμερίζεται σε:

- i) Διολιτική έναντι των ξένων ναυτιλιών οι οποίες με μέτρα και μεθόδους καταλήγουν σε διακρίσεις σημαιών (ευκολίας),
- ii) Πολιτική κατά την κατάρτιση Διεθνών Ναυτιλιακών Συμβάσεων,
- iii) Πολιτική κατά την εξέταση ναυτιλιακών θεμάτων ενώπιον Διεθνών Οργανισμών Εμπορίου και Ναυτιλίας.

Από τα παραπάνω βλέπουμε ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία πρέπει να υπερασπιστεί τα συμφέροντά της σε όλα τα μήκη της υδρογείου όπου δηλαδή υπάρχει ελληνικό πλοίο. Προβλήματα μακροπρόθεσμα, προβλήματα έκτακτα, προβλήματα γοήτρου, αναθεωρήσεις θεμάτων στα πλαίσια της Ε.Ο.Κ. και άλλα. Έτσι για την υποστήριξη των συμφερόντων μας στην αλλοδαπή εκτός από τις κρατικές αντιπροσωπείες που παρίστανται στις διαβουλεύσεις των Διεθνών Οργανισμών, τοποθετήθηκαν στα

σημαντικώτερα ναυτιλιακά κέντρα κρατικές υπηρεσίες ναυτιλίας (προξενικά λιμεναρχεία) σε πόλεις όπως (Λονδίνο, Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμβέρσα, Μασσαλία, Γένοβα, Κόμπε, Χόγκ Κόγκ, Σίδνεϋ, Μπουένος Αϊρες, Ν.Υόρκη). Έτσι το επίσημο κράτος ήταν σε όλα τα πέρατα της υδρογείου κοντά στα εκάστοτε προβλήματα για την αντιμετώπιση των καθημερινών προβλημάτων.

4. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Η χώρα μας συμμετέχει ενεργά στους διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με τα θέματα της ναυτιλίας και του διεθνούς εμπορίου και προωθεί και υποστηρίζει την λήψη μέτρων και αποφάσεων που συντείνουν στην ανάπτυξη του δια θαλάσσης εμπορίου.

ΟΟΣΑ

Βασικός στόχος του Οργανισμού, είναι η διατήρηση του ελεύθερου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και η καταπολέμηση του προστατευτισμού. Στα πλαίσια της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του Οργανισμού, η χώρα μας συμμετέχει αποφασιστικά στη λήψη των σχετικών μέτρων για τη διατήρηση και την περαιτέρω ενίσχυση της αρχής του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

UNCTAD

Τα σημαντικότερα γεγονότα των τελευταίων δύο ετών στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη είναι η εκ νέου οριοθέτηση των στόχων του διεθνούς οργανισμού με φιλελεύθερο προσανατολισμό. Σημαντικότερος σταθμός, ήταν η Συνδιάσκεψη της Καρθαγένης (Βενεζουέλα) το Μάρτιο του 1992, όπου οι αναπτυσσόμενες χώρες δέχθηκαν κατ' αρχήν ότι η περαιτέρω ανάπτυξη δεν θα επιτευχθεί με τη συνέχιση της προστατευτικής τους πολιτικής και δεσμεύθηκαν για τη σταδιακή προσαρμογή τους στους κανόνες της ελεύθερης αγοράς.

ΙΜΟ

Στον Οργανισμό αυτό, που αποτελεί εξειδικευμένο Όργανο του ΟΗΕ ασχολούμενο με ναυτιλιακά θέματα, η χώρα μας διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο και έχει επιτύχει την εκλογή της στο Συμβούλιο του Οργανισμού ανελλιπώς από το 1981 μέχρι σήμερα.

Η θέση της Ελλάδας συνίσταται στην υιοθέτηση και προώθηση των απαραίτητων για τη διεθνή ναυτιλία ομοιόμορφων κανόνων σε αντίθεση με περιφερειακούς ή μονομερείς κανόνες που αποσταθεροποιούν το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον, ενώ αντίθετα και δεδομένου ότι οι αποφάσεις του παραπάνω Οργανισμού εφαρμόζονται σε

παγκόσμιο επίπεδο παρέχουν τη δυνατότητα ύπαρξης κανόνων αποδεκτών από όλους που θα ισχύουν στο στίβο του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, διευκολύνοντας έτσι την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

5. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Γενικά περί Ε.Ο.Κ. και Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής

Η ένωση των Ευρωπαϊκών λαών για την οικονομική και κοινωνική τους πρόοδο, την νομισματική σταθερότητα και την κατάργηση των συνόρων, υπόγραψε στην Ρώμη το 1957 την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.). Στόχοι της Κοινότητας ήταν οι εξής:

- α) Η λειτουργία κοινής αγοράς χωρίς περιορισμούς, δασμούς, εισφορές για γεωργικά και βιομηχανικά προϊόντα, ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, κεφαλαίων και ελεύθερο ανταγωνισμό,
- β) Την εναρμόνιση και προσέγγιση της οικονομικής πολιτικής των κρατών μελών ιδιαίτερα στον κοινωνικό, εργατικό, φορολογικό, νομισματικό τομέα.

Θεμελιώδης Οικονομικές Αρχές για την λειτουργία της Κοινότητας ήταν :

- α) Ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών,
- β) Ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων,
- γ) Ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων, και
- δ) Ο ελεύθερος ανταγωνισμός.

Οι παραπάνω αρχές της Ε.Ο.Κ. χάραζαν κοινή πολιτική στους τομείς: γεωργίας, περιφερειακής ανάπτυξης, κοινωνικής προστασίας, νομισματικής και φορολογικής πολιτικής, της ενεργειακής πολιτικής, στην πολιτική στον τομέα προστασίας περιβάλλοντος και καταναλωτού, στον τομέα εκπαίδευσης και έρευνας.

Ιδιαίτερα σε ότι αφορά τις μεταφορές αναφέρει στην συνθήκη της Ρώμης (άρθρα 74 - 84) την κοινή πολιτική των κρατών μελών μόνο στις χερσαίες (οδικές, σιδηροδρομικές) μεταφορές και δεν περιλαμβάνει τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές και έτσι αυτές θεωρούνται περιοχές εθνικής και όχι κοινοτικής ρυθμίσεως.

Όμως η ανάγκη για τις θαλάσσιες μεταφορές σε κοινοτικό πλαίσιο άρχισε το 1974 με παρέμβαση της κοινότητας και σε αυτόν τον τομέα, στην διαμόρφωση δηλαδή γενικών αρχών ναυτιλιακής πολιτικής.

Πρώτο βήμα της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ο.Κ. υπήρξε η απόφαση του 1977 με την οποία τα κράτη μέλη καλούνται να συνεργάζονται για την διαμόρφωση κοινής γραμμής που θα ακολουθούσαν στους διάφορους ναυτιλιακούς οργανισμούς και διασκέψεις (IMCO, UNCTAD, DECD, ILO, στη διάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας κ.α.).

Το δεύτερο βήμα της Ε.Ο.Κ. για κοινή ναυτιλιακή πολιτική είχε δύο σκέλη :

- α) Το πρώτο αφορούσε καθαρά εμπορικό χαρακτήρα και απόβλεπε σε διακανονισμούς θεμάτων σχετικών με την προσφορά θαλασσιών μεταφορικών υπηρεσιών με πλοία τακτικών γραμμών (cargo liners) τα οποία παρουσιάζουν διεθνώς πολλά προβλήματα,
- β) Το δεύτερο σκέλος αφορούσε τα κατ' εξοχήν τεχνικής φύσεως θέματα και θέματα βελτίωσης ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση προερχόμενη από πλοία.

Αυτά τα δύο συντέλεσαν στην κοινή πολιτική ως τις μέρες μας και σ' αυτά τα δύο θα στηριχθεί η ναυτιλιακή πολιτική και στο μέλλον.

Στον εμπορικό χαρακτήρα που αναφερθήκαμε παραπάνω η Ε.Ο.Κ. αντιμετώπισε δύο σημεία :

- α) Αυτό που αφορούσε την στάση που έπρεπε να πάρει απέναντι στον κώδικα τακτικών γραμμών της UNCTAD, και
- β) το ότι έπρεπε να βρεθεί τρόπος αντιμετώπισης του αθέμιτου ανταγωνισμού ο οποίος ασκείται από πλοία κρατικών ναυτιλιών τα οποία ανήκουν σε χώρες του Ανατολικού μπλόκ.

Στα τεχνικής φύσεως θέματα (ναυτιλιακής ασφάλισης, προστασίας περιβάλλοντος) απέκτησε έντονο χαρακτήρα ουσιαστικά μετά την προσάραξη του δεξαμενοπλοίου "Amoco Cadiz" το '78 στις ακτές της Βρετανίας όπου 220.000 τόνοι πετρέλαιο ρύπαιναν την θαλάσσια περιοχή.

Ετσι αποφασίσθηκε τότε από την κοινότητα να

καταβληθεί κάθε προσπάθεια σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω του IMCO ώστε :

- Να βελτιωθούν τα επίπεδα ασφάλειας των εμπορικών πλοίων ώστε στο μέλλον να αποφεύγονται παρόμοια ναυτικά ατυχήματα. Αυτό προϋπόθετε βελτίωση σχεδιάσεως και κατασκευής του εξοπλισμού των πλοίων και εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού αυτών.
- Να ληφθούν μέτρα ώστε να περιορισθεί η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος κυρίως με την λειτουργική διαδικασία των δεξαμενοπλοίων αλλά και κατόπιν ατυχήματος, σύγκρουσης ή προσάραξης πλοίων.

6. Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ Ε.Ο.Κ

Η Ελλάδα με την ένταξή της στην Ε.Ο.Κ., σαν πλήρες και ισότιμο μέλος από την 1η Ιανουαρίου 1981 έφερε μαζί της μια εμπορική ναυτιλία που αντιπροσώπευε το 10% της παγκοσμίου χωρητικότητας και το 45% της Ε.Ο.Κ., όπως φαίνεται και από τον πίνακα Νο 8.6 της σελ. 103. Έτσι η κοινότητα κατείχε το 1/3 της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας δηλαδή η μεγαλύτερη στον κόσμο. Λόγω αυτής της δύναμης μπορούσε να διαμορφώνει καθεστώς λειτουργίας των θαλασσίων μεταφορών και παροχής αντίστοιχων υπηρεσιών κερδίζοντας ανυπολόγιστα οικονομικά και πολιτικά οφέλη για την κοινότητα και τα κράτη μέλη της.

Παράλληλα ενισχύθηκε χάρις στην ελληνική προσχώρηση η διαπραγματευτική θέση της κοινότητας στους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς και στις συναλλαγές. Από την άλλη και η ελληνόκτητη ναυτιλία ευνοείται και οφελείται μετέχοντας σαν συνέταιρος σε ένα τόσο δυνατό σύνολο. Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική εκ μέρους της κοινότητας, ήταν το καλύτερο για την ελληνόκτητη ναυτιλία, όπου μπορούσε να μετέχει στις διαπραγματεύσεις για το συμφέρον των χωρών μελών αντί να μένει θεατής περιμένοντας από τρίτους την λήψη αποφάσεων που ενδεχομένως να επηρέαζαν δυσμενώς τα συμφέροντά της.

Στα θέματα των συμφερόντων των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων στις διαγραφόμενες ναυτιλιακές τάσεις αλλά και στις φιλοδοξίες των αναπτυσσόμενων χωρών με εμπορικό ή πολιτικό κίνδυνο, η Ελλάδα όσο μεγάλη ναυτιλία και αν είχε μόνη της δεν θα μπορούσε αποτελεσματικά να προστατεύσει τα συμφέροντά της.

7. Η ΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

- Η στάση της Ελλάδας διαγράφεται σε αντίθεση με τον κώδικα UNCTAD ο οποίος ασχολείται με ελεύθερες μεταφορές (trap shipping) αλλά και με τακτικές δρομολογιακές γραμμές. Έτσι η Ελλάδα έπρεπε να ξέρει τις επιπτώσεις που θα είχαν σε αυτούς τους τομείς οι εφαρμογές της Ε.Ο.Κ. Η μεγαλύτερη μάζα της ελληνόκτητης ναυτιλίας ασχολείται με μεταφορές BULK ομοειδών φορτίων σε μεγάλες ποσότητες που διακινούνται, από ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramps). Έτσι διαφαίνεται ότι την ελληνόκτητη ναυτιλία δεν απασχολεί τόσο ο κώδικας της UNCTAD γιατί αποτελεί τον αντίποδα των tramps. Το ενδιαφέρον της εντοπίζεται στο να μην μεταδοθεί στις μεταφορές BULKS το πνεύμα του προστατευτισμού που καθιερώνει ο κώδικας, με κατανομή φορτίων και την ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους σε θέματα εμπορικής φύσεως. Υπάρχει βέβαια και ένα μικρό ποσοστό ελληνόκτητων πλοίων που ασχολείται με τακτικές γραμμές και ενδιαφέρεται άμεσα για την τύχη του κώδικα UNCTAD. Αυτό γιατί ο κώδικας περιείχε πολλά θετικά στοιχεία για τις ελληνικές επιχειρήσεις. Βέβαια υπήρχαν και οι επιφυλάξεις της Ε.Ο.Κ. που (αν εφαρμοστούν δεν θα σύμφερε τις επιχειρήσεις αυτές. Η κοινότητα πάλι ανησυχούσε.) αφορούσαν το γεγονός ότι η χώρα μας θα εισχωρούσε στον τομέα των τακτικών γραμμών τον οποίο καρπούντο μέχρι τώρα ευρωπαϊκές χώρες κυρίως και έτσι θα υπήρχε μεγάλος ανταγωνισμός.
- Η στάση της Ελλάδας διαγράφεται επίσης μέσα στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των κρατικών ναυτιλιών Ανατολικών Χωρών που πλήττει τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα τόσο στα φορτηγά πλοία όσο και στα επιβατικά. Η Ελλάδα πάντως στον ανταγωνιστικό αυτό τομέα έχει εναρμονίσει τις προσπάθειές της με αυτές της Ε.Ο.Κ.
- Καθοριστική ακόμη παράμετρο αποτελεί, η βελτίωση επιπέδων ναυτικής ασφάλειας, και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Ελλάδα σαν κράτος με ναυτιλία που απασχολεί 120.000 ναυτικούς σε περισσότερα από 4.000 πλοία οφείλει να προσπαθεί και να συνεργάζεται με άλλα κράτη για την βελτίωση ασφάλειας των πλοίων ώστε να ασφαρίζεται η ζωή των ναυτιλομένων και τα φορτία που τους εμπιστεύονται να φτάνουν ασφαλής στον προορισμό τους.

Η χώρα μας με τις απέραντες ακτογραμμές έχει υποχρέωση να μεριμνά για την διατήρηση του αμόλυντου του θαλάσσιου περιβάλλοντός της, ώστε

οι υπήκοοί της αλλά και οι τουρίστες να απολαμβάνουν τους φυσικούς της πόρους και η οικονομία μας να έχει τα ανάλογα οφέλη. Έτσι στον τομέα του περιβάλλοντος στον οποίο η κοινή γνώμη δείχνει ευαισθησία η Ελλάδα έχει μια πρόσθετη ευθύνη. Τα ελληνικά πλοία διερχόμενα από περιοχές εθνικής δικαιοδοσίας ή λιμάνια, οφείλουν να σέβονται και να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον από οποιαδήποτε μορφή ρύπανσης.

Για να πραγματοποιηθεί και να καταχωρηθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έπρεπε να υπάρχουν μέτρα ασφαλείας των πλοίων. Κατά συνέπεια δεν υπάρχουν δυσχέρειες στην αποδοχή των αποφάσεων της κοινότητας οι οποίες στηρίζονται σε Διεθνείς Συμβάσεις ασφαλείας και αποφυγής ρύπανσης του IMCO.

Η Ελλάδα ήταν παρούσα στην ειδική ομάδα εργασίας της Χάγης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος και των λιμένων για ρύπανση.

Στα θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος όπως της ναυτικής εκπαίδευσης, ναυτικής εργασίας, κοινωνικής εργασίας, ακτοπλοΐας και θέματα που απασχολούν την Ε.Ο.Κ. η ελληνική παρουσία είναι ενεργός και ουσιαστική και για λόγους προστασίας των εθνικών συμφερόντων και για λόγους γοήτρου και μετέχει στον όμιλο των χωρών για ναυτιλιακά θέματα της κοινότητας. Η Ελλάδα είναι η αδιαμφισβήτητη ηγέτης χώρα.

8. Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΛΛΟΙ

Παρά τη διεθνή ύφεση που αντιμετωπίζει ο κλάδος, η ύπαρξη πλοιοκτητών αναγνωρισμένου κύρους και η χορήγηση της αναγκαίας χρηματοδότησης μπορούν να επιτρέψουν στην Ε.Ο.Κ. να αναλάβει εκ νέου έναν πιο ενεργό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Το 1981 το σύνολο των νηολογημένων πλοίων σε χώρες - μέλη της Ε.Ο.Κ. κάλυπτε το 29% του συνολικού διεθνούς τονάζ. Το 1989 ο αριθμός είχε πέσει στο 15%. Το υψηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων των πλοιοκτητών της Ε.Ο.Κ. δυσχέρανε τη δυνατότητά τους να είναι ανταγωνιστικοί στην παγκόσμια αγορά κατά τη δεκαετία του '80.

Τα χρόνια αυτά υπήρχε ένα μεγάλο πλεόνασμα διαθέσιμου μεταφορικού χώρου λόγω του χαμηλού ρυθμού αύξησης των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών, ενώ συνεχιζόταν οι παραγγελίες νέων σκαφών. Τούτο επέφερε πτώση των ναύλων. Μερικοί πλοιοκτήτες της Ε.Ο.Κ.

χρεοκόπησαν, άλλοι μείωσαν το βαθμό συμμετοχής τους σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ενώ άλλοι πάλι αποσύρθηκαν τελείως από τον τομέα.

Ορισμένοι μπόρεσαν να επιβιώσουν μεταφέροντας τα πλοία τους σε φθηνότερα νηολόγια. Άλλοι πλοιοκτήτες βρήκαν ασφαλή καταφύγια στην αγορά με καλύτερες προοπτικές επιβίωσης, πχ. με τη δρομολόγηση σε μεταφορές εντός των ορίων της Ε.Ο.Κ. ή με την επιλογή εξειδικευμένων μεταφορών (υγραερίου και χημικών προϊόντων).

Η ναυλαγορά έχει αρχίσει όμως να παρουσιάζει βελτίωση για μεγάλο όγκου ξηρά χύδην φορτία, για μεταφορές υγρών καθώς και για εμπορευματοκιβώτια (κοντέϊνερ), έτσι ώστε να δημιουργούνται προσδοκίες για ένα καλύτερο μέλλον.

Οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν ξανά ανάπτυξη, ενώ οι παραγγελίες νέων σκαφών διατηρήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα τη διετία 1987 - 1988. Ας σημειωθεί ότι η ναυτιλία της Ε.Ο.Κ. είναι κατακερματισμένη σε σημαντικό βαθμό.

Υφίστανται μεγάλες εταιρείες διαφοροποιημένων θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και μικρές εταιρείες με πλοιοκτήτες - πλοiάρχους του ενός σκάφους. Δίπλα στους μεγάλους παραγωγούς που μεταφέρουν τα φορτία τους με ιδιόκτητα σκάφη, υπάρχουν και μεγάλοι πλοιοκτήτες που ειδικεύονται σε μεταφορές χύδην.

Οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν μια ισχυρή εθνική βάση. Ωστόσο, η συνεργασία σε διεθνικό επίπεδο πάντοτε ωθούσε με την δημιουργία των "κονφεράνς", των κοινοπραξιών ναυλώσεων και "κονσόρτσιουμ".

Εντούτοις, εξακολουθεί να υφίσταται ζηρρός ανταγωνισμός και η πολιτική της Ε.Ο.Κ. είναι να διατηρεί ανοιχτή την εισδοχή στον επιχειρηματικό αυτό τομέα. Ειδικότερα, στον κλάδο των ποντοπόρων καθορισμένων δρομολογίων, μπήκαν στο παιχνίδι πολλές εταιρείες αποστολών εμπορευμάτων που λειτουργούν σαν κοινοί μεταφορείς χωρίς ιδιόκτητα σκάφη, οι οποίες ανταγωνίζονται τα πλοία που είναι ενταγμένα στις κατά περιοχές "κονφεράνς".

9. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ 1988

Κατά το τέλος του 1988 η Ε.Ο.Κ. είχε το 15% του Παγκόσμιου Στόλου, των πετρελαιοφόρων και των

πλοίων Ξηρού φορτίου χύδην. Στον κλάδο του γενικού εμπορίου και των σκαφών μεταφοράς "κοντέϊνερ", οι εταιρείες της Ε.Ο.Κ. δεν κατέχουν πιά την κυριαρχία, αλλά διατηρούν πάντα μια ισχυρή παρουσία με 27% μεταφορική ικανότητα επί του συνολικού στόλου πλοίων "κοντέϊνερ" διεθνώς, και φυσικά πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στις μεταφορές εντός της Ευρώπης.

Η μείωση του στόλου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έχει μέχρι ενός σημείου αντισταθμιστεί με την αύξηση του τονάζ που έχει νηολογηθεί στα λεγόμενα ανοικτά νηολόγια (κάτω από σημαίες ευκαιρίας) και που ανήκει σε πλοιοκτήτες εθνικοτήτων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Παρατηρείται μια αύξηση από 38,5 εκατ. τόνους dwt (νεκρού βάρους) το 1981, σε 64,2 εκατ. τόνους dwt το 1987.

Ο στόλος των χωρών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει επίσης το πρόβλημα της γήρανσης, ωστόσο, ο αριθμός των ατυχημάτων είναι μικρός λόγω αυστηρών κανονισμών των χωρών - μελών, συχνών επιθεωρήσεων στους λιμένες κ.λ.π..

10... Απασχόληση

Οι Εθνικές Κυβερνήσεις, αλλά και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θέλουν να διατηρηθεί ο στόλος της Ε.Ο.Κ. τόσο για στρατηγικούς όσο και για εμπορικούς λόγους και διότι συμβάλλει παράλληλα στην αντιμετώπιση του προβλήματος της απασχόλησης, στο ισοζύγιο πληρωμών κ.ο.κ.

Όμως, η απασχόληση ναυτεργατών από χώρες της Ε.Ο.Κ. μειώθηκε, από 250.000 περίπου το 1980 σε 110.000 περίπου το 1988. Η αιτία αυτής της εξέλιξης ήταν η μετακίνηση πλοίων από νηολόγια της Ε.Ο.Κ. στα λεγόμενα "ανοικτά" νηολόγια, που επιτρέπουν πιο ολιγάριθμα πληρώματα και χαμηλότερες αμοιβές.

Η εγκατάλειψη της ελληνικής σημαίας επιταχύνθηκε όταν τα ελληνικά πληρώματα πέτυχαν σημαντικά υψηλότερες αμοιβές μέσω απεργιακών κινητοποιήσεων. Παρόμοια εξέλιξη έλαβε χώρα και στην Γερμανία.

Ο εμπορικός στόλος της Ε.Ο.Κ. τα τελευταία χρόνια υπέφερε από έλλειψη επαρκών επενδύσεων με αποτέλεσμα τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει για να παραμείνει ανταγωνιστικός στη διεθνή αγορά. Η αναλογία νεότευκτων σκαφών του κοινοτικού στόλου υπολείπεται έναντι των περισσότερων ανταγωνισμών. Η διαφορά ηλικίας είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακή αν συγκρίνει κανείς τις ηλικίες των στόλων της Ε.Ο.Κ. με αυτές

των στόλων άλλων χωρών του Ο.Ο.Σ.Α..

Οι ανεπαρκείς κεφαλαιουχικές επενδύσεις οφείλονταν στους χαμηλούς ναύλους για τις περισσότερες μορφές θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναύλοι για ξηρά και υγρά φορτία υπήρξαν χαμηλοί από το 1981.

Οι ναύλοι των τάνκερ άρχισαν να βελτιώνονται κάπως το 1986, ενώ για τα ξηρά φορτία άρχισε κάποια βελτίωση στο τέλος του 1987.

