

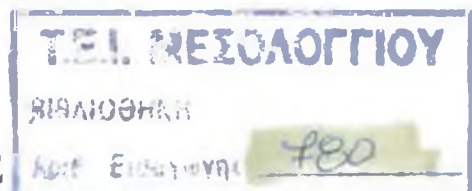
ΤΕΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΓΜΗΜΑ: ΣΣΟΕ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ
ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ & ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ &
ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΟΥ**



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ
ΣΤΕΦΑΝΑΤΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ**

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 2004

2.5. Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις	52
2.5.1. Άμεσες επιχορηγήσεις	53
2.5.2. Έμμεσες επιχορηγήσεις	56
2.6. Κρατικός παρεμβατισμός	61
2.6.1. Κρατικός Έλεγχος	63
2.6.2. Κρατική Συμμετοχή	65
2.6.3. Κρατική Βοήθεια στο Ποντοπόρο Εμπόριο	67
2.6.4. Άλλοι τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού	69

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 3^ο

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

3.1. Ιδιωτικοί οργανισμοί της Ναυτιλίας	70
3.1.1. Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών	71
3.1.2. Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης	72
3.1.3. Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο	73
3.1.4. Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών	74
3.1.5. Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων	75
3.1.6. Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας	75
3.1.7. Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο	76
3.1.8. Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή	76
3.1.9. Συνέλευση Επιμελητηρίων της Μεσογείου	77
3.1.10. Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο	77
3.1.11. Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο	78
3.1.12. Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία	78
3.2. Διακυβερνητικοί και κυβερνητικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας	79
3.2.1 Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα	79
3.2.2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός	80
3.2.3. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας	81

2.3.4. Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)	82
2.3.5. Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη	84

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 4^ο

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ, ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ & ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

4.1. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία	87
4.1.1. Η σημασία της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική και διεθνή οικονομία	87
4.1.2. Το Νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας	91
4.1.3. Μορφολογία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας	94
4.1.4. Ναυτεργατικό δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας	108
4.1.5. Ιδιαιτερότητες της Ελληνικής Ναυτιλίας	110
4.2. Η εμπορική ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση	112
4.2.1. Η σημασία της ναυτιλίας για την Ε.Ε.	112
4.2.2. Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. μετά το 1985	114

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 5^ο

ΕΛΛΗΝΙΚΗ & ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

5.1. Η Παγκοσμιοποίηση της οικονομίας	117
5.2. Ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων	123
5.2.1. Συνέπειες και επιπτώσεις	128
5.3. Η προοπτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης	130
5.4. Μελλοντικές προοπτικές της Ναυτιλιακής Αγοράς	134
5.5. Γενικές αρχές και στρατηγικοί στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής	136
5.6. Ναυτιλιακή Πολιτική για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης	138
5.7. Εξελίξεις και προοπτικές στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική	141
5.8. Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας	143

5.9. Η ναυτιλιακή πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση	144
5.9.1. Η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας στην Ε.Ε.	145
5.9.2. Τα μέτρα για την ενίσχυση του Νηολογίου των κρατών-μελών	146
5.9.3. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων	148
5.9.4. Οι μελλοντικές τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας	149
5.10. Ελληνική ναυτιλία και ναυτιλιακή πολιτική	151
5.10.1. Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας	153
5.10.2. Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας	156
5.10.2.1. Η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας	156
5.10.2.2. Η εκπαίδευση του ναυτεργατικού δυναμικού	156
5.10.2.3. Μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας	157
5.10.3. Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία	159
5.10.4. Ναυτιλιακή πολιτική στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης	161
Συμπέρασμα	164
Βιβλιογραφία	169

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η ανάλυση και η ερμηνεία της ναυτιλιακής πολιτικής της Ελλάδας στο νέο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, όπως αυτό σήμερα διαμορφώνεται. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, καθώς και η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων ως συνέπεια αυτής της παγκοσμιοποίησης, επηρεάζει σαφώς και την ναυτιλία, ελληνική και διεθνή, αν και η ναυτιλία από την φύση της είναι η πιο διεθνοποιημένη μορφή βιομηχανίας που υπάρχει.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο θέτονται οι βάσεις για όλες τις εξελίξεις στον οικονομικό και εμπορικό τομέα στον κόσμο, αλλά ακόμη έμμεσα και στον πολιτικό αλλά και τον στρατιωτικό τομέα.

Έτσι από την μία πλευρά δημιουργήθηκαν αρχικά οικονομικοί οργανισμοί όπως το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και η Παγκόσμια Τράπεζα καθώς επίσης ιδρύθηκε και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, ενώ στη συνέχεια ιδρύεται στην Ευρώπη ο Οργανισμός Οικονομικής Ανάπτυξης και Συνεργασίας.

Λίγα χρόνια αργότερα η ίδρυση του Ο.Η.Ε. είχε ως αποτέλεσμα και την δημιουργία πολλών επί μέρους και ανά τομέα νέων Οργανισμών ή Συμφωνιών, όπως ήταν η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, γνωστή ως GATT, η Συνδιάσκεψη για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και τέλος την συνέχιση και την επαναδραστηριοποίηση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας.

Αυτός λοιπόν ήταν ο γνωστός κόσμος των διεθνών οργανισμών, συνθηκών και συμφωνιών στον οποίο μπορούσε να δραστηριοποιηθεί η Ελλάδα καθώς και άλλες χώρες για την επίλυση των ναυτιλιακών τους θεμά-

των. Η κατάσταση όμως αυτή άλλαξε εντελώς το 1989 και 1990 μετά την πτώση των χωρών του Ανατολικού Συνασπισμού και με την δημιουργία το 1995 του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (Π.Ο.Ε.), που περιλαμβάνει για πρώτη φορά και τον τομέα των Υπηρεσιών, δηλαδή των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι σήμερα το βασικό ερώτημα για την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική είναι πώς και κατά πόσον θα μπορούσε αυτή η αλλαγή, καθώς επίσης και η προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την νομισματική ένωση της, να επηρεάσει την ελληνική, αλλά και την ελληνόκτητη ναυτιλία, μέσα σε μία νέα τάξη πραγμάτων όπως αυτή εξελίσσεται.

Η εργασία αποτελείται λόγω του όγκου των θεμάτων που ασχολείται από πέντε κεφάλαια.

Στο Κεφάλαιο 1 αναφέρονται γενικά εισαγωγικά ναυτιλιακά θέματα, όπως η σπουδαιότητα των θαλάσσιων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο και την επίπτωση που έχουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας και η κατάσταση στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις. Επίσης γίνεται μια πλήρης αναφορά στους τομείς της ναυτιλίας με τη σημερινή ορολογία ορισμένων τύπων πλοίων και τα είδη ναυλώσεων και τέλος στην ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλασσιών μεταφορών οι παράγοντες που επηρεάζουν τη προσφορά και τη ζήτηση της ναυτιλιακής αγοράς, καθώς επίσης και τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς.

Το Κεφάλαιο 2, που αναφέρεται στον ναυτιλιακό προστατευτισμό και τον κρατικό παρεμβατισμό, παρουσιάζονται συγκεντρωτικά όλοι οι τύποι του ναυτιλιακού προστατευτισμού, όπως δηλαδή η Προτίμηση Σημείας, η Διάκριση Σημείας, η Παρακράτηση Φορτίου, οι Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις και ο Κρατικός Παρεμβατισμός. Στο ίδιο Κεφάλαιο αναφέρεται γενικά και η αρχή της «ελευθερίας στις θάλασσες».

Το Κεφάλαιο 3, που αφορά τους οργανισμούς της ναυτιλίας, χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος αναφέρονται οι ιδιωτικοί οργανισμοί της ναυτιλίας, όπως επιμελητήρια, ενώσεις πλοιοκτητών και ναυτιλιακά συμβούλια. Στο δεύτερο μέρος, που είναι και ιδιαίτερου ενδιαφέρο-

ντος, αναφέρονται οι κυβερνητικοί οργανισμοί που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα και ειδικότερα της σημαντικότερης χώρας που είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, καθώς και όλοι οι διακρατικοί οργανισμοί της ναυτιλίας.

Το Κεφάλαιο 4 αναφέρεται στην ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία κατά πρώτον λόγο, καθώς επίσης και στην ευρωπαϊκή ναυτιλία. Όσον αφορά την επισκόπηση της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας που έχει για την ελληνική και διεθνή οικονομία, στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την ελληνική ναυτιλία, στις ιδιαιτερότητες της, καθώς επίσης γίνεται μια λεπτομερέστατη ανάλυση της σύνθεσης και δομής και της ελληνικής αλλά και της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Τέλος στο τελευταίο μέρος αυτού του Κεφαλαίου γίνεται αναφορά στην σημασία της ναυτιλίας γενικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στην ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως διαμορφώθηκε μετά το 1985.

Το Κεφάλαιο 5 ασχολείται με την ελληνική και διεθνή ναυτιλιακή πολιτική, όπως αυτές διαμορφώνονται σήμερα, την εξέλιξη της και τις προοπτικές που προβλέπεται ότι θα έχει στο νέο και υπό διαμόρφωση διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Έτσι αρχικά γίνεται μια πλήρης αναφορά στη παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων εντός των πλαισίων της παγκοσμιοποίησης με όλες τις συνέπειες και τις επιπτώσεις που αυτή θα έχει, καθώς και στη προοπτική της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Εξίσου σημαντική είναι και η αναφορά στις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς για όλα τα είδη φορτίων και τους τύπους πλοίων. Οι γενικές αρχές και οι στρατηγικοί στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι ένα θέμα που αποτελεί την βάση για οποιαδήποτε μελλοντική εξέλιξη και καθορίζει κάθε είδους και μορφής διαπραγμάτευση που θα έχει η Ελλάδα στα πλαίσια και της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά ιδιαίτερα του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.

Τέλος αναφέρονται σε αυτό το Κεφάλαιο η ναυτιλιακή πολιτική

για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις εξελίξεις και στις προοπτικές της παγκόσμιας ναυτιλίας, καθώς επίσης και στο βασικότατο ερώτημα ειδικά για την ελληνική ναυτιλία για το ποια πρέπει να είναι η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις μελλοντικές διαπραγματεύσεις στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου.

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω τον καθηγητή και εισηγητή της εργασίας μου κ. Γεώργιο Πάνου για την πολύτιμη βοήθεια και συμπαράστασή του, καθώς και όλους όσους απασχόλησα για την ανεύρεση του κατάλληλου υλικού συγγραφής της παρούσης εργασίας μου.

Μεσολόγγι, 2004

Στεφανάτου Αθανασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο**Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 1^ο****ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ****1.1. Η σπουδαιότητα των θαλασσιών μεταφορών στο διεθνές εμπόριο**

Οι μεταφορές γενικά αποτελούν ένα από τους σημαντικότερους τομείς στην οικονομική ζωή ενός κράτους. Η προσφορά τους για την επίτευξη των εθνικών στόχων μιας χώρας σε όλα τα θέματα είναι πολύ μεγάλης και ζωτικής σημασίας.

Οι μεταφορές ως τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας μιας χώρας εξαρτώνται ουσιαστικά από την διακίνηση των αγαθών που παράγονται απ' αυτήν καθώς και αυτών που ανταλλάσσονται με άλλες χώρες. Γι' αυτό έχουν άμεση επίπτωση στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας και με μια ευρύτερη έννοια και στην εθνική ασφάλεια της.

Μεταξύ αυτών των παραγόντων, δηλαδή της εθνικής ασφάλειας κάποιας χώρας από την μια πλευρά και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της από την άλλη πλευρά, υπάρχει μια τέτοια σχέση που δείχνει πόσο σημαντικός είναι γι' αυτήν ο τομέας των μεταφορών σε όλες τις μορφές της. Η σπουδαιότητα που έχουν οι μεταφορές μπορεί να διαφέρει από την μια χώρα στην άλλη ανάλογα με την μορφή των μεταφορών που εξυπηρετεί καλύτερα τα ζωτικά συμφέροντα κάθε χώρας, όπως θαλάσσιες, αεροπορικές, σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικής ναυσιπλοίας.

Η μορφή των μεταφορών που είναι προς το συμφέρον κάθε χώ-

ρας επηρεάζεται άμεσα από πολλούς συντελεστές, όπως:

- την γεωγραφική θέση της χώρας καθώς και την μορφολογία του εδάφους της
- την έκταση των δρόμων εσωτερικής ναυσιπλοΐας
- την οικονομική και τεχνολογική κατάσταση της χώρας
- το είδος και μορφή της εσωτερικής αγοράς της χώρας
- την κατεύθυνση του κύριου όγκου του διεθνούς εμπορίου
- ακόμη και την νοοτροπία και την ψυχοσύνθεση των υπηκόων της χώρας

Ο δεσμός που υπάρχει μεταξύ των μεταφορών και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης κάποιας χώρας είναι οι συναλλαγές του διεθνούς εμπορίου.

Από τις διάφορες μορφές των μεταφορών ο καλύτερος τρόπος για την εθνική οικονομία κάποιας χώρας είναι η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών.

Η σπουδαιότητα που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές στην εθνική ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη είναι τελείως διαφορετική για τις αναπτυγμένες χώρες και για τις αναπτυσσόμενες χώρες. Εξαρτώνται από διάφορα κριτήρια, όπως εάν έχουν δικά τους φορτία, εάν έχουν δικούς τους εμπορικούς στόλους ή εάν επιθυμούν να δημιουργήσουν ή και να αναπτύξουν περαιτέρω δικούς τους στόλους και τέλος ανάλογα με το επίπεδο της οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Ωστόσο δεν έχουν όλες οι χώρες, ούτε μεταξύ των αναπτυγμένων ή των αναπτυσσόμενων, το ίδιο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό σύστημα, αλλά ούτε βρίσκονται όλες οι χώρες στο ίδιο επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, δηλαδή όπως αλλιώς ονομάζεται η ναυτιλιακή βιομηχανία των ποντοπόρων πλοίων, είναι μια από τις λίγες διεθνείς βιομηχανίες που υπάρχουν στον κόσμο σήμερα.

Είναι η μοναδική μορφή βιομηχανίας όπου κάθε πράξη οικονομικού περιεχομένου έχει διεθνή χαρακτήρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τα παραπάνω είναι όταν ένα δεξαμενόπλοιο συνήθως μεγάλης χωρητι-

κότητας να ανήκει σε Ελληνικών συμφερόντων εταιρεία της Λιβερίας ή του Παναμά, να έχει κεντρικά γραφεία στο Λονδίνο, να έχει ναυπηγηθεί στην Άπω Ανατολή (Ιαπωνία, Ν. Κορέα), να έχει Ελβετικές ή Γερμανικές ή Δανικές μηχανές, το πλήρωμα να αποτελείται από διάφορες εθνικότητες για αξιωματικούς ή κατώτερο πλήρωμα, να έχει χρηματοδοτηθεί από Αμερικανική Τράπεζα, να έχει ασφαλιστεί στο Λονδίνο και να μεταφέρει πετρέλαιο από τον Περσικό κόλπο προς την Δυτική Ευρώπη.