Το 1988 και κατά το πρώτο ήμισυ του 1989 η βελτίωση συνεχίστηκε, με αυξομειώσεις εποχιακής φύσεως εν τούτοις οι ναύλοι δεν είναι ακόμη αρκετά ελκυστικοί για να επιτρέψουν τη διακινδύνευση παραγγελιών νέου τονάζ σε τιμές μάλιστα των ναυπηγείων πολύ αυξημένες.

Παρόμοιες εξελίξεις υπήρξαν και στον κλάδο των κοντέϊνερ, ως αποτέλεσμα της κάμψης που σημειώθηκε στις εξαγωγές των Η.Π.Α., με συνέπεια να υπάρχει πλεόνασμα αργούντος τονάζ, που μόνο εν μέρει αντισταθμίστηκε από τις κάπως αυξημένες εξαγωγές των Η.Π.Α.. Ωστόσο, πολλοί πλοιοκτήτες της Ε.Ο.Κ. έχουν ήδη παραγγείλει ή ετοιμάζονται να κάνουν παραγγελίες νέου τονάζ σε πλοία κοντέϊνερ, εν αναμονή περαιτέρω βελτιώσεων κυρίως στο εμπόριο προς και από Δυτική Ευρώπη.

Από πλευράς τονάζ η Ελλάδα διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο μεταξύ των χωρών - μελών της Ε.Ο.Κ. και μολονότι ο στόλος της Ελλάδας μειώθηκε από 73,5 εκατ. τόνους σε 42,8 εκατ. τόνους dwt (νεκρου βάρους), κατά την περίοδο 1981-1987 εντούτοις το ποσοστό της Ελλάδας στο σύνολο των στόλων της Ε.Ο.Κ. αυξήθηκε από 37% σε 40%. Επιπλέον, το 1987 σε έλληνες ανήκουν άλλα 45,2 εκατ. τόνοι dwt ή το 70% του τονάζ πλοίων ανήκουν σε πλοιοκτήτες της Ε.Ο.Κ., αλλά νηολογημένων κάτω από σημαίες ευκαιρίας. (Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου κ.λ.π.).

11. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες αποκτούν μεγαλύτερο βαθμό, αυτοπεποίθησης όχι μόνο λόγω της βαθμιαίας ανάκαμψης της ναυλαγοράς, αλλά επίσης και επειδή πιστεύουν ότι η "Ευρώπη του 1992" θα κινητοποιήσει την οικονομική ανάπτυξη στην Ε.Ο.Κ. με συνέπεια να επαυξηθεί το μερίδιο της Ε.Ο.Κ. στο Παγκόσμιο Εμπόριο.

Οι τέσσερις κανονισμοί της Ε.Ο.Κ. (υιοθετήθηκαν

από το Συμβούλιο Υπουργών στα τέλη του 1986) όσον αφορά την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, την εξαίρεση από τους κανόνες αντί-καρτέλ στις "κονφεράνς" για τις αθέμιτες τιμολογιακές πράξεις και για ελεύθερα πρόσβαση προς τα φορτία, είναι μέτρα που θα συμβάλλουν σε μικρότερο βαθμό προστατευτισμού και σε πιο αμερόληπτο καθορισμό τιμών σε πλοία δρομολογημένα σε ορισμένες γραμμές.

Τέλος ο διακηρυγμένος στόχος της κοινότητας (Επιτροπής - Συμβουλίου - Κοινοβουλίου), για την προώθηση μιας αποτελεσματικής και ανταγωνιστικής κοινοτικής ναυτιλίας θα πρέπει να διευκολύνει τους πλοιοκτήτες της Ε.Ο.Κ. να παίξουν εκ νέου έναν πρωτεύοντα ρόλο στην Παγκόσμια Ναυτιλιακή αγορά με χρήση πλοίων νηολογημένων στην κοινότητα.

Το εμπόριο κοντέινερ θα γνωρίσει μεγάλες αλλαγές τα επόμενα χρόνια με την τάση ολοκληρωμένων εταιρειών μεταφορών που θα παρέχουν πλήρεις υπηρεσίες διανομής από το εργοστάσιο στον τελικό καταναλωτή. Τούτο θα καταστεί δυνατό με τη χρήση των πιο πρόσφατων τεχνολογιών επικοινωνίας και πληροφορικής, με ηλεκτρονική ενημέρωση και ανταλλαγή στοιχείων. Ένα σημαντικό μέρος των στόλων των τάνκερ και πλοίων ξηρού φορτίου θα πρέπει να ανανεωθεί στην δεκαετία του '90. Έχουν όμως διατυπωθεί αμφιβολίες για το κατά πόσο οι Τράπεζες θα δεχτούν να χρηματοδοτήσουν τις τεράστιες επενδύσεις που θα απαιτηθούν.

Η χορήγηση της αναγκαίας χρηματοδότησης και η ύπαρξη πλοιοκτητών αναγνωρισμένου κύρους μπορεί να επιτρέψουν στην Ε.Ο.Κ. να αναλάβει ξανά πιο ενεργό ρόλο στις μεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως είναι ήδη γνωστό η ελληνόκτητη ναυτιλία επλήγη ιδιαίτερα σοβαρά κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Μετά το τέλος του πολέμου και πιά συγκεκριμένα με το δόγμα Τρούμαν δόθηκε ένας σημαντικός αριθμός εμπορικών πλοίων (LIBERTY'S) και έγινε προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα κατάλληλο πλέγμα νόμων για να βοηθήσει στην ανόρθωση της εμπορικής ναυτιλίας. Γενικά μπορούμε να πούμε :

1. Τα ενδιαφερόμενα κράτη, για τη δημιουργία και ανάπτυξη εθνικών ναυτιλιών υιοθετούν ειδική συμπεριφορά απέναντι στην εμπορική ναυτιλία, η οποία στο σύνολό της συνιστά τη ναυτιλιακή πολιτική.
2. Απώτερος σκοπός της κρατικής (Κυβερνητικής) ναυτιλιακής πολιτικής είναι η επί πλέον προμήθευση ωφελειών υπέρ της Εθνικής Οικονομίας και η ευημερία του κοινωνικού συνόλου του κράτους, το οποίο ασκεί αυτή τη πολιτική.
3. Ο παρεμβατισμός του κράτους σε θέματα που αφορούν την εμπορική του ναυτιλία, δικαιολογείται από το ενδιαφέρον του για την ανάπτυξη της, από την υποχρέωσή του να μεριμνά για την ασφάλεια της ζωής και περιουσίας των υπηκόων του και την κοινωνική τους προστασία.
4. Η υιοθετούμενη, από ένα συγκεκριμένο κράτος, ναυτιλιακή πολιτική εντάσσεται, γενικά, στον τομέα της πολιτικής του επί της τριτογενούς παραγωγής και διακρίνεται, ως προς το περιεχόμενο, κατά τριμείς δράσεως και ενδιαφέροντος της εμπορικής του ναυτιλίας.
5. Οι ναυτικές χώρες, με παράδοση, κατάληξαν με την πάροδο του χρόνου, στην αποδοχή ορισμένων Γενικών Αρχών ναυτιλιακής πολιτικής, υπέρ των οποίων αγωνίζονται με σθένος σε κάθε προσπάθεια περιστασιακών ή αναπτυσσόμενων ναυτιλιών (του Τρίτου, κυρίως, κόσμου) να τις νοθεύσουν ή να εξασθενήσουν την σπουδαιότητα και σημασία τους στην ομαλή διεξαγωγή των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.

Η φορολογική επιχείρηση της εμπορικής ναυτιλίας, από το κράτος δημιούργησε από την αρχή προβλήματα στις σχέσεις κράτους - πλοικτητών. Αφορμή αποτέλεσε το Ν.Δ. 567/48 "περί φορολογίας των κερδών των μηχανοκίνητων πλοίων", όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Ν.Δ. 887/49, με το οποίο θεσπίσθηκε φορολογία (η οποία ίσχυσε αναδρομικά από 1.1.1947) κατά ποσοστό 50% ούτε καν επί των πραγματικών καθαρών κερδών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά επί τεκμαρτών εισοδημάτων.

Το σύστημα φορολογίας των πλοίων, το οποίο επιχειρούσαν να εισάγουν τα δύο αυτά νομοθετήματα, τελικά δεν εφαρμόστηκε. Η παρεμπόδιση του απόπλου πλοίων στην αλλοδαπή (με την αιτιολογία της μη πληρωμής καταλογισθέντων φόρων), η ρητή εξαίρεση, από το μέρος φορτωτών, πλοίων υπό την ελληνική σημαία κ.λ.π., υπήρξαν μερικές από τις κυριώτερες εκφράσεις της ζημιάς η οποία "προσεγένετο στη ναυτιλία από την επιχειρηθείσα φορολογία". Η συνέχεια υπήρξε εξίσου απογοητευτική και επιζήμια, λόγω αποδοχής από το Κοινοβούλιο :

α) Του Ν.Γ Ψηφίσματος, με το οποίο επιβλήθηκε υποχρεωτική δήλωση των ελληνικών περιουσιών που υπήρχαν στο εξωτερικό, με σκοπό τον αναγκαστικό επαναπατρισμό τους.

Με το μέτρο αυτό αγνοήθηκε θελημένα το πραγματικό γεγονός ότι το ναυτιλιακό κεφάλαιο, ακριβώς επειδή δρά και κινείται στην αλλοδαπή, δεν μπορεί να εισαχθεί στην Ελλάδα και, συνεπώς, η επιβληθείσα εφάπαξ εισφορά ποσοστού 20% επί του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων, τα οποία είχαν αποκτήσει στο εξωτερικό επιχειρηματίες ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι υποχρεωμένοι, από το ψήφισμα, να τα εισάγουν στην Ελλάδα, δεν συνιστούσε τίποτε άλλο παρά μόνο φαλκίδευση των κεφαλαίων τους, και

β) Του Α.Ν. 889/49 "περί φορολογίας ευπόρων" με το οποίο υποβλήθηκε έκτακτη εφάπαξ φορολογία και στους ασχολούμενους με ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η φορολογία αυτή ενώ έγινε ευνοϊκά δεκτή για τα υπό την ελληνική σημαία πλοία, αποτέλεσε πρόσθετη αιτία διενέξεως και αντιδικίας μεταξύ δημοσίου και ελλήνων εφοπλιστών που είναι κάτοχοι πλοίων υπό ξένες σημαίες, επί των οποίων επιδιώχθηκε επέκταση των διατάξεων του νόμου.

2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

2α) Στην τελική ευθεία μπαίνει το CABOTAGE

Ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχόλησαν την τελευταία δεκαετία τον ναυτιλιακό κλάδο ήταν αυτό της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Όλα δείχνουν πως αυτό το θέμα (η κατάργηση του Cabotage) μπαίνει στην τελική ευθεία, καθώς μετά και την έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο του "πακέτου" των τριών κανονισμών "για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας", θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι θα ασκηθούν εντονότερες πιέσεις για να καμφθούν και οι τελευταίες αντιστάσεις.

Τα τρία σχέδια κανονισμών αναφέρονται στη δημιουργία κοινοτικού νηολογίου "EUROS" για τα ποντοπόρα πλοία, στη συγκεκριμενοποίηση του ορισμού του "κοινοτικού εφοπλιστή" και στην απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2β) Τι προβλέπεται για το CABOTAGE

Ο κανονισμός για την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προβλέπει :

1. Κατάργηση κάθε περιορισμού στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές για τους κοινοτικούς εφοπλιστές, εφόσον για την παροχή των υπηρεσιών αυτών χρησιμοποιούνται αποκλειστικά πλοία νηολογημένα στο κοινοτικό νηολόγιο και τα οποία δεν υπερβαίνουν τους 6.000 τόρους.

Ως κοινοτικοί εφοπλιστές θεωρούνται :

- α) Οι υπήκοοι κράτους μέλους, οι οποίοι έχουν την κατοικία ή τη συνήθη διαμονή τους σε κράτος μέλος της Ε.Ο.Κ., και
- β) Οι ναυτιλιακές εταιρείες ή επιχειρήσεις που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζει ο σχετικός κοινοτικός κανονισμός.

Ως "θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφορών" ορίζονται :

- α) Η θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων οποιουδήποτε κράτους μέλους περιλαμβανομένων και των υπερπόντιων διαμερισμάτων αυτού του κράτους (cabotage),
- β) Τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα ενός κράτους μέλους και εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους (υπηρεσίες εφοδιασμού) εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης.

2. Το κράτος μέλος στου οποίου τους λιμένες παρέχονται οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, μπορεί να απαιτεί για τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες αυτές να είναι επανδρωμένα με υπηκόους των κρατών μελών στον ίδιο βαθμό που απαιτείται για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του και τα οποία χρησιμοποιούνται για τις ίδιες υπηρεσίες.

Μπορεί επίσης να απαιτηθεί από ένα κράτος μέλος η κατάρτιση και η εξειδίκευση των πληρωμάτων να είναι ανάλογη μ'αυτήν που προβλέπεται από τις δικές του προδιαγραφές.

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

α) Την παροχή υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών, των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας ή μεταξύ των διαφόρων νησιών εντός κράτους μέλους,

β) Τα κρουαζιερόπλοια, εφόσον τούτο δικαιολογείται από κοινωνικούς λόγους, τη διατήρηση της απασχόλησης, την περιφερειακή ανάπτυξη ή την "Εθνική ασφάλεια".

4. Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος εκτιμά ότι η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού προκαλεί σοβαρές διαταραχές στην αγορά ή σοβαρές ανισορροπίες μεταξύ προσφοράς και ζήτησης σε μια καθορισμένη γεωγραφική περιοχή, μπορεί να υποβάλει αίτηση στην Επιτροπή για να πάρει τα απαραίτητα μέτρα εξάλειψης των ανισορροπιών.

Ανάμεσα στα μέτρα προβλέπεται ακόμη και

προσωρινή διακοπή της χορηγούμενης άδειας παροχής υπηρεσιών.

Ανάλογη πρωτοβουλία μπορεί να πάρει από μόνη της και η Επιτροπή.

Σε κάθε περίπτωση η Επιτροπή κοινοποιεί την απόφασή της στο Συμβούλιο, τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Ένα κράτος μέλος μπορεί να προσφύγει κατά της απόφασης της Επιτροπής εντός 30 ημερών. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία επίσης μέσα σε 30 ημέρες από την προσφυγή κράτους μέλους και είναι δυνατό η απόφασή του να είναι διαφορετική απ' αυτή της Επιτροπής.

5. Η Επιτροπή αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκπονήσει "λεπτομερή και σε βάθος μελέτη" για τις κοινωνικές, οικονομικές και φορολογικές επιπτώσεις της κατάργησης του cabotage, καθώς επίσης και για τις επιπτώσεις στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων και στην απασχόληση των ναυτικών στις θιγόμενες περιοχές.

Βάσει της μελέτης αυτής η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση αναθεώρησης του εν λόγω κανονισμού πριν από τις 31.12.1995.

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

2γ) Η Ελληνική θέση

Η επίσημη αντίδραση στα μέτρα που εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ήταν αυτή της συκρατημένης σιωπής.

Διευκρινίστηκε ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα ξεκινήσει κύκλο μακρών συζητήσεων με τους ενδιαφερόμενους φορείς, οι οποίοι, σύμφωνα με τον Υπουργό κ. Αρ. Παυλίδη, "θα διαρκέσουν επί μεγάλο χρονικό διάστημα".

Η ελληνική πλευρά θα περιμένει τις οριστικές θέσεις της Επιτροπής για να καταλήξει στην τελική στάση που θα κρατήσει στις Βρυξέλλες.

Τόσο οι πρώτες αντιδράσεις όσο και γενικά το κλίμα που επικρατεί αυτή την περίοδο στην έδρα της Επιτροπής δεν αφήνουν, κατά την εκτίμησή μας, πολλά περιθώρια για την ελληνική πλευρά.

Οι πιέσεις που θα εξασκήσει τόσο η Επιτροπή όσο

και τα άμεσα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη (κυρίως η Μεγάλη Βρετανία, η Δανία και η Ολλανδία) θα είναι ισχυρότατες.

Θα επιχειρήσουν να παρθούν οριστικές αποφάσεις, ιδιαίτερα για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, με τη διαδικασία της ειδικής πλειοψηφίας. Μετά δε και την έκτακτη Διάσκεψη Κορυφής της Ρώμης στις 27 και 28 Οκτωβρίου 1990, όπου η απόφαση για την έναρξη της δεύτερης φάσης της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης της Ε.Ο.Κ. (ΟΝΕ) πάρθηκε με πλειοψηφία (μειοψήφισε η Μεγάλη Βρετανία) η επιδίωξη ομοφωνίας σ' ένα τέτοιο "δευτερεύον", συγκριτικά, θέμα, θα πρέπει να θεωρείται από τώρα παρελθόν.

Μετά τις τελευταίες εξελίξεις δεν είναι σίγουρο τι στάση θα κρατήσουν οι μέχρι τώρα σύμμαχοι της Ελλάδας, δηλαδή η Γαλλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Ιταλία.

Πάντως, έτσι όπως έχουν διαμορφωθεί μέχρι στιγμής οι διαθέσεις και οι συσχετισμοί, η ελληνική πλευρά θα συνεχίσει να κινείται στη συμβιβαστική γραμμή που υποστηρίχτηκε μέχρι τώρα. Δηλαδή στην προβολή της ανάγκης για μόνιμη εξαίρεση από την κατάργηση του cabotage στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ νησιών και νησιών - ηπειρωτικής χώρας.

Στη μόνιμη εξαίρεση από την απελευθέρωση των θαλάσσιων υπηρεσιών που προσφέρουν πλοία κάτω των 500 κόρων.

Στην πλήρη εφαρμογή της νομοθεσίας του κράτους μέλους στα πλοία που θα θελήσουν να νηολογηθούν στο υπόλοιπο μέρος της ακτοπλοΐας που θα απελευθερωθεί. Και τέλος, στη διατήρηση του προνομίου της ακτοπλοΐας για λόγους Εθνικής άμυνας.

Σήμερα το νέο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ιδιαίτερα το Συμβούλιο Υπουργών απασχολείται με το αν θα προχωρήσει η ιδέα της δημιουργίας του ευρωπαϊκού νηολογίου EUROS.

Ηδη από τον Οκτώβριο του 1990 εκκρεμεί στο Συμβούλιο νομοθετικό ψήφισμα του Κοινοβουλίου που τροπολογεί με εύστοχες ρυθμίσεις το σχέδιο κανονισμού της Κομισιόν για τη θέσπιση του EUROS. Υπάρχει όμως μια διάσταση απόψεων μεταξύ των Υπουργών. Δύο είναι οι κυρίαρχες τάσεις οι οποίες αν και συμφωνούν και επιδιώκουν τη δημιουργία ευρωπαϊκού νηολογίου, διαφωνούν στο ύψος του ποσοστού και στις

ειδικότητες επάνδρωσης των ευρωπαϊκών πλοίων με ναυτικούς τρίτων χωρών. Υπάρχει και η αρνητική άποψη ενός ή δύο κρατών μελών που μάχονται απολύτως την ιδέα του EUROS.

Το ναυάγιο όμως της δημιουργίας του θα έχει ως αποτέλεσμα:

- α) Την επιτάχυνση της φυγής των πλοίων από τα εθνικά νηολόγια των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η φυγή των πλοίων διαρκές φαινόμενο των τελευταίων 15 ετών, οδηγεί μακροπρόθεσμα στη σταδιακή εξαφάνιση του ναυτεργατικού δυναμικού των κρατών μελών. Μείωση του αριθμού των πλοίων των 12 σημαίων συνεπάγεται μείωση των θέσεων προσφερόμενης εργασίας. Άρα ανεργία, άρα αλλαγή επαγγελματικού προσανατολισμού προς άλλους κλάδους της οικονομίας, άρα καχεξία των ναυτεργατικών ασφαλιστικών ταμείων, άρα αδυναμία προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα,
- β) Τη δημιουργία δευτέρων ή "διεθνών" νηολογίων εκ μέρους των κρατών μελών, όπως έχουν ήδη πράξει ορισμένα κράτη μέλη, και
- γ) Τα εθνικά ναυτιλιακά θεσμικά πλαίσια θα κάμπτονται σταδιακά και μοιραία από το κοινοτικό κερτημένο του φόρου προστιθέμενης αξίας, των κανόνων ανταγωνισμού, της απαγόρευσης των παντός είδους κρατικών ενισχύσεων (περιλαμβανομένων των φορολογικών απαλλαγών) καθώς και των τυχόν μελλοντικών ρυθμίσεων της Ε.Ε. για τη φορολογία εισοδήματος.

Θετική προοπτική θα αποτελούσε αναμφίβολα το παράλληλο και προαιρετικό νηολόγιο EUROS, το οποίο, ως ευρωπαϊκός θεσμός, προστατεύει, κατά το μέτρο των ρυθμίσεων που εισάγει, τα πλοία των 12 σημαίων που θα νηολογούνται σ' αυτό απέναντι στην τωρινή αλλά και στην εν εξελίξει ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Με άλλα λόγια το πλοίο EUROS, επί τη βάσει μεν της εθνικής του σημαίας εξακολουθεί να διέπεται από το εθνικό θεσμικό πλαίσιο, επί τη βάσει δε της ευρωπαϊκής σημαίας, εξασφαλίζει την εξαίρεση από την εφαρμογή του Κοινοτικού κερτημένου.

Από τα παραπάνω καταφαίνονται οι μεγάλες ευθύνες που επωμίζονται η Ελληνική Κυβέρνηση, οι έλληνες ευρωβουλευτές, οι έλληνες εφοπλιστές και οι έλληνες ναυτικοί για τη διαμόρφωση ευρωπαϊκής ναυτιλιακής

πολιτικής που θα προωθεί τα ναυτιλιακά μας συμφέροντα, συνεχίζοντας την πολιτική των "ξύλινων τειχών".

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ - ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Βέβαια σε μια εποχή που επιτακτικότερη παρά ποτέ προβάλλει η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος η ναυτιλιακή πολιτική είναι υποχρεωμένη να στραφεί και προς την κατεύθυνση αυτή καθώς και στην αύξηση των μέτρων ασφαλείας πληρωμάτων και πλοίων.

Οι στατιστικές που αναφέρονται στην ασφάλεια των πλοίων είναι αρκετά ικανοποιητικές, είτε αφορούν δεξαμενόπλοια, επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία ή πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Η κατάσταση, όμως, μπορεί και πρέπει να βελτιωθεί. Στη διαπίστωση αυτή καταλήγουν διεθνείς ναυτιλιακοί παρατηρητές και στελέχη νηογνώμωνων.

Οι ευθύνες, επισημαίνουν, για τα ατυχήματα ότι μπορούν να αποδοθούν σε τεχνικούς λόγους ή στον ανθρώπινο παράγοντα. Ο επιμερισμός τους, πάντως, εξαρτάται από τον ορισμό που δίνουμε στις αιτίες αυτές. Για τη βύθιση ενός παλιού πλοίου σε μία δυνατή καταγίδα ευθύνεται περισσότερο ο ιδιοκτήτης του και η διαχείριση παρά ένα τεχνικό λάθος. Είναι δεδομένο, αναφέρουν, πως η έλλειψη γνώσης, η ανεπαρκής οργάνωση και η μεταβίβαση ευθυνών επηρεάζουν, σε μεγάλο βαθμό, το ενδεχόμενο ατυχημάτων. Σήμερα, η προσοχή μετατοπίζεται στα ανώτερα κλιμάκια της διαχείρισης των πλοιοκτητριών εταιρειών. Ακόμη και λάθη κρίσεως ή ανικανότητα του πληρώματος είναι, εν τέλει, ευθύνη των ανθρώπων που το προσέλαβε.

Από τα υπάρχοντα στοιχεία που σταδιακά βλέπουν το φως της δημοσιότητας, διαπιστώνεται πως η αναλογία των θανατηφόρων ατυχημάτων βελτιώθηκε κατά τη δεκαετία του '80. Οι αποκλίσεις στην απώλεια ζών από έτος σε έτος στη δεκαετία του '90 είναι μικρές, τη στιγμή που ένα μόνο ατύχημα μπορεί να προκαλέσει το θάνατο πολλών ατόμων. Ο δείκτης του 1994 κυριαρχείται από το τραγικό ατύχημα στο επιβατηγό οχηματαγωγό "Εσθονία", το οποίο ανατράπηκε και βυθίστηκε στη Βαλτική με αποτέλεσμα το θάνατο 900 ατόμων.

Το ατύχημα του "Εσθονία" καταδεικνύει το επισφαλές των πλοίων που έχουν μεγάλες επιφάνειες κάτω από το επίπεδο της θάλασσας. Λίγα μόνο εκατοστά νερού σε ένα τέτοιο κατάστρωμα μπορούν να αποσταθεροποιήσουν πλήρως και να βυθίσουν το πλοίο. Οι νηογνώμονες, με τη συνεργασία των αρχών, δραστηριοποιούνται ώστε να θεσπιστούν νέοι κανονισμοί για την σταθερότητα των

επιβατηγών οχηματαγωγών.

Από ελληνικής πλευράς είναι ήδη γνωστό πως δεν υπάρχουν ατυχήματα τέτοιου επιπέδου και σε καμιά περίπτωση δεν αντιμετωπίσθηκε ανάλογη περίπτωση. Για τα δικά μας δεδομένα, όπως αναφέρει και ο Διευθυντής της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α) κ. Τριαντάφυλλος Παπαγεωργίου σε σχετική αρθρογραφία και μέσα στην ελληνική πραγματικότητα δεν συντρέχει κανένας λόγος να εφαρμοσθούν εξεζητημένα και αναπόδεικτα μέτρα τα οποία δεν προσφέρουν τίποτε ουσιαστικό, επιβαρύνουν το κόστος των πλοίων και τις δυνατότητές του.

Αυτός ο κίνδυνος, προσθέτει, για να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά χρειάζεται εκτός από σύμπνοια και συνεργασία του Υπουργείου Ναυτιλίας με τους άμεσα ενδιαφερόμενους, καθώς και συνεχή εγρήγορση για να αποφευχθεί κάθε ανεπιθύμητος αιφνιδιασμός που μπορεί να αποβεί καταλυτικός για το μέλλον του κλάδου.

Ο δείκτης σοβαρών περιστατικών του διεθνούς στόλου παρουσιάζει μείωση. Στις αρχές της δεκαετίας του '80 καταγράφηκαν 35 απώλειες ανά 1.000 πλοία το χρόνο, δηλαδή ποσοστό 3,5% το οποίο έπεσε στο 1,7% το 1994.

Το υψηλό ποσοστό σοβαρών περιστατικών που αφορούν δεξαμενόπλοια στο τέλος της δεκαετίας του '80 σχετίζεται με τον Πόλεμο του Κόλπου.

Όσο αφορά στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, ο ετήσιος δείκτης σοβαρών περιστατικών παρουσιάζει, για τις αρχές της δεκαετίας του '80, αυξημένο ποσοστό συγκρινόμενος με το μέσο όρο του παγκόσμιου στόλου γενικώς.

Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να είναι το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων και το λιγότερο υπεύθυνο για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (το 85% της ρύπανσης οφείλεται σε δραστηριότητες επί της ξηράς), εντούτοις ισχυρές είναι οι επικρίσεις της διεθνούς κοινότητας εναντίων τους.

Το οξύτατο πρόβλημα της ρύπανσης των ωκεανών από τη ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί εδώ και λίγο καιρό το επίκεντρο μιας σταυροφορίας χωρίς προηγούμενο στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο.

Το 1982 η Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών και η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ίδρυσαν από κοινού την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA), για την εθολογική προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση.

Εκτιμώντας τις απεριόριστες δυνατότητες του ανθρώπινου παράγοντα και ειδικότερα του ελληνικού φιλότιμου, η HELMEPA έθεσε σε κίνηση ένα σύστημα ενημέρωσης του ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου πάνω στους κινδύνους που διατρέχει το πλοίο και το περιβάλλον από διαρροές ρυπογόνων ουσιών καθώς και στον τρόπο πρόληψης και αντιμετώπισής τους. Μακροπρόθεσμη φιλοδοξία αυτής της εκστρατείας είναι να αποδώσει καρπούς εκεί όπου η αστυνόμευση και οι ποινές που επιβάλλουν οι τοπικοί νόμοι και οι διεθνείς κανονισμοί έχουν μέχρι στιγμής αποτύχει. Η επιτυχία της εξαρτάται όχι μόνο από τη θέληση των μελών της, εφοπλιστών και ναυτικών, αλλά και από την αντίστοιχη πολιτική βούληση και δέσμευση των παρακτίων χωρών να σεβαστούν κι εκείνες τη διεθνή νοθεσία και να κατασκευάσουν τις απαιτούμενες χερσαίες ευκολίες για την υποδοχή των καταλοίπων που μεταφέρουν τα πλοία στα λιμάνια τους.

Για τους παραπάνω λόγους η Ευρωπαϊκή Ένωση από τις αρχές του 1993 προωθεί μια κοινή πολιτική όσον αφορά την ασφάλεια των θαλασσών, προσαρμοσμένη βέβαια στους κανόνες και τα "standards", διεθνών οργανισμών όπως είναι ο IMO και ο απ' αυτόν υιοθετημένος κώδικας ISMC (Internasional Safety Management Code.).

Ενδιαφέρον παρουσιάζει μελέτη που εκπονήθηκε το 1994 από το Λόρδο Donaldson και υποβλήθηκε στον IMO σχετική με τους παράγοντες που καθορίζουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα και επηρεάζουν την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος (όπως π.χ. σημαίες ευκαιρίας, νηογνώμονες, έλεγχοι ικανότητας πληρώματος), αλλά και με δύο βασικά θέματα που παίζουν αποφασιστικό ρόλο.

Το πρώτο είναι η εφαρμογή ενός πρωτότυπου συστήματος λιμενικών ελέγχων, και το δεύτερο η άμεση αντιμετώπιση περιπτώσεων ρύπανσης με αποκεντρωμένους σταθμούς ρυμουλκών.

Ειδικότερα τα προτεινόμενα μέτρα είναι:

- α) Βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας υποστηρίζοντας τη δράση της αρμόδιας για το θέμα υπό επιτροπής του IMO,
- β) Η προσπάθεια μέσω του IMO για την αναθεώρηση των οδηγιών και των "standards" για τους νηογνώμονες,
- γ) Η άσκηση πίεσης στον IMO, τους νηογνώμονες, τους σχεδιαστές των πλοίων που εμπλέκονται στη σχεδίαση και τη συντήρηση των πλοίων, ώστε να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στις απαιτήσεις

επιθεώρησης των πλοίων που η κατασκευή τους περιέχει High Tensile Steel,

- δ) Η υιοθέτηση διαφορετικής λιμενικής τιμολόγησης μεταξύ των δεξαμενοπλοίων με Segregated Ballast Tanks και των συμβατικών Τάνκερς,
- ε) Η εισαγωγή του συστήματος self - targeting port state control,
- στ) Η χάραξη περιοχών υψηλού περιβαλλοντικού κινδύνου από τη ναυσιπλοΐα, που θα πρέπει να υιοθετηθούν από τον ΙΜΟ και την Ε.Ε., και για τις οποίες κατά περίπτωση θα τίθενται περιορισμοί στη ναυσιπλοΐα,
- ζ) Η ανάληψη πρωτοβουλιών για τη δημιουργία ενός νέου ταμείου που θα αναλάβει τη χρηματοδότηση του port state control, και
- η) Η δημιουργία δεύτερου ταμείου για τη χρηματοδότηση υπηρεσιών ρυμούλκησης, μέτρησης και καταπολέμησης περιπτώσεων ρύπανσης.

Βέβαια η λήψη τέτοιων μέτρων προϋποθέτει και σημαντικό οικονομικό κόστος που αναμφίβολα θα προκαλέσει αντιδράσεις τόσο στους ιδιώτες όσο και στα κράτη τα ασχολούμενα με τη βιομηχανία των θαλασσών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναφερόμενοι σήμερα στην Ελλάδα του 2000 και το απαραίτητο της αύξησης της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Οικονομίας, αναμφισβήτητα προσβλέπουμε στον σημαντικότερο οικονομικό παράγοντα που ονομάζεται Εμπορική Ναυτιλία.

Πρόκειται όμως για έναν παράγοντα κατ' εξοχήν ιδιόμορφο που απαιτεί μια ιδιαίτερη αντιμετώπιση και πιθανά διαχωρισμό του από το πλαίσιο της γενικής οικονομικής πολιτικής της χώρας μας.

Η ιδιομορφία αυτή πηγάζει από το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα προϋπήρχε της σύστασης του Ελληνικού Κράτους και συνέβαλε όσο κανένας άλλος οικονομικός παράγοντας στη δημιουργία του.

Στηριγμένη στην ιδιωτική πρωτοβουλία και επί σειρά ετών στην απουσία του κράτους και την ανοχή του, επιδίδεται στην εκμετάλλευση των ιστορικών συγκυριών κατά τρόπο πολλές φορές τυχοδιωκτικό και ευκαιριακό, αλλά, πάντα επιτυχή όσον αφορά τα οικονομικά οφέλη των ιδιοκτητών αλλά και έμμεσα του Ελληνικού Κράτους.

Όπως καταφαίνεται στην ιστορική αναδρομή οι πλοιοκτήτριες ναυτικές οικογένειες της πατρίδας μας σε συνδυασμό, με τον έμπειρο και ριψοκίνδυνο έλληνα ναυτικό κατόρθωσαν να ανδρωθούν μέσα από παγκόσμιες και τοπικές συρράξεις και να οδογήσουν το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό, λίγες δεκαετίες μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, σ' ένα από τα μεγαλύτερα του κόσμου, με συναλλαγματικά έσοδα που ισούνται με το μισό περίπου του Εξαγωγικού Συναλλάγματος.

Αυτή τη στιγμή η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι η πρώτη στον κόσμο περίπου του παγκόσμιου στόλου, ενώ η υπό ελληνική σημαία είναι η τρίτη στην παγκόσμια κατάταξη με 30 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας απαρτίζοντας το 44% του κοινοτικού στόλου. Το εισαγόμενο δε συνάλλαγμα από τη ναυτιλία για το 1994 είναι 2 δις δολλ. (6% ΑΕΠ).

Σήμερα όμως η άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής δεν μπορεί να έχει χαρακτήρα ευκαιριακό, περιστασιακό

αλλά αντίθετα να καθορίζει τους σκοπούς και τις κατευθύνσεις της μακροπρόθεσμα αλλά και βραχυπρόθεσμα.

Κάτι τέτοιο το απαιτούν οι υπάρχουσες κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές συνθήκες τόσο του ελληνικού χώρου όσο και του διεθνές, οι οποίες σαφώς έχουν διαφοροποιηθεί με αλματώδης ρυθμούς.

"Η συνεχής ταχύτατη εξέλιξη της τεχνολογίας που η πρακτική της εφαρμογή εισβάλλει ραγδαία, όπως ήταν επόμενο και στη ναυτιλία, μεταβάλλει τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου και ανατρέπει το παραδοσιακό τρόπο παραχής της εργασίας μας και κατ' επέκταση όλο το πλαίσιο των εργασιακών σχέσεων ναυτικού και εφοπλιστή, αφού πλέον η υπάρχουσα επαγγελματική κατάρτιση του έλληνα ναυτικού, πρέπει να το ομολογήσουμε, δεν επαρκεί για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού της προσφοράς εργασίας από ναυτικούς άλλων χωρών".

Η ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και η μετατροπή της σε ενιαία οικονομική αγορά προσφοράς και ζήτησης, όχι μόνο αγαθών, αλλά και εργασίας, δημιουργεί βέβαια προσδοκίες για εξεύρεση θέσεων εργασίας, αλλά και παράλληλα δημιουργεί μεγαλύτερους κινδύνους αποκλεισμού μας σε συνδυασμό με τα προηγούμενα.

Οι ραγδαίες πολιτικές και κοινωνικές αλλαγές που συντελέστηκαν στις ανατολικές ευρωπαϊκές χώρες κανείς δεν αμφισβητεί ότι συνέβαλαν στην εδραίωση της ειρήνης και των δημοκρατικών θεσμών στην Ευρώπη, παράλληλα όμως άνοιξαν τους δρόμους νέων αγορών προσφοράς εργασίας, που δεν πρέπει να τις παραβλέπουμε και να τις τοποθετούμε στο πολύ μακρινό μέλλον.

Η εγκατάσταση στη χώρα μας ευρωπαϊκών ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς εκμετάλλευση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μεταφοράς προσώπων και αγαθών που προσπαθούν να επιτύχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις των χωρών μελών της Ε.Ο.Κ, με βάση τις αρχές της ολοκλήρωσης, δημιουργεί κινδύνους, όχι μόνο για το μέλλον των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά πολύ περισσότερους για τους έλληνες ναυτικούς. Η γενικότερη επίθεση νεοεμφανιζόμενων χωρών στη ναυτιλία προς προσέλκυση για εγκατάσταση σε αυτές ναυτιλιακών επιχειρήσεων με όρους και προϋποθέσεις που φαλκιδεύουν τα δικαιώματα των ναυτικών, απειλεί άμεσα το μέλλον μας ως ελλήνων ναυτικών, αφού η αποδυνάμωση, του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου και ο περιορισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων θα επιφέρει και τη

μείωση της ζήτησης της εργασίας μας. Πρέπει να παραδεχθούμε ότι η συσώρευση των δυσκολιών για το μέλλον της ναυτιλίας δεν επήλθε ξαφνικά εν αιθρία.

Είναι επίσης γεγονός ότι η πολιτεία όλα τα προηγούμενα χρόνια δεν επέδειξε την ανάλογη σοβαρότητα αντιμετώπισης του όλου προβλήματος της ναυτιλίας μας, αν και πάντοτε στηριζότανε σε αυτή και την υπολόγιζε σαν ένα από τους σοβαρότερους συντελεστές της ισοσκέλισης του ισοζυγίου των εξωτερικών συναλλαγματικών πληρωμών, περισσότερο από κάθε άλλη φορά γιατί δεν υπάρχουν πλέον άλλα περιθώρια, είναι ανάγκη να σχεδιασθεί και να τεθεί σε άμεση εφαρμογή μια μακροχρόνια ριζοσπαστική, τολμηρή και επιθετική Ναυτιλιακή Πολιτική.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, σαν ένα σημαντικό τμήμα της οικονομίας της χώρας μας, είναι απαραίτητο στις ημέρες μας να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα και την εμπορικότητά τους. Για τον λόγο αυτό χρειάζεται και την βοήθεια του κράτους (υπό μορφή νέων νόμων, κινήτρων και κανονισμών) αλλά και την εφαρμογή νέων μεθόδων όπως συμβαίνει σε κάθε οικονομική επιχείρηση. (Χρήση και ανάπτυξη πληροφορικής, τηλεπικοινωνίες κ.λ.π.).

Έτσι κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστούν τα προβλήματα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (εφοπλιστικών εταιριών, ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων κ.λ.π.) και οι προοπτικές για την λύση του κάθε προβλήματος, σε επίπεδο Εθνικό αλλά και Ευρωπαϊκό. Αρχικά σε επίπεδο ποντοπόρου ναυτιλίας, για την αύξηση της παραγωγικότητας του κλάδου κρίνονται απαραίτητα τα:

- α) Η βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσης των παραγωγικών σχολών του εμπορικού ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) με την μέθοδο της συγχώνευσης σχολών και της εφαρμογής των λεγόμενων Sand-wich Courses.
 - i) Sand-wich Courses. Πρόκειται για ένα σύστημα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, αναμφισβήτητα το καλύτερο δυνατό σύστημα ειδικά για την σημερινή απαιτητική εποχή, κατά την οποία ο αξιωματικός του Εμπορικού Ναυτικού αντιμετωπίζει πληθώρα προβλημάτων πάνω στο πλοίο τα οποία δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν και να απομειωθούν στις τυπικές αίθουσες διδασκαλίας παρά μόνο πάνω στο ίδιο το πλοίο με δασκάλους του, τους αυριανούς συναδέλφους του.
 - ii) θετικό στοιχείο επίσης αποτελεί η ίδρυση του

τμήματος ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου του Πειραιά. Η ανάγκη πλέον στελεχών με πανεπιστημιακή μόρφωση είναι επιβεβλημένη.

- β) Την μείωση της σύνθεσης των πλοίων σε επίπεδο ασφάλειας και όχι βέβαια στους 9 άνδρες (Ιαπωνικά πληρώματα). Η στροφή των ελλήνων σε επαγγέλματα άλλα, από αυτό του ναυτικού επαγγέλματος απειλεί με αφελληνισμό την ελληνική ναυτιλία. Η διεθνοποίηση της βιομηχανίας της ναυτιλίας σημαίνει απονηολόγηση των πλοίων από τις εθνικές τους σημαίες με αντίστοιχη συνέπεια την αύξηση των πολυεθνικών πληρωμάτων. Σειρά αλλαγών είχε σαν αποτέλεσμα το ναυτικό επάγγελμα να πάψει να είναι κίνητρο. Για παράδειγμα η βελτίωση της υποδομής των λιμανιών είχε σαν επακόλουθο το μικρό χρόνο παραμονής στα λιμάνια. Ακόμη τα μικρότερα πληρώματα που επιβάλλει η σύγχρονη τεχνολογία σημαίνουν και αύξηση του όγκου εργασίας των πληρωμάτων. Έτσι η έλλειψη ναυτικής ποιότητας στο μέλλον γίνεται εμφανής.
- γ) Την αναμόρφωση του NAT με σύγχρονες αντιλήψεις και ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Σήμερα προϋπολογίζεται στα 73,1 δις δρχ. το οργανικό έλλειμμα του NAT για το έτος 1995, γεγονός που απαιτεί άμεση λύση, με επιχορήγησή του από τον κρατικό προϋπολογισμό, την διαγραφή δανείων που δόθηκαν με εγγύηση δημοσίου, την εξεύρεση νέων πόρων.
- δ) Τον σεβασμό των υπάρχοντων θεσμών τόσο από την διοίκηση, όσο και από την δικαιοσύνη σε τρόπο ώστε να ενισχυθεί ένα κλίμα εμπιστοσύνης στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.
- ε) Την δημιουργία ενός σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου για την χρήση της ναυτιλίας και του ναυτιλιακού κέντρου, έτσι ώστε ο Πειραιάς να μπορέσει να καθιερωθεί σε κέντρο ναυτιλίας (διοικητικό) της Μεσογείου. Ήδη υπάρχει μελέτη που εκπονήθηκε από την "Telecom Eireann" για λογαριασμό της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, συνηγορεί για τη δημιουργία δικτύου μετάδοσης δεδομένων στον Πειραιά.

Σχετικά με την κατηγορία μεσογειακών φορτηγών πλοίων κρίνεται αναγκαία η μείωση του κατώτατου ορίου της χωρητικότητας των πλοίων από 1.000 σε 500 κόρους για να υπαχθούν στις ευεργετικές διατάξεις των νόμων 89/67, 738/68, 27/75, 814/76, των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με έδρα τους την Ελλάδα και να

διαχειρίζονται πλοία της χωρητικότητας αυτής.

Μια άλλη κατηγορία του στόλου μας αρκετά κερδοφόρα είναι αυτή των ελληνικών τουριστικών και μεσογειακών πλοίων. Αρκετές δυτικές και ανατολικές χώρες έχοντας παραμελήσει τον κλάδο των κρουαζιερόπλοιων, αναγκάστηκαν κάτω από την ανάγκη προσελκύσεως περισσότερου συναλλάγματος να ακολουθήσουν πολιτική κινήτρων για την ανανέωση και την ανάπτυξη τους. Έτσι έλαβαν και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων της κατηγορίας αυτής, όπως οι ευνοϊκές δανειοδοτήσεις, προμοδοτήσεις νέων ναυπηγήσεων, φορολογικές απαλλαγές, χρήση χαμηλόμισθων αλλοδαπών κ.λ.π..

Τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός από πλευράς κόστους λειτουργίας έγινε τόσο οξύς και άνισος ώστε το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, λειτουργώντας με συνθήκες υψηλού κόστους εκμετάλλευσης, να εγκαταλήψει περιοχές όπως αυτή της Καραϊβικής που άλλοτε κυριαρχούσε. Αλλά ο ανταγωνισμός δεν εμφανίζεται μόνο στο διεθνή αλλά και στον ελλαδικό χώρο τώρα τελευταία, με τα κρουαζιερόπλοια που διέρχονται από τον ελληνικό χώρο και προσεγγίζουν τα νησιά μας.

Πρωτεύον λοιπόν πρόβλημα :

- Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού επιβατηγού πλοίου.

Στον τομέα αυτό ορισμένα στοιχειώδη μέτρα, που πρέπει να ληφθούν είναι τα ακόλουθα :

- α) Να αποδεσμευθεί το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο από την υποχρέωση να χρησιμοποιεί ελληνικό προσωπικό στο "ξενοδοχειακό" τμήμα του, όταν βρίσκεται σε ταξίδια εκτός Μεσογείου. Είναι γνωστό ότι τα ξένα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιούν στο "ξενοδοχειακό" τμήμα τους προσωπικό άσχετο με τη σημαία τους, το οποίο μισθοτροφοδοτεί ο εκάστοτε εργολάβος τροφοδοσίας του πλοίου.
- β) Να δοθεί η δυνατότητα χρονοναυλώσεως των πλοίων "γυμνών" (Bare Boat Chartering) έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

2. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Στενά συνδεδεμένο με την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών τουριστικών και μεσογειακών επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων είναι και το πρόβλημα της ανανέωσης και του εκσυγχρονισμού τους. Είναι επιτακτική ανάγκη να ανανεωθούν τα ελληνικά (ελληνόκτητα ή άλλης ιδιοκτησίας) τουριστικά και μεσογειακά επιβατηγά πλοία, ώστε να συγκροτηθούν οι μεγάλες αυξήσεις του κόστους λειτουργίας τους. Το σημερινό όμως κόστος κεφαλαίων, η πτώση της ζήτησης των υπηρεσιών τους και οι αντίστοιχες ζημιές κατά τα πρόσφατα έτη (1985-88), καθώς και το αυξανόμενο κράτος των υπό ελληνική σημαία πληρωμάτων, δεν επιτρέπουν την υλοποίηση προγραμμάτων ανανέωσης και εκσυγχρονισμού των πλοίων.

Κρίνεται επομένως αναγκαία και επείγουσα η λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του τουριστικού μας στόλου.

Υπάρχουν επιμέρους τομείς που συντελούν αποτελεσματικά στον εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε καίρια θέματα όπως είναι αυτό των υπεράριθμων επιβατών. Το πρόβλημα αυτό τις τελευταίες θερινές περιόδους ήταν ιδιαίτερα έντονο με αποτέλεσμα να υπάρξει η έντονη κινητοποίηση των αρμοδίων υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τα πλάνα του Υ.Ε.Ν., στα οποία είχαν συμφωνήσει και οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, οι ναυτιλιακές εταιρείες του κλάδου πρέπει να προχωρήσουν με γοργότερους ρυθμούς στην υλοποίηση προγραμμάτων μηχανοργάνωσής τους σε ό,τι αφορά την έκδοση και την πώληση εισιτηρίων, αν και αρκετές εταιρείες, που ταυτόχρονα είναι και οι μεγαλύτερες του κλάδου, είναι ήδη μηχανοργανωμένες. Η λύση αυτή εκτιμάται ότι θα λύσει οριστικά το πρόβλημα των υπεράριθμων επιβατών στην ακτοπλοΐα, αν και απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις εκ μέρους των εταιρειών του κλάδου.

Σαν πρώτο μέτρο, όπως προαναφέραμε επιβάλλεται η αύξηση του ποσοστού των επιχορηγήσεων που προβλέπονται από το Ν. 1262/82, για περιπτώσεις ναυπηγήσεων ή μετασκευών και η επέκτασή τους και στις περιπτώσεις εκτεταμένων επισκευών. Επιβάλλεται επίσης, τα ως άνω κίνητρα να επεκταθούν και στα μεσογειακά επιβατηγά πλοία, συμπληρωμένης αναλόγως της παραγράφου 9 του άρθρου 44 του Ν. 1731/87.