Αυτή η μορφή διεθνοποιημένης ναυτιλίας είναι δυνατή από την στιγμή που υπάρχουν οικονομικά συστήματα που βασίζονται στην προσφορά και την ζήτηση καθώς και στον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 38-39]

1.2. Ιστορική εξέλιξη

Η χρήση και η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορικών μέσων χρονικά προηγήθηκε κατά πολύ έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Πλωτά μέσα διέσχισαν τις θάλασσες από τους πρώιμους ιστορικούς χρόνους, και τους ωκεανούς από την εποχή των μεγάλων εξερευνήσεων και ανακαλύψεων. Αντίθετα, η συμβολή των μεταφορικών μέσων της ξηράς στις συγκοινωνίες και στις μεταφορές έγινε ουσιώδεις για την οικονομία μόνο από την χρησιμοποίηση της ατμομηχανής, απέκτησαν δε ιδιαίτερη σημασία πολύ αργότερα, από την εφαρμογή της εσωτερικής καύσης και μετέπειτα. Η αεροπορική τέλος μεταφορά, εμφανίζεται μόνο στον εικοστό αιώνα και πήρε μεγάλες διαστάσεις μόνο στην πρόσφατη ιστορία (περίοδος μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο).

Εξάλλου, ακόμη και σήμερα, μόνον χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών, ιδίως δε όταν αναφερόμαστε σε μαζικά χύδην φορτία, όπως π.χ. πρώτες ύλες, ενεργειακές ύλες ή δημητριακά.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι τα τέσσερα πέμπτα περίπου του διεθνούς εμπορίου, διεξάγονται από τη θάλασσα. Ο ρόλος βέβαια της θαλάσσιας μεταφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και το έργο που αυτή επι-

τελεί δεν ήταν πάντα το ίδιο σημαντικός. Από την άποψη αυτή, η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους: Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15ο αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα, (οπότε άρχισε ουσιαστικά η χρησιμοποίηση του ατμού στην πρόωση των πλοίων), και τέλος η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19ου αιώνα και στη σύγχρονη εποχή. Αναλυτικότερα παρατηρούμε τις εξής εξελίξεις:

Στην πρώτη περίοδο, το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς ήταν σχετικά περιορισμένο τόσο σε όγκο όσο και σε έκταση. Παρ' όλα αυτά ο ρόλος της ήταν πάντα σημαντικός. Σ' αυτήν οφείλεται η ανάπτυξη των Μεσογειακών πολιτισμών από τους Φοίνικες, τους Έλληνες, τους Ρωμαίους και η μετέπειτα εμπορική και οικονομική ακμή του Βυζαντίου. Κατά τον Μεσαίωνα επίσης, η ανάπτυξη του θαλασσιού εμπορίου τόσο στην Μεσόγειο με επίκεντρο τις Ιταλικές δημοκρατίες, όσο και πέραν του Μεσογειακού χώρου σε ολόκληρη την Ευρώπη, δημιούργησε νέες δυνατότητες ανάπτυξης των συναλλαγών και έθεσε τις βάσεις για την μετέπειτα πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Στους στόλους της εποχής εκείνης, οφείλουμε τόσο την σύνδεση της Ευρώπης με τα καραβάνια τα οποία έφταναν στις Ασιατικές ακτές της Μεσογείου με προϊόντα της Ανατολής, όσο επίσης και τις πρώτες μεταφορές σιτηρών και ξυλείας από τον Εύξεινο Πόντο προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται στην Μεσογειακή ή στην ευρύτερη Ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων, που οδήγησε στην αναζήτηση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου κι αν ήταν. Τότε διευρύνθηκε και ισχυροποιήθηκε ο ρόλος του πλοίου. Με το πλοίο πραγματοποιήθηκαν οι βασικές για τον νέο κόσμο μεταφορές έμψυχου υλικού και αγαθών, έτσι ώστε από τον 16ο αιώνα και έκτοτε οι υπερατλαντικές μεταφορές, έγιναν το υπόβαθρο αφενός μεν της οικονομικής άνθησης της Δυτικής Ευρώπης (από την Ιβηρική χερσόνησο μέχρι την Ολλανδία και το Ην. Βασί-

λειο), και αφετέρου της ανακατανομής των συντελεστών της παραγωγής ανά την υφήλιο. Έτσι, η μέχρι τον 19ο αιώνα περίοδο της θαλάσσιας μεταφοράς χαρακτηρίζεται ως μεγάλης σπουδαιότητας για την εξέλιξη της ανθρωπότητας και την οικονομική ζωή του κόσμου, γιατί:

(α) Η ναυτιλία συνέβαλε περισσότερο από κάθε τι άλλο στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης μέχρι των σημερινών τους ορίων,

(β) Επέτρεψε για πρώτη φορά την ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας.

Η τελευταία περίοδος που ακολούθησε την βιομηχανική επανάσταση χαρακτηρίζεται από την ταχύτερη αύξηση του μεγέθους του θαλασσιού εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο. Επίσης χαρακτηρίζεται από την μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιών για μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιες χώρες, αλλά και την μεταγενέστερη παρακμή αυτού του εξειδικευμένου τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Μία από τις κύριες συνέπειες της βιομηχανικής επανάστασης και των τεχνολογικών εξελίξεων, ήταν η δημιουργία των προϋποθέσεων (αλλά και της ανάγκης) για ομαδική μετανάστευση εργατικού δυναμικού από την Ευρώπη προς τις τότε καλούμενες «Νέες Χώρες». Υπολογίζεται ότι μεταξύ των ετών 1815 και 1914 τουλάχιστον 65 εκ. Ευρωπαίοι μετανάστευσαν προς υπερπόντιες περιοχές, ιδίως δε προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Τότε για πρώτη φορά το ανθρώπινο στοιχείο έγινε παράγοντας ανάπτυξης σε έναν ειδικό τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Η επιβατηγός ναυτιλία ήταν εκείνη που έκανε δυνατή την «έξοδο» του Ευρωπαϊκού έμψυχου πλεονάσματος, του τόσο αναγκαίου για την οικονομική ανάπτυξη του νέου κόσμου, αλλά και για την απαλλαγή της Ευρώπης από τις συνέπειες και τους κινδύνους του υπερπληθυσμού σε μια εποχή μάλιστα που οι μηχανές είχαν αρχίσει να αντικαθιστούν σε μεγάλη κλίμακα την ανθρώπινη εργασία.

Δεν είναι επομένως στοιχείο υπερβολής ο ισχυρισμός ότι η ναυτιλία αφού έκανε δυνατή την ανακατανομή των δύο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής (προϊόντα της γης και εργασία) σε παγκόσμιο επίπεδο, επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στην διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

Ιδιαίτερα δε μετά από την χρησιμοποίηση του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικό κατασκευής των πλοίων και χάρις στην ταυτόχρονη εξελικτική τελειοποίηση των μηχανικών μέσων πρόωσης, έγινε δυνατή και οικονομικά συμφέρουσα η μαζική μεταφορά χύδην φορτίων (πρώτων υλών, τροφίμων, καυσίμων) πάνω στην οποία στηρίχθηκε η λειτουργία της σύγχρονης οικονομίας και με την οποία επιτεύχθηκε η διαμόρφωση παγκοσμίων τιμών ως προς τα βασικά αγαθά.

Παράλληλα, έγινε επίσης δυνατή η εγκατάσταση τακτικών θαλάσσιων δρομολογιακών γραμμών, πάνω στις οποίες στηρίχθηκε η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου γενικών φορτίων με τη μορφή που έχει σήμερα, χάρις στις ποιοτικές υπηρεσίες που αυτές προσφέρουν. Σαν συνέπεια, οι εξελίξεις αυτές κατέστησαν τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα ανεξάρτητα από τις δυνατότητες του περιβάλλοντος χώρου τους, τόσο σε πρώτες ύλες όσο και σε καύσιμα.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατοντάδων εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλασσιών μεταφορών.

Συμπερασματικά, μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μια αρτηρία, η διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την πλήρη κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 30-37]

1.3. Εξέλιξη των αρχών της ναυτιλίας

Από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά υπάρχουν δύο κύριες και διαφορετικές μεταξύ τους σχολές σκέψης για την λειτουργία και την διαχείριση της ναυτιλίας.

Η μία σχολή σκέψης είναι η σχολή της ελεύθερης αγοράς, που επιθυμεί να διατηρήσει το status quo και θεωρεί ότι οι ναυτιλιακές υπηρεσίες πρέπει να παρέχονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις στη βάση του ελεύθερου ανταγωνισμού και ότι η επιλογή του πλοίου και της σημαίας του αποτελεί απόφαση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου. Αυτή η σχολή σκέψης πιστεύει ακόμη ότι η ναυτιλία πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο πολύ διεθνής, αλλά με αυτόν τον τρόπο όμως, μόνο λίγες χώρες μπορούν να λειτουργήσουν στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η άλλη σχολή σκέψης, που είναι ο ναυτιλιακός προστατευτισμός, θεωρεί ότι οι κυβερνήσεις των χωρών πρέπει να έχουν την τελική ευθύνη για την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών υπό την εθνική τους σημαία και ότι αυτή η ευθύνη μπορεί να εκπληρωθεί με διάφορα μέσα προστατευτισμού όπως είναι η προτίμηση φορτίου, η διάκριση σημαίας, οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, οι διμερείς σχέσεις και οποιοδήποτε άλλο είδος.

Η πρώτη άποψη για την ναυτιλία, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, είναι ο οικονομικός φιλελευθερισμός αναπτύχθηκε ιστορικά από τον Adam Smith. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, δεν πρέπει να υπάρχουν εθνικοποιημένες ή κρατικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή άλλες κρατικές βοήθειες και περιοριστικά μέτρα για την δημιουργία ή και ανάπτυξη εθνικών στόλων από κάποια χώρα. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 27].

Ο οικονομικός φιλελευθερισμός στη ναυτιλία, και ειδικότερα «η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες», πρέπει να εξεταστεί και να αναλυθεί από δύο διαφορετικές σκοπιές. Η πρώτη αφορά την καθαρά εμπορική πλευρά, όπου όταν στην ναυλαγορά επικρατεί σχετική ισορροπία και οι αγοραστές με τους πωλητές έχουν σχεδόν την ίδια δύναμη, τότε η αρχή αυτή θεωρείται ως εξαιρετικά ικανοποιητική. Η δεύτερη αφορά την πολιτική

πλευρά, σύμφωνα με την οποία η πραγματική ελευθερία στις θάλασσες είναι το δικαίωμα σε όλα τα εμπορικά πλοία, να πλέουν νόμιμα και ειρηνικά στις θάλασσες. Η άποψη αυτή σημαίνει τέλειες συνθήκες ισότητας και περιλαμβάνει το δίκαιο όλων των εθνών, αναπτυσσόμενων και αναπτυγμένων, να δημιουργήσουν ή και να αναπτύξουν εθνικούς εμπορικούς στόλους με όλα τα μέσα. Έτσι «η ελευθερία στις θάλασσες» από πολιτικής πλευράς σχετίζεται με ερωτήματα θεμελιώδη όσον αφορά τα ανθρώπινα δικαιώματα και την κυριαρχία όλων των εθνών να κάνουν ότι θέλουν όποτε και όπως αυτά επιθυμούν.

Από την άλλη πλευρά αντίστοιχη ιστορικά ήταν και η εξέλιξη του προστατευτισμού στις θαλάσσιες μεταφορές. Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός, όπως τον γνωρίζουμε σήμερα, δεν είναι μια ιδέα του 20ου αιώνα, παρότι γιγαντώθηκε μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, αλλά έχει πολύ παλαιά εξέλιξη και χρησιμοποιείτο διαχρονικά ανάλογα με τα συμφέροντα των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών. Έτσι στην πραγματικότητα η Βρετανία, που σήμερα είναι υπέρμαχος του ναυτιλιακού φιλελευθερισμού, ήταν αρχικά ο μεγάλος αντίπαλος της αρχής του ελεύθερου εμπορίου από τον 16ο και 17ο αιώνα και ήταν η πρώτη χώρα που ξεκίνησε τον ναυτιλιακό προστατευτισμό εφαρμόζοντας μια αυστηρή προστατευτική πολιτική για τους Βρετανικούς εμπορικούς στόλους και τους εμπορικούς τους συνεταιίρους που διακινούσαν το εμπόριο της Αυτοκρατορίας τους.

Η εξέλιξη του ναυτιλιακού φιλελευθερισμού οδήγησε στη δημιουργία των ανοικτών νηολογίων ή αλλιώς των σημαιών ευκαιρίας.

Η απελευθέρωση των πρώην αποικιών οδήγησε τις αναπτυσσόμενες χώρες στη ζήτηση των εθνικών των στόλων. Τα αναπτυσσόμενα κράτη ήθελαν να δημιουργήσουν τους δικούς τους εθνικούς στόλους παρά να λειτουργούν ως σημαίες ευκαιρίας. Η δημιουργία και η ανάπτυξη εθνικών στόλων από αυτές ήταν μια απάντηση στις σημαίες ευκαιρίας. Οι αναπτυσσόμενες χώρες, όμως λόγω της έλλειψης ικανού προσωπικού (πλοίου και γραφείου), κεφαλαίων, τεχνολογικής και διαχειριστικής τεχνογνωσίας, αναπτυγμένης δομής λιμανιών, βρήκαν στον ναυτιλιακό προστατευτισμό μια

μέθοδο και ένα τρόπο για την δημιουργία ή την ανάπτυξη των δικών τους εθνικών στόλων. Με τον προστατευτισμό όμως εμφανίστηκαν διεθνώς νέα νομικά και οικονομικά προβλήματα.

Σήμερα οι εμπορικοί στόλοι των αναπτυσσόμενων χωρών, παρόλο που αυτές παράγουν το 65% του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, έχουν μόνο το 18% του παγκοσμίου στόλου χωρητικότητας και έχουν παραγγείλει το 14% των νέων κατασκευών πλοίων, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου στόλου είναι υπό σημαίες ευκαιρίας ή κάτω από τον έλεγχο μικρής ομάδας χωρών.

Επίσης σήμερα οι οπαδοί της ελεύθερης αγοράς βρίσκονται μεταξύ των πλοιοκτητών των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών που υποστηρίζονται από τις κυβερνήσεις αυτών των χωρών.

Οι μεγαλύτεροι όμως οπαδοί της πολιτικής του ναυτιλιακού προστατευτισμού ήταν, όπως φαίνεται φυσιολογικό, η Σοβιετική Ένωση και παράδοξως οι Η.Π.Α., οι οποίες συνεχίζουν να τον εφαρμόζουν όπου και όταν θεωρούν ότι υποστηρίζουν τα συμφέροντα τους. Για τις χώρες αυτές αυτού του είδους η πολιτική ήταν και είναι μέρος της παγκόσμιας πολιτικής ασφάλειας τους.

Οι αναπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες χρησιμοποιούν επίσης το ναυτεργατικό δυναμικό των αναπτυσσόμενων χωρών ως φθηνότερα πληρώματα. Επίσης πολλά λιμάνια των αναπτυσσόμενων χωρών επιδοτούνται από τις κυβερνήσεις τους και έτσι οι στόλοι των αναπτυγμένων χωρών ως κύριοι χρήστες αυτών των λιμανιών ωφελούνται από αυτές τις επιδοτήσεις.

Τέλος πολλοί πλοιοκτήτες από αναπτυγμένες χώρες ίδρυσαν μικτές επιχειρήσεις σε αναπτυσσόμενες χώρες με τοπική συμμετοχή μειοψηφίας ή απλώς ονομαστική. Έτσι μ' αυτό τον τρόπο ωφελούνται και από όλα τα πλεονεκτήματα που χορηγούνται από τις κυβερνήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών στην προσπάθεια τους να δημιουργήσουν εθνικούς στόλους. [στο ίδιο, σ. 28-30]

1.4. Οι διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις

Η παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία μέχρι το τέλος του Β' παγκόσμιου πολέμου αναπτύχθηκε ιστορικά κάτω από συνθήκες που κατά κύριο λόγο ευνοούσαν τον φιλελευθερισμό και απέτρεπαν συνήθως την λήψη προστατευτικών μέτρων.