Πιστεύουμε ακόμη ότι χάρη ίσης μεταχείρισης των επιχειρήσεων του κλάδου μας, έναντι μικρότερης σημασίας συναλλαγματοφόρων πηγών, (όπως π.χ. εργαζόμενοι στο εξωτερικό ή οι έλληνες ναυτικοί ή και οι ναυτιλιακές εταιρείες λαϊκής βάσης) επιβάλλεται να συμπεριληφθούμε στις υπαγόμενες επιχειρήσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Ν. 1262/82 και να επεκταθούν και στις επιχειρήσεις μας τα κίνητρα που παρέχονται στους έλληνες του εξωτερικού και τους ναυτικούς για την πραγματοποίηση επενδύσεων με αντίστοιχη εισαγωγή συναλλάγματος, συμπληρωμένων αναλόγως των άρθρων 2 και 17 του παραπάνω Νόμου.

3. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Εκτός από την υπέρμετρη αύξηση τα τελευταία χρόνια των λειτουργικών δαπανών, παρατηρείται μεγάλη αύξηση και στις τιμές των υπηρεσιών, που προσφέρουν κρατικοί φορείς στα κρουαζιερόπλοια και στα μεσογειακά επιβατηγά πλοία (λιμενικά τέλη και διακαιώματα, πλοηγικά δικαιώματα, κ.λ.π.). Οι αυξήσεις αυτές πολλές φορές αποφασίζονται σε υπερβολικά ποσοστά, κατά τρόπο αιφνιδιαστικό και χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται οι πλοιοκτήτριες εταιρείες με τη διαφορά, για τα είδη εκδοθέντα εισιτήρια, αφού δεν είναι δυνατό να ζητηθούν συμπληρωματικές καταβολές από τους επιβάτες.

Στην προκειμένη περίπτωση είναι χαρακτηριστική η αύξηση των ρυμουλκικών δικαιωμάτων για το λιμάνι του Πειραιά, η άνευ λόγου επιβάρυνση με ρυμουλκικά δικαιώματα στο λιμάνι των Πατρών, η πρόσφατη αύξηση κατά είκοσι και πλέον φορές των τελών προσόρμησης - παραβολής σε όλα τα λιμάνια της χώρας, η αύξηση του τιμολογίου παροχής ύδατος στη μαρίνα Φλοίσβου κατά 125% και κατά 50% των δικαιωμάτων ελιμενισμού.

4. ΠΡΟΑΣΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ο.Κ..

CABOTAGE

Το CABOTAGE είναι καθαρά εθνικό θέμα, που σχετίζεται με την άμυνα, την ασφάλεια, την καταλληλότητα και επάρκεια των θαλάσσιων συγκοινωνιών, διότι η Ελλάδα έχει μοναδική φυσική - γεωγραφική

ιδιομορφία με την πολυνησία της και τα 15.000 χιλιόμετρα έκταμα ακτών. Για το λόγο αυτό οι ελληνικές κυβερνήσεις με πλήρη επίγνωση των αμυντικών, οικονομικών, αλλά και κοινωνικών συνεπειών, που θα είχε η κατάργηση του CABOTAGE για τη χώρα μας αρνούνται σταθερά την κατάργηση του "προνομίου", που καλύπτει το ελληνικό επιβατηγό πλοίο στον εθνικό μας χώρο.

Με κάθε τρόπο επιβάλλεται η διατήρηση και κατωχύρωση του δικαιώματος της ακτοπλοΐας για τα ελληνικά επιβατηγά πλοία και τα κρουαζιερόπλοια.

5. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΩΝ "ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΕΙΔΩΝ"

Από τον Αύγουστο του 1988, συμμετέχουμε ενεργά στην International Duty Free Coufederation (European Region), που εδρεύει στις Βρυξέλλες. Σκοπός της διεθνούς αυτής ομοσπονδίας, είναι ο συντονισμός των ενεργειών των ευρωπαϊών εταίρων, καθώς και η ενημέρωση των εκπροσώπων τους στο Ευρωκοινοβούλιο και στο Συμβούλιο Υπουργών, για τη διατήρηση του υφιστάμενου καθεστώτος των "αφορολόγητων ειδών" και μετά την ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Αγοράς (1992).

6. ΕΠΙΒΟΛΗ Φ.Π.Α. ΣΤΙΣ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η τυχόν κατάργηση του σημερινού καθεστώτος των αφορολόγητων ειδών και η επιβολή Φ.Π.Α. στις ενδοκοινοτικές μεταφορές θα αυξήσει το κόστος διακινήσεως εντός της Κοινότητας, θα μειώσει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, έναντι των τρίτων χωρών και θα επιδράσει δυσμενώς στον τουρισμό μας. Τουριστικοί προορισμοί γειτονικών τρίτων χωρών (Τουρκία, Γιουγκοσλαβία, κ.λ.π.) θα αντιλήσουν σημαντικά οφέλη από τις τυχόν πιο πάνω μεταβολές.

7. ΤΗΡΗΣΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Γενική προσπάθεια, επί διεθνούς επιπέδου, είναι η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός των πλοίων και ειδικότερα, των επιβατηγών. Σε αυτή την προσπάθεια, παρά τη στενότητα κεφαλαίων, συμμετέχει και ο ελληνικός τουριστικός στόλος. Είναι ανάγκη λοιπόν, να διατηρηθεί το θεσμοθετημένο ανώτατο όριο ηλικίας εισόδου στο ελληνικό νηολόγιο των 20 ετών, για

τα ελληνικά επιβατηγά πλοία.

8. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η Ελλάδα έχει μια μακράιωνη παράδοση ικανών και άρτια εκπαιδευμένων ναυτικών και ιδιαίτερα αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού (πλοιάρχων και μηχανικών) που διακρίνονται για τη ναυτοσύνη τους και την υψηλού επιπέδου κατάρτισή τους.

Η εκπαίδευση των αξιωματικών αυτών γίνεται στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) που λειτουργούν σε διάφορες πόλεις και παραδοσιακά ναυτικά νησιά της Ελλάδας υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι σπουδές στις ΑΔΣΕΝ προσφέρουν σύγχρονες και εξειδικευμένες γνώσεις, υψηλής ποιότητας στάθμης με το σύστημα Εναλλασσόμενης Εκπαίδευσης (SANDWICH COURSES) σύμφωνα με το οποίο η φοίτηση εναλλάσσεται μεταξύ σχολής και πλοίου.

Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης στη σχολή, οι πλοίαρχοι αποκτούν όλες τις γνώσεις σχετικά με τη ναυσιπλοΐα των πλοίων, τη φόρτωση και στοιβασία των διαφόρων φορτίων, την ευστάθεια του πλοίου, τους διάφορους χειρισμούς του και την οικονομική διαχείριση και εκμετάλλευσή του.

Επίσης οι μηχανικοί αποκτούν θεωρητικές γνώσεις σχετικά με τη λειτουργία και συντήρηση της μηχανής του πλοίου, των ηλεκτρογεννητριών, των λεβητών και γενικά του όλου του μηχανολογικού εξοπλισμού, που διαθέτουν τα σύγχρονα πλοία.

Κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης στα πλοία οι σπουδαστές εφαρμόζουν τη θεωρία που διδάχτηκαν σε πραγματικές συνθήκες κάτω από την εποπτεία των αξιωματικών των πλοίων.

Η οργάνωση κατάλληλης και επαρκούς εκπαιδευτικής υποδομής για τη δημιουργία καλά καταρτισμένων ναυτικών (κυρίως, θαλαμηπόλων και μαγείρων) κρίνεται αναγκαία.

Εξάλλου την τελευταία περίοδο το Υπουργείο Ναυτιλίας προωθεί σχέδιο νόμου προκειμένου να κάνει τη ναυτική εκπαίδευση πανεπιστημιακού επιπέδου. Συγκεκριμένα στις προθέσεις του είναι να αντικαταστήσει τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Ε.Ν με Ακαδημίες Ναυτικής Εκπαίδευσης.

9. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΟΒΛΗ ΑΠΟ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ

Η Ελλάδα, που είναι κατά παράδοση χώρα θαλασσινή και νησιωτική, έχει την ανάγκη ικανής και επαρκούς ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, από την οποία εκτός των άλλων, εξαρτάται και η ανάπτυξη του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου καθώς επίσης και του τουρισμού.

Στους σημαντικούς αυτούς τομείς της ελληνικής οικονομίας, μπορούμε να αντιληφθούμε την ουσιαστική συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας που με τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία ενώνει την ηπειρωτική με την νησιωτική Ελλάδα, βοηθώντας έτσι τη ζωή και την ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας και κάνοντας δυνατή την παραχή των αναγκαίων υπηρεσιών στα νησιά.

Παραμένει βασικό πρόβλημα και κοινός στόχος της κρατικής πολιτικής και των ιδιωτικών επιχειρήσεων του κλάδου η προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου. Πάντως, φαίνεται δύσκολη η ανάκαμψη ή η υποκατάσταση των Αμερικανών τουριστών με άλλης εθνικότητας υψηλού εισοδηματικού επιπέδου τουριστών. Οι προτιμήσεις του υψηλού εισοδηματικού επιπέδου τουριστών για κρουαζιερόπλοια στη Μεσόγειο επηρεάστηκαν αρνητικά, (όπως προαναφέραμε), από τα πρόσφατα πολιτικά και στρατιωτικά γεγονότα και τις εκδηλώσεις βίας και τρομοκρατίας στο μεσογειακό χώρο.

Μέσα στη γενικότερη προσπάθεια για την προσέλκυση περισσότερων τουριστών και αύξηση της ζήτησης κρουαζιέρων και με δεδομένο ότι η ανάκαμψη του τουριστικού ρεύματος από τις Η.Π.Α. προς την Ελλάδα ήταν, κατά το 1987, αλλά και το 1988 περιορισμένη, οι περισσότερες εταιρείες κρουαζιερόπλοιων καθιέρωσαν μειώσεις τιμών ναύλων, ενώ παράλληλα, ενίσχυσαν τις προσπάθειες για βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού "πακέτου" κρουαζιέρας.

Η ναυπηγική ελληνική βιομηχανία είναι απαραίτητο να εξυγιανθεί και να αναπτυχθεί τόσο με τη βοήθεια του κράτους όσο και με το πλέγμα αποφάσεων που καθορίζει η Ε.Ο.Κ..

Α. (Στις αμέσως προσεχείς ημέρες) ολοκληρώνεται στην Κοινότητα η ελληνική "Εκστρατεία" ενημέρωσης των αρμόδιων επιτροπών και κυρίως του επίτροπου ανταγωνισμού κ. Μπρίταν και του επιτελείου του για την αναγκαιότητα εντάξεως στην κοινοτική πολιτική ενισχύσεως των

ναυπηγικών επιχειρήσεων (όπως καθορίζει η 6η οδηγία της Ε.Ο.Κ.) με επιδοτήσεις και άλλες παροχές και του ελληνικού προγράμματος αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού του ναυπηγικού κλάδου.

- Β. Στις 26 Νοεμβρίου συνήλθε στις Βρυξέλλες το Συμβούλιο Υπουργών Βιομηχανίας των κρατών - μελών της Ε.Ο.Κ. εξετάζοντας, μεταξύ άλλων σοβαρών θεμάτων, την πρόταση της Επιτροπής για την παράταση της πολιτικής ενίσχυσης των ναυπηγικών επιχειρήσεων των κρατών - μελών, όπως προβλέπει η 6η οδηγία, με την εφαρμογή μιας νέας οδηγίας, της 7ης.
- Γ. Εάν πεισθούν οι κοινοτικοί για την ανάγκη αναδιάρθρωσης του ναυπηγικού ελληνικού κλάδου, θα απομακρυνθούν κίνδυνοι επιστροφής στα ελληνικά δημόσια και τα κοινοτικά ταμεία ενισχύσεων που δόθηκαν μέχρι σήμερα και κατά την Ε.Ο.Κ. είναι εκτός συμβατικών υποχρεώσεων και οδηγιών.
- Δ. Εφόσον συμβούν όλα αυτά και γίνει αποδεκτή από το Συμβούλιο Υπουργών η παράταση της 6ης Οδηγίας, ανοίγει ο δρόμος για την ευρεία χρηματοδότηση των ναυπηγικών επιχειρήσεων, πράγμα που θα οδηγήσει στην εξυγίανσή τους και από εκεί στην πιθανή μεταβίβασή τους στην ιδιωτική πρωτοβουλία, αλλά με προϋποθέσεις ασυγκρίτως καλύτερες από τις σημερινές.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα των ελληνικών ναυπηγικών επιχειρήσεων, τουλάχιστον των γνωστών συγκροτημάτων, είναι ότι ελέγχονται από το δημόσιο, πράγμα που περιορίζει κάθε δυνατότητα παροχής διευκόλυνσης, επιδοτήσεων κ.λ.π., επειδή αντιτίθεται στις κοινοτικές αρχές περί μη ανταγωνισμού του ιδιωτικού τομέα από τον δημόσιο.

Στο σημείο αυτό λοιπόν εστιάζονται και οι διαφορές της Κυβέρνησης με την Κοινότητα, από την πλευρά της οποίας θεωρούνται αντισυμβατικά τα μέτρα που πήραν οι Έλληνες αρμόδιοι μέχρι το 1989 :

- α) Για την μετοχοποίηση χρεών των ναυπηγείων Σκαραμαγκά και Νεωρίου Σύρου.
- β) Για την υπαγωγή ναυπηγικών μονάδων και προγραμμάτων ναυπηγήσεως σκαφών στις διατάξεις του Ν.1262/82 (περί επιδοτήσεως των επενδύσεων), ενώ ίσχυε η ειδική για τα ναυπηγεία 6η οδηγία που δεν είχε εφαρμοστεί στην Ελλάδα.

γ) Για την παροχή ειδικών δανείων και άλλων διευκολύνσεων στα ναυπηγικά συγκροτήματα, έξω από αυτά που αποδέχεται ως πολιτική ενισχύσεων η Ε.Ο.Κ..

Οι επισημάνσεις αυτές της Ε.Ο.Κ. και συγκεκριμένα του επιτρόπου ανταγωνισμού κ. Μπρίταν συνοδεύθηκαν και από την προειδοποίηση ότι η Ελλάδα δεν μπορεί πλέον να κάνει χρήση της 6ης οδηγίας, καθώς εξάντλησε το "πλάφόν" των ειδικών ενισχύσεων και επιδοτήσεων που προβλέπει η οδηγία αυτή.

Ας σημειωθεί δε ότι από το 1984 που ισχύει η οδηγία κανείς στις τότε κυβερνήσεις δεν είχε φροντίσει να προχωρήσει στις νομοθετικές ρυθμίσεις που επιβάλλονται για την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της που τότε συνίσταντο : Σε επιδοτήσεις μέχρι και 60% των επενδύσεων για τη ναυπήγηση σκαφών, για τον εκσυγχρονισμό, για την έρευνα και επιδοτήσεις του επιτοκίου για δάνεια μέχρι και 8%.

Αντί λοιπόν να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες της 6ης οδηγίας, τα Υπουργεία, Εθνικής Οικονομίας και Βιομηχανίας ερίζουν για το ποιο έχει την αρμοδιότητα να εισηγηθεί το νομοσχέδιο και να αναλάβει την εφαρμογή της σχετικής πολιτικής !!!

Αποτέλεσμα ήταν να διατυπωθεί ένα σχέδιο νόμου το οποίο εσύρετο από γραφείο σε γραφείο για να μετουσιωθεί σε νόμο του κράτους μόλις το 1989 επί Οικουμενικής Κυβερνήσεως.

Αλλά τότε τα πράγματα είχαν αλλάξει γιατί από τη μια πλευρά είχαν μειωθεί τα ποσοστά των επιδοτήσεων στο 26% και από την άλλη είχε εξελιχθεί η κόντρα με την Κοινότητα.

Η κατάσταση αυτή λοιπόν οδήγησε αναγκαστικά στην αλλαγή της πορείας πλεύσης της πολιτικής για τα ναυπηγεία και στη διαμόρφωση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ναυπηγικού κλάδου για το οποίο εκφράζεται βάσιμη αισιοδοξία ότι θα γίνει αποδεκτό και τελικά θα ενταχθεί στα πλαίσια της πολιτικής που θα προβλέπει η 7η οδηγία.

Η ισχύς της τελευταίας θα έπρεπε να είχε λήξει από το τέλος του 1993 όμως η δοθείσα παράταση έχει θετικές επιδράσεις για την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, δεδομένου ότι έχει περισσότερο χρόνο να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της και να προσαρμοσθεί στη νέα πραγματικότητα που θα ισχύσει στη διεθνή ναυπηγική αγορά μετά την 1.1.1996 οπότε θα τεθεί σε ισχύ η συμφωνία που

υπογράφηκε από τα κράτη μέλη του ΟΟΣΑ και η οποία προβλέπει το δραστικό περιορισμό των επιδοτήσεων προς τα ναυπηγεία.

Τώρα όμως οι συνθήκες είναι διαφορετικές, καθώς, σύμφωνα με το σχέδιο, η κυβέρνηση δεσμεύεται έναντι της Ε.Ο.Κ. να εφαρμόσει, όχι γενικά κάποια πολιτική αλλά ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα που προβλέπει:

- A. Μετοχοποίηση των χρεών ύψους 23 δισ. δρχ. των Ναυπηγείων Ελευσίνας, από το μητρικό όμιλο της Εμπορικής Τράπεζας και στη συνέχεια εξυγίανση και πώληση του συγκροτήματος σε ξένους κεφαλαιούχους.
- B. Ρύθμιση των χρεών της Α.Ε Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου και πώληση στη συνέχεια σε επιχειρηματικό όμιλο πράγμα που συντελέστηκε.
- Γ. Ρύθμιση των χρεών της Α.Ε Ελληνικά Ναυπηγεία και μεταβίβαση τελικά σε ξένους επιχειρηματίες του 49% των μετοχών και του μάνατζμεντ με μόνο δικαίωμα του Ελληνικού Δημοσίου να ορίζει το Δ.Σ.

Σήμερα η Ελληνική Κυβέρνηση είναι δεσμευμένη, περισσότερο παρά ποτέ, όπως δήλωσε ο αρμόδιος, για θέματα ανταγωνισμού, επίτροπος κ. Κάρελ Βαν Μίερτ να αρχίσει τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης διαφορετικά η επιτροπή θα κινήσει τις προβλεπόμενες διαδικασίες με τις γνωστές συνέπειες. δεδομένου ότι της δόθηκαν επανειλημμένες παρατάσεις στο παρελθόν προκειμένου να τη πραγματοποιήσει.

10. ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πειραιάς η πόλη της ναυτιλίας.

Πειραιάς και Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία έννοιες ταυτόσημες. Η ναυτιλία και η πόλη του Πειραιά συμβαδίζουν πάντα στις καλές εποχές με τη διαφορά ότι η ναυτιλία προσφέρει πάντα στις εποχές της κρίσεις στην πόλη.

Αναγκαίο κακό ανάμεσα σε αυτή την σχέση είναι ότι ο τομέας ναυτιλίας αρχίζει να απαιτεί παροχή καλύτερων υπηρεσιών και το λιμάνι να μην μπορεί να αποροφήσει ούτε να προσφέρει τις υπηρεσίες αυτές. Έτσι την τελευταία δεκαετία μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αρχίζουν να εγκαταλείπουν την Ακτή Μιαούλη και να εγκαθίστανται κατά μήκος της παραλίας (Γλυφάδα, Βούλα, Βουλιαγμένη) ή στα βόρεια προάστια.

Επειτα από την κρίση του 1977 και 1980 ο Πειραιάς άρχισε αλματώδη πορεία, πληθώρα εταιρειών εδρεύουν στο λιμάνι. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στον Πειραιά σήμερα ξεπερνούν τις οκτακόσιες (800) και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας αποτελεί το κύριο κέντρο διαχείρισης του μεγαλύτερου στόλου του κόσμου.

Σημαδιακό είναι ότι το 1994 τα δύο τρίτα της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου (υπό διάφορες σημαίες) τα διαχειρίζονται επιχειρήσεις με έδρα τον Πειραιά. Την "κυψέλη" της ελληνικής ναυτιλίας. Ακόμη μεγάλες ξένες ναυτιλιακές εταιρείες συμπεριλαμβάνουν στα επιχειρηματικά τους προγράμματα το λιμάνι του Πειραιά ενώ παράλληλα εκδηλώνεται και νέο ενδιαφέρον.

Ηδη τώρα 23 μεταφορικές ναυτιλιακές εταιρείες εξυπηρετούνται από το λιμάνι με 120 πλοία.

Για την αύξηση της παραγωγικότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα είναι αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού του Πειραιά ώστε να αναβαθμιστούν οι υπηρεσίες που προσφέρει προς το πλοίο, τον επιβάτη και το εμπόρευμα και να αυξηθούν οι δυνατότητές του, προκειμένου να προσελκυσθεί μεγαλύτερο μερίδιο από το διαμετακομιστικό εμπόριο που διακινείται στην "λεκάνη" της Ανατολικής Μεσογείου.

Όπως είναι γνωστό λόγω της γεωγραφικής του θέσεως ο Πειραιάς βρίσκεται στο σταυροδρόμι θαλάσσιων αξόνων που συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική και για το λόγο αυτό προσφέρεται άριστα για την χρησιμοποίησή του από τις διεθνείς μεταφορικές εταιρείες ως ενδιάμεσο σταθμό.

Για τους λόγους αυτούς δεν ενοήται η μη ύπαρξη σύγχρονων τηλεπικοινωνιών, χώρων στάθμευσης, εύκολη πρόσβαση, αποσυμφόρηση των τριγύρω δρόμων, καθαριότητα. Το λιμάνι ασφυκτιά, η θάλασσα ενώνεται με την ασφαλτο μέσω των σκαφών. Πουθενά χώρος για αναπνοή για αποσυμφόρηση. Η κατάσταση επιδεινώνεται συνεχώς και ο Πειραιάς δεν έχει τα προσόντα ούτε σύντομα προβλέπεται να αποκτήσει. Ακόμη αναδιωργάνωση των ήδη υπηρεσιών που υπάρχουν και δημιουργία νέων, όπως η ύπαρξη ναυτιλιακών δικαστηρίων και ειδικευμένων δικαστών που να γνωρίζουν ξένες γλώσσες. Είναι απαράδεκτο μια μεγάλη ναυτιλιακή χώρα όπως η ελληνική να μην έχει ναυτικά δικαστήρια και να καταφεύγει στην Αγγλία για την επίλυση διαφορών.

Μια από τις πρώτες επιδιώξεις του Υ.Ε.Ν. είναι η ανάδειξη του Πειραιά σε ένα σύγχρονο εμποροναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Γνωρίζουμε καλά ποιες βελτιώσεις απαιτεί η υποδομή της πόλης και του

λιμανιού και έχει αρχίσει μια συστηματική εργασία με όλους τους αρμόδιους φορείς (Δήμο, Λιμενική Αρχή, Οργανισμό Λιμένα). Στοχεύουμε και προωθούμε την υλοποίηση ενός φιλόδοξου προγράμματος, που θα επιφέρει την ουσιαστική μετεξέλιξη του Πειραιά σε υπερσύγχρονο εμποροναυτιλιακό κέντρο.

Πρωθείται ήδη το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του Λιμένα Πειραιά που προβλέπει :

- α) Διαχωρισμό της επιβατικής από την διαμετακομιστική εμπορευματική δραστηριότητα,
- β) Εκτέλεση νέων λιμενικών έργων και βελτίωση της λιμενικής υποδομής σε μέσα και εξοπλισμό,
- γ) Ανάπτυξη των υφισταμένων ευκολιών και βελτίωση του οδικού δικτύου διασύνδεσης του λιμανιού με την ενδοχώρα, και
- δ) Αναδιάρθρωση του όλου συστήματος τηλεπικοινωνιών που θα υποβοηθήσει σημαντικά την ανάπτυξη του Πειραιά, έργο που ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη.

Προς το παρόν Κράτος και Δήμος αρκούνται στις εισπράξεις κάποιων τελών και δεν δίνουν έμφαση στην βελτίωση των υπηρεσιών. Ελπιδοφόρα μηνύματα έρχονται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών όπου προωθούν τις διαδικασίες για την εκπόνηση μελέτης προς βελτίωση των παρεχόμενων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών. Φιλότιμη προσπάθεια θεωρείται και αυτή του Ο.Λ.Π (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς) που κατόρθωσε να ενταχθούν στα Μ.Ο.Π. Αττικής και στα Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης (Σ.Π.Α) της Ευρώπης ύψους 26 δις. δρχ. για το χρονικό διάστημα μέχρι το 1993. Τα προγράμματα αυτά έχουν στόχο την εξασφάλιση της απαραίτητης υλικοτεχνικής υποδομής στο λιμάνι και στην εφαρμογή συγχρόνων αντιλήψεων στην εκμετάλλευση των λειτουργιών του με σκοπό την αναβάθμιση του ρόλου του στις θαλάσσιες μεταφορές και συγκοινωνίες.