Οι τρομακτικές απώλειες, που προκλήθηκαν στους παραδοσιακούς εμπορικούς στόλους κατά την διάρκεια του τελευταίου πολέμου καθώς επίσης και η αυξημένη ζήτηση χωρητικότητας, που δημιουργήθηκε για την κάλυψη των αναγκών ανασυγκρότησης των ευρωπαϊκών οικονομιών, ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά του διεθνούς περιβάλλοντος τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια.

Την δεκαετία του '60 μια σειρά από αναπτυσσόμενες χώρες άρχισαν να δείχνουν ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εμπορική ναυτιλία διαβλέποντας σε αυτήν την δυνατότητα γρήγορης βελτίωσης της οικονομικής τους ανάπτυξης. Τέτοιες χώρες συνήθως ήταν συγκεκριμένες χώρες της Δυτικής Αφρικής, όπως η Νιγηρία, της Νοτίου Αμερικής, όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία και της Νοτιοανατολικής Ασίας, όπως η Νότιος Κορέα και η Ταϊβάν, καθώς επίσης και η Ινδία.

Κατά την ίδια δεκαετία η ανάγκη για την διατήρηση της βιομηχανικής παραγωγής στα υψηλά επίπεδα των δύο προηγούμενων δεκαετιών, οδήγησε τις χώρες που διέθεταν σημαντική ναυπηγική βιομηχανία, στην προσφορά ιδιαίτερα ευνοϊκών όρων ναυπήγησης. Σε αυτό συνέβαλε αποφασιστικά και ο ανταγωνισμός των λεγομένων «νέων βιομηχανικών» χωρών και ιδιαίτερα αυτών της Άπω Ανατολής (Ταϊβάν, Νότια Κορέα κλπ.), που βασιζόνταν στο χαμηλό εργατικό κόστος και που ακολουθώντας το δυτικό οικονομικό μοντέλο στράφηκαν σε κλασικές βιομηχανικές μεθόδους για να πετύχουν πιο γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 44]

Προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και το διεθνές τραπεζικό σύστημα, που διέθεσε, χωρίς την αναγκαία περίσκεψη, τα μεγάλα κεφάλαια για την δημιουργία νέων εθνικών στόλων.

Οι νέοι αυτοί ανταγωνιστές της ελληνικής ναυτιλίας, που διέθεταν εθνικά φορτία ή και χαμηλόμισθο ναυτεργατικό δυναμικό, δεν δίστασαν να επιβάλουν προστατευτικά μέτρα για την ενίσχυση των νεοαποκτηθέντων εμπορικών στόλων τους. Τα μέτρα αυτά ήταν κυρίως, η παρακράτηση φορτίου και ο επιμερισμός των φορτίων, οι οικονομικές επιδοτήσεις στη ναυτιλία καθώς και οι κάθε τύπου διοικητικές ρυθμίσεις. [Γουλιέλμος Α., Η χρηματοδότηση των πλοίων και η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1999, σ. 21]

Οι νέοι αυτοί εθνικοί στόλοι αναπτύχθηκαν είτε ως κρατικές είτε ως ιδιωτικές εθνικές επιχειρήσεις.

Ο στόχος, που οι αναπτυσσόμενες χώρες είχαν επιβάλλει για αύξηση της συμμετοχής των εθνικών τους στόλων στο 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας, σήμερα έχει ήδη επιτευχθεί. Παρ' όλα αυτά όμως δεν κατάφεραν να επωφεληθούν όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες και να αναπτύξουν εθνικούς κρατικούς ή ιδιωτικούς στόλους, πράγμα, που οδήγησε σε μια διαφοροποίηση των συμφερόντων ορισμένων χωρών αυτής της ομάδας έναντι των υπολοίπων. Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό γεγονός του οποίου οι συνέπειες θα πρέπει να μελετηθούν με ιδιαίτερη προσοχή. Ωστόσο και σε σχέση με τις σημερινές συνθήκες θεωρείται πολύ δύσκολο στο μέλλον οι αναπτυσσόμενες χώρες να καταφέρουν να παρουσιάσουν ένα ενιαίο μέτωπο, όπως έκαναν στο παρελθόν, δηλαδή πριν από δέκα ή δεκαπέντε χρόνια. [Γουλιέλμος Α., Η χρηματοδότηση των πλοίων και η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1999, σ. 23].

Οι τέως χώρες κρατικού εμπορίου για να στηρίξουν και να αναπτύξουν τους εθνικούς τους στόλους στηρίχθηκαν σε διάφορες μορφές προστατευτισμού. Παρ' όλα αυτά πολιτική του προστατευτισμού δεν προσέφερε ενθαρρυντικές προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας των χωρών αυτών. Πράγματι αυτό συνέβη, όπως απέδειξαν και οι εξελίξεις στις χώρες της COMECON που σήμερα έχουν στραφεί προς τον φιλελευθερισμό.

Αντίστοιχα το ίδιο χρονικό διάστημα, οι βιομηχανικές χώρες έχασαν σιγά-σιγά το συγκριτικό πλεονέκτημα, που είχαν κυρίως εξαιτίας

του ναυτεργατικού κόστους και της έντασης του ανταγωνισμού, και έτσι περιόρισαν τις διαμαρτυρίες τους κατά των μέτρων προστατευτικού χαρακτήρα που έπαιρναν οι αναπτυσσόμενες χώρες και άρχισαν άλλοτε ρητά και άλλοτε σιωπηρά να υιοθετούν ανάλογες μεθόδους σε μια προσπάθεια διατήρησης ενός μέρους τουλάχιστον των εθνικών τους στόλων.

Από την παραπάνω πολύ γενική ανάλυση των συμφερόντων των διαφόρων ομάδων-κρατών, κατέστη φανερό, ότι ο συσχετισμός των δυνάμεων και των επιχειρημάτων τους υπέρ και κατά του προστατευτισμού στον χώρο της ναυτιλίας άλλαξε τα τελευταία χρόνια αισθητά. Αυτό αντανακλάται με σαφήνεια και στην αλλαγή των διεθνών ναυτιλιακών σχέσεων. [Γουλιέλμος Α., Η χρηματοδότηση των πλοίων και η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 1999, σ. 47-47]

Στα τέλη του 1981 η ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και την ζήτηση χωρητικότητας οδήγησε την παγκόσμια ναυτιλία στην πιο δραματική κρίση από το τέλος του Β' Παγκόσμιου πολέμου και μετά.

Ο ανταγωνισμός των μεγάλων ναυπηγικών δυνάμεων για την εξασφάλιση παραγγελιών και την επιβίωση σε συνδυασμό με την ανεξέλεγκτη χρηματοδότηση των ναυπηγήσεων και ταυτόχρονα η διάψευση των ελπίδων για ολοένα και ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησαν την ναυλαγορά στην κατάρρευση.

Οι παραδοσιακοί εμπορικοί στόλοι δέχτηκαν το τελικό πλήγμα. Μοναδική λύση ήταν οι σημαίες ευκαιρίας και τα ιδιότυπα διεθνή νηολόγια, που δημιούργησαν οι ίδιες οι παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες για να συγκρατήσουν την ραγδαία μείωση των εθνικών τους στόλων. Έτσι δημιούργησαν τα λεγόμενα δευτέρα ή παράλληλα νηολόγια, που δεν υπακούουν στους εθνικούς νόμους, με κύριο σκοπό την μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του.

Επίσης, οι ζημιές που προκάλεσαν οι πετρελαϊκές κρίσεις στο διεθνές τραπεζικό σύστημα ήταν ανυπολόγιστες. Έτσι πολλές Τράπεζες αποσύρθηκαν πανικόβλητες από την ναυτιλία και δεν ήταν λίγοι εκείνοι, που πίστευαν και εξακολουθούν να πιστεύουν, ότι χρειάζεται μια γενική αναθε-

ώρηση του χρηματοδοτικού συστήματος, ώστε να εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι πόροι για την συνέχιση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας.

Οι αναπτυσσόμενες χώρες προσπαθούν να πετύχουν αύξηση της χρηματοδότησης της ναυτιλίας τους από διάφορους φορείς με στόχο την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη αύξηση του μεριδίου τους στον παγκόσμιο στόλο, πριν συμφωνηθεί οποιαδήποτε συγκεκριμένη άρση οποιωνδήποτε προστατευτικών μέτρων. Όμως το διεθνές τραπεζικό σύστημα, που εξαιτίας της τελευταίας κρίσης έχει υποστεί τόσο μεγάλες ζημιές, καθώς επίσης και οι γενικές συνθήκες υπερχρέωσης των εθνικών οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, δεν ευνοούν τέτοιες επιδιώξεις ανάπτυξης εμπορικών στόλων εκ μέρους των. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 52]

1.5. Οι τομείς της ναυτιλίας

Η ταξινόμηση των εμπορικών πλοίων γίνεται λαμβάνοντας υπόψη πολλά και διαφορετικά κριτήρια. Η βασικότερη διάκριση αφορά τον τύπο του πλοίου και εξαρτάται από το είδος και τον όγκο του φορτίου. Έτσι έχουμε:

α) *Φορτηγά πλοία*: Προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τα οποία προσφέρονται είτε ως χύδην είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία. Τα πλοία αυτά εξυπηρετούν την Ναυτιλία Χύδην καθώς και την Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών.

β) *Επιβατηγά πλοία*: Πρόκειται για τύπο πλοίων που έχει ως κύρια ασχολία την μεταφορά επιβατών, χωρίς όμως να αποκλείεται και η παραλαβή μικρών ποσοτήτων φορτίου,

γ) *Πλοία Ειδικού Προορισμού*. Είναι πλοία που διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό, κατάλληλο για να επιτελούν ειδικές αποστολές. Ο γενικότερος λόγος που επέβαλε τη σχεδίαση των πλοίων αυτών είναι η ανάγκη για γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές φορτίων με πλοία που έχουν πολλαπλάσιο μέγεθος και κόστος κατασκευής, συγκρινόμενα με αυτά του παρελθόντος. Ο κυριότερος λόγος που ώθησε προς την κατασκευή πλοίων ειδικού προορι-

σμού ήταν η ανάγκη μεταφοράς ή και επεξεργασίας εν πλώ, φορτίων που απαιτούν ιδιαίτερη μεταχείριση,

δ) *Πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας*. Αυτά δεν ασχολούνται με μεταφορές, όχι τουλάχιστον με την έννοια που είδαμε στους δύο πρώτους τύπους πλοίων. Γενικός τους προορισμός είναι να συντελούν στην εύρυθμη και ανεμπόδιστη λειτουργία των θαλασσιών μεταφορών. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 61-63]

Ειδικότερα και πιο αναλυτικά για κάθε τύπο πλοίου ισχύει:

(Α) Τα Φορτηγά πλοία διακρίνονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, σε φορτηγά υγρών φορτίων και σε πλοία συνδυασμένων μεταφορών.

(α) Τα φορτηγά ξηρών φορτίων αντίστοιχα διακρίνονται ανάλογα με το είδος δρομολόγησης τους σε ελεύθερα φορτηγά (TRAMPS) και σε φορτηγά γραμμής (CARGO LINERS). Τα TRAMPS δρομολογούνται σε σχέση με τον ναύλο, ενώ τα LINERS εκτελούν προκαθορισμένα δρομολόγια. Τα Ελεύθερα φορτηγά μεταφέρουν συνήθως χύδην φορτία μεγαλύτερα των 2-3000 τόνων που είναι ξηρά, υγρά ή ειδικά. Τα φορτηγά Τακτικών Γραμμών είναι αυτά που μεταφέρουν συνήθως φορτία κάτω των 2-3000 τόνων, όπως εμπορευματοκιβώτια και κατεψυγμένα και εξυπηρετούνται από πλοία κλασσικού τύπου πλοία και τα φορτηγιδοφόρα. Τα Φορτηγά Υγρών Φορτίων διακρίνονται σε δεξαμενόπλοια πετρελαίου, σε TANKERS, και σε υγραεριοφόρα. Τέλος τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών είναι συνήθως τα μεταλλευματοφόρα και τα δεξαμενόπλοια.

(β) Το χαρακτηριστικό γνώρισμα των εταιρειών που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές είναι η εκ των προτέρων αναγγελία συγκεκριμένων δρομολογίων του πλοίου μεταξύ προκαθορισμένων λιμανιών και σε συγκεκριμένο χρόνο. Οι ναύλοι που εισπράττουν είναι κι αυτοί εκ των προτέρων καθορισμένοι για κάθε είδος εμπορεύματος που μεταφέρουν.

Οι εταιρείες τακτικών γραμμών έχουν πολύ υψηλό λειτουργικό κόστος δεδομένου ότι: α) τα πλοία που χρησιμοποιούν είναι πιο ακριβά από τα άλλα φορτηγά, και β) έχουν υψηλό κόστος για την αγορά, δημιουργία

και συντήρηση δικών τους τερματικών σταθμών (terminals) και αποθηκών.

Ο όρος CONTAINERS αποδίδεται στα Ελληνικά ως εμπορευματοκιβωτιοφόρα. Εμπορευματοκιβώτια είναι ένα τυποποιημένο σιδερένιο κιβώτιο που στη συνηθισμένη του μορφή είναι ορθογώνιο παραλληλεπίπεδο. Τα CONTAINER SHIPS είναι τα πιο κατάλληλα πλοία για τη μεταφορά ξηρών φορτίων, με εξειδικευμένο εξοπλισμό και χώρους για τη διακίνηση των εμπορευμάτων. Μπορούν να παραλάβουν από βιομηχανικά μέχρι γεωργικά προϊόντα, καθώς και ελαφρά χύδην φορτία. Εξασφαλίζουν ταχύτερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη μεταφορά αφού το συνολικό κόστος είναι μικρότερο από εκείνο των παραδοσιακών τρόπων και μέσων.

Σε σύγκριση με το συμβατικό πλοίο γραμμής, το πλοίο CONTAINER παρόλο που έχει κατά 50% υψηλότερο κόστος ναυπήγησης και κατά 25% μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων, πλεονεκτεί: (α) κατά 80% ως προς τη μείωση των νεκρών χρόνων, (β) κατά 80% ως προς τη μείωση της απώλειας ωφέλιμου φορτίου, (γ) κατά 30% ως προς την εξοικονόμηση κεφαλαίου εξ εργασίας και (δ) κατά 15% ως προς την παραγωγικότητα. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 64-66]

Στη συνέχεια είναι χρήσιμο να αναφερθούμε στις διακρίσεις και τις μονάδες μέτρησης χωρητικότητας ενός πλοίου. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε καθαρή και ολική. Καθαρή ονομάζεται η χωρητικότητα όλων των οικονομικά εκμεταλλεύσιμων χώρων του πλοίου και μετριέται σε κόρους καθαρής χωρητικότητας, ενώ ολική χωρητικότητα καλείται το σύνολο της χωρητικότητας όλων των κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα χώρων του πλοίου, καθώς και των κλειστών υπερκατασκευών. Στην ολική χωρητικότητα περιλαμβάνεται εκτός από την καθαρή και η χωρητικότητα του λεβητοστασίου, του μηχανοστασίου, των χώρων φορτηγού του πλήρωματος, του μαγειρείου, των αποθηκών και λοιπών χώρων, εφόσον είναι νόμιμοι και κλειστοί.