Ήδη μέχρι τώρα έχουν ενταχθεί στα Σ.Π.Α. προγράμματα 2,6 δις. δρχ. για αποπεράτωση σταθμού containers, εκπαίδευση υπαλλήλων στη μηχανογράφηση και χειριστών μηχανημάτων, ενώ στα Μ.Ο.Π Αττικής εντάχθηκε πρόγραμμα πληροφορικής 200 εκατ. δρχ. και αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού 2,5 δις. δρχ.

Με τα ήδη υπάρχοντα προγράμματα προβλέπονται έργα λιμενικά και οικονομικά όπως κατασκευές προβλητών, νέων κρηπιδωμάτων, ανέγερση κτιρίου υπηρεσιών, κατασκευές περιφερειακών οδών, αλλά και αγορά εξοπλισμού όπως:

- εργαλεία και συσκευές φορτοεκφορτώσεων,
- εγκαταστάσεις ηλεκτρικών υποσταθμών,
- υπολογιστών για πλήρη μηχανογράφηση των υπηρεσιών του λιμένα,
- αγορά γερανών κ.λ.π..

Τα παραπάνω μέτρα έχουν σκοπό να συμβάλουν στην καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του λιμανιού προς όφελος της Εθνικής Οικονομίας.

Είμαστε λοιπόν αισιόδοξοι για το μέλλον της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά, που αποτελεί ένα εύρωστο οικονομικά και δημιουργικό τμήμα της ελληνικής κοινωνίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σημερινή οργάνωση και λειτουργία των οικονομικών δραστηριοτήτων σε διεθνές επίπεδο, σ' ένα συνεχώς διευρυνόμενο χώρο, όπου τα διαχωριστικά σύνορα των διαφόρων επικρατειών υποχωρούν, και όπου λόγω της έκτασης αυτής η θέση της διοίκησης και διεύθυνσης της επιχείρησης δεν επηρεάζεται υποχρεωτικά από γεωγραφικά κριτήρια, οδήγησε στην επιλογή της θέσης διοίκησης των επιχειρήσεων με κύριο κριτήριο τους καλύτερους οικονομικούς όρους.

Αυτό τα διάφορα κράτη το έχουν οπωσδήποτε αντιληφθεί και έχουν προχωρήσει στο να δημιουργήσουν και εξασφαλίσουν στις επικράτειές τους τέτοιες συνθήκες, οι οποίες να συνδυάζουν τις καλύτερες, κατά το δυνατόν, για τον επιδιωκόμενο σκοπό τεχνικές απαιτήσεις υποδομής, όπως επαρκείς και εξυπηρετικές τηλεπικοινωνίες και συγκοινωνίες, κατάλληλα οικήματα, παράλληλα με το κατάλληλο νομικό καθεστώς π.χ. θέσπιση ή αποδοχή νέων εξυπηρετικών μορφών και τύπων επιχειρηματικής δράσης, μείωση ή εξάλειψη της φορολογίας κ.λ.π., δυνατότητα απασχόλησης υπαλλήλων γηγενών, συναλλαγματικές διευκολύνσεις κ.λ.π. και όλα αυτά με μια προοπτική σταθερότητας και διάρκειας έτσι ώστε να δημιουργείται ένα περιβάλλον και μια υποδομή με τους καλύτερους και κυρίως τους συμφερότερους όρους, ώστε να προσελκύσει τους ενδιαφερόμενους.

Χώρες με πρώτη την Αγγλία, όπως η Γαλλία, η Ελβετία, το Μονακό, η Κύπρος, το Λουξεμβούργο, έχουν επιδείξει ζωηρό ενδιαφέρον για την προσέλκυση εφοπλιστικών γραφείων, προσφέροντας, δελεαστικά προνόμια, με αρκετά ικανοποιητικά γι' αυτά αποτελέσματα.

Η Ελλάδα είχε παρατηρήσει τις δυνατότητες και προοπτικές της ωφέλειας από τη δημιουργία παρόμοιων συνθηκών για την προσέλκυση ενδιαφερομένων που απασχολούνται στο εξωτερικό, να εγκαταστήσουν στην επικράτειά της, τα κέντρα ή σταθμούς διοίκησης των δραστηριοτήτων τους αυτών, είτε υποκαταστήματα ή γραφεία εξυπηρέτησης ή εκπροσώπησής τους και είχε αρχίσει να θεσπίζει μέτρα που διευκόλυναν

τέτοιες κινήσεις, όπως τις διατάξεις του άρθρου 9 του Ν. 4171/61, πλην όμως τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να θεωρηθούν μάλλον περιορισμένα, ειδικά κατά των αριθμό και το εύρος των υποψηφίων στους οποίους αποτείνονταν.

Βέβαια υπήρχε ο αντίλογος ότι η θέσπιση τέτοιων όρων θίγει αυτούς που δραστηριοποιούνται εντός των ορίων και μόνο, της ίδιας χώρας, για τους οποίους παραμένουν εις το ολόκληρο τα βάρη, οι φόροι και οι άλλες νομικές υποχρεώσεις, περιορισμοί και δεσμεύσεις, ή ότι γίνεται μια εμφανής και προκλητική άνιση μεταχείριση των ημεδαπών επιχειρηματιών σε σχέση με τους δραστηριοποιούμενους σε διεθνές επίπεδο επιχειρηματίες.

Σήμερα, όμως μετά την παρατεταμένη κρίση στη Μέση Ανατολή, η Βηρυτός, η άλλοτε Ελβετία της Ανατολής λόγω του όγκου των εργασιών των τραπεζών της, πρόσφερε στη χώρα μας τη δυνατότητα μεταφοράς και εγκατάστασης εταιρειών που αναζητούσαν χώρο δράσης ακίνδυνο και χωρίς δυσκολίες και εμπόδια.

Η αντικειμενικά θετική αξία και ωφελιμότητα του θεσμού, για την Ελλάδα αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ο θεσμός έγινε αποδεκτός και διατηρήθηκε απ' όλες ανεξαιρέτα τις Ελληνικές Κυβερνήσεις. Επίσης βλέπουμε να διαχειρίζονται τον θεσμό και να τον εφαρμόζουν ανεπιφύλακτα, σαν αρμόδιοι Υπουργοί, πρόσωπα που ανήκουν σ' όλο το φάσμα των οικονομικών θεωριών, όπως οι κ.κ. Μητσοτάκης, Παπαληγούρας, Εβερτ, Παπαδόγγονας, Ρουμελιώτης, Γιώτας, Κεφαλογιάννης, Δρετάκης, Αρσένης, Τσοβόλας, Σημίτης και άλλοι.

Κατ' αυτό τον τρόπο ο Πειραιάς αποτελεί σήμερα κέντρο δράσης σημαντικού αριθμού δυναμικού επιτελικών γραφείων διεύθυνσης, διαχείρισης, εκμετάλλευσης ή διευκόλυνσης της εκμετάλλευσης, εκπροσώπησης και παροχής γενικά υπηρεσιών, πολλών διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πεδίο δράσης των κέντρων αυτών βασικά όχι όμως και αποκλειστικά η μεγάλη Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και η διεθνής ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα, κατ' επέκταση δε κάθε άμεση ή έμμεση ναυτιλιακή δραστηριότητα στο διεθνή χώρο.

Αναμφίβολα η ελληνική οικονομία μπορεί να ωφεληθεί πολύπλευρα μετατρέποντας σε κέντρα δράσης και άλλες πόλεις - λιμάνια ή μη όπως η Θεσσαλονίκη. Δεδομένου ότι θα εισέπραττε σε συνάλλαγμα τα έξοδα μισθοδοσίας του προσωπικού, και γενικώς τα έξοδα εγκατάστασης, διοίκησης και λειτουργίας του γραφείου, θα δημιουργούσε θέσεις εργασίες για τους κατοίκους

της πόλης, οι τράπεζες και το τραπεζικό σύστημα θα επηρεαζόταν αμέσως και οι σχετικές εργασίες θα αυξάνονταν εμφανώς από τις δοσοληψίες και τη δραστηριότητα των γραφείων, ιδίως με το εξωτερικό, θα ωφελείτο από νέους τρόπους και μεθόδους "KNOW HOW" στη δημιουργία, οργάνωση, διεύθυνση και επέκταση των επιχειρήσεων και μετά βεβαιότητας θα εμφανίζονταν και ντόπιοι νέοι παρεμφερείς επιχειρηματίες, θα εμφανιζόταν αύξηση στη χρήση και απασχόληση στις τηλεπικοινωνίες, ζήτηση στις οικοδομές, προϋποθέσεις για διεθνή προβολή τουριστική και επιχειρηματική.

Μαρτυρία, επιστημονικά τεκμηριωμένη, για τη συμβολή του θεσμού των ναυτιλιακών εταιρειών, στην ανάπτυξη της οικονομίας μας αποτελεί η ανάλυση - αξιολόγηση του ΚΕΠΕ (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών), στην έκδοση: "Θέματα Προγραμματισμού Ε4 για το 1983 - 87 Εμπορική Ναυτιλία (Αθήνα 1986)".

Σημαντικός και ουσιαστικός είναι ο θεσμός των εταιρειών 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 ναυτιλιακών εταιρειών, παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα στις εταιρείες, των οποίων η καταστατική έδρα βρίσκεται στο εξωτερικό, να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα. Το 1981 ο αριθμός των εταιρειών που λειτουργούσαν στην Ελλάδα κάτω από το καθεστώς των Α.Ν. 89/67, 378/68 και των παραπάνω Νόμων ήταν περίπου 755 (ο αριθμός αυτός με μικρές αυξομειώσεις παραμένει σταθερός από το 1976). Από αυτές τις εταιρείες, αμιγώς ελληνικές είναι μόνο 80 ενώ από τις υπόλοιπες, ένα ποσοστό 85% περίπου, είναι ελληνικών συμφερόντων.

Ο αριθμός των απασχολούμενων στις ναυτιλιακές εταιρείες του Α.Ν. 89/67 ήταν 8.346 (31.12.1981) από τους οποίους 7.478 έλληνες και 868 ξένοι. Αναλυτικότερα κατά την 5ετία 1976 - 1981 ο αριθμός του συνόλου των απασχολούμενων αυξήθηκε από 5.600 σε 8.436 (μέση ετήσια αύξηση 7% περίπου). Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των απασχολούμενων στις ναυτιλιακές εταιρείες ελλήνων αυξήθηκε πιο γρήγορα από το σύνολο των απασχολούμενων στην 5ετία 1976 - 1981 φτάνοντας τους 7.478 από 4.850 (μέση αύξηση 8% περίπου) και ότι η μέση απασχόληση στις ναυτιλιακές εταιρείες αυξήθηκε από 7,3 το 1976 σε 11 υπαλλήλους το 1981.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες εισάγουν ελεύθερο συνάλλαγμα (με δικαίωμα επανεξαγωγής). Στην 5ετία

1976 - 1981 η εισαγωγή συναλλάγματος σημείωσε αλματώδη αύξηση από 414,4 εκατ. \$ το 1976 σε 1.298 εκατ. \$ το 1981 (μέση ετήσια αύξηση 33%).

Το συνάλλαγμα που προέρχεται από τις εταιρείες του Α.Ν. 89/67 αποτελεί το 71,4% του συνολικού εισαγόμενου ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Από το 1976 μέχρι το 1981 οι ναυτιλιακές εταιρείες του Α.Ν. 89/76 έχουν εισάγει και δραχμοποιήσει συνολικά συνάλλαγμα που ανέρχεται στα 5.530 εκατ. \$.

Σε άλλο σημείο της έκδοσης, όπου αναπτύσσεται και αναλύεται το θέμα των ναυλώσεων αναφέρονται και τα ακόλουθα σχετικά.

"Στην ελληνική ναυλαγορά αναπτύσσει δραστηριότητα ένας αρκετά μεγάλος αριθμός εταιρειών που ασχολείται με ναυλώσεις και αγοραπωλησίες πλοίων. Συγκεκριμένα, σήμερα λειτουργούν στον Πειραιά 100 εταιρείες, που απασχολούνται σχεδόν αποκλειστικά με σύναψη διεθνών ναυλώσεων. Εκτός από τις παραπάνω, οι οργανωμένες μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες διαθέτουν δικό τους τμήμα ναυλώσεων (Chartering) το οποίο ασχολείται κυρίως με τη ναύλωση των πλοίων που αυτές διαχειρίζονται. Η αμοιβή η οποία καταβάλλεται στον κάθε μεσίτη για τη μεσολάβησή του φτάνει στο 1,25% του ναύλου που έχει συμφωνηθεί. Η εισροή συναλλάγματος στη χώρα από τις ναυλομεσιτίες πλοίων υπολογίζεται σε 10 - 15 εκατ. \$, το χρόνο".

Η ουσιαστική συμβολή του θεσμού στην Εθνική Οικονομία όπως φαίνεται και από τον πίνακα Νο 8.7 της σελ. 104 της Διεύθυνσης Ναυτιλιακής Υποδομής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όπου αν συγκρίνει κανείς τη στήλη "ΕΙΣΑΧΘΕΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ" με τα ποσά της στήλης "ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ", διαπιστώνει ότι η κύρια πηγή ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες του Α.Ν. 89/67 κ.λ.π..

2. ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Η ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας και η άνοδος του βιοτικού επιπέδου του πληθυσμού της χώρας απεικονίζεται χαρακτηριστικά μέσα από τις εξελίξεις των οικονομικών μεγεθών του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος, της Ιδιωτικής Κατανάλωσης και των επενδύσεων Παγίου Κεφαλαίου της χώρας.

Το σε σταθερές τιμές 1958 Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα του 1948 ήταν 44.446 εκατομμύρια δραχμές ενώ το 1970 έφτασε τις 189.920 εκατομμύρια δραχμές, δηλαδή υπερτριπλασιάστηκε σε μια σχεδόν

ΕΙΚΟΣΙΠΕΝΤΑΕΤΙΑ.

Μεταξύ των κλάδων της Ελληνικής Οικονομίας που συνέβαλαν στη διαμόρφωση του Εθνικού Εισοδήματος σε υψηλότερα επίπεδα την πρώτη μεταπολεμική εικοσιπενταετία αναμφίβολα ήταν ο κλάδος της Εμπορικής Ναυτιλίας. Στο εισόδημα αυτό περιλαμβάνεται το εισόδημα από τις θαλάσσιες μεταφορές που διενεργούνται από τα ακτοπλοϊκά, μεσογειικά και ποντοπόρα πλοία. Στο εισόδημα των ποντοπόρων πλοίων περιλαμβάνεται μόνο το εισρέον στη χώρα εισόδημα των απασχολούμενων σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία. Μεγάλο μέρος του εισοδήματος των ποντοπόρων πλοίων δεν εισρέει στη χώρα και συνεπώς διαφεύγει από τη στατιστική παρακολούθηση της Τράπεζας της Ελλάδος. Έτσι είναι αδύνατη η πλήρης εισοδηματική μέτρηση, δεδομένου ότι σημαντικό τμήμα του εισοδήματος όσων απασχολούνται σε ποντοπόρα πλοία διατίθεται σε ξένες χώρες και ειδικότερα των εφοπλιστών, που οι έδρες των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων είναι εγκατεστημένες εκτός των γεωγραφικών ορίων της χώρας.

Με βάση τα στοιχεία των Εθνικών Λογαριασμών της Ελλάδας, το σε σταθερές τιμές 1958 εισόδημα από την Εμπορική Ναυτιλία από 1.506 εκατομμύρια δραχμές το έτος 1950 ανήλθε σε 8.642 εκατομμύρια δραχμές κατά το έτος 1970, το δε σε τρέχουσες τιμές εισόδημα από 563 εκατομμύρια δραχμές κατά το έτος 1950 σε 9.216 το έτος 1970.

Αθόρυβος χρηματοδότης της πατρίδας μας η ναυτιλία, έφθασε το 1995 να προσφέρει στη χώρα μας 2.191 δισ. δολάρια Η.Π.Α, βοηθώντας αισθητά το εθνικό ισοζύγιο πληρωμών.

Πρέπει να αναφέρουμε ότι κατά το 12μηνο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 1995 σημειώθηκε η μεγαλύτερη αύξηση της 10ετίας ως προς την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος (11%) σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 1994. Όπως μας δείχνει και πίνακας Νο 8.8 της σελ. 105.

Πρέπει να τονίσουμε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα "καθαρό", που δημιουργείτε χωρίς την απαίτηση κρατικών θυσιών, (όπως για παράδειγμα το τουριστικό συνάλλαγμα, για το οποίο απαιτούνται δημόσιες επενδύσεις, χορήγηση δανείων κ.λ.π.) γιατί τα ελληνικά πλοία απασχολούνται στη συντριπτική τους πλειοψηφία, στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλιακής αγοράς.

Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο η χώρα μας στους διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα μεταφορών και ναυτιλίας, υποστηρίζει και

υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών και τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό και παράλληλα αντιτίθενται στους κάθε είδους προστατευτισμούς.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το εισόδημα από την Εμπορική Ναυτιλία εμφανίζει συνεχώς μεγαλύτερη συμβολή στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος, ενώ παράλληλα συνέβαλε στο να συντελεστούν διαρθρωτικές μεταβολές της Ελληνικής Οικονομίας. Βέβαια δεν πρέπει να παραλειφθεί ότι το εισόδημα από τα ποντοπόρα πλοία συμμετέχει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό.

Τη δεκαετία του '60 από τη Διεύθυνση Εθνικών Λογαριασμών έγινε μια έρευνα προκειμένου να διαπιστωθεί η περιφερειακή κατανομή του εισοδήματος της Εμπορικής Ναυτιλίας. Απ' αυτή διαπιστώνεται ότι το εισόδημα από την ποντοπόρο ναυτιλία κατανέμεται περίπου ως εξής :

- ποσοστό	70%	εισρέει	στον Πειραιά,
- "	18%	"	στα νησιά του Αιγαίου,
- "	4%	"	στα Ιόνια νησιά,
- "	2%	"	στην Εύβοια,
- "	1,8%	"	στην Μακεδονία,
- "	1,4%	"	στην Ηπειρο,
- "	1,1%	"	στην Πελοπόννησο,
- "	1%	"	στα Δωδεκάνησα,
- "	1%	"	στη Θεσσαλία, και
- "	0,5%	"	στην Κρήτη.

Εξετάζοντας στη συνέχεια τη σχέση Εισοδήματος - Επενδύσεων, στον κλάδο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας διαπιστώνουμε ότι είναι χαμηλή, συγκρινόμενη με τη σχέση των λοιπών παραγωγικών κλάδων. Και τούτο όχι γιατί οι επενδύσεις στη ναυτιλία δεν είναι οικονομικά αποδοτικές, αντίθετα μάλιστα, αλλά γιατί η Ελληνική Οικονομία απολαμβάνει μέρος μόνο του παραγωγικού αποτελέσματος των επενδεδυμένων σε πλοία κεφαλαίων.

Αν σκεφτεί κανείς ότι εφ' όσον από τους κύριους στόχους της ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας είναι η επαύξηση και ο εκσυγχρονισμός του πάγιου κεφαλαίου των ελληνικών επιχειρήσεων, αντιλαμβάνεται ότι η απόκτηση

πλοίων από επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν ελληνική σημαία, είναι αύξηση του πάγιου κεφαλαίου της χώρας.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί σημαντικό παράγοντα του Ισοζυγίου Πληρωμών της Ελλάδας και συνεπώς η κρατική μέριμνα υπέρ της Εμπορικής μας Ναυτιλίας και τα μέτρα αύξησης της εισροής συναλλάγματος είναι πλήρως δικαιολογημένα. Συγκρίνοντας όμως το συνάλλαγμα αυτό που προκύπτει από μια υπερμεγέθη ναυτιλία των ελλήνων με εκείνο άλλων χωρών με μικρότερη ναυτιλία, διαπιστώνει ότι είναι χαμηλό.

Το συνάλλαγμα από μεταφορές αυξήθηκε από 60 εκατομμύρια δολάρια (\$) περίπου κατά το 1959 σε 346 εκατομμύρια δολάρια (\$) κατά το 1971, με ετήσιους ρυθμούς αύξησης που κυμαίνονταν από 6,6% μέχρι 33,3%. Εξαίρεση αποτελεί το έτος 1969, κατά τη διάρκεια του οποίου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα παρέμεινε στάσιμο, πιθανώς λόγω αύξησης των επιτοκίων της διεθνούς αγοράς και επειδή είχαμε καταθέσεις σε συνάλλαγμα πλέον στις Ελληνικές Τράπεζες.

Το σύνολο των ναυτιλιακών εισπράξεων διακρίνεται σε :

- α) Εμβάσματα ναυτιλλομένων, που αποστέλλονται απ' ευθείας από τους ναυτιλλομένους για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό των οικογενειών τους,
- β) Εμβάσματα εφοπλιστών. Αυτά αποστέλλονται για τις ανάγκες των γραφείων τους στην Ελλάδα, για τις οικογένειές τους, για αμοιβές πληρωμάτων, για αγορά ομολογίων δανείων του Δημοσίου ή δημοσίων επιχειρήσεων, για αγορά ακινήτων κ.λ.π.,
- γ) Ναύλους και εισιτήρια. Η κατηγορία αυτή παρουσίασε την πιο συντηρητική εξέλιξη,
- δ) Ανεφοδιασμούς, επισκευές, εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία και φορολογία εφοπλισμού. Στην κατηγορία αυτή πρέπει να σημειωθεί ότι περιλαμβάνονται και μεταφορές συναλλάγματος του Ν.Α.Τ. προς επένδυση από τα διαθέσιμά του στο εξωτερικό.

Πρέπει δε να σημειωθεί ότι παρατηρείται συνεχής αύξηση των εφοπλιστικών εμβασμάτων. Αυτή οφείλεται όχι μόνο στο υποχρεωτικά εισακτέο συνάλλαγμα για την κάλυψη των δαπανών, των γραφείων τους στην Ελλάδα, αλλά και στο γεγονός ότι πάντοτε οι έλληνες εφοπλιστές ήθελαν να υποδηλώνουν μια δραστήρια παρουσία στον ελληνικό χώρο.

Η σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος για το Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας μπορεί εκτός των άλλων να φανεί και από τα εξής :

- α) Η σημασία του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αυξάνεται συνεχώς. Έτσι ενώ το 1960 οι εισπράξεις από την ναυτιλία ήταν το 36,7% των εξαγωγικών εισπράξεων, το 1971 ανήλθαν στο 55,4% για να καταλήξουν τη δεκαετία του '80 σε ποσοστό 66%.
- β) Η συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στην κάλυψη του ελλείμματος του Εμπορικού Ισοζυγίου ανέρχεται στο 1/6 της δαπάνης για εισαγωγές ποσοστό 26% το 1971 για να ανέλθει την τελευταία 15ετία η σχέση στο 1/5.

Το συνάλλαγμα από την Εμπορική Ναυτιλία είναι συνάρτηση των παρακάτω παραγόντων :

- α) Του αριθμού της ηλικίας, της διάρθρωσης και της χωρητικότητας των εμπορικών πλοίων,
- β) Του ύψους των ναύλων και της κατάστασης της διεθνούς ναυλαγοράς,
- γ) Του βαθμού απασχόλησης, της ολικής χωρητικότητας των πλοίων, δηλαδή της ύπαρξης ή μη "αργούσας" χωρητικότητας,
- δ) Του μεγέθους της ναυτεργατικής απασχόλησης των ελλήνων σε ελληνικά και ξένα πλοία,
- ε) Του ύψους των απολαβών,
- στ) Του αριθμού των ναυτιλιακών γραφείων των εγκατεστημένων στην Ελλάδα,
- ζ) Της ύπαρξης στην Ελλάδα επισκευαστικών κέντρων, ναυπηγείων και κέντρων ανεφοδιασμού,
- η) Της διακίνησης του παγκόσμιου εμπορίου,
- θ) Της ύπαρξης λοιπών παραγόντων.