Έννοια σχετική με την χωρητικότητα είναι το νεκρό βάρος του πλοίου, δηλαδή το σύνολο του βάρους του φορτίου και όλων των υλικών, αποσκευών, μηχανημάτων που ανήκουν στο πλοίο ή στο πλήρωμα (π.χ. καύσιμα, προμήθειες, ανταλλακτικά μηχανών κλπ.). Το νεκρό βάρος μετριέ-

ται σε τόνους νεκρού βάρους. Ως παραγωγικότητα ενός πλοίου εννοείται οι ναυτιλιακές υπηρεσίες που αυτό παρέχει, δηλαδή το φορτίο που μεταφέρει σε τόνους, πολλαπλασιαζόμενες επί την μέση απόσταση που διανύει σε μίλια, διαιρούμενες δια του νεκρού βάρους. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 69]

Κίνητρο για να προσφέρουν οι πλοιοκτήτες τις υπηρεσίες τους στο θαλάσσιο διαμετακομιστικό εμπόριο είναι ο ναύλος. Ναύλος είναι το έσοδο που προέρχεται από τη ναύλωση του πλοίου. Με τον όρο «Ναύλωση» εννοούμε τη συμφωνία που γίνεται ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και στο φορτωτή βάσει της οποίας ο πλοιοκτήτης υποχρεώνεται να διαθέτει στο φορτωτή τη χρησιμοποίηση του πλοίου του, για θαλάσσιες μεταφορές, έναντι του ναύλου. Η ναύλωση είναι μια σύμβαση που αποδεικνύεται με το ναυλοσύμφωνο. Η διαπραγμάτευση των ναυλώσεων κι ο καθορισμός των ναύλων, γίνεται στις διεθνείς ναυλαγορές με τον ίδιο σχεδόν τρόπο που γίνονται διαπραγματεύσεις αγοραπωλησίας εμπορευμάτων στις διεθνείς εμπορικές αγορές. Εκείνο που υπόκειται σε ναύλωση είναι ο προσφερόμενος για τη μεταφορά φορτίου χώρος του πλοίου, ενώ στη τιμή του ναύλου συνήθως περιλαμβάνεται το κόστος πλεύσης από ένα δεδομένο λιμάνι στο λιμάνι φόρτωσης ή από το λιμάνι εκφόρτωσης σε κάποιο άλλο. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 73]

Συνέπεια του ανταγωνισμού και της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών είναι η ομοιομορφία των ναύλων για το ίδιο είδος εμπορεύματος και την ίδια διαδρομή, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου και τα συμφέροντα του κεφαλαιούχου. Η έλλειψη μονοπωλιακών συνθηκών στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, οδηγεί τις εταιρίες στο να ακολουθούν μια δυναμική επενδυτική πολιτική για συνεχή βελτίωση του στόλου τους.

Τα κυριότερα είδη ναύλωσης είναι: α) Ναύλωση Ταξιδιού, β) Χρονοναύλωση, γ) Σύμβαση Ναύλωσης, και δ) Ναύλωση Γυμνού Πλοίου.

Ειδικότερα:

α) Ναύλωση Ταξιδιού: Πρόκειται για ναύλωση του πλοίου για ένα μόνο ταξίδι. Ο ναύλος υπολογίζεται βάσει της πραγματικής ποσότητας

φορτίου που φορτώθηκε στο πλοίο. Για τον υπολογισμό των συνολικών εσόδων κάθε ταξιδιού προστίθεται ή αφαιρείται από το αρχικό ποσό, τα ποσά που οφείλονται σε μέρες υπερανάμησης ή επίσπευσης.

β) Χρονοναύλωση: Με τη χρονοναύλωση, που συνήθως γίνεται σε ετήσια βάση, ο πλοιοκτήτης συνεχίζει να διαχειρίζεται το πλοίο και να καταβάλλει ποσά για τη μισθοδοσία και τις άλλες δαπάνες του πληρώματος, για τις ασφαλιστικές δαπάνες καθώς και όλα τ' άλλα χρηματικά ποσά που είναι απαραίτητα για την ομαλή λειτουργία του πλοίου, δηλαδή επισκευές κι έξοδα συντήρησης καθώς και δαπάνες για αγορά υλικών κι εφοδίων. Στο είδος αυτό της ναύλωσης η πληρωμή γίνεται με τη μέρα. Επίσης, ο ναυλωτής επιβαρύνεται με τα έξοδα του ταξιδιού που περιλαμβάνουν την αγορά καυσίμων, ορισμένα λιμενικά τέλη, τα έξοδα φόρτωσης κι εκφόρτωσης του πλοίου, τα ρυμουλκά κ.α.

γ) Σύμβαση ναύλωσης: η ναύλωση δια συμβολαίου για την μεταφορά εμπορευμάτων αναφέρεται, όταν ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το πλοίο του για την μεταφορά ενός ειδικού φορτίου για μία συγκεκριμένη διαδρομή και για μία δεδομένη χρονική περίοδο χρησιμοποιώντας πλοία της επιλογής του.

δ) Ναύλωση Γυμνού πλοίου: στην περίπτωση αυτή ο πλοιοκτήτης ναυλώνει το ίδιο το πλοίο, γυμνό όπως λέγεται, σε κάποιο άλλο πρόσωπο νομικό ή φυσικό, και το οποίο είναι πλέον ο διαχειριστής του ως να του ανήκε.

Οι ναύλοι των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, ειδικότερα, διαμόρφωναν και με βάση ορισμένες γενικές κι ειδικές συνθήκες. Η προσφορά κι η ζήτηση χωρητικότητας που διαμορφώνεται στη ναυλαγορά και γενικά οι κοινωνικοπολιτικές συνθήκες που επικρατούν και σχετίζονται με την οικονομική εικόνα της αγοράς, αποτελούν τις γενικές συνθήκες διαμόρφωσης των ναύλων. Το είδος, το βάρος, η αξία, η επικινδυνότητα κι άλλες ιδιότητες του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο, η κατάσταση του πλοίου όσον αφορά την ταχύτητα, την ηλικία και το μέγεθος του, οι συνθήκες που επικρατούν στα διάφορα λιμάνια που αγκυροβολεί και διάφοροι άλλοι λόγοι (πόλεμοι,

απεργίες, προστριβές κλπ.) αποτελούν τις ειδικές συνθήκες που επηρεάζουν άμεσα και σε μεγάλο βαθμό το ύψος των ναύλων.

Τα τελευταία χρόνια οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν πρόβλημα ναύλωσης των πλοίων τους, γιατί έχουν εκδηλωθεί οι επιδράσεις τριών βασικών ανασταλτικών παραγόντων για τη ναύλωση:

α) Αύξηση του όγκου μεταφορικής ικανότητας προϊόντος σε κάθε κατηγορία πλοίων. Έτσι, η ποσότητα που θα μπορούσε να μεταφερθεί στο παρελθόν με δύο ή και τρία πλοία, σήμερα μπορεί να μεταφερθεί μόνο με ένα.

β) Βελτίωση των συνθηκών εκφόρτωσης. Παλιά χρειάζονταν πολλές μέρες για να ξεφορτώσουν τα πλοία το φορτίο τους στα λιμάνια. Το χρονικό αυτό διάστημα έχει περιοριστεί δραστικά, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση από πλευράς πλοιοκτητών για μεταφορά φορτίου.

γ) Πολλές από τις ναυλώσεις που προσφέρονται είναι για περιοχές μη γόνιμες. Δηλαδή, ενώ το πλοίο βρίσκει ναύλο για να μεταφέρει φορτίο σε ένα λιμάνι, δε μπορεί να βρει ναύλο για να επιστρέψει πίσω, αυξάνοντας έτσι κατά πολύ τα έξοδα λειτουργίας του.

Συναφής με την έλλειψη ναύλων είναι κι ο παροπλισμός των πλοίων. Παροπλισμένο ονομάζεται εκείνο το πλοίο που αργεί σε κάποιο λιμάνι ή ασφαλή όρμο. Βασικό χαρακτηριστικό των παροπλισμένων πλοίων είναι το ότι δεν επανδρώνονται από κανονικό πλήρωμα παρά μόνο από έναν ή περισσότερους φύλακες (ανάλογα με τους κανονισμούς λιμένα που ισχύουν κατά περίπτωση), οι οποίοι φροντίζουν για την ασφάλεια των πλοίων. Τα πλοία παροπλίζονται είτε για οικονομικούς, είτε για τεχνικούς και λοιπούς λόγους. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 84-86]

Οικονομικά αίτια που ωθούν σε παροπλισμό δημιουργούνται όταν η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών είναι πιο μικρή από την αντίστοιχη προσφορά, οπότε αναγκαστικά παροπλίζεται ένα μέρος από την προσφερόμενη χωρητικότητα, κάτω από τις πιέσεις της αγοράς. Οι λόγοι που μπορεί να υποχρεώσουν ένα πλοίο σε παροπλισμό είναι η έλλειψη απασχόλησης

και η σχετικά μικρή τιμή των ναύλων, η οποία καθιστά αντισυμβαλλόμενη τη ναύλωση του πλοίου.

Ο φόβος του παροπλισμού με τη σειρά του ωθεί τους πλοιοκτήτες στην αναζήτηση μεθόδων αύξησης της ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους. Κάτι τέτοιο μπορεί να επιτευχθεί με τη μείωση του συνολικού κόστους της μεταφοράς (κι αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη μείωση των αμοιβών του πληρώματος, των φορολογικών υποχρεώσεων και την ανεξέλεγκτη διαχείριση του πλοίου που εξασφαλίζει η προσφυγή σε μια σημεία ευκαιρίας.

Η έννοια των σημαιών ευκαιρίας γεννήθηκε όταν ορισμένες χώρες, πρώτος ο Παναμάς, επέτρεψαν έναντι ενός εφ' άπαξ τέλους νηολόγησης κι ενός συμβολικού τέλους, ετησίου, επί της χωρητικότητας, τη νηολόγηση πλοίων ξένης ιδιοκτησίας στο νηολόγιο τους χωρίς κανένα περιορισμό σε ότι αφορά τη διοίκηση, επάνδρωση, τους κανόνες ασφαλείας ή τη διαχείριση των εισοδημάτων του πλοίου. Νηολόγηση ενός πλοίου υπό μια σημαία ευκολίας εξασφαλίζει στον πλοιοκτήτη μεγάλη ελευθερία στη διαχείριση των υποθέσεων της επιχείρησής του, ανάλογα βέβαια με τη νομοθεσία που ισχύει κατά περίπτωση. Ο θεσμός αυτός αποδείχτηκε οικονομικά πετυχημένος και για τις δύο πλευρές, αν και υποβαθμίζει τη ναυτιλία, και τελικά υιοθετήθηκε κι από άλλες χώρες π.χ. Λιβερία, Ονδούρα, Κόστα-Ρίκα, Μάλτα κλπ. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 87-88]

Η χώρα μας η οποία συνήθως εκτελεί υπερπόντιες μεταφορές για λογαριασμό τρίτων στη διεθνή ναυλαγορά, έχει πληγεί ανεπανόρθωτα και μάλιστα το ελληνικό νηολόγιο από αυτόν τον αθέμιτο ανταγωνισμό από τις σημαίες ευκολίας και δεν είναι η μόνη.

(Β) Τα Επιβατηγά πλοία διακρίνονται σε ωκεανοπόρα, ακτοπλοϊκά, επιβατηγά περιηγητικών πλόων, επιβατηγά οχηματαγωγά καθώς και ειδικών μεταφορών.

(Γ) Τα πλοία Ειδικού Προορισμού διακρίνονται σε αλιευτικά, φαινοθηρικά, ωκεανογραφικά, μετεωρολογικά, καλωδιακά, εκπαιδευτικά, αναψυχής και φαρόπλοια.

(Δ) Τέλος τα πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας διακρίνονται σε πλοία

εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως ποταμόπλοια και λιμνόπλοια, σε πλωτά ναυπηγήματα, όπως φορτηγίδες, βυθοκόρους, πλωτούς γερανούς και πλωτές δεξαμενές και σε πλοία ειδικού τύπου, όπως ρυμουλκά, παγοθραυστικά, ναυαγοσωστικά και πλοηγίδες. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 96-98]

1.6. Ανάλυση της παγκόσμιας αγοράς θαλάσσιων μεταφορών

Στην προηγούμενη παράγραφο ορίστηκαν οι διάφορες κατηγορίες πλοίων και τα διάφορα μεγέθη που έχουν σχέση με την κατασκευή του πλοίου καθώς και με την αγορά θαλασσιών μεταφορών. Στη συνέχεια θα αναφερθούν οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο και θα εξεταστούν τα βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς των θαλασσιών μεταφορών. Η ναυτιλιακή αγορά γενικά επηρεάζεται από τους εξής παράγοντες:

❖ Ζήτηση

1. Παγκόσμια οικονομία
2. Θαλάσσιο Εμπόριο
3. Μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων
4. Μεταφορικό κόστος
5. Πολιτικά γεγονότα

❖ Προσφορά

1. Παγκόσμιος στόλος
2. Ναυπηγική παραγωγή
3. Διαλύσεις και απώλειες πλοίων
4. Παραγωγικότητα των πλοίων
5. Λειτουργικό περιβάλλον πλοίου

Αναλυτικότερα, όσον αφορά την ζήτηση των θαλασσιών μεταφορών, όπως είναι κατανοητό η κατάσταση της, παγκόσμιας οικονομίας είναι ο πρώτος και ο σημαντικότερος παράγοντας από όλους που επηρεάζει με την σειρά του την ποσότητα και την ποιότητα του θαλάσσιου εμπορίου. Διάφορα πολιτικά γεγονότα επίσης που μπορούν ανά πάσα στιγμή να συμ-

βούν, όπως π.χ. το κλείσιμο το 1956 της Διώρυγας του Σουέζ, ο πόλεμος του Κόλπου το 1990 κ.α., επηρεάζουν άμεσα, λόγω της αλλαγής πολλών διαφορετικών δρομολογίων στην ναυσιπλοΐα, και την παγκόσμια οικονομία αλλά και το θαλάσσιο εμπόριο με συνέπεια να επηρεάζεται άμεσα και η ζήτηση των θαλασσιών μεταφορών. Τέλος το μεταφορικό κόστος και η μέση απόσταση μεταφοράς φορτίων επηρεάζουν και αυτά με την σειρά τους την ζήτηση των θαλασσιών μεταφορών λόγω των διακυμάνσεων και αλλαγών που μπορεί να έχουν αυτά.

Όσον αφορά την προσφορά των θαλασσιών μεταφορών, αυτή αφορά περισσότερο το ίδιο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή το πλοίο, εν αντιθέσει με την φορτίο που αναφερόταν στην ζήτηση. Στην προσφορά των θαλασσιών μεταφορών σημαντικοί παράγοντες είναι η ολική χωρητικότητα ή και η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου, όπου τον μεγαλύτερο ρόλο παίζει ο μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων κατά τύπο και κατηγορία.

Επίσης η ναυπηγική παραγωγή νέων κατασκευών πλοίων καθώς και οι διαλύσεις και οι απώλειες πλοίων είναι πολύ μεγάλης σημασίας, επειδή έτσι υπολογίζεται η συνολική υπερπροσφορά χωρητικότητας στο παγκόσμιο στόλο, που δείχνει και την ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην ναυτιλία. Τέλος ιδιαίτερα μεγάλης σπουδαιότητας για την προσφορά των θαλασσιών μεταφορών είναι η παραγωγικότητα των ναυτιλιακών υπηρεσιών που υπολογίζεται σε τόνους νεκρού βάρους προς ναυτικά μίλια ή σε τόνους επί ναυτικά μίλια, καθώς και το λεγόμενο λειτουργικό περιβάλλον του πλοίου, το οποίο εξαρτάται από τις διάφορες συνθήκες Διεθνών Οργανισμών. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 105-109]

1.7. Ο διεθνής χαρακτήρας της εμπορικής ναυτιλίας

Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησε σε τεράστια αύξηση των μεγεθών του παγκοσμίου εμπορίου, αλλά και ταυτόχρονα προέκυψε από αυτό, καθώς και από το γεγονός ότι νέες πηγές πρώτων υλών έχουν ήδη αναπτυχθεί σε όλα τα σημεία της Υδρογείου στα οποία μπορεί η

θαλάσσια μεταφορά να προσφέρει τις υπηρεσίες της. Άλλωστε διανύουμε τον αιώνα του πετρελαίου, κατά τον οποίο οι κύριες πηγές προέλευσης είναι εγκατεστημένες σε υπερπόντιες θέσεις και συνήθως σε μεγάλες αποστάσεις από τα μεγαλύτερα καταναλωτικά του κέντρα.