Ο τομέας της Εμπορικής Ναυτιλίας παρουσιάζει για την ελληνική οικονομία μια ιδιοτυπία. Δεν μπορεί να ενοποιηθεί με τη λοιπή οικονομία, δεδομένου ότι αποτελεί δραστηριότητα εντός συνόρων και ενώ η Ελλάδα διαθέτει αυτή τη σημαντική ναυτική εμπορική δύναμη προσπορίζεται αναλογικά μικρό ποσό συναλλάγματος σε σχέση με άλλες ναυτιλίες.

Για παράδειγμα η Νορβηγική Εμπορική Ναυτιλία που δεν

διευθύνεται εξ ολοκλήρου από το εθνικό της έδαφος έχει αναλογικά μεγαλύτερη πρόσκτηση συναλλάγματος.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η διακύμανση του ύψους των ναύλων και η κατάσταση της διεθνούς ναυλαγοράς δεν επηρεάζουν άμεσα το εισρέον συναλλάγμα στην Ελλάδα, δεδομένου ότι αυτό προέρχεται και από διαθέσιμα των ελλήνων εφοπλιστών στο εξωτερικό, αλλά και των ναυτιλλομένων.

Ακόμη η συνεχής αύξηση του διεθνούς εμπορίου συντελεί στη συνεχή δραστηριοποίηση της Εμπορικής Ναυτιλίας. Σημαντικό πλεονέκτημα γι' αυτή, από πλευράς Ισοζυγίου Πληρωμών αποτελεί το γεγονός ότι αυτή απασχολείται με το διαμετακομιστικό εμπόριο ξένων χωρών και συνεπώς είναι συναλλαγματογόνος.

Ολοκληρώνοντας, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση, παρά το γεγονός ότι είναι σε μεγάλο ποσοστό απόδημη και το ελληνόκτητο πλοίο καλύπτεται από ξένες σημαίες αυτή παραμένει καθαρά ελληνική συνδεδεμένη, με την ιστορία της χώρας. Με την έννοια αυτή η εισροή συναλλάγματος μπορεί να αυξηθεί, σε συνδυασμό αναμφίβολα με ανάλογα μέτρα που πρέπει να ληφθούν από την πολιτεία :

- α) Μεταφορά όσο το δυνατόν μεγαλύτερης ναυτιλιακής δραστηριότητας από το εξωτερικό προς το εθνικό κέντρο,
- β) Υπαρξη σημαντικού ναυτικού ασφαλιστικού φορέα,
- γ) Χρηματοδότηση μέσης και μικρής επιφάνειας εφοπλιστών,
- δ) Ίδρυση ελληνικών σταθμών, αποθηκών κ.λ.π., για την προμήθεια και ανεφοδιασμό των πλοίων, και
- ε) Ανάγκη καταβολής κάθε προσπάθειας ώστε το εθνικό πλοίο να κατασκευάζεται, επισκευάζεται και ανεφοδιάζεται στον ελληνικό χώρο.

Την τεράστια σημασία που έχει για το Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας η Εμπορική μας Ναυτιλία έχει κατανοήσει το κράτος και με σειρά μέτρων προσπαθεί να δημιουργήσει ευνοϊκό κλίμα γι' αυτήν. Αυτό όμως δεν αρκεί. Αποφασιστικό ρόλο θα παίξει και η στάση του εφοπλιστικού κεφαλαίου σε σχέση με την Εθνική Οικονομία.

3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Η ελληνική ακτοπλοΐα, αντιμετωπιζόμενη ρεαλιστικά θα λέγαμε ότι μόνο τα τελευταία χρόνια

πασχίζει να βγει από το λήθαργό της και να ακολουθήσει δειλά τα βήματα του εμπορικού μας στόλου. Προχωρά αργά και σταθερά ξεπερνώντας τις εγγενείς δυσχέρειες που της προκαλεί από συστάσεώς της σχεδόν, ο κρατικός παρεμβατισμός, η επιτροπή τιμών και εισοδημάτων, οι άδειες σκοπιμότητας, αλλά και το "cabotage".

Η πρόοδος διαπιστώνεται από το γεγονός ότι η ελληνική ακτοπλοΐα έχει περάσει στη φάση της ποιοτικής ανάπτυξης, του χρηματιστηρίου και του διεθνούς ανταγωνισμού, που αποτελούν άλλωστε μονόδρομο για την μελλοντική της επιβίωση.

Όπως μας δείχνει και ο πίνακας Νο 8.9 της σελ. 106, σήμερα ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος αριθμεί 356 μονάδες συνολικής χωρητικότητας, 633.130 κόρων ολικής χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας 184.236 επιβατών.

Από την πλευρά του το Υπουργείο Ναυτιλίας επιδιώκει να καταστήσει σαφές ότι ο τομέας των θαλασσιών συγκοινωνιών της χώρας αντιμετωπίζεται με σοβαρότητα από την Πολιτεία, καθώς άπτεται σοβαρών κοινωνικών και οικονομικών θεμάτων και σχετίζεται με την ποιότητα της ζωής των κατοίκων της νησιωτικής Ελλάδας.

Στους άμεσους στόχους της Πολιτείας είναι ο ορθολογικός προγραμματισμός των δρομολογίων ώστε να εξασφαλίζονται επαρκείς και συχνές επικοινωνίες.

Τα ελληνικά επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία που αποτελούν σήμερα τον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι από κάθε άποψη ασφαλή και άνετα και ανταποκρίνονται πλήρως στο ρόλο τους, τόσο κατά τη χειμερινή, όσο και κατά τη θερινή περίοδο, εξυπηρετώντας όλες τις γραμμές, κύριες και δευτερεύουσες.

Φαινόμενα όπως, η υπερφόρτωση, "κόντρες" στις εισόδους των λιμανιών οι οποίες αποτελούσαν μέρος μιας ιδιόμορφης και εγκληματικά επικίνδυνης "διαφήμισης" των ικανοτήτων των πλοίων της ίδιας γραμμής, καθώς και η αντιμετώπιση των επιβατών ως "τετραπόδων", φαινόμενα θλιβερά και επικίνδυνα κυρίως για την ασφάλεια της ζωής των επιβαινόντων έχουν περιοριστεί δραστικά.

Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος καλύπτει σήμερα το 40% της επιβατηγού ναυτιλίας των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θέση του αυτή επιτρέπει στη χώρα ισχυρή διαπραγματευτική ικανότητα ειδικά στο ζωτικό κλάδο των θαλάσσιων συγκοινωνιών εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σταδιακά ο ρόλος του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου ξεπερνά τα στενά όρια της εθνικής στρατηγικής και αποκτά έναν περισσότερο ουσιαστικό ρόλο καθώς αποτελεί την αιχμή του δόρατος και τη γέφυρα για τη σύνδεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις χώρες της Μέσης Ανατολής, αλλά και της ευρύτερης περιοχής προς Ανατολάς.

Οι έλληνες εφοπλιστές που αναπτύσσουν δράση σε αυτό το κομμάτι αντιλαμβάνονται τι πρόκειται να ακολουθήσει τα επόμενα χρόνια και συνεχώς αναδιοργανώνουν τις επιχειρήσεις τους, αναζητούν νέες σύγχρονες και ασφαλείς μονάδες και προσπαθούν με κάθε πρόσφορο τρόπο να εξασφαλίσουν τα ελληνικά συμφέροντα διεθνώς.

Εντός των επομένων οκτώ ετών, έως το έτος 2004, θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η αναδιοργάνωση της ελληνικής ακτοπλοΐας. Αρκετοί έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ήδη προχωρήσει με γοργούς ρυθμούς στην ένταξη νέων σύγχρονων μονάδων στις ακτοπλοϊκές γραμμές, ενώ κάποιοι από αυτούς αναμένουν το 1999 προκειμένου να εξαπλώσουν τη δραστηριότητά τους στις άλλες αγορές της Ευρώπης.

Από την άλλη πλευρά η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί ανέκαθεν ελκυστική πρόταση για τους πλοιοκτήτες των άλλων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ωστόσο θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι δεν είναι εύκολο να διασπασθούν οι παρούσες ακτοπλοϊκές συνδέσεις αφού πέραν των συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας καλύπτουν και άλλους βασικούς τομείς που συνδέονται άμεσα με την εθνική ασφάλεια της Ελλάδας, ειδικά στην ευαίσθητη περιοχή του Αιγαίου Πελάγους.

Συνεπώς θα μπορούσαμε να προβλέψουμε ότι εφόσον δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις και εκ μέρους του κράτους, τότε η ελληνική ακτοπλοϊκή επιχείρηση θα διαδραματίσει πρωτεύοντα ρόλο στις θαλάσσιες συγκοινωνίες της Ευρώπης.

Τα οφέλη στην ελληνική οικονομία από την ελληνική ακτοπλοΐα μπορούν σήμερα να αυξηθούν:

- α) Με την νηολόγηση ταχύτατων μονάδων προηγμένης τεχνολογίας, όπως είναι η κοινοπραξία υδροπτερυγών Ceres που συμβάλλουν τα μέγιστα στην τουριστική ανάπτυξη πολλών περιοχών της χώρας, παρέχοντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου,
- β) Με τη δημιουργία εταιρειών λαϊκής βάσης, όπως η Ν.Ε.Λ. (Ναυτιλιακή εταιρεία Λέσβου),

- γ) Με την είσοδο στο χρηματιστήριο εταιρειών, όπως η Ν.Ε.Λ. (Ναυτιλιακή εταιρεία Λέσβου), η ANEK (Ανώνυμος Ναυτιλιακή εταιρεία Κρήτης), η ΔΑΝΕ (Δωδεκανησιακή Ανώνυμη Ναυτιλιακή εταιρεία).

Η επιλογή της οδού Σοφοκλέους βασίζεται σε τρεις παραδοχές που αποτελούν μονόδρομο για την επιβίωση και ανάπτυξη της ακτοπλοΐας σε συνθήκες διεθνοποίησης της οικονομίας:

- γ1) Η πρώτη παραδοχή αναγνωρίζει την ανάγκη του άμεσου εκσυγχρονισμού του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου, ώστε να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες απαιτήσεις για ταχύτερη, ανετότερη, οικονομικότερη και ασφαλέστερη παροχή υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς εμπορευμάτων,
- γ2) Η δεύτερη παραδοχή διαπιστώνει την αδυναμία των τοπικών κοινωνιών να εξεύρουν και να επενδύσουν τα τεράστια κεφάλαια που απαιτούνται για την ανανέωση του στόλου των εταιρειών, και
- γ3) Η τρίτη παραδοχή συνίσταται στην ανάγκη αποφυγής του υπέρογκου τραπεζικού δανεισμού που οδηγεί αναπόφευκτα σε προβληματικές επιχειρήσεις λόγω του μεγάλου βάρους των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων.

Επίσης τα οικονομικά οφέλη μπορούν να αυξηθούν.

- δ) Με τη συνεργασία πολυετούς διάρκειας εταιρειών που ανήκουν σε ιδιώτες και μη. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η από κοινού επιτυχής άμεση και μεσομακροπρόθεσμη αντιμετώπιση των μεταφορικών αναγκών των ελληνικών εξαγωγικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων, η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και η εμπέδωση του θαλάσσιου δρόμου ως του βασικού τρόπου επικοινωνίας της Ευρώπης με την Ελλάδα.

Οι συνεργασίες επίσης συμβάλλουν στην διαμορφούμενη περιβαλλοντική συνείδηση του Ευρωπαίου πολίτη και στη νέα περιβαλλοντική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την οποία (σχετική Κοινοτική Οδηγία), οι θαλάσσιες μεταφορές επιβαρύνουν το περιβάλλον λιγότερο από κάθε άλλο τρόπο μεταφοράς.

Πρόσφατη συνεργασία ιδιωτικών εταιρειών πέτυχε εκτός των άλλων την εισχώρηση των ελληνικών

προϊόντων στις διαρκώς αναπτυσσόμενες αγορές των πρώην Ανατολικών χωρών και διευκόλυσε την επιδοτούμενη από την Ευρωπαϊκή Ένωση εξαγωγή ελληνικών γεωργικών προϊόντων σε χώρες του πρώην Ανατολικού συνασπισμού (Τσεχία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Πολωνία, Ρωσία) χάρις στα συχνά δρομολόγια προς το λιμάνι της Τεργέστης που γειτνιάζει μ' αυτές, και

- ε) Με την ακτοπλοϊκή σύνδεση περιοχών της νησιωτικής και μη Ελλάδας που είναι καταδικασμένες σε οικονομικό μαρασμό. Σήμερα παρά ποτέ κάτι τέτοιο είναι επιβεβλημένο και για λόγους διασφάλισης της εθνικής μας κυριαρχίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ

Θα εξετάσουμε τους παράγοντες εκείνους οι οποίοι αυξάνουν ή μειώνουν το κόστος της ελληνικής ναυτιλίας και την καθιστούν λιγότερο ή περισσότερο ανταγωνιστική.

1. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Βέβαια, είναι δύσκολο στην παρούσα εργασία να επιχειρηθεί ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων της ελληνικής ναυτιλιακής νομοθεσίας. Απλά μπορούν να επισημανθούν ορισμένα βασικά στοιχεία. Η ναυτεργατική νομοθεσία, κατ' αρχήν, δε φαίνεται να δημιουργεί ούτε συγκριτικά μειονεκτήματα, ούτε πλεονεκτήματα. Γενικά είναι στο επίπεδο των αντίστοιχων νομοθεσιών των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κρατών, με ορισμένες μεγαλύτερες επιβαρύνσεις στον τομέα των αποζημιώσεων ναυτικών και της σύνθεσης των πληρωμάτων.

Η περί φορολογίας των πλοίων νομοθεσία όμως διαφέρει βασικά από τις αντίστοιχες νομοθεσίες των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών χωρών, αλλά και από το ελληνικό σύστημα φορολογίας εισοδήματος. Βασίζεται σε φόρο επί των ακαθάριστων εσόδων, με πλήρεις απαλλαγές για τα νεότευκτα (μέχρι 10 ετών) σκάφη. Δημιουργεί δηλαδή ισχυρό κίνητρο υπέρ των νεότερων σκαφών.

Εντούτοις και τα φορολογικά συστήματα των άλλων ναυτιλιακών κρατών προβλέπουν ανάλογες απαλλαγές και διευκολύνσεις για την ναυτιλία, ώστε σε τελική ανάλυση, η φορολογική επιβάρυνση της ναυτιλίας να είναι διεθνώς ελάχιστη, εφ' όσον τα κέρδη επανεπενδύονται.

Η λοιπή ναυτιλιακή νομοθεσία δημιουργεί ορισμένα προβλήματα, στον τομέα των υποθηκών, όπου οι ξένες Τράπεζες επιβαρύνουν τα ελληνικά σκάφη με υψηλότερα ασφάλιστα υποθήκης, λόγω ακριβώς της ελληνικής νομοθεσίας.

Γενικά πάντως η ελληνική περί ναυτιλίας νομοθεσία δεν δημιουργεί σοβαρά συγκριτικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα.

2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Όπως έχει ήδη επισημανθεί στον τομέα αυτό η ελληνική ναυτιλία μειονεκτική ακόμα σοβαρά. Η έλλειψη ασφαλιστικής αγοράς, ναυλαγοράς, ναυτιλιακής πίστης, τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων, δημιουργούν υψηλό κόστος διαχείρισης των ελληνικών σκαφών με βάση είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό. Βέβαια τη τελευταία 15ετία έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος σ' όλους τους τομείς και κυρίως στον τομέα της ναυτιλιακής πίστης και τηλεπικοινωνιών.

3. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Προ 20ετίας ο παράγοντας αυτός ήταν από τα βασικότερα πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλίας, δεδομένου ότι και η παραγωγικότητα των ελληνικών πληρωμάτων ήταν υψηλή και τα επίπεδα αμοιβής τους συγκριτικά με τις υπόλοιπες ναυτιλίες, λίγο χαμηλότερα αν και υπερείχαν σαφώς των επιπέδων μισθών στην Ελλάδα.

Η κατάσταση όμως αυτή έχει ανατραπεί για διάφορους λόγους.

Η υψηλή παραγωγικότητα στηρίζουν στη ναυτική παράδοση, που είχε δημιουργηθεί με εστίες ορισμένες ναυτικές περιοχές της χώρας (Χίος, Άνδρος, Επτανήσα).

Η παράδοση αυτή κυριαρχούσε στο σύνολο του έμψυχου υλικού. Σήμερα η ραγδαία μείωση του πληθυσμού των νησιών, σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της ελληνικής ναυτιλίας, δεν επιτρέπει πλέον οποιαδήποτε "παράδοση".

Αντίθετα, η εξάλειψη της ανεργίας, η έλλειψη εργατών και η άνοδος του εισοδηματικού επιπέδου ανάγκασαν την ελληνική ναυτιλία να στραφεί και προς άλλες χώρες (Αφρική, Μέση Ανατολή, Ασία) για την ικανοποίηση των αναγκών της σε πληρώματα.

Η κατάσταση αυτή οδήγησε σε ταχύτερη αύξηση του μισθολογίου και στην εξάλειψη σχεδόν της απόστασης μεταξύ του ελληνικού και των λοιπών μισθολογίων.

Εκτός από αυτό είχαμε και κατακόρυφη αύξηση των λοιπών δαπανών πληρώματος (κυρίως έξοδα παλινόστησης, ασθενειών και τροφοδοσίας). Αυτά τα έξοδα πάντα αποτελούσαν το πιο σοβαρό μειονέκτημα των ελληνικών πληρωμάτων. Σήμερα έχουν φθάσει σε υψηλά επίπεδα, με άμεση επίπτωση στα ασφάλιστρα, τα καταβαλλόμενα στους ασφαλιστικούς οργανισμούς, οι οποίοι έχουν δημιουργήσει αυξημένα ασφάλιστρα για τα ελληνικά σκάφη.

4. ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Η ελληνόκτητη ναυτιλία επί σειρά ετών είχε ειδικευτεί στα μη ειδικευμένα γενικής απασχόλησης σκάφη, δηλαδή τα ελεύθερα φορτηγά και δεξαμενόπλοια, τελευταία δε και στα μικτά O.B.O, τα οποία έχουν τα ίδια περίπου χαρακτηριστικά απασχόλησης. Στη συνέχεια ανέπτυξε σημαντική δραστηριότητα και στην υπερωκεάνεια και μεσογειακή επιβατηγό ναυτιλία με βάση τις αγορές μεταχειρισμένων, ως επί το πλείστον υπερήλικων ή μεσήλικων σκαφών.

Γενικά όμως η ελληνόκτητη ναυτιλία δεν υπήρξε ποτέ πρωτοπόρος στην ανάπτυξη νέων τύπων σκαφών ή στη διείσδυση σε τομείς απασχόλησης, οι οποίοι απαιτούν συστηματική οργάνωση και μακροχρόνια προσπάθεια. Χαρακτηριστική υπήρξε η καθυστέρησή της στον τομέα των τακτικών γραμμών για φορτία και στην ανάπτυξη των ειδικευμένων ή μικτών τύπων σκαφών (SPECIAL CARRIERS, CONTAINERSHIPS PRODUCT CARRIERS).

Αυτό αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα από πλευράς σταθερότητας απασχόλησης, διότι τα ελεύθερα φορτηγά και δεξαμενόπλοια είναι εκείνα που πλήττονται περισσότερο από κάθε άλλο τύπο σε περιόδους ναυτιλιακής κρίσης.

Ο κυριότερος λόγος, για τη μονομερή αυτή κατεύθυνση της ελληνόκτητης ναυτιλίας για δεκαετίες ολόκληρες, πρέπει να αναζητηθεί στο χαρακτήρα του έλληνα ναυτικού επιχειρηματία.

Ο τελευταίος δεν είχε την απαιτούμενη υπομονή και επιμονή για να ασχοληθεί με επενδύσεις σε εξειδικευμένους και πολύπλοκους ναυτιλιακούς τομείς, οι οποίοι απαιτούν συνδυασμούς με άλλους επιχειρηματίες, σοβαρό προγραμματισμό και οργάνωση και οι οποίοι αποδίδουν σημαντικά μεν και σταθερά κέρδη αλλά μακροχρόνια.

5. ΗΛΙΚΙΑ

Η ηλικία ενός σκάφους παίζει αναμφίβολα σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του κόστους και απόλυτα και σχετικά. Διότι αφ' ενός κατά τη διάρκεια ζωής του ίδιου σκάφους ορισμένες κατηγορίες κόστους αυξάνουν, κυρίως τα ασφάλιστρα, η συντήρηση και οι επισκευές, αφ' ετέρου δε οι συνεχείς τεχνολογικές εξελίξεις καθιστούν το σκάφος παρωχημένο και μη ανταγωνιστικό σε σχέση με τα νεότερα, τα οποία συνήθως παρουσιάζουν χαμηλότερο κόστος αλλά υψηλότερη ποιότητα υπηρεσιών.

Στην πρώτη μετά τον πόλεμο 20ετία η ελληνική

ναυτιλία παρουσίαζε σημαντικό μειονέκτημα απ' αυτής της πλευράς, λόγω της σύνθεσής της από υπερήλικα σκάφη. Αυτό το εξουδετέρωνε με το χαμηλότερο κόστος πληρωμάτων και συντήρησης που κατόρθωνε. Σήμερα η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει μικρή μέση ηλικία.

Αφού αναλύσαμε τους παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος της ελληνικής ναυτιλίας και κατ' επέκταση την ανταγωνιστικότητά της θα πρέπει να γίνει και αναφορά στα στοιχεία του κόστους όπως αυτά προσδιορίζονται από τον καθηγητή κ. Ε. Γεωργαντόπουλο.

Μολονότι τα στοιχεία αυτά θεωρούνται δεδομένα και σταθερά, μπορούν να μεταβληθούν ανά περίπτωση με τους κατάλληλους χειρισμούς από την ναυτιλιακή μονάδα προκειμένου να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική.

6. ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Η Διεθνής Ναυτική Ομοσπονδία "ISF" από κοινού με την BIMCO στη διάρκεια του έτους 1990 είχαν εκπονήσει μελέτη για την προσφορά και ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού και για τις μελλοντικές ανάγκες της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τα στοιχεία της μελέτης εκείνης αναθεωρήθηκαν υπό το φως των εξελίξεων που σημειώθηκαν εν τω μεταξύ και τον Δεκέμβριο του έτους 1995 οι δύο διεθνείς οργανώσεις έδωσαν στη δημοσιότητα στατιστικά στοιχεία που αντανακλούν τη σημερινή προσφορά και ζήτηση του ναυτεργατικού δυναμικού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τα στοιχεία αυτά επεξεργάστηκε το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων της Πανελληνίας Ομοσπονδίας, το οποίο και επισημαίνει ότι υπάρχουν αμφιβολίες για την ακρίβεια των παρεχομένων στοιχείων, πλην όμως, αποτελούν χρήσιμο σημείο αναφοράς δεδομένου ότι εντοπίζουν τις κατ' εξοχήν χώρες που προσφέρουν ναυτεργατικό δυναμικό και υποδηλώνουν ξεκάθαρα την αυξανόμενη σημασία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην προσφορά ναυτεργατικού δυναμικού.

Ο πίνακας Νο 8.10 της σελ. 107, μας δείχνει μια εικόνα των είκοσι πέντε πρώτων χωρών σε παγκόσμιο επίπεδο της προσφοράς και ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού για το 1996, από τον οποίο προκύπτει ότι την πρώτη θέση στην παγκόσμιο κατέχουν οι Φιλιππίνες ενώ η Ελλάδα βρίσκεται στην όγδοη.

Τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παραπάνω μελέτη είναι :

- α) Οι ναυτικοί που προέρχονται από κράτη - μέλη του ΟΟΣΑ συνεχίζουν να μειώνονται (-9%) ενώ η διαθεσιμότητα ναυτεργατών από χώρες της Ασίας - Ειρηνικού έχει αυξηθεί κατά 22%,
- β) Οι Φιλιππίνες προμηθεύουν το 20% του συνόλου των ναυτεργατών σε παγκόσμιο επίπεδο. Πλην όμως, αναμένεται ότι θα αυξηθεί η προσφορά και ζήτηση για Κινέζους ναυτικούς. Ακόμα υποστηρίζεται ότι οι ναυτικοί της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας θα αποτελέσουν μακροπρόθεσμα εναλλακτική λύση για τους ναυτικούς από τις Φιλιππίνες,
- γ) Οι επιπτώσεις από την είσοδο στη διεθνή αγορά εργασίας ναυτεργατών από τις Ανατολικές Ευρωπαϊκές χώρες υπήρξε λιγότερο σημαντική από ότι είχε αρχικά προβλεφθεί,
- δ) Το προφίλ ηλικίας των αξιωματικών που προέρχονται από κράτη - μέλη του ΟΟΣΑ και απασχολούνται σε ανώτερες θέσεις είναι αρκετά υψηλό,
- ε) Η μεταβαλλόμενη φύση της εθνικότητας του ναυτεργατικού πληθυσμού δυνατόν να έχει βαθιές επιπτώσεις στους εργαζομένους στην ξηρά σε ναυτιλιακά επαγγέλματα,
- στ) Η έλλειψη ναυτεργατικού δυναμικού είναι σοβαρότερη όταν λαμβάνεται υπόψη ο παράγοντας ποιότητα,
- ζ) Η αναθεωρημένη Σύμβαση STCW δυνατόν να έχει ουσιώδεις επιπτώσεις δεδομένου ότι ενδεχομένως να μειωθεί ο αριθμός ναυτικών με κατάλληλα και διεθνώς αναγνωρισμένα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας,
- η) Οι χώρες που προσφέρουν διευκολύνσεις ευκαιριακών νηολογίων απορροφούν το 27% της ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού και 4,6% της προσφοράς.

Η ενημέρωση για την προσφορά και ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού σε παγκόσμιο επίπεδο είναι αποφασιστικής σημασίας για τις ναυτεργατικές οργανώσεις. Οι πλοιοκτήτες κάνουν χρήση των αριθμών προσφοράς και ζήτησης για να καθορίσουν τις πολιτικές τους για τα επίπεδα αμοιβών, την εκπαίδευση και τη ναυτολόγηση.

Η έκθεση BIMCO/ISF, η έρευνα για την έκθεση προσφοράς και ζήτησης ναυτεργατικού δυναμικού χρηματοδοτήθηκε από κοινού από τις εφοπλιστικές οργανώσεις. Η κύρια

έκθεση καταρτίσθηκε από μια γραμματεία 9 ατόμων με βάση δύο επί μέρους μελέτες, που αφορούσαν μείζονες ναυτιλιακές εταιρείες και χώρες ή διοικήσεις αντίστοιχα, 60 χώρες και 120 εταιρείες απήντησαν το σχετικό ερωτηματολόγιο.

Οι 120 εταιρείες, που έδωσαν στοιχεία για την έκθεση απασχολούν ένα σύνολο 160.000 ναυτικών, ποσοστό δηλαδή 12% του συνόλου των διαθέσιμων ναυτικών για απασχόληση το 1995. Η έκθεση BIMCO/ISF 1995 είναι συνέχεια παρόμοιας έκθεσης που δημοσιεύτηκε το 1990.

Η έκθεση του 1995 αναλύει εξελίξεις κατά την περίοδο 1990 - 1995 και κάνει προβλέψεις μέχρι το 2005.

Οι συντάκτες της έκθεσης δίνουν έμφαση από την αρχή μέχρι το τέλος του κειμένου τους στο γεγονός ότι η αξιοπιστία των στοιχείων που δόθηκαν από χώρες και ναυτιλιακές εταιρείες είναι αμφισβητούμενη και υπογραμμίζουν ότι τα πλέον αξιόπιστα στοιχεία προέρχονται από τις χώρες του ΟΟΣΑ. Παρ' όλα αυτά η έκθεση αποκωδικοποιεί τις γενικές τάσεις που διαμορφώνονται στην αγορά εργασίας ναυτεργατικού δυναμικού σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικότερα, προβλέψεις για τυχόν εξελίξεις μέσα στα 10 επόμενα χρόνια πιθανόν να αποδειχθούν ανακριβείς, δεδομένου ότι οι μεταβλητές όπως η αναθεωρημένη Σύμβαση STCW δυνατόν να έχει ευρύτερες επιπτώσεις στην προσφορά προσοντούχων και ικανών ναυτικών από ότι αναμένεται σήμερα.

Ειδικά σε ότι αφορά τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης παραθέτουμε τον, σχετικό, πίνακα, Νο 8.11 της σελ. 108, των κατά προσέγγιση σήμερα ναυτεργατών με βάση τη χώρα προσέλευσής τους, από τον οποίο προκύπτει ότι η Ελλάδα είναι επικεφαλής με 40.000 ναυτικούς (αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα), ενώ στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Ιταλία με 32.300 ναυτικούς με τελευταίο το Βέλγιο, 1.295 ναυτικούς.

6. ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η μονάδα αυτή περιλαμβάνει την απόσβεση του επενδεδυμένου κεφαλαίου και τον τόκο του ξένου και ίδιου κεφαλαίου που χρησιμοποιείται από την ναυτιλιακή μονάδα. Αν σκεφτεί κανείς πόσο μεγάλο είναι το ύψος της επένδυσης για τη ναυπήγηση ενός σύγχρονου πλοίου και το γεγονός ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις έχουν μειώσει τη διάρκεια ζωής και την οικονομική χρησιμότητα των πλοίων, αντιλαμβάνεται ότι η δαπάνη για απόσβεση και τόκο συνιστά το σπουδαιότερο στοιχείο του συνολικού κόστους.

Εντούτοις με την κατάλληλη ναυτιλιακή πολιτική μπορεί η απόσβεση να γίνει ταχύτερα. Για παράδειγμα αν

δοθούν ανάλογα κίνητρα ώστε κατά την ναυπήγηση να προτιμούν οι ναυτιλιακές μονάδες μεταβολή των χαρακτηριστικών των πλοίων και κύρια της ταχύτητας, θα υπάρξει αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης. Μ' αυτόν τον τρόπο απορρέουν τα εξής πλεονεκτήματα :

- α) Περιορισμός του προς απόσβεση κεφαλαίου,
- β) Περιορισμός των καταβαλλομένων σε καύσιμα δαπανών, και
- γ) Αύξηση της μεταφορικής σε φορτίο ικανότητας του πλοίου λόγω της μείωσης του διατιθέμενου για το πλήρωμα χώρου.

Η πολιτική της εκποίησης παλαιών πλοίων προς περαιτέρω εκμετάλλευση σίγουρα διαιωνίζει τη μεγάλη ηλικία των πλοίων εντούτοις όμως αποτελεί συνηθισμένη τακτική.

6.1 ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονται :

- α) Δαπάνες διοίκησης της ναυτιλιακής μονάδας,
- β) Δαπάνες για την πρακτόρευση και διαφήμιση της επιχείρησης, και
- γ) Δαπάνες εγκατάστασης και λειτουργίας των χώρων υποδοχής και αποθήκευσης των προς διακίνηση φορτίων.

Τα γενικά έξοδα δεν αντιπροσωπεύουν δαπάνες ίσες για όλες τις ομοειδείς επιχειρήσεις. Περισσότερο ανταγωνιστικές είναι εκείνες ή μπορούν να γίνουν όσες με τη μικρότερη δυνατή ποσοστιαία επιβάρυνση του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων από τα γενικά έξοδα πετυχαίνει την καλύτερη ικανοποίηση των αναγκών της. Απ' αυτή την άποψη πλεονεκτεί ουσιαστικά η μεγάλη επιχείρηση. Για τις μικρότερες απαιτείται απόλυτα ορθολογική οργάνωση.

6.2 ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Η δαπάνη για τους ασφαλίσιμους κινδύνους εξαρτάται :

- α) Από την ηλικία και κατάσταση των πλοίων. Τα πιο παλιά πλοία επειδή μειονεκτούν και ποιοτικά

βαρύνονται με αυξημένα ασφάλιστρα,

- β) Από την κατηγορία των μεταφορών και πλοίων. Όταν η φύση των μεταφορικών προκαλεί αυξημένους κινδύνους (εύφλεκτα φορτία) η δαπάνη είναι μεγαλύτερη, και
- γ) Από το ύψος της καλυπτόμενης με την ασφάλιση αξίας των πλοίων.

Η ομαδική κάλυψη των κινδύνων για μεγάλο αριθμό πλοίων δημιουργεί ευνότητα πλεονεκτήματα για τον ασφαλιζόμενο και φυσικά τα απολαμβάνουν οι μεγάλες επιχειρήσεις. Αντίθετα οι μικρές ναυτιλιακές μονάδες αδυνατούν να επηρεάσουν ουσιαστικά τους όρους της ασφαλιστικής κάλυψης. Σαν μέσο βελτίωσης της θέσης των ασφαλιζόμενων και απόκτησης ισχυρής διαπραγματευτικής δύναμης, θα προτεινόταν η ειδική συνεταιριστική οργάνωση των επί μέρους ναυτιλιακών μονάδων με τη μορφή αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών μέσω των οποίων γίνεται ομαδική, από θέση ισχύος διαπραγμάτευση των όρων της ασφαλιστικής κάλυψης.

6.3 ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Το συνολικό μέγεθος των δαπανών αυτών διαφοροποιείται από επιχείρηση σε επιχείρηση, ακόμη κι όταν αφορά πλοία ίδιας ηλικίας και κατασκευής. Στη διαφοροποίηση συμβάλλουν παράγοντες όπως η πετυχημένη και επιμελημένη συντήρηση των πλοίων. Στο σημείο αυτό σοβαρό ρόλο διαδραματίζει η ποιοτική στάθμη της εργασίας των πληρωμάτων καθώς και η αξιοποίηση του διατιθέμενου χρόνου εργασίας. Επίσης και η επιλογή του κατάλληλου χρόνου και τόπου εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης κι επισκευών.

6.4 ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ

Στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονται :

- α) Η μισθοδοσία, οι αποζημιώσεις για υπερωριακές και έκτακτες εργασίες, οι άδειες μετ' αποδοχών,
- β) Οι εισφορές που βαρύνουν το πλοίο για την κοινωνική ασφάλιση του πληρώματος, και
- γ) Δαπάνες τροφοδοσίας.

Ο ρόλος που διαδραμάτιζαν παλιά οι δαπάνες πληρώματος στην ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών μονάδων τείνει να εξασθενήσει με τις σύγχρονες

εξελίξεις. Σήμερα στις προηγμένες οικονομικά χώρες έχουμε εξίσωση των μισθών, και δημιουργία συνθηκών πλήρους απασχόλησης. Παρ' όλα αυτά η συμμετοχή των δαπανών επάνδρωσης στο συνολικό κόστος των πλοίων μπορεί να περιοριστεί :

- α) Με την αύξηση των μεγεθών των πλοίων, και
- β) Με την υιοθέτηση μεθόδων και μέσων αυτοματοποίησης πολλών εργασιών.

6.5 ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει δαπάνες :

- α) Για καύσιμα και λιπαντικές ύλες,
- β) Για υλικά και εφόδια αναλώσιμα άλλων κατηγοριών, και
- γ) Για δαπάνες λιμενών και φορτίου.

Οι μεγάλες ναυτιλιακές μονάδες πλεονεκτούν έναντι των μικρών όσον αφορά την προμήθεια καυσίμων και λιπαντικών, δεδομένου ότι οι εταιρείες πετρελαίου κάνουν διάκριση τιμών σε βάρος των μικρών καταναλωτών. Η συνεταιριστική οργάνωση των μικρών ναυτιλιακών μονάδων μπορεί να εξαφανίσει αυτό το μειονέκτημα.

Βέβαια μεγάλη επιβάρυνση στο συνολικό μεταφορικό κόστος αποτελεί η δαπάνη χρήσης λιμένων. Το ευνοϊκότερο κόστος λιμένων επιτυγχάνεται, όταν υπάρχει ισορροπία μεταξύ των αναγκών ναυτιλιακής και εμπορευματικής κίνησης και παρεχομένων δυνατοτήτων για την ικανοποίησή τους.

Αρα το κρατικό ενδιαφέρων πρέπει να επικεντρώνεται στη συνεχή βελτίωση των λιμανιών και στη διασφάλιση φτηνού κόστους χρήσης τους, όχι μόνο για να βελτιωθούν οι συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων, αλλά για να διασφαλιστούν ομαλές συνθήκες διεξαγωγής εμπορίου, η ύπαρξη των οποίων είναι απαραίτητη για την σταθεροποίηση των όρων ανάπτυξης της οικονομίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο εμπορικός μας στόλος οδεύοντας στον 21ο αιώνα αναμφισβήτητα είναι ένας μοναδικός φορέας οικονομικής πρόοδου και πολιτισμού για την ελληνική και διεθνή πραγματικότητα. Οι πίνακες Νο 8.12 και Νο 8.13 των σελ. 109 και 110 αντίστοιχα μας πιστοποιούν τη θέση αυτή που επάξια κατέκτησε.

Η διατήρηση όμως και προαγωγή αυτής της θέσης σήμερα κάθε άλλο παρά εύκολη είναι, αν λάβει κανείς υπόψη τις σημαντικότερες πολιτικές και οικονομικές αλλαγές που συντελέστηκαν σε μικρό χρονικό διάστημα.

Η μετά Μάαστριχτ Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δυνατότητα επέκτασης μέχρι τα Ουράλια, η πρόσφατη συμφωνία ΝΑΦΤΑ που ενοποιεί την αγορά της Ν. Αμερικής και η ιστορική κατά τον πρόεδρο Clinton συνάντηση στην πόλη Seattle αλλάζουν τα δεδομένα της παγκόσμιας αγοράς και αυξάνουν τα προβλήματα της ανταγωνιστικότητας. Επίσης υπόψη πρέπει να ληφθεί η διαρκώς αυξανόμενη και όχι λανθασμένα πίεση των διεθνών κανονισμών που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια πλοίων και πληρωμάτων.

Ο ποιοτικός όμως εκσυγχρονισμός καθώς και η ποσοτική ανάπτυξη του εμπορικού μας στόλου δεν μπορεί να συντελεστεί μόνο από τον ιδιωτικό παράγοντα. Η κρατική ενίσχυση, απαλλαγμένη από προκαταλήψεις του τύπου ότι βοηθώντας την εμπορική ναυτιλία συντελεί μόνο στην ατομική ευημερία προσώπων αλλά συνειδητοποιώντας ότι συντελεί στην ευημερία του συνόλου, πρέπει να θεωρηθεί επιβεβλημένη.

Μέτρα που θα διευκόλυναν την άσκηση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων θα μπορούσαν να θεωρηθούν τα παρακάτω:

- 1) Η χρησιμοποίηση δημοσιονομικών και οικονομικών κινήτρων. Για παράδειγμα:
 - α) Πλήρης ή μερική φορολογική απαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτιλιακών μονάδων επ' αόριστο ή ορισμένο χρόνο,
 - β) Απαλλαγή από τη φορολόγηση των μη διανεμομένων κερδών,

- γ) Παραχώρηση δικαιώματος ελεύθερης απόσβεσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου ή άλλες συναφείς ευνοϊκές ρυθμίσεις,
 - δ) Καθορισμός χαμηλών συντελεστών για τη φορολόγηση των ναυτιλιακών εισοδημάτων,
 - ε) Απαλλαγή από δασμολογικές επιβαρύνσεις πλοίων που εισάγονται,
 - στ) Επιχορηγήσεις για ναυπήγηση πλοίων,
 - ζ) Βραβεία για διάλυση πλοίων (επιτυγχάνεται έτσι ποιοτική βελτίωση του πλωτού υλικού και τόνωση της εθνικής ναυπηγικής βιομηχανίας), και
 - η) Δημιουργία δυνατοτήτων πιστοδότησης με ευνοϊκούς όρους.
- 2) Η οργάνωση ναυτιλιακής υποδομής.
- α) Τραπεζικό σύστημα σύγχρονο και ικανό να ανταποκριθεί στις ανάγκες των ναυτιλιακών συναλλαγών και χρηματοδοτήσεων,
 - β) Ασφαλιστική οργάνωση που να καλύπτει κινδύνους σωμάτων και πλοίων της εθνικής ναυτιλίας,
 - γ) Ναυπηγική και επισκευαστική βιομηχανία των πλοίων, και
 - δ) Σύγχρονο και επαρκές σύστημα τηλεπικοινωνιών.
- 3) Ο έλεγχος επί του συναγωνισμού μεταξύ των μονάδων που επιτελούν ακτοπλοϊκό συγκοινωνιακό έργο, προκειμένου να αποφευχθεί η σπατάλη πόρων.
- α) Ποιοτικοί περιορισμοί κατά την είσοδο νέων μεταφορειών,
 - β) Έλεγχος επί των εκτελουμένων δρομολογίων, και
 - γ) Ορθολογική κατανομή των μεταφορικών μέσων στις δρομολογιακές γραμμές κατά τρόπο που να ικανοποιούνται ποσοτικά και ποιοτικά οι μεταφορικές ανάγκες.
- 4) Οργάνωση και συνεχής προσαρμογή προς τις σύγχρονες ανάγκες συστήματος εκπαίδευσης

στελεχών για την επάνδρωση των πλοίων.

- 5) Συνέπεια συνέχεια και σταθερότητα στις μακροχρόνιες επιδιώξεις της ναυτιλιακής υποδομής.

Μόνο έτσι μπορούν να ενθαρρυνθούν οι ναυτιλιακές επενδύσεις.

- 6) Ασκώντας το κράτος τη ναυτιλιακή του πολιτική πρέπει να εκδηλώνεται και ως κράτος πρόνοιας.

α) Απαλλάσσοντας τους ναυτιλομένους από την αβεβαιότητα και τον φόβο από ενδεχόμενη απώλεια της εργασίας. (Σειρά μέτρων που θα εξασφάλιζαν σταθερή κατά το δυνατόν απασχόληση),

β) Αυξάνοντας τα πραγματικά έσοδα των εργαζομένων και βελτιώνοντας τους όρους και συνθήκες απασχόλησής τους.

(Για παράδειγμα μείωση ωρών εργασίας αύξηση αποζημιώσεων για υπερωριακή εργασία, άδειες μετ' αποδοχών κανονικές ή εκπαιδευτικές κ.λ.π.).

γ) Εξασφαλίζοντας κοινωνική ασφάλιση πλήρη, τόσο από άποψη έκτασης καλυπτομένων κινδύνων όσο και από άποψη πληρότητας και οικονομικής προστασίας, μεγέθους συνταξιοδοτικών παροχών, ιατρικής φαρμακευτικής και νοσοκομειακής προστασίας.

Το σύνολο των παραπάνω διευθετήσεων, θεσμικών και πραγματικών θα πετύχει τη στενότερη σύνδεση της ναυτιλίας μας και κύρια αυτής που ασχολείται με διεθνείς μεταφορές με τη χώρα μας, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος του αφελληνισμού της και να συνδεθεί αυτή στενότερα με την οικονομία της χώρας μας.

Την παραπάνω αντιμετώπιση την δικαιούται αναμφίβολα δεδομένου ότι το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς από λιμάνι σε λιμάνι και για αποστάσεις πάνω από 150 - 200 χλμ., είναι το χαμηλότερο κόστος μεταφοράς.

Η σύγκριση βέβαια με τα άλλα μεταφορικά μέσα πρέπει να γίνει σε ορθή βάση, δηλαδή από την παραλαβή του εμπορεύματος στον τόπο παραγωγής του ή αγοράς του, μέχρι παράδοσής του στον τόπο προορισμού. Πρέπει δηλαδή να προστεθεί το σκέλος της χερσαίας

μεταφοράς προς, και από το λιμάνι και το κόστος χειρισμού μέσα στο λιμάνι. Όταν γίνει αυτό, το κόστος της σύνθετης χερσαίας - θαλάσσιας μεταφοράς γίνεται φτηνότερο από κάθε άλλο για μικρότερες αποστάσεις (της τάξης των 500 χλμ. και άνω).

Η συνεχής τελειοποίηση των πλοίων από τεχνικής πλευράς και κύρια η αύξηση του μεγέθους τους, έχει σαν συνέπεια τη συνεχή μείωση του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς. Η τάση αυτή προβλέπεται ότι θα συνεχιστεί.

Επίσης η τάση για συνεχή εξειδίκευση των πλοίων και η εισαγωγή μικτών μεθόδων μεταφοράς (containers - οχηματαγωγά κ.λ.π.) έχουν σαν συνέπεια τη βελτίωση της "ποιότητας" της θαλάσσιας μεταφοράς με την αύξηση της ταχύτητας και ασφάλειας διακίνησης από τον τόπο προέλευσης μέχρι τον τόπο προορισμού. Έτσι η συνολική ανταγωνιστικότητά της βελτιώνεται συνεχώς από ορισμένη απόσταση και πάνω.

Βέβαια τα παραπάνω αποτελούν γενικεύσεις που μπορεί να μην ευσταθούν σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις. Η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει αρκετά συγκριτικά πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα σε σχέση με τις λοιπές μεγάλες ναυτιλίες. Για πολλές δεκαετίες η ανταγωνιστικότητά της στον κύριο τομέα απασχόλησής της (ελεύθερα φορτηγά και δεξαμενόπλοια) ήταν ισχυρή και συντέλεσε στην ταχύτερη ανάπτυξή της.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται σοβαρές δυσκολίες στον ορίζοντα, μεταξύ των οποίων ο σχετικός περιορισμός του ρόλου των ελεύθερων φορτηγών και η ταχύτερη αύξηση του κόστους των ελληνικών πληρωμάτων, σε συνδυασμό με την πτώση της παραγωγικότητάς τους, αποτελούν τους σημαντικότερους ανασχετικούς παράγοντες.

Ο μόνος σίγουρα ευνοϊκός παράγοντας είναι η διαρκώς βελτιώμενη ναυτιλιακή υποδομή η οποία πρέπει να επιταχυνθεί προκειμένου να εξισορροπηθούν οι δυσμενείς τάσεις. Στις τελευταίες θα πρέπει να συμπεριλάβουμε και το δισταγμό της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας, να τραπεί σε τελευταίου τύπου αυτοματοποιημένους και εξειδικευμένους τύπους πλοίων.

Ολοκληρώνοντας την εργασία μας, θα έπρεπε η παράθεση των τελευταίων στοιχείων που αφορούν τη ναυτιλία μας να αποπνέει αισιοδοξία. Αυτό όμως δεν μας το επιτρέπουν οι διαγραφές πλοίων το 1996 από το εθνικό νηολόγιο. Πάνω από 135 πλοία, όλων των κατηγοριών, από την 1η Ιανουαρίου ως τα μέσα

Δεκεμβρίου, περίπου το 8,5% της συνολικής δύναμης του στόλου υπέστειλαν τη γαλανόλευκη. Ο Νοέμβριος μέχρι στιγμής ήταν ο χειρότερος μήνας του δίσεκτου 1996 όσον αφορά τον αριθμό των διαγραφών. Είκοσι οκτώ (28) πλοία συνολικής χωρητικότητας 672.578 κόρων και με οργανικές θέσεις 435 ατόμων, ακολούθησαν το κάθε ένα απ' αυτά διαφορετικούς θαλάσσιους δρόμους. Προτιμήθηκαν οι σημαίες του φιλικού και γνώριμου Παναμά, της Μάλτας και των νησιών Μπαχάμες.

Το ισοζύγιο των εγγραφών, πίνακας Νο 8.14 της σελ. 111 και το ισοζύγιο διαγραφών πίνακας Νο 8.15 της σελ. 112, όπως παρουσιάζεται με βάση τα προσωρινά στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Καθαρό αποτέλεσμα 88 πλοίων εκτός ελληνικής σημαίας, από τις αρχές του χρόνου και το σημαντικότερο στοιχείο ήταν ότι η απώλεια αυτή αντιστοιχούσε σε 2.000.000 κόρους ολικής χωρητικότητας.

Με λίγα λόγια η δυναμικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, πίνακας Νο 8.16 της σελ. 113, μέσα σε 12 μήνες έχει περιοριστεί από 30.000.000 κόρους περίπου σε 27.900.000 κόρους.