Η παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα, προκαλεί όχι μόνο ζήτηση μεγάλων ποσοτήτων πρώτων και ενεργειακών υλών, αλλά και την ανάγκη για επέκταση των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Έτσι, οι τεχνολογικές εξελίξεις που οδηγούν σε μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου, καθιστούν προσιτές, νέες, απομακρυσμένες αγορές, το ίδιο δε συμβαίνει και με τις πηγές πρώτων υλών. Συνεπώς διανοίγονται νέες δυνατότητες εμπορικών συναλλαγών, οι οποίες επιτρέπουν την χωρίς αυξημένο κόστος επιμήκυνση των αποστάσεων προέλευσης των πρώτων υλών ή του τελικού προορισμού των έτοιμων βιομηχανικών προϊόντων.

Προφανώς για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, αναγνωρίζεται ότι από τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, είναι αυτές που αφορούν στα θαλάσσια μεταφορικά μέσα οι οποίες δημιούργησαν τις ευρύτερες ευνοϊκές συνέπειες για την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, τόσο όσον αφορά τις περιοχές όσο και τους συγκεκριμένους γεωγραφικούς τόπους κατανομής της εγκατάστασης της βιομηχανικής παραγωγής. Αποτελεί λοιπόν αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα ότι:

(α) Το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων και καυσίμων υλών είναι κατεσπαρμένο στην Υδρόγειο κατά τέτοιο τρόπο, ώστε μόνο δια θαλάσσης συνδέονται με τις κύριες καταναλωτικές αγορές.

(β) Μόνο δια θαλάσσης είναι πρακτικά δυνατή (αλλά και οικονομικά συμφέρουσα) η μαζική διακίνηση των αναγκαίων για την πραγματοποίηση της σύγχρονης βιομηχανικής παραγωγής, πρώτων και ενεργειακών υλών. Το ίδιο ισχύει και για την διανομή των προϊόντων της μεταποίησης στις διάφορες καταναλωτικές αγορές, οι κυριότερες των οποίων βρίσκονται σε υπερπόντιες, εξαιρετικά μακρινές αποστάσεις σε σχέση με τα αντίστοιχα κέντρα παραγωγής.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο, τόσο σε βάρος όσο και σε αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου και εξελίχθηκε ταχύτατα (και μάλιστα με ρυθμό κατά πολύ ταχύτερο από όσο η παγκόσμια παραγωγή) στην διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Μια ακριβής μέτρηση της ζήτησης χωρητικότητας, όπως αυτή τουλάχιστον εκφράζεται από τις διακινούμενες ποσότητες αγαθών, τον όγκο τους και τις επιμέρους ιδιότητες και χαρακτηριστικά τους σε συνδυασμό με τις διανυόμενες αποστάσεις και τον χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, δεν είναι δυνατή. Μόνο κατά ένα υπολογισμό εκτίμηση της ζήτησης με την μορφή των μιλιο-μετρικών τόννων πραγματοποιείται σήμερα, και αυτός μόνο από ιδιωτικές πηγές. Συνεπώς, η εκτίμηση των γενικών εξελίξεων της ζήτησης, γίνεται αναγκαστικά μέσω της παρακολούθησης των ποσοτικών εξελίξεων του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και της γεωγραφικής διάρθρωσης του κατά κατηγορίες φορτίων.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αναφέρεται σε ποσότητα που κινείται γύρω στα 4.500 εκατομμύρια τόννους. Αυτό σημαίνει ότι, κάθε ημέρα, φορτία περίπου δώδεκα εκατομμυρίων κατά μέσο όρο φορτώνονται σε πλοία από κάποιο λιμάνι στην υδρόγειο, ενώ ίση περίπου ποσότητα φορτίων βρίσκεται υπό εκφόρτωση σε κάποια άλλα λιμάνια.

Προκειμένου ο αναγνώστης να αποκτήσει μια περισσότερο συγκεκριμένη εικόνα της σχετικής σπουδαιότητας της κάθε μιας από τις κυριότερες κατηγορίες φορτίων που διακινούνται μέσω της θάλασσας, επιχειρείται μια συνοπτική στατιστική παρουσίαση τόσο των σχετικών ποσοτικών εξελίξεων όσο και της γεωγραφικής διάρθρωσης του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, με βάση την διακίνηση των κυριοτέρων χύδην (χύμα) πρώτων, ενεργειακών και διατροφικών υλών.

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα και βασιζόμενοι στην σύνθεση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, κατατάσσουμε τα κύρια φορτία που διακινούνται από την θάλασσα σε κατηγορίες, ως εξής:

Χύδην ξηρά φορτία. Τα κυριότερα φορτία της κατηγορίας αυτής είναι: τα σιδηρομεταλλεύματα, τα δημητριακά, ο γαιάνθρακας, ο βωξίτης, η

αλουμίνα και πολλά άλλα. Τείνουν να αναλογούν προς το ένα τέταρτο περίπου του βάρους του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Ξηρά συσκευασμένα. Αυτά αποτελούν τον κορμό των λεγόμενων «γενικών φορτίων». Στην κατηγορία αυτή υπάγονται τα περισσότερα κυρίως από τα προϊόντα της μεταποίησης (βιομηχανίας και βιοτεχνίας), όπως και διάφορες πρώτες ύλες και γεωργικά προϊόντα. Στην τελευταία εικοσαετία τα φορτία αυτά λόγω της αυξημένης ζήτησής τους στις αγορές επηρέασαν άμεσα και τη ναυτιλία, δημιουργώντας έτσι εξειδικευμένες μορφές ζήτησης χωρητικότητας προηγμένης τεχνολογίας, ώστε οι μεταφορείς να οργανώνουν τις υπηρεσίες τους και να προσπαθούν να ελέγχουν τις εξελίξεις της αγοράς γενικών φορτίων κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να τείνουν στην εξασφάλιση πλήρους απασχόλησης της χωρητικότητας που διαθέτουν με αγαθά υψηλής αξίας, που να επιδέχονται χειρισμούς με τις σύγχρονες μεθόδους (container κτλ.) και ικανά να επιβαρυνθούν με σχετικά υψηλούς ναύλους.

Το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών των προϊόντων της μεταποίησης προέρχεται από τις τρεις μεγαλύτερες βιομηχανικές περιοχές στον κόσμο. Επίσης, οι ίδιες αυτές περιοχές αποτελούν τους εισαγωγείς για το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου προϊόντων μεταποίησης. Μεταξύ των τριών βιομηχανικών περιοχών (Β. Αμερικής, Δ. Ευρώπης και Ιαπωνίας) διεξάγονται επομένως, στο μεγαλύτερο μέρος τους, οι συναλλαγές σε βιομηχανικά και βιοτεχνικά αγαθά. Ως εκ τούτου, τα μεγαλύτερα δίκτυα δρομολογιακών γραμμών με φορτηγά πλοία, έχουν τις αφετηρίες και τον προορισμό τους σε λιμένες της Β. Αμερικής, της Δυτικής και Νοτίου Ευρώπης και της Ιαπωνίας. Παράλληλα, το μεγαλύτερο μέρος των δρομολογιακών γραμμών που ξεκινούν από άλλες χώρες, είτε κατευθύνονται προς τις τρεις αυτές περιοχές είτε διέρχονται από μια ή περισσότερες από αυτές, ενώ εκτεταμένα δίκτυα δρομολογιακών γραμμών που ξεκινούν από τις τρεις μεγάλες βιομηχανικές περιοχές συνδέουν αυτές με όλες τις άλλες χώρες της γης.

Το εμπόριο γενικών φορτίων υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύει περίπου το ένα τέταρτο (1/4) του συνολικού όγκου του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου. Εν τούτοις, η ναυτιλία γραμμών που το εξυπηρετεί επιτελεί σπου-

δαιότατο ρόλο μέσα στο συστημάτων διεθνών θαλασσιών μεταφορών και το εισόδημα που παράγει είναι ίσης σπουδαιότητας και πολύ μεγαλύτερου μεγέθους από το εισόδημα που παράγει η ναυτιλία χύδην φορτίων. Η αιτία βρίσκεται στο ότι τα γενικό εμπόριο, και ιδιαίτερα το εμπόριο προϊόντων μεταποίησης το οποίο η ναυτιλία γραμμών εξυπηρετεί, αποτελείται από αγαθά μεγάλης αξίας. Ως εκ τούτου, η αξία του θαλασσιού εμπορίου γενικών φορτίων αναλογεί προς τα τρία τέταρτα (3/4) περίπου της συνολικής αξίας του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου, ενώ ο αντίστοιχος όγκος των φορτίων κυμαίνεται γύρω στο ένα τέταρτο (1/4) των χύδην φορτίων.

Χύδην υγρά φορτία. Είναι η κυριότερη από πλευράς βάρους κατηγορία φορτίων. Αναλογεί προς το μισό τουλάχιστον του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου. Λέγοντας χύδην υγρά φορτία, εννοούμε κατά κύριο λόγο, το ακατέργαστο πετρέλαιο, στη συνέχεια τα προϊόντα διύλισης του πετρελαίου, όχι όμως τα υγραέρια. Τα χύδην υγρά φορτία, περιλαμβάνουν επίσης κρασιά, μελάσα, προϊόντα χημικής επεξεργασίας του πετρελαίου και πολλά άλλα (π.χ. υγρά σαπουνία, υγρά φρένων, έλαια, λιπαντικά, χυμούς φρούτων, νερό κ.α).

Φορτία που απαιτούν ειδική μεταχείριση. Στην κατηγορία αυτή εντάσσεται το σύνολο των φορτίων τα οποία απαιτούν ειδική μεταχείριση κατά την διάρκεια της μεταφορικής διαδικασίας, όταν η ανάγκη αυτή ικανοποιείται με την διάθεση ειδικής κατασκευής πλοίων. Το σίδηρο μέταλλο π.χ. είναι ειδικό φορτίο, στο μέτρο που απασχολεί τα ειδικά για την μεταφορά του κατασκευαζόμενα πλοία σιδηρομεταλλευμάτων. Τα υγραέρια δημιουργούν την πλέον εξειδικευμένη και προηγμένης τεχνολογίας ζήτηση. Τα φορτία που απαιτούν κατάψυξη, ανήκουν επίσης σε άλλη, αντίστοιχης τεχνολογίας κατηγορία.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες οργάνωσης της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας στους κυρίους τομείς των θαλασσιών μεταφορών χύδην φορτίων, προκύπτει ότι υπάρχουν όσο και αναπτύσσονται διαρκώς παράγοντες που δρουν σε βάρος της ελεύθερης λειτουργίας των σχετικών αγορών ναύλων. Οι περισσότεροι από τους παράγοντες αυτούς

αναπτύσσονται στην πλευρά της ζήτησης χωρητικότητας και τείνουν να προσδώσουν στις αγορές όπου δρουν, ολιγοφωνιστικό ή μονοφωνιστικό χαρακτήρα. Αυτό ιδιαίτερα συμβαίνει με τις αγορές χύδην υγρών φορτίων, σιδηρομεταλλεύματος και αλουμίνας. Ως κυριότεροι παράγοντες που τείνουν να διαστρεβλώνουν τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα των αγορών χύδην φορτίων, συνοψίζονται οι ακόλουθοι:

- ❖ Συγκέντρωση μεγάλου μέρους της ζήτησης υπό τον έλεγχο σχετικά ολιγάριθμων φορτωτών.
- ❖ Η επιχειρηματική συγκέντρωση που φέρει σημαντικό μέρος της προσφοράς χωρητικότητας κάτω από τον έλεγχο των φορτωτών, παραληπτών ή διακινητών των φορτίων.
- ❖ Η έλλειψη δημοσιότητας, άρα και η αδυναμία ενημέρωσης όλων των ενδιαφερόμενων μερών ως προς ένα μεγάλο μέρος - και πιθανώς το μεγαλύτερο - των συναλλαγών. Η έλλειψη δημοσιότητας τείνει να ευνοεί εκείνους οι οποίοι, συνεπεία άλλων από τους παράγοντες στους οποίους αναφερόμαστε, απολαμβάνουν ισχυρότερη συγκριτικά θέση στην αγορά.
- ❖ Η τάση για εξειδίκευση των πλοίων, σε συνδυασμό με την ναυπήγηση εξειδικευμένων πλοίων μεγάλων μεγεθών, φέρουν τους μεταφορείς σε αυξανόμενη εξάρτηση από ορισμένες κατηγορίες μεταφορών και από ορισμένους μόνο φορτωτές, για την απασχόληση των πλοίων τους. Μάλιστα όσο μεγαλύτερη είναι η εξάρτηση, τόσο ισχυρότερη γίνεται και η θέση των φορτωτών που ελέγχουν ήδη μεγάλο μέρος της ζήτησης χωρητικότητας, έναντι των μεταφορέων.

Η εικόνα της αγοράς γίνεται πληρέστερη αν προσθέσουμε δυο ακόμη παράγοντες οι οποίοι δεν εξετάστηκαν μέχρι τώρα γιατί αφορούν σε θέματα κρατικής και κυβερνητικής πολιτικής, όπως π.χ.:

- ❖ Η εφαρμογή από ένα σημαντικό αριθμό χωρών, πολιτικής διαφύλαξης φορτίων υπέρ των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους (ή αντίστοιχα, σημαία ιδιαίτερα φιλικής χώρας).
- ❖ Η δημιουργία τεχνητού πλεονεκτήματος, υπέρ των ναυτιλιακών μονάδων προς τις οποίες καταβάλλονται οι επιχορηγήσεις μέσω της καταβολής επι-

χορηγήσεων.

Επομένως η διαδικασία της λειτουργίας της ναυτιλιακής αγοράς, είναι το αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης των αποφάσεων οι οποίες λαμβάνονται από όλους τους φορείς της ζήτησης και προσφοράς χωρητικότητας που δρουν στην αγορά. Κάθε ένας από αυτούς, λαμβάνει τις αποφάσεις του βασιζόμενος τόσο στη γνώση που έχει όσο και στην εκτίμηση που κάνει για τα δεδομένα της αγοράς. Η αλληλεπίδραση την οποία ασκούν και υφίστανται οι πολυάριθμες αυτές αποφάσεις, οδηγεί στην διαμόρφωση των εκάστοτε επιπέδων ναύλων, και μέσω αυτών στην τελική διαμόρφωση της ισορροπίας στην αγορά. [Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, 1999, σ. 121-137]

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 2^ο**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ &
ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ****2.1. Γενικά περί του ναυτιλιακού προστατευτισμού**

Η εξέλιξη του ναυτιλιακού προστατευτισμού, όπως αυτός διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές, και μη, χώρες αποτελεί το αντικείμενο ανάλυσης και εξέτασης του παρόντος κεφαλαίου. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στην επίδραση που άσκησαν σ' αυτόν οι βιομηχανικές χώρες της Δύσης, οι οποίες στη μεταπολεμική περίοδο πρωταγωνίστησαν στη σχετική απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και των διεθνών συναλλαγών. Επίσης, επισημαίνονται ιδιαίτερα οι μηχανισμοί που διέπουν και χρησιμοποιούν οι κυβερνήσεις των διαφόρων χωρών για να διαμορφώσουν και να τροποποιήσουν τις οικονομικές και εμπορικές συνθήκες προς όφελος του δικού τους εθνικού εμπορικού στόλου.

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όμως, στις οποίες ορισμένες χώρες παρενέβησαν προστατευτικά με σκοπό να εξασφαλίσουν από τεχνικής πλευράς την ασφάλεια που πρέπει να έχει ο στόλος τους, όπως επίσης και από την πλευρά της ναυτιλιακής ευθύνης τους. Πράγματι, μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου και μετά την πτώση πολλών αποικιακών κρατών, αναπτύχθηκε ένας έντονος εθνικισμός σε πολλές πρώην αποικίες, ο οποίος στον τομέα των Μεταφορών εκφράστηκε κατ' αρχήν με τη δημιουργία εθνικής αεροπορικής γραμμής και στη συνέχεια, με τη δημιουργία εθνικής ναυ-

τυλιακής γραμμής με κύριο σκοπό την διασφάλιση και διακίνηση των δικών τους εθνικών φορτίων και προϊόντων. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 7]

Οι πρώτες από τις λεγόμενες αναπτυσσόμενες χώρες που δημιούργησαν εθνικές ναυτιλιακές γραμμές στα τέλη του 1950 και αρχές του 1960 ήταν οι νοτιοαμερικανικές χώρες και ακολούθησαν οι χώρες της Δυτικής Αφρικής και μετά πολλά άλλα αναπτυσσόμενα κράτη, όπως η Ινδία κ.ά. Έτσι, πολλές αναπτυσσόμενες χώρες πέτυχαν να έχουν, για διάφορους λόγους, μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους συγκριτικά με πολλές αναπτυγμένες χώρες, οι οποίες μέχρι τότε επικρατούσαν σε ναυτιλιακή δύναμη. Το πιο αξιοσημείωτο είναι ότι αναπτυγμένες χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, που λειτουργούσαν ως τα μέσα του 19^{ου} αιώνα με καθεστώς προστατευτισμού, ανακάλυψαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ότι αυτός δεν ήταν πλέον προς το συμφέρον τους και ότι ο ναυτιλιακός χάρτης είχε αλλάξει.

Μόνο χώρες όπως η Ελλάδα και η Νορβηγία, η ναυτιλία των οποίων αποτελεί για αυτές τη μεγαλύτερη βιομηχανία τους, υποστηρίζουν σήμερα σαφώς τις αρχές του ελεύθερου εμπορίου και του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. [στο ίδιο, σ. 9]

Τι είναι όμως ο ναυτιλιακός προστατευτισμός; Λέγοντας ναυτιλιακός προστατευτισμός εννοούμε: (α) Διάκριση Σημαίας, (β) Προτίμηση σημαίας, (γ) Παρακράτηση Φορτίου, (δ) Κρατικός Παρεμβατισμός και (ε) Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις.

Οι μεταφορές αποτελούν ένα αναπόσπαστο μέρος της παραγωγικής διαδικασίας σε κάθε οικονομία και γι' αυτό έχουν άμεση σχέση με την εθνική οικονομία και την ανάπτυξη ενός κράτους. Κατά συνέπεια, πρέπει να έχουμε υπόψη μας τη στενή σχέση που έχει η διεθνής ναυτιλία με το διεθνές εμπόριο στη βελτίωση της θέσης ενός κράτους όσον αφορά το Ισοζύγιο Πληρωμών δεδομένης της εξάρτησης από τη διακίνηση των αγαθών που παράγει και παίρνει ένα κράτος ανταλλάσσοντας τα από άλλα κράτη. Επίσης σε αυτό το πλαίσιο των αλληλένδετων σχέσεων υφίσταται και η σχέση μεταξύ της εθνικής ασφάλειας, με την ευρύτερη έννοια του όρου, και της εθνικής και

κοινωνικής ανάπτυξης σε όλα τα επίπεδα που την αφορούν, δηλαδή κοινωνικό οικονομικό, πολιτικό και στρατιωτικό. Είναι, λοιπόν, σαφές ότι οι μεταφορές αποτελούν ένα ζωτικό κομμάτι στην εθνική επιβίωση κάθε κράτους. [στο ίδιο, σ. 11]

Η ζωτική όμως αυτή σπουδαιότητα εξαρτάται και από πολλούς άλλους τομείς, όπως γεωγραφική θέση, εδαφικές συνθήκες και μορφολογίας εδάφους, μέγεθος εσωτερικής αγοράς και κατευθύνσεις των κυρίων ρευμάτων του εμπορίου.

2.2. Η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες

Στην οικονομική επιστήμη η έννοια της ναυτιλίας ορίζεται ως ελευθερία στις θάλασσες, δηλαδή το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας στις ανοιχτές θάλασσες υπό την προϋπόθεση ότι οι θάλασσες αυτές παρέχουν τα απαραίτητα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των κρατών και είναι απαραίτητη η ελεύθερη χρήση τους για τις διεθνείς συναλλαγές και το εμπόριο. Θα πρέπει όμως να επισημανθεί και να γίνει αποδεκτό ότι τα παράκτια κράτη έχουν ως ένα βαθμό το δικαίωμα ελέγχου και δικαιοδοσίας σε αυτές τις ανοιχτές θάλασσες. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 31]

Ο Ολλανδός Γκρότιους ήταν ο πρώτος ιστορικά που μίλησε για το δικαίωμα ελεύθερης ναυσιπλοΐας και δημιούργησε τη νομική αρχή της ελευθερίας ναυσιπλοΐας στις θάλασσες. Το 16ο αιώνα ο Γκρότιους διαφώνησε στην απαίτηση των Πορτογάλων να απαγορεύσουν σε άλλους το θαλάσσιο εμπόριο με τις Ανατολικές Ινδίες και υποστήριξε νομικά με το βιβλίο του «Ελεύθερη Θάλασσα» πως οι Πορτογάλοι δεν είχαν καταλάβει «νομικά» τις Ινδίες και, άρα, δεν είχαν το δικαίωμα να κατέχουν τις θάλασσες. Έτσι δημιουργήθηκε η νομική αρχή ότι η ναυσιπλοΐα είναι ελεύθερη για όλους και πως καμιά χώρα δεν μπορούσε να διεκδικήσει τις θάλασσες εφόσον οι ναυτικοί της ήταν χρονικά οι πρώτοι που ταξίδεψαν σ' αυτές. [στο ίδιο, σ. 33]

Αυτό που σήμερα ονομάζεται Κώδικας Ναυτικού Δικαίου και αναφέρεται σε στοιχεία για τις μεταφορές αγαθών και επιβατών μέσω της θάλασσας, στην ασφάλιση και αποζημίωση των ναυτικών, στους κανονι-

ομούς σχετικά με τη διάσωση της ζωής στη θάλασσα και γενικά διευθετεί ναυτιλιακά θέματα, ιστορικά ξεκίνησε στη Μεσόγειο από τους Φοίνικες και τους Έλληνες.

Ο πρώτος λοιπόν ναυτιλιακός κώδικας αναφέρεται από τη Ρόδο, η οποία ταξινόμησε τις τότε γνωστές νομικές αρχές του δίκαιου της θάλασσας που αφορούσαν στη ναυσιπλοΐα και στο εμπόριο.

Ο επόμενος γνωστός κώδικας προέρχεται από τη Ρώμη η οποία κωδικοποίησε όλες τις νομικές αρχές που αφορούσαν στη θάλασσα, στο πλοίο, στο φορτίο, στη ευθύνη για τη ναύλωση και στις ρυθμίσεις επιμέρους εμπορικών διαφορών. Είναι γεγονός επίσης ότι, λόγω της δύναμης της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ο κώδικας αυτός ήταν τέτοιος που ευνοούσε το δικό της εμπόριο και τις συναλλαγές της με άλλες χώρες και της παρείχε το δικαίωμα να προστατεύει ή να περιορίζει όποτε και όπως αυτή ήθελε την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στους άλλους. [Σαμπράκος Ε., Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών, 1997, σελ. 5]

Μετά την πτώση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και έπειτα από πολλούς αιώνες, πόλεις-κράτη -όπως η Βενετία, η Γένοβα, το Αμάλφι, η Πίζα και άλλες- έγιναν εμπορικά κέντρα και ανέπτυξαν δικούς τους ναυτιλιακούς κώδικες με σκοπό να εξυπηρετούν τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα. Κατά τον 15ο και 16ο αιώνα, δηλαδή κατά την περίοδο των εξερευνήσεων και ανακαλύψεων, χώρες όπως η Ισπανία και η Πορτογαλία έγιναν τα εμπορικά κέντρα του τότε γνωστού κόσμου. Χαρακτηριστικό αυτών των ιστορικών συνθηκών είναι μια παπική απόφαση σύμφωνα με την οποία οι τότε γνωστοί ωκεανοί μοιράστηκαν ανάμεσα στις δύο αυτές χώρες. Η απόφαση αυτή δεν έγινε αποδεκτή από τη Γαλλία και την Αγγλία, γεγονός που οδήγησε στον αγγλο-ισπανικό πόλεμο και τη μετέπειτα πτώση της ισπανικής ναυτικής δύναμης. [στο ίδιο, σελ. 7]

Την ίδια εποχή στη Βαλτική θάλασσα (15ος και 16ος αιώνας), όπου το εμπόριο ήταν επίσης ιδιαίτερα αξιόλογο, δημιουργήθηκε για πρώτη φορά η Ένωση HANSA που ήταν μια εξαιρετικά δυνατή πολυεθνική συμμαχία μεταξύ πόλεων, όπως το Αμβούργο, η Βρέμη, η Λυβέκη κ.ά.. Οι πόλεις-

μέλη της Hansa ενώθηκαν μεταξύ τους με σκοπό τις συναλλαγές και το εμπόριο αλλά και τον έλεγχο της πειρατείας στην περιοχή δράσης τους, δημιουργώντας έτσι ένα περιεκτικό ναυτιλιακό κανονισμό που κάλυπτε τις σχέσεις μεταξύ τους σε θέματα ιδιωτικού ναυτικού δικαίου. [στο ίδιο, σελ. 8]

Από το 17ο αιώνα που άρχισε να κυριαρχεί η Αγγλία στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο άρχισαν να δημιουργούνται και οι πρώτοι νόμοι που έδιναν προνομιακή μεταχείριση στα αγγλικά σκάφη, αναγκάζοντας τα άλλα σκάφη να μεταφέρουν φορτία από και προς την Αγγλία. Έτσι επινοήθηκε για πρώτη φορά η αρχή της διάκρισης σημαίας και της διαφύλαξης φορτίου. Το ίδιο διάστημα άρχισαν να κυριαρχούν και οι Ολλανδοί στο θαλάσσιο εμπόριο και ιδιαίτερα στην περιοχή των Ινδιών. [στο ίδιο, σελ. 11]

Η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες δεν σημαίνει απαραίτητα και την απουσία κανονισμών. Σημαίνει όμως ρητά και ξεκάθαρα ότι κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να νομοθετεί μονομερώς και κάθε κανονισμός πρέπει να γίνεται από όλους και για το καλό όλων.

Η αρχή της «ελευθερίας στις θάλασσες» περιλαμβάνει αποδοχή των γενικών αρχών της ελεύθερης επιχείρησης, του ανοιχτού ανταγωνισμού και της οικονομικής ελευθερίας, ειδικά όμως όσον αφορά την ναυσιπλοΐα περιλαμβάνει:

α) Ελευθερία συναλλαγής με άλλα έθνη διενεργώντας είτε άμεσο εμπόριο ανάμεσα στα δύο κράτη είτε ως τρίτη σημαία είτε ως διαμετακομιστής. Αυτό σημαίνει ελευθερία στην εμπορική συναλλαγή μεταξύ δύο κρατών χωρίς να είναι αναγκαίο τα πλοία που διακινούνται να φέρουν την σημαία κάποιου απ' αυτά αλλά μπορεί να έχουν την σημαία κάποιου τρίτου κράτους που διακινεί το μεταξύ τους εμπόριο,

β) Ελευθερία από κυβερνητικούς κανονισμούς σε σχέση με τις εμπορικές και οικονομικές ρυθμίσεις επιμερισμού της αγοράς των ναυτιλιακών εταιρειών.

γ) Ελευθερία λειτουργίας κάτω από σημαία της επιλογής τους, με πλήρωμα της επιλογής τους και επιλέγοντας μόνοι τους την πιο εύκολη και οικονομική οργάνωση και διεύθυνση. Με τη σημερινή όμως ανάπτυξη των

θαλάσσιων μεταφορών, η ελευθερία στις θάλασσες χρειάζεται και κάποιες μορφές κρατικού και διακρατικού παρεμβατισμού με σκοπό την ασφάλεια της κατασκευής των πλοίων, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος και άλλους κανονισμούς που ρυθμίζουν ναυτεργατικά ζητήματα. Οι κανονισμοί αυτοί που αφορούν αυτά τα θέματα καθώς και άλλα πολλά, οδήγησαν στη δημιουργία διακρατικών οργανισμών, όπως θα αναφερθεί σε επόμενα κεφάλαια.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ILO) ρυθμίζει τα ναυτεργατικά ζητήματα, ενώ ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) ρυθμίζει, μεταξύ των άλλων, την ασφάλεια κατασκευής των πλοίων, την ευστάθεια τους, την υποδιαίρεση και τον εξοπλισμό τους, την αποθήκευση των φορτίων καθώς και τους τρόπους μεταφοράς των φορτίων. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 39-41]

2.3. Προτίμηση Σημείας

Η προτίμηση της σημαίας κάποιας συγκεκριμένης χώρας θεωρείται ότι είναι ιστορικά ο πρώτος μηχανισμός παρεμβατισμού στους οικονομικούς και εμπορικούς τομείς της ναυτιλίας με σκοπό, όπως όλες οι περιοριστικές πρακτικές να προστατεύσει και να βοηθήσει την εμπορική ναυτιλία του κράτους της σημαίας. Ως προτίμηση σημαίας ορίζεται η κρατική ναυτιλιακή πολιτική που κάνει διακρίσεις μεταξύ διαφορετικών σημαιών και δίνει φορτία με προτίμηση ή με προτεραιότητα προς την εθνική του σημαία. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 54]

Η προτίμηση σημαίας είναι μια συνήθης περιοριστική πρακτική πολλών χωρών, ανεξάρτητα με το αν η εν λόγω χώρα ανήκει στις αναπτυσσόμενες χώρες ή στις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις των αναπτυγμένων χωρών.

Οι κύριες κατηγορίες της Προτίμησης Σημείας είναι:

1. Παρακράτηση (ή Διαφύλαξη) Φορτίου

α) Επιμερισμός (ή καταμερισμός ή διαμοίραση) φορτίου

β) Προτίμηση φορτίου

- γ) Διαφύλαξη φορτίου
- 2. Εμπορικές Συμφωνίες
 - α) Μονομερής περιορισμός
 - β) Διμερείς συμφωνίες
 - γ) Πολυμερείς συμφωνίες
- 3. Κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία
 - α) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας
 - β) Φορτία επισιτιστικής (ανθρωπιστικής) βοήθειας
 - γ) Προτίμηση κυβερνητικών-χρηματοδοτούμενων φορτίων
- 4. Άλλοι τύποι Προτίμησης Σημαίας [στο ίδιο, σ. 55-56]

2.3.1. Παρακράτηση Φορτίου

α) Επιμερισμός φορτίου

Το είδος αυτό της παρακράτησης φορτίου αποτελεί την αρχική ιδέα και θεωρείται ιστορικά η πρώτη απ' όλες τις μορφές περιοριστικών ναυτιλιακών πρακτικών, αν και πολλές φορές επειδή τα όρια είναι ελάχιστα διακριτά μεταξύ τους, συχνά εκλαμβάνονται και ως Διάκριση Σημαίας. Είναι γενικά η γνωστότερη από παλιά και η πιο αποδεκτή ως περισσότερο ήπια από όλες τις πρακτικές περιορισμού στη ναυτιλία. Στον επιμερισμό, καταμερισμό ή διαμοίραση φορτίου κάποιο κράτος Α μπορεί για κάποιους συγκεκριμένους λόγους να διαμοιράσει τα φορτία του με πλοία που φέρουν την σημαία κάποιου άλλου κράτους Β αντί με τα αντίστοιχα του κράτους Γ. Ο επιμερισμός φορτίου εμπεριέχει πολλά στοιχεία της παρακράτησης φορτίου αλλά η βασική διαφορά μεταξύ τους είναι, για παράδειγμα, όταν ένα κράτος σε δεδομένο φορτίο του θα μπορούσε να παρακρατήσει π.χ. το 50% από αυτό για τον εθνικό του στόλο ενώ για το υπόλοιπο 50% να συμμετέχει στον επιμερισμό του ιδίου φορτίου χωρίς όμως να το παρακρατεί. Γενικά οι αρχές του επιμερισμού φορτίου περιλαμβάνουν ένα συγκεκριμένο αριθμό συμβαλλόμενων μερών, όπως για παράδειγμα 2 κράτη στη βάση του 50%-50% ή και διαφορετικών πρακτικών όπως στη βάση του 40% προς 40% προς 20% (για κάποια πλοία τρίτης χώρας).