Η εικόνα που παρουσιάζεται θυμίζει τις μέρες του 1986. Η μετανάστευση αυτή των ποντοπόρων πλοίων προφανώς και δεν οφείλεται στην τρέχουσα πολιτική ή οικονομική συγκυρία. Η αιτία είναι μία. Η σημαντική μείωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Το τελευταίο γίνεται μέρα με τη μέρα ακριβότερο σε σχέση με τα πλοία των βασικών ανταγωνιστών, που ανήκουν σε παραδοσιακές αλλά και νέες εμφανιζόμενες δυνάμεις από τη Γηραιά Αλβιώνα και τη Σκανδιναβία ως την Απω Ανατολή και διεκδικούν η κάθε μία για λογαριασμό της μεγαλύτερο μερίδιο από την πίτα των διεθνών μεταφορών.

Το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων υπό ελληνική σημαία αρχίζει να γίνεται σχεδόν απαγορευτικό για τους πλοιοκτήτες από τη στιγμή όπου οι κυβερνήσεις αρκετών ευρωπαϊκών χωρών φροντίζουν ολοένα και περισσότερο να ελαφρύνουν, με άμεσες ή έμμεσες ενισχύσεις, τα δικά τους πλοία προκειμένου να φτιάξουν μια ασπίδα προστασίας, στις επιθέσεις της ναυτιλίας κυρίως των Ασιατικών Κρατών. Τα περισσότερα απ' αυτά τα μέτρα έχουν να κάνουν με παροχή άμεσων ή έμμεσων επιδοτήσεων, κρατικών ενισχύσεων για απόκτηση πλοίων, για κάλυψη μέρους των λειτουργικών εξόδων του πλοίου ή της ναυτιλιακής επιχείρησης, είτε για τη μείωση εξόδων που αφορούν το κόστος του πληρώματος, όπως είναι οι εισφορές Κοινωνικής Ασφάλισης, η φορολογία των εισοδημάτων των ναυτικών κ.λ.π.. Μέτρα που προτάθηκαν ήδη στην παρούσα εργασία.

Το παράδειγμα της Ολλανδίας είναι ενδεικτικό της

κινητικότητας που επικρατεί στον ευρωπαϊκό χώρο. Επανήλθαν στο νηολόγιό της 70 πλοία από, τη στιγμή που, εφαρμόστηκαν τα νέα μέτρα, αριθμός ρεκόρ αναλογικά με τα μεγέθη τους.

Απέναντι σ' όλα αυτά το ελληνικό πλοίο εκτός από το σταθερό μεν αλλά όχι και τόσο "χαμηλό" φορολογικό καθεστώς και τη δυνατότητα μετά τα μέτρα του 1987, να απασχολεί αλλοδαπά κατώτερα πληρώματα σε ποσοστό ως 40% της οργανικής σύνθεσης και με την προϋπόθεση της μη προσφοράς ελληνικών ναυτικών, δεν έχει άλλη στήριξη.

Μέσα στο θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο, το οποίο περιγράψαμε με όση περισσότερη σαφήνεια γινότανε, ο εμπορικός στόλος των ελλήνων καταλαμβάνει σήμερα την πρώτη θέση ανάμεσα στις άλλες παραδοσιακές χώρες (Ιαπωνία, Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία κ.α.), ξεπερνώντας σε αριθμό τα 2.500 πλοία και σε μεταφορική ικανότητα τους 85 εκατομμύρια τόνος dwt. Το μέγεθος και η δραστηριότητα αυτής της εμπορικής αρμάδας τεκμηριώνει τον άρρηκτο δεσμό των ελλήνων με τη θάλασσα. Η ελληνική σημαία κυματίζει σήμερα σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της υψηλίου κομίζοντας στους λαούς το ανεπανάληπτο μήνυμα του επιχειρηματικού δαιμονίου της φυλής και της ελληνικής ναυτοσύνης.

Το όραμα της ανόδου της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην κορυφή των διεθνών θαλασσίων μεταφορών, πέντε μόλις δεκαετίες αφότου ο ελληνόκτητος στόλος είχε διαλυθεί μέσα στη λαίλαπα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αποτελεί σήμερα μια αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα.

Έχοντας αντιμετωπίσει τις μέχρι τώρα κυκλικές διακυμάνσεις των ναύλων και μύριες άλλες απρόβλεπτες δυσκολίες με σύνεση και διορατικότητα, οι έλληνες καλούνται τώρα να διατηρήσουν τη δεσπόζουσα θέση τους ανάμεσα στις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου.

Πρέπει να προσαρμοσθούν όχι μόνο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς, αλλά και σε μία σειρά απρόβλεπτων αλλαγών και αναγκαστικών περιορισμών που θα βαρύνουν σημαντικά τη μακροπρόθεσμη ελευθερία δράσης και την ανταγωνιστικότητα του στόλου μας.

Με αυτές τις προοπτικές ο ελληνικός εφοπλισμός συνεχίζει την πορεία του προς το έτος 2000, μέσα σ' ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Θα υπάρξουν άραγε νέες περιόδους ευημερίας στο μέλλον; Την απάντηση μας τη δίνει από το παρελθόν ο μεγάλος ιστορικός Θουκυδίδης γράφοντας ότι "το ναυτικό είναι ζήτημα τέχνης και εμπειρίας και δεν είναι δυνατόν να

ασχολείται κανείς με αυτό σαν πάρεργο και όταν τύχει. Το αντίθετο μάλιστα, πρέπει να ασχολείται κανείς συνεχώς με αυτό και να μην αποσπάται σε τίποτε άλλο". Τέχνη λοιπών, εμπειρία και προσήλωση στο "ναυτικό" είναι τα απαραίτητα εφόδια όσων ασχολούνται με τη ναυτιλία, για να προστίθενται συνεχώς και νέοι κρίκοι στην αλυσίδα της ειρηνικής θαλασσοκρατίας του Ελληνισμού.

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α

Π Ι Ν Α Κ Ω Ν

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ	ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ		ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ κ.ο.χ. (€β)	ΣΥΝΟΛΟ κ.ο.χ.	ΠΟΣΟΣΤΟ %	
	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	κ.ο.χ (α)			(α)	(β)
1949	550	1.300.000	1.150.000	2.450.000	53	47
1952	695	1.234.000	2.317.000	3.551.000	35	65
1955	918	1.217.000	4.650.000	5.867.000	21	79
1958	1.315	1.784.000	8.517.000	10.301.000	17	83
1961	1.641	5.334.000	7.284.000	12.618.000	42	58
1964	2.106	7.267.000	7.684.000	14.951.000	49	51
1967	2.701	7.467.000	12.584.000	20.051.000	37	63
1970	3.099	10.734.000	16.517.000	27.251.000	39	61
1973	3.864	18.350.000	20.234.000	38.584.000	48	52
1976	4.377	25.500.000	22.584.000	48.084.000	53	47
1979	4.878	36.214.000	16.550.000	52.764.000	69	31
1982	4.708	40.600.000	13.200.000	53.800.000	75	25
1985 *	2.627	33.767.000	18.434.000	52.201.000	65	35
1988	2.538	21.650.000	25.250.000	46.900.000	46	54
1990	2.438	20.000.000	28.550.000	48.550.000	41	59

* Τα στατιστικά στοιχεία πριν το 1985 περιλαμβάνουν όλα τα εμπορικά και επιβατικά πλοία άνω των 100 grt. Από το 1985 και μετά περιλαμβάνουν μόνο bulk carries, πειρελαιοφόρα, μικτά πλοία και πλοία γενικού φορτίου άνω των 1.000 grt.

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8 - 1

Εξέλιξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έως το τέλος του 1990.

ΠΗΓΗ : "Ναυτικά Χρονικά"
Lloyd's Register Of Shipping

Χ Ω Ρ Α	1 9 9 4 (κοχ)	1 9 9 5 (κοχ)
ΠΑΝΑΜΑΣ	63.000.000	72.000.000
ΛΙΒΕΡΙΑ	58.000.000	60.000.000
ΕΛΛΑΔΑ	30.000.000	29.000.000
ΚΥΠΡΟΣ	24.000.000	25.000.000
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	23.000.000	24.000.000
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	22.000.000	22.000.000
ΙΑΠΩΝΙΑ	22.000.000	20.000.000
ΜΑΛΤΑ	15.000.000	18.000.000
ΚΙΝΑ	16.000.000	17.000.000
ΡΩΣΙΑ	17.000.000	15.000.000
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	12.000.000	14.000.000
Η.Π.Α	14.000.000	13.000.000

ΠΙΝΑΚΑΣ No 8.2

Οι εμπορικοί στόλοι των 12 πρώτων ναυτικών χωρών
(σε κοχ) 1994 - 95

ΠΗΓΗ : Lloyd's Register Of Shipping

ΕΤΟΣ	ΝΑΥΤΙ- ΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛ. (1)	ΜΕΤΑΝΑ- ΣΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛ.	ΤΟΥΡΙ- ΣΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛ.	ΣΥΝΟΛΟ ΑΔΗΛΩΝ ΠΟΡΩΝ
(2)				
1965	163.8	207.0	107.6	594.4
1966	182.5	235.0	143.4	635.9
1967	214.5	232.1	126.8	659.0
1968	243.3	239.4	120.3	719.0
1969	244.0	277.3	149.5	788.3
1970	276.9	344.6	193.6	949.2
1971	369.2	469.6	305.3	1.292.3
1972	435.6	575.3	392.7	1.605.9
1973	600.1	735.4	514.9	2.195.4
1974	867.1	673.4	447.6	2.495.6
1975	844.8	781.6	643.6	2.836.6
1976	914.1	803.2	823.7	3.178.6
1977	1.126.6	924.8	980.6	3.699.4
1978	1.117.2	984.4	1.326.3	4.421.6
1979	1.518.9	1.162.2	1.662.3	5.662.3
1980	1.816.0	1.083.0	1.733.0	6.158.0
1981	1.819.0	1.036.0	1.879.0	6.477.0
1982	1.657.0	1.043.0	1.527.0	6.098.0
1983	1.309.0	935.0	1.176.0	5.521.0
1984	1.100.0	907.0	1.315.0	5.289.0
1985	1.037.0	789.0	1.428.0	5.228.0
1986	988.0	906.0	1.833.0	6.432.0
1987	1.194.0	1.366.0	2.192.0	8.463.0
1988	1.382.0	1.699.0	2.396.1	10.032.0
1989	1.375.3	1.386.0	1.977.2	10.240.7
1990	1.777.0	1.824.0	2.575.0	8.694.0

(1) Δεν περιλαμβάνονται οι καταθέσεις συναλλάγματος στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα ("λιμνάζον" συναλλάγμα) και η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος για ιδιωτικές επενδύσεις και αγορές ακινήτων.

(2) Περιλαμβάνουν πόρους και από άλλες πηγές (ασφάλιστρα, υπηρεσίες του Δημοσίου, τόκους, μερίσματα, κέρδη, τηλεπικοινωνίες, μισθούς κλπ.)

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.3

Αδηλοι πόροι της Ελληνικής Οικονομίας από τη ναυτιλία, τα εμπάσματα μεταναστών και τον τουρισμό σε εκατομ. δολάρια Η.Π.Α. (1965 - 1990)

ΠΗΓΗ : Τράπεζα της Ελλάδος

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ :				ΣΥΝΟΛΟ
	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ		ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ		
	ΑΡΙΘ.	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘ.	ΠΟΣΟΣΤΟ	
1960	19.377	57,0%	14.615	43,0%	33.992
1963	31.192	62,8%	18.509	37,2%	49.701
1966	36.547	58,5%	25.920	41,5%	62.467
1969	43.800	58,9%	29.600	41,1%	73.400
1972	51.543	62,4%	31.000	37,6%	82.543
1975	52.258	65,1%	28.000	34,9%	80.258
1978	49.213	84,5%	8.820	15,5%	58.033
1981	52.518	87,5%	7.016	12,5%	59.534
1984	56.732	89,7%	6.564	10,3%	63.296
1987	58.813	88,9%	7.358	11,1%	66.171
1990	62.000	87,3%	9.000	12,7%	71.000

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.4

Ελληνες ναυτικοί εργαζόμενοι σε πλοία υπό την ελληνική σημαία και σε πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο υπό σημαίες ξένων κρατών.

ΠΗΓΗ : Ναυτιλιακή οικονομία και πολιτική (Γεωργακόπουλος Ελ.).

ΕΤΟΣ	ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	OIL	OIL CHEM	ΧΗΜΙ- ΚΑ	ΥΓΡΟ ΑΕΡΙΟ	ΜΕΤΑΦΟΡ. ΦΟΡΤΙΟΥ	ΜΕΤΑΛ- ΛΕΥΜΑ	ΕΠΙΒΑ- ΤΗΓΑ	CONTAI NERS	ΣΥΝΟΛΟ
1970	4.471	3.872	*	-	8	152	2.032	123	-	10.638
1975	6.321	8.295	*	1	17	1.215	5.957	608	35	22.449
1980	10.433	11.780	*	8	33	2.741	13.614	729	38	39.376
1985	5.416	9.276	90	3	66	2.149	13.175	617	103	30.895
1986	3.974	10.235	24	3	63	1.423	11.779	613	142	28.256
1987	2.755	9.125	143	3	66	1.016	9.540	588	169	23.403
1988	2.287	8.380	134	5	62	983	9.077	687	201	21.815

* Δεν υπάρχουν στοιχεία για αυτά τα έτη.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟ 8.5

Αναλυτική περιγραφή της Ελληνόκτητης Εμπορικής Ναυτιλίας κατά το διάστημα 1970 - 1988

ΠΗΓΗ : Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

A/A	ΧΩΡΕΣ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ GRT	ΠΟΣΟΣΤΟ
1.	ΕΛΛΑΔΑ	30,134	45,34%
2.	ΙΤΑΛΙΑ	6,730	10,13%
3.	ΔΑΝΙΑ	5,531	8,32%
4.	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5,066	7,62%
5.	Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ	4,477	6,74%
6.	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	3,385	5,09%
7.	ΣΟΥΗΔΙΑ	2,884	4,34%
8.	ΓΑΛΛΙΑ	2,401	3,61%
9.	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	2,217	3,34%
10.	ΙΣΠΑΝΙΑ	1,345	2,02%
11.	ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	1,130	1,70%
12.	ΒΕΛΓΙΟ	0,426	0,64%
13.	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	0,342	0,51%
14.	ΙΡΛΑΝΔΙΑ	0,217	0,33%
15.	ΑΥΣΤΡΙΑ	0,165	0,25%

ΠΙΝΑΚΑΣ No 8.6

Μέγεθος εμπορικού στόλου κατά κράτος.
Ο Ελληνικός Εμπορικός Στόλος μέλος της Ε.Ο.Κ.

ΠΗΓΗ : Lloyds Register of Shipping
Statistical tables December 1995

Α/Α ΕΤΑΙ- ΡΕΙΑΣ	ΑΠΑΣΧΟΛ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ		ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΧΘΕΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ (σε \$)	ΕΞΟΔΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ (σε \$)	ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ (σε \$)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ (σε \$)	
	ΗΜΕ- ΛΑΠΟ	ΑΛΛΟ- ΔΑΠΟ						ΣΥΝΟ- ΛΟ
623	6117	605	6722	1985	610.369.240	85.394.064	485.209.690	1.037.000.000
610	5871	597	6468	1986	605.799.609	91.245.352	463.754.249	988.000.000
598	6104	524	6628	1987	759.497.568	104.082.327	593.304.667	1.193.000.000
644	6047	582	6629	1988	828.787.982	124.644.905	639.840.244	1.380.000.000
675	6419	623	7042	1989	826.471.274	137.541.830	628.121.307	1.375.000.000

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.7

Η συμβολή του θεσμού των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελληνική Οικονομία.

ΠΗΓΗ : Διεύθυνση Ναυτιλιακής Υποδομής του Υ.Ε.Ν..

Ε Τ Ο Σ		ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ σε \$
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	1972	435.000
"	1973	600.000
"	1974	874.000
"	1975	845.000
"	1976	914.000
"	1977	1.117.000
"	1978	1.127.000
"	1979	1.519.000
"	1980	1.816.000
"	1981	1.821.000
"	1982	1.657.000
"	1983	1.150.000
"	1984	1.100.000
"	1985	1.200.000
"	1986	1.350.000
"	1987	1.450.000
"	1988	1.400.000
"	1989	1.550.000
"	1990	1.650.000
"	1991	1.700.000
"	1992	2.010.000
"	1993	1.890.000
"	1994	175.000
"	1995	2.191.000

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.8

Η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος 1972 - 1995

ΠΗΓΗ : Ναυτικά Χρονικά

Τ Υ Π Ο Σ Π Λ Ο Ι Ο Υ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	ΚΟΡΟΙ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΕΠΙΒ/ΓΑ ΟΧΗΜ/ΓΑ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ	41%	147	78.115	65.000
ΕΠΙΒ/ΓΑ ΟΧΗΜ/ΓΑ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΤΥΠΟΥ	22%	79	535.885	103.000
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ	14%	49	7.800	7.300
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΑΜΙΓΩΣ ΠΛΟΙΑ	22%	78	5.390	8.900
ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ	1%	3	5.940	36
Σ Υ Ν Ο Λ Α	100%	356	633.130	184.236

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.9

Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος κατά τύπο πλοίων.

ΠΗΓΗ : Ναυτικά Χρονικά

Χ Ω Ρ Α	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΕΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	244.782	49.430	195.352
ΤΟΥΡΚΙΑ	80.000	15.000	65.000
ΚΙΝΑ	70.810	23.310	47.500
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	52.410	14.510	37.900
ΡΩΣΙΑ	47.688	20.100	27.588
ΙΝΔΙΑ	43.000	12.000	31.000
ΙΑΠΩΝΙΑ	42.537	23.788	18.749
ΕΛΛΑΔΑ	40.000	22.000	18.000
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	38.000	14.000	24.000
ΙΤΑΛΙΑ	32.300	14.500	17.800
Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ	23.500	11.000	12.500
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	22.000	13.150	8.850
Ν. ΚΟΡΕΑ	21.308	10.416	10.892
ΚΡΟΑΤΙΑ	20.800	6.500	14.300
Η.Π.Α.	18.440	7.320	11.120
ΜΑΙΝΜΑΡ	15.095	5.025	10.070
ΚΑΝΑΔΑΣ	14.633	4.557	10.076
ΛΕΤΤΟΝΙΑ	14.305	6.170	8.135
ΜΑΛΑΙΣΙΑ	12.671	4.224	8.447
ΒΙΕΤΝΑΜ	12.500	3.500	9.000
ΠΟΛΩΝΙΑ	12.000	5.500	6.500
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	11.725	5.960	5.765
ΔΑΝΙΑ	11.300	5.600	5.700
ΙΣΠΑΝΙΑ	11.150	4.150	7.000
ΟΝΔΟΥΡΑ	10.419	3.516	6.903

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.10

Παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτεργατικού δυναμικού
Είκοσι πέντε (25) πρώτες χώρες

ΠΗΓΗ : Διεθνής Ναυτική Ομοσπονδία "ISF"
(ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΙΟΥΝΙΟΣ 1996)

Χ Ω Ρ Α	Σ Υ Ν Ο Λ Ο
ΕΛΛΑΔΑ	40.000
ΙΤΑΛΙΑ	32.300
ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ	23.500
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	11.725
ΔΑΝΙΑ	11.300
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	11.150
ΣΟΥΗΔΙΑ	9.462
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	7.783
ΓΑΛΛΙΑ	5.410
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	4.500
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	3.430
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	2.750
ΒΕΛΓΙΟ	1.295
*	
Σ Υ Ν Ο Λ Ο	164.605

* Σημειώνουμε ότι η Αυστρία και το Λουξεμβούργο δεν περιλαμβάνονται στον πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.11

Το ναυτεργατικό δυναμικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΠΗΓΗ : Διεθνής Ναυτική Ομοσπονδία "ISF"
(ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΙΟΥΝΙΟΣ
1996)

ΕΤΟΣ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ GRT
1988	21,927
1989	21,323
1990	22,602
1991	23,919
1992	25,738
1993	29,134
1994	30,897
1995	30,045

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.12

Ο Ελληνικός Εμπορικός Στόλος από 1988 - 1995

ΠΗΓΗ : Lloyds Register of shipping
Statistical tables December 1995

ΕΤΟΣ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	1985	2.450
"	1986	2.200
"	1987	2.100
"	1988	2.000
"	1989	1.900
"	1990	2.000
"	1991	2.150
"	1992	2.250
"	1993	2.350
"	1994	2.300
"	1995	2.250

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.13

Η εξέλιξη του ελληνικού εμπορικού στόλου σε αριθμό πλοίων κατά το διάστημα 1985 - 1995.

ΠΗΓΗ : Lloyds Register Of Shipping
Statistical tables December 1995

1996 Μ Η Ν Α Σ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΚΟΧ)
Ιανουάριος	9	287.162
Φεβρουάριος	6	446.791
Μάρτιος	2	73.616
Απρίλιος	3	186.671
Μάιος	11	456.966
Ιούνιος	4	238.256
Ιούλιος	5	272.166
Αύγουστος	1	32.607
Σεπτέμβριος	1	80.637
Οκτώβριος	3	130.097
Νοέμβριος	3	56.375
Δεκέμβριος *	-	-
Σ Υ Ν Ο Λ Ο	48	2.261.344

* Στοιχεία ως 23/12/1996

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.14

Ισοζύγιο Εγγραφών της Εμπορικής Ναυτιλίας

ΠΗΓΗ : Υ.Ε.Ν.

1996 Μ Η Ν Α Σ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	ΚΟΡΟΙ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΚΟΧ)
Ιανουάριος	6	163.168
Φεβρουάριος	2	21.328
Μάρτιος	13	394.335
Απρίλιος	6	206.733
Μάιος	6	106.723
Ιούνιος	8	165.581
Ιούλιος	14	639.483
Αύγουστος	17	589.042
Σεπτέμβριος	16	505.901
Οκτώβριος	13	561.533
Νοέμβριος	28	672.578
Δεκέμβριος *	7	110.928
Σ Υ Ν Ο Λ Ο	136	4.137.329

* Στοιχεία ως 23/12/1996

ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟ 8.15

Ισοζύγιο Διαγραφών της Εμπορικής Ναυτιλίας

ΠΗΓΗ : Υ.Ε.Ν.

1996 Μ Η Ν Α Σ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ)
Φεβρουάριος	2.129	30.398.771
Μάρτιος	2.111	30.068.914 **
Απρίλιος	2.107	30.038.341
Μάιος	2.109	30.389.634
Ιούνιος	2.108	30.489.196
Ιούλιος	2.099	30.125.427
Αύγουστος	2.082	29.567.848
Σεπτέμβριος	2.066	29.141.986
Οκτώβριος	2.054	28.708.954
Νοέμβριος	2.030	28.094.298
Δεκέμβριος *	2.019	27.993.884

* Στοιχεία ως 23/12/1996

ΠΙΝΑΚΑΣ Νο 8.16

Το δυναμικό της Εμπορικής Ναυτιλίας με την Ελληνική Σημαία.

ΠΗΓΗ : Υ.Ε.Ν.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

1. Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου
(Λουκόπουλος Α.).
2. Ναυτιλιακή οικονομία και πολιτική
(Γεωργακόπουλος Ελ.).
3. Ναυτιλιακές εταιρείες
(Σπαρτιώτης Γ. Υποναύαρχος Λ.Σ.).
4. Λογιστική Διαχείριση και οικονομία της ναυτιλίας
(Κοτίτσας Μιχ.).
5. Πρακτική σπουδή ναυτιλία οικονομία και πολιτική
(Μητρόπουλος Ευθ. Αντιπλοίαρχος Λ.Σ.).
6. "Αργώ"
(Επιθεώρηση ναυτιλιακής μελέτης και ενημέρωσης
93 - 94).
7. "Maritime economics"
Martin Stopford.
8. "Union of Greek shipowners"
(Annual Report 93 - 94 - 95).
9. "Ναυτικά Χρονικά"
(Διάφορα τεύχη).
10. Εφημερίδα "Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων"
(Διάφορα τεύχη).
11. Εφημερίδα "Ναυτεμπορική"
(Διάφορα τεύχη 90 - 95).
12. Εφημερίδα "Ναυτεμπορική"
(Ειδική Ετήσια Έκδοση ΙΟΥΝΙΟΣ 1996)
13. Εφημερίδα "Καθημερινή"
(ένθετα τεύχη οικονομίας 90 - 95).
14. Στοιχεία από την Τράπεζα της Ελλάδος.