Ο επιμερισμός φορτίου, όπως και όλοι οι άλλοι μηχανισμοί περιοριστικών πρακτικών, χρησιμοποιείται συνήθως από αναπτυσσόμενες χώρες με σκοπό να δημιουργήσουν ή και να αναπτύξουν μεγαλύτερους εθνικούς στόλους, δεδομένου ότι έτσι υπάρχει αμέσως ζήτηση για πλοία με τη σημαία του κράτους του εν λόγω φορτίου, λόγω της προσφοράς των από αυτά παραγόμενων αγαθών και φορτίων.

Τέλος, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο επιμερισμός φορτίου είναι η πιο δίκαιη μορφή όλων των περιοριστικών ναυτιλιακών πρακτικών, δεδομένου ότι βρίσκεται πιο κοντά στις φιλελεύθερες αρχές της αμοιβαιότητας και της μεταχείρισης του πλέον ευνομούμενου κράτους, καθώς και στις αρχές της ισότητας μεταξύ δύο κρατών. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 57-58]

β) Προτίμηση φορτίου

Η Προτίμηση Φορτίου, σε σχέση με τον επιμερισμό φορτίου της προηγούμενης παραγράφου, είναι ένας λίγο πιο περιοριστικός τύπος Προτίμησης Σημαίας. Στην πραγματικότητα, και οι δύο αποτελούν μία μορφή κυβερνητικής παρέμβασης ενός κράτους στην ίδια τη δομή του ναυτιλιακού συστήματος και ειδικότερα στην ναυλαγορά, δεδομένου ότι για να αντιμετωπιστεί η προτίμηση από κάποιο κράτος στη μεταφορά φορτίων πρέπει να υπάρξουν διεθνείς συνθήκες και να υιοθετηθούν κατάλληλες νομοθεσίες.

Η Προτίμηση Φορτίου έχει πολλές ομοιότητες με τη Διάκριση Σημαίας και τα όρια μεταξύ τους δεν είναι εύκολα διακριτά. Στην Προτίμηση Φορτίου το σημείο αναφοράς στη διακριτική πρακτική από κάποιο κράτος είναι το ίδιο το φορτίο, δηλαδή η παρακράτηση γίνεται από το κράτος προς ορισμένους συγκεκριμένους μεταφορείς, ενώ στη Διάκριση Σημαίας η αναφορά στην προτίμηση γίνεται προς την σημαία κάποιου μεταφορέα.

Γενικά στη ζήτηση των ναυτιλιακών μεταφορών, η Διάκριση Σημαίας αλλά και η Προτίμηση Σημαίας θεωρούνται πολύ ισχυροί μηχανισμοί που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία και την ανάπτυξη συγκεκριμένων εμπορικών ναυτιλιών, κυρίως για οικονομικούς ή και πολιτικούς λόγους. Ειδικότερα, η Προτίμηση Φορτίου αποτελεί μια υποκατηγορία

της Προτίμησης Σημαίας που με τη σειρά της είναι μία υποκατηγορία της Διάκρισης Σημαίας. Η Προτίμηση Φορτίου αποτελεί μία διάκριση που εφαρμόζεται μόνο σε φορτία και χαρακτηρίζεται από το ότι μπορεί να δίνει προτεραιότητα πρώτα στην εθνική σημαία, μετά σε σημαίες που απολαμβάνουν εθνικής μεταχείρισης, κατόπιν σε σημαίες των πλέον ευνομούμενων εθνών και τέλος σε σημαίες άλλων εμπορικών εταιρών. Αντίθετα, στη Διάκριση Σημαίας δεν είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η παραπάνω σειρά προτεραιοτήτων.

Το κύριο χαρακτηριστικό της Προτίμησης Φορτίου είναι ότι υπάρχει κάποιο διαθέσιμο φορτίο η διανομή του οποίου δεν αφήνεται να λειτουργήσει σύμφωνα με τις δυνάμεις της αγοράς, αλλά λειτουργεί σύμφωνα με τις παρεμβάσεις κάποιου κράτους που κατανέμει αυτό το φορτίο με πρώτη προτεραιότητα τα πλοία με εθνική σημαία και όταν δεν υπάρχει η απαραίτητη χωρητικότητα, τότε διατίθεται σε ξένους μεταφορείς κατά προτεραιότητα φιλικών σημαιών, λόγω της ύπαρξης συμφωνιών, και μετά σε κάποιους μεταφορείς τρίτου κράτους.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους Προτίμησης Σημαίας είναι η χορήγηση των υψηλής ποιότητας φορτίων σε εθνικούς μεταφορείς ενώ των φορτίων χαμηλής ποιότητας σε άλλους. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 58-60]

γ) Διαφύλαξη Φορτίου

Ένας ακόμη μηχανισμός για τη δημιουργία και την ανάπτυξη εθνικών στόλων αποτελεί η Διαφύλαξη Φορτίου και χρησιμοποιείται κυρίως από τα αναπτυσσόμενα κράτη αλλά και από ορισμένα αναπτυγμένα όπως είναι οι Η.Π.Α.

Οι αρχές που διέπουν τη Διαφύλαξη Φορτίου είναι παρόμοιες με εκείνες του Επιμερισμού Φορτίου και της Προτίμησης Φορτίου και, όπως η τελευταία, αποτελεί μία υποκατηγορία της Προτίμησης Σημαίας και της Διάκρισης Σημαίας.

Το σημείο αναφοράς της Διαφύλαξης Φορτίου ενός κράτους σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές του είναι η επίδραση που έχει το φορτίο

αυτό στην παρακράτηση ενός συγκεκριμένου μέρους των εξαγωγών και εισαγωγών του για πλοία με εθνική σημαία. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 61-62]

2.3.2 Εμπορικές Συμφωνίες

Οι εμπορικές συμφωνίες στις περιοριστικές πρακτικές διάκρισης αναφέρονται στους διάφορους τρόπους εξαιρέσης ή αποκλεισμού που προσπαθεί να εφαρμόσει κάποιο κράτος ή ομάδα κρατών προς ένα άλλο ή άλλα. Διακρίνονται σε τρεις κύριες κατηγορίες. Η πρώτη είναι ο ολικός αποκλεισμός όλων των ξένων σημαιών από μία συγκεκριμένη περιοχή, δηλαδή η απαγόρευση της ναυσιπλοΐας στα παράκτια ύδατα κάποιας χώρας. Η δεύτερη κατηγορία αναφέρεται σε εμπορικούς κανονισμούς μεταξύ δύο κρατών, τους οποίους ονομάζουμε διμερείς συμφωνίες, ενώ όταν οι κανονισμοί αναφέρονται σε ομάδα κρατών ονομάζονται πολυμερείς συμφωνίες και αποτελούν την τρίτη κατηγορία.

α) Μονομερής περιορισμός

Η απόλυτη εξαιρέση ξένης σημαίας πλοίων από μια περιοχή, είναι το γνωστό cabotage, δηλαδή το προνόμιο της ακτοπλοΐας. Αποτελεί την πιο κλασσική περίπτωση μονομερούς περιορισμού φορτίων στην προσπάθεια κάποιας χώρας να διακινήσει τα φορτία της εντός των παράκτιων υδάτων της μόνον με πλοία της εθνικής της σημαίας εις βάρος άλλων με ξένη σημαία.

Ο όρος cabotage είναι ναυτικός όρος, ισπανικής προέλευσης, και σημαίνει ναυσιπλοΐα από ακρωτήριο σε ακρωτήριο κατά μήκος της ακτής χωρίς να εισέρχεται σε ανοικτή θάλασσα. Έτσι, στη διεθνή ορολογία γενικά και ειδικότερα στο ναυτιλιακό εμπόριο, cabotage ονομάζεται το ακτοπλοϊκό εμπόριο, δηλαδή η ναυσιπλοΐα και το εμπόριο κατά μήκος της ακτής κάποιου κράτους και μεταξύ των λιμανιών του.

Εφόσον τα παράκτια ύδατα θεωρούνται ως εσωτερικά ύδατα, το εμπόριο του cabotage θεωρείται, ως εκ τούτου, ως εσωτερικό εμπόριο. Έτσι όταν κάποιο κράτος εξαιρεί τις ξένες σημαίες από το εσωτερικό του εμπόριο,

αποκλείει αυτόματα και τον ξένο ανταγωνισμό. Με τον τρόπο αυτό το συγκεκριμένο κράτος προάγει τη δημιουργία ή και την περαιτέρω ανάπτυξη του εθνικού του εμπορικού στόλου στη συγκεκριμένη περιοχή και έχει εξασφαλίσει την αγορά σ' αυτή υποκαθιστώντας τις δυνάμεις της αγοράς όσον αφορά την προσφορά και την ζήτηση. Από την άποψη αυτή οι περιορισμοί στο cabotage αποτελούν μία μορφή Προτίμησης Σημαίας αλλά και Διάκρισης Σημαίας.

Επίσης το cabotage μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει κοινά χαρακτηριστικά με τη Διαφύλαξη Φορτίου, δεδομένου ότι στο παράκτιο εμπόριο τα φορτία παρακρατούνται για τα πλοία με εθνική σημαία. Διαφέρει όμως στο ότι το cabotage αφορά κατά κανόνα 100% παρακράτηση φορτίων και όχι μόνο ενός μέρους τους όπως συμβαίνει στην περίπτωση του Επιμερισμού και της Διαφύλαξης Φορτίου. Οι μόνοι περιορισμοί που έχει το cabotage είναι στη περίπτωση που τα παράκτια ύδατα κάποιου κράτους αποτελούν μέρος διεθνούς ναυτιλιακού διαδρόμου, όπως π.χ. το Κανάλι του Σουέζ, του Παναμά ή άλλος διεθνής πορθμός, όπου αν και το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχική δικαιοδοσία σ' αυτό, η ναυσιπλοΐα καθορίζεται από διεθνείς κανονισμούς. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 64-66]

β) Διμερείς Συμφωνίες

Πρόκειται για εμπορικές συμφωνίες μεταξύ δύο κρατών που επιζητούν να κατανειμουν τα φορτία τους μεταξύ των δύο αντίστοιχων εθνικών εμπορικών στόλων, χωρίς να σημαίνει ότι αυτή η συμφωνία είναι περιοριστική ή όχι. Αυτό εξαρτάται από τους όρους που εμπεριέχονται σε αυτές τις συμφωνίες. Οι Διμερείς συμφωνίες αποτελούν την πιο κοινή και αποδεκτή πρακτική στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο. Θεωρείται όμως περιοριστική πρακτική από τη στιγμή που αναφέρεται ρητά ότι π.χ. υπάρχει καταμερισμός φορτίων σε μία βάση ποσοστών 50/50 ή 60/40 μεταξύ των δύο κρατών και κατ' αυτόν τον τρόπο δεν τηρείται η αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Διμερείς συμφωνίες επιζητούν και υπογράφουν συνήθως οι ανα-

πτυσσόμενες χώρες για την ποντοπόρο ναυτιλία τους αλλά και για τις τακτικές γραμμές. Ο βασικός λόγος που γίνεται αυτό είναι η μεγάλη έλλειψη σε ξένο συνάλλαγμα που έχουν στο Ισοζύγιο Πληρωμών τους, το οποίο πιστεύουν ότι με αυτό τον τρόπο θα καταφέρουν να καλύψουν.

Μία από τις πλέον σημαντικές διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες που υπογράφηκε στη διεθνή ναυτιλία ήταν το 1972 μεταξύ της Σοβιετικής Ένωσης και των Η.Π.Α., κυρίως επειδή η συμφωνία συνάφθηκε μεταξύ των δύο ηγετικών δυνάμεων του τότε κόσμου. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 67]

γ) Πολυμερείς Συμφωνίες

Πρόκειται για εμπορικές συμφωνίες μεταξύ περισσότερων από δύο κρατών. Είναι η πιο φιλελεύθερη μορφή από όλους τους τύπους εμπορικών σχέσεων και περιοριστικών πρακτικών, ακριβώς επειδή οι οποιοσδήποτε διακρατικές συμφωνίες περιλαμβάνουν πολλές χώρες. Όταν μία χώρα έχει μόνο διμερείς συμφωνίες με άλλες και οι υπόλοιπες εμπορεύονται βάσει πολυμερών συμφωνιών, τότε αυτή απομονώνεται σε σχέση με τις άλλες από τα πλεονεκτήματα του ελεύθερου εμπορίου κι έτσι μειώνεται το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της. Η ίδρυση της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου, γνωστής ως GATT, σκοπό είχε να αποκαταστήσει το ελεύθερο πολυμερές εμπόριο. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.68]

2.3.3 Κρατικά- Χρηματοδοτούμενα Φορτία

Ο τύπος αυτός Προτίμησης Σημαιάς χρησιμοποιείται κυρίως από τα πιο πλούσια κράτη προς τα πιο φτωχά, δηλαδή αυτά που προσφέρουν βοήθεια κάποιου είδους και για κάποιους λόγους προς αυτά. Εφαρμόστηκε για πρώτη φορά από τις Η.Π.Α. όταν για τη μεταφορά φορτίων που χρηματοδοτήθηκαν με δάνεια από αμερικανικούς ιδιωτικούς τραπεζικούς οργανισμούς εγγυήθηκαν Αμερικανικές Κρατικές Τράπεζες. Με το τύπο αυτό της Προτίμησης Σημαιάς, δηλαδή των κρατικά-χρηματοδοτούμενων φορτίων, κάποιο κράτος προσπαθεί να δημιουργήσει και να αναπτύξει τη μεταφορά φορτίων με την εθνική του σημαία. Επίσης ο τύπος αυτός συνιστά μια ευρεία

κατηγορία που περιλαμβάνει προτίμηση φορτίου για ξένη βοήθεια, βοήθεια που αφορά πλεόνασμα αγροτικών προϊόντων από κάποιο κράτος ή ακόμη και κάποια φορτία που προσφέρονται ως βοήθεια και έχουν αγοραστεί με χρηματοδότηση του κράτους και, τέλος, ανθρωπιστική και επισιτιστική βοήθεια.

α) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας

Οι Η.Π.Α., ως ο μεγαλύτερος χορηγός βοήθειας στον κόσμο, εφάρμοσε για πρώτη φορά αποστολές ξένης βοήθειας προς άλλα κράτη. Το κύριο χαρακτηριστικό του τύπου αυτού Προτίμησης Σημαίας είναι ότι η αμερικανική βοήθεια παρέχεται προς τα άλλα κράτη χωρίς κάποιους συγκεκριμένους όρους για ανταπόδοση και περιλαμβάνει συνήθως βοήθεια από φορτία ή εμπορεύματα ξεπερασμένης τεχνολογίας, τα οποία στην πραγματικότητα πωλούνται στην ονομαστική τους αξία ή δίνονται ως δείγματα πωλήσεων. Σύμφωνα με την Αμερικανική Νομοθεσία, όποτε οι Η.Π.Α. χρηματοδοτούν, πωλούν ή δωρίζουν εξοπλισμό, υλικό ή εμπορεύματα ή επίσης εγγυώνται τη μετατροπή ξένου συναλλάγματος, τότε η αρμόδια Ομοσπονδιακή Υπηρεσία πρέπει να εξασφαλίσει τη μεταφορά τους με ποντοπόρα πλοία τουλάχιστον κατά 50% της χωρητικότητας με πλοία της εθνικής σημαίας, όταν υπάρχουν τέτοια διαθέσιμα και σε λογικές τιμές.

β) Φορτία Ανθρωπιστικής (Επισιτιστικής) Βοήθειας

Αυτός ο τύπος Προτίμησης Σημαίας αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε για πρώτη φορά από τις Η.Π.Α. Η Αμερικανική Νομοθεσία αναφέρει ρητά ότι οι εξαγωγές όλων των αγροτικών προϊόντων που χρηματοδοτούνται από κυβερνητικά δάνεια πρέπει να μεταφέρονται αποκλειστικά με πλοία Αμερικανικού Νηολογίου, εκτός αν καθορίσει αλλιώς η Διεύθυνση Ναυτιλίας. Αν, δηλαδή, δεν υπάρχει ικανή χωρητικότητα για τη μεταφορά τους ή οι ναύλοι δεν είναι σε λογικές τιμές, τότε μπορούν να μεταφερθούν από τρίτους.

Ιστορικά, οι Η.Π.Α. χρησιμοποίησαν για πρώτη φορά το πλεόνασμα που είχαν στην αγροτική τους παραγωγή ως επισιτιστική και ανθρωπιστική βοήθεια στον πόλεμο της Κορέας. Επισημαίνεται ακόμη ότι τον τύπο

αυτής της βοήθειας τον διαπραγματεύεται με τις ξένες χώρες μόνο το Υπουργείο Εξωτερικών.

γ) Προτίμηση κυβερνητικών-χρηματοδοτούμενων φορτίων

Αυτός ο τύπος Προτίμησης Σημαίας έχει πολλές ομοιότητες με τους δύο προηγούμενους και εφαρμόζεται συνήθως μεταξύ αναπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών. Η βασική διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι η κυβέρνηση κάποιας αναπτυγμένης χώρας χρηματοδοτεί με δάνεια τον αγοραστή από την ξένη χώρα, δηλαδή έμμεσα την ίδια την ξένη χώρα. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.73-78]

2.3.4. Άλλοι τύποι Προτίμησης Σημαίας

Υπάρχουν επίσης πολλές άλλες κατηγορίες περιοριστικών πρακτικών Προτίμησης Σημαίας, τα χαρακτηριστικά των οποίων είναι ελάχιστα διακριτά μεταξύ τους αλλά και όλων των προηγούμενων τύπων.

Ιδιαίτερη σημασία όμως πρέπει να δοθεί στους δύο παρακάτω όρους: α) Ρήτρα του Πλέον Ευνοούμενου Έθνους β) Εθνική Μεταχείριση.

Στην πραγματικότητα και οι δύο έννοιες έχουν άμεση σχέση με τις Πολυμερείς και τις Διμερείς Συμφωνίες αντίστοιχα. Η εφαρμογή της εθνικής μεταχείρισης από ένα κράτος θεωρείται ότι αντιπροσωπεύει ένα πολύ υψηλό επίπεδο χορήγησης προς ένα άλλο, δεδομένου ότι παρέχει, μετά από μία συμφωνία, ακριβώς την ίδια μεταχείριση που έχουν οι υπήκοοί του και στους υπηκόους του άλλου κράτους. Στην εμπορική ορολογία και ειδικότερα στις διεθνείς εμπορικές συμφωνίες, στις οποίες ανήκουν και οι ναυτιλιακές, έχει την έννοια της Αμοιβαιότητας. Η ρήτρα του μάλλον ή πλέον ευνοούμενου έθνους, που ονομάζεται στη διεθνή εμπορική ορολογία και *foreign parity*, βρίσκεται έδαφος στις Πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ περισσότερων των δύο κρατών. Σύμφωνα μ' αυτή, μεταξύ μιας χώρας Α και μιας άλλης Β, τα προϊόντα της Β που εισέρχονται στα λιμάνια της Α δεν υπόκεινται σε δασμούς υψηλότερους από τον επιβαλλόμενο δασμό για όμοια αγαθά από οποιαδήποτε άλλη χώρα και το αντίστροφο. Αξίζει ακόμη να επισημανθεί για καθαρά ιστορικούς λόγους, ότι τα σημαντικά πλεονεκτήματα που είχαν

στη διεθνή πρακτική οι ρήτρες αυτές οδήγησαν μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο στην ίδρυση της GATT. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ. 84-86]

2.4. Διάκριση Σημαίας

Η Διάκριση Σημαίας μπορεί να θεωρηθεί ως η συνέχεια της Προτίμησης Σημαίας δεδομένου ότι έχουν σχεδόν κοινά χαρακτηριστικά, είναι όμως ένας λιγότερο φιλελεύθερος μηχανισμός ανάπτυξης εθνικής σημαίας.

Η Διάκριση Σημαίας είναι ένας τρόπος προστατευτισμού που έχει τις ρίζες της στις Η.Π.Α., όπου αναπτύχθηκε και χρησιμοποιήθηκε ως ένας προστατευτικός αλλά και επεκτατικός μηχανισμός κατά των ξένων σημαιών στο εισαγωγικό αλλά και στο εξαγωγικό εμπόριο.

Η Διάκριση Σημαίας είναι ένα μέτρο που χρησιμοποιείται από κάποιο κράτος για να προσφέρει λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση σε άλλες σημαίες από ό,τι στη δική του. Σε γενικές γραμμές, η Διάκριση Σημαίας είναι πιο ευρύτερη έννοια από την Προτίμηση Σημαίας παρ' όλο που τα όρια μεταξύ τους δεν είναι τελείως εμφανή, δεδομένου ότι η τελευταία καλύπτει μόνο τις περιοριστικές πρακτικές που καλύπτουν τα φορτία. Αντίθετα, η Διάκριση Σημαίας μπορεί να αναφέρεται και να καλύπτει επιβαρύνσεις λιμενικών τελών, επιβαρύνσεις τελών καταμέτρησης χωρητικότητας από τις αρχές διαφορετικών κρατών (κλασικό παράδειγμα αποτελεί ο τρόπος καταμέτρησης χωρητικότητας από τις αρχές της Διώρυγας του Σουέζ), προξενικά τέλη και γενικά άλλου είδους επιβαρύνσεις οικονομικού χαρακτήρα.

Παρ' όλο που δεν υπάρχει συγκεκριμένος και κατάλληλος ορισμός για τη Διάκριση Σημαίας, θα μπορούσε να σημαίνει μια σειρά δραστηριοτήτων που κατευθύνονται κυρίως προς μια ξένη σημαία σε σχέση με την πρόσβαση των πλοίων της στα φορτία, λιμάνια ή υπηρεσίες με αντικειμενικό στόχο να τα κάνει λιγότερο ανταγωνιστικά.

Γενικά, μπορεί να θεωρηθεί ότι η Διάκριση Σημαίας είναι ένα μέτρο που χρησιμοποιείται από το κράτος της Σημαίας που παρεμβαίνει στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και παρέχει μια λιγότερο ευνοϊκή μεταχεί-

ριση σε πλοία άλλων σημαίων απ' ό,τι για τα πλοία με εθνική σημαία.

Οι διάφορες κατηγορίες των πρακτικών που χρησιμοποιούνται στη Διάκριση Σημαίας μπορούν να κατανεμηθούν σε διάφορους τύπους όπως:

1. Λιμενικές Επιβαρύνσεις
 - α) Διάκριση λιμένας και ελλιμενισμού
 - β) Τέλη και Επιβαρύνσεις
2. Προγραμματισμένα φορτία
 - α) Μοναδοποιημένα φορτία
 - β) Μεταφορά ενέργειας
 - γ) Μεταφορές για άμυνα και ασφάλεια
 - δ) Κυβερνητικές προμήθειες
3. Κύριες εμπορικές γραμμές
4. Άλλοι τύποι Διάκρισης, CIF και FOB

Σε ορισμένες από τις παραπάνω κατηγορίες και επειδή τα όρια είναι ελάχιστα διακριτά μεταξύ τους μπορεί να υπάρξουν περιπτώσεις Διάκρισης Σημαίας που περιλαμβάνονται στις υποκατηγορίες της Προτίμησης Σημαίας και του Κρατικού Παρεμβατισμού. Για παράδειγμα, τα προγραμματισμένα φορτία έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά με τα κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία, όπως αυτά θα αναλυθούν παρακάτω. Αν και υπάρχουν βασικές διαφορές, και οι δύο αυτές κατηγορίες έχουν αντικειμενικό στόχο να προστατεύσουν τους εθνικούς στόλους από τον εξωτερικό ανταγωνισμό και να βοηθήσουν τις χώρες τους στην ανάπτυξη και επέκταση της Σημαίας τους. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.97-105]

2.4.1. Λιμενικές Επιβαρύνσεις

α) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού

Ο τύπος αυτός Διάκρισης Σημαίας είναι ο πιο γνωστός τρόπος προστατευτισμού πλοίου με εθνική σημαία και αναφέρεται συνήθως στη θέση ελλιμενισμού κάποιου πλοίου στο λιμάνι ξένης χώρας, όπως για παράδειγμα ενός πλοίου με ξένη σημαία. Η περιοριστική αυτή ναυτιλιακή πρα-

κτική χρησιμοποιείται για να δίνει από τη διοίκηση κάποιου λιμανιού χειρότερη θέση ελλιμενισμού σε πλοίο με ξένη σημαία από αυτή που δίνει σε πλοίο με εθνική σημαία. Κατ' αυτόν τον τρόπο, εμποδίζονται ή δυσκολεύονται οι οποιοσδήποτε δραστηριότητες που μπορεί να έχει ένα πλοίο με ξένη σημαία στο λιμάνι, σημειώνονται καθυστερήσεις στη φόρτωση και εκφόρτωση του, με συνέπεια τη χρονική καθυστέρηση και τη δημιουργία υπερημερίας.

Επίσης πολλές φορές οι καλύτερες θέσεις ελλιμενισμού αντί να δίνονται από τις διοικήσεις αυτών των λιμένων στα πλοία που καταφθάνουν πρώτα, επιτρέπονται μόνο σε πλοία με εθνική σημαία. Άλλες φορές ακόμη, στα πλοία ξένης σημαίας χορηγούνται άδειες ελλιμενισμού μακριά από τις καλά εξοπλισμένες, σύγχρονες και αποδοτικότερες θέσεις ελλιμενισμού που έχει κάποιο λιμάνι, με αποτέλεσμα να μην έχουν τις απαραίτητες διευκολύνσεις.

Ειδικότερα οι παραπάνω πρακτικές μπορούν να εφαρμοστούν σε εσωτερικής ναυσιπλοΐας λιμάνια, όπως αυτά που βρίσκονται στις όχθες των ποταμών και στα οποία ισχύουν πολλές φορές οι περιορισμοί του cabotage.

Επίσης, συχνά η απόφαση Διάκρισης Σημαίας στα λιμάνια είναι καθαρά πολιτική, όπως για παράδειγμα παλαιότερα πολλές πρώην σοσιαλιστικές χώρες στην προσπάθειά τους να συνεισφέρουν στις αποφάσεις της UNCTAD, αποθάρρυναν και ακόμη και απέκλειαν πολλές φορές τον ελλιμενισμού στα λιμάνια τους πλοίων ανοιχτών νηολογίων.

Τέλος, πολιτική απόφαση αποτελεί ακόμη και η απαγόρευση ελλιμενισμού πλοίων ξένης σημαίας όταν πρόκειται για διεθνείς κυρώσεις κατά κάποιας χώρας, σύμφωνα με αποφάσεις των Ηνωμένων Εθνών, όπως ήταν για παράδειγμα εναντίον πλοίων της Νοτίου Αφρικής ή και του Ισραήλ. Το ίδιο μπορεί να συμβαίνει επίσης όταν κάποια χώρα χρησιμοποιεί τη Διάκριση Σημαίας για αμυντικούς ή άλλους λόγους ασφαλείας ζωτικών συμφερόντων της.

β) Τέλη και επιβαρύνσεις

Αυτός είναι μάλλον ο πιο άδικος τρόπος Διάκρισης Σημαίας για

τα πλοία ξένης Σημαίας. Εφαρμόζεται συνήθως στις πιο φτωχές χώρες στην προσπάθεια τους να δημιουργήσουν, να αναπτύξουν ή και εν μέρει να επεκτείνουν τον εθνικό τους στόλο, αλλά ακόμη και να βελτιώσουν τις εθνικές τους λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι πρακτικές που χρησιμοποιούν είναι συνήθως καθαρά οικονομικού, φορολογικού χαρακτήρα με την επιβολή τελών και επιβαρύνσεων στα πλοία με ξένη σημαία που καταφθάνουν στα λιμάνια τους. Μία τέτοια πρακτική είναι ο διαφορετικός υπολογισμός της καταμέτρησης της χωρητικότητας του εκάστοτε πλοίου ξένης σημαίας της εκάστοτε χώρας. Τα τέλη που επιβάλλονται με αυτό τον τρόπο ποικίλουν και είναι πάντοτε προς όφελος πλοίων εθνικής σημαίας. Άλλη πρακτική είναι η επιβολή, πολλές φορές ιδιαίτερα υψηλών, προξενικών τελών σε πλοία διαφορετικών χωρών και σε διαφορετικούς τύπους πλοίων, όπως για παράδειγμα όταν η επιβάρυνση για μικρή ποσότητα φορτίου μπορεί να φθάνει ακόμη και το ύψος του ίδιου του ναύλου του.

Ένας άλλος τρόπος είναι η χρέωση υψηλότερων πλοηγικών τελών για πλοία ξένης σημαίας. Τέλος, όταν τα φορτία που έχουν μεταφερθεί από πλοία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών πρέπει να μεταφερθούν στο εσωτερικό της χώρας υποδοχής με σιδηρόδρομο ή φορτηγά αυτοκίνητα, οι επιβαρύνσεις επί του ναύλου είναι υψηλότερες κι έτσι είναι λιγότερο ανταγωνιστικό για τα φορτία πλοίων εθνικής σημαίας ή εθνικών ναυτιλιακών εταιρειών. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.107-115]

2.4.2. Προγραμματισμένα φορτία

Η Διάκριση Σημαίας βασίζεται στην αρχή ότι η εθνική σημαία μίας χώρας πρέπει να μεταφέρει το περισσότερο, αν όχι το σύνολο των εισαγωγικών και εξαγωγικών φορτίων που προέρχονται από το διεθνές εμπόριο αυτής της ίδιας χώρας. Έτσι υπάρχουν πολλές περιπτώσεις που μια χώρα θεωρεί ότι ορισμένα φορτία της δίνουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ή ότι είναι ζωτικής προτεραιότητας για τα εθνικά συμφέροντα της.

α) Μοναδοποιημένα φορτία

Αυτός ο τρόπος διάκρισης χρησιμοποιείται για να εμποδίζει ναυτιλίες άλλων χωρών με ξένη σημαία να συμμετέχουν στη διακίνηση συγκεκριμένων και προγραμματισμένων φορτίων, που αφορούν το εισαγωγικό αλλά και το εξαγωγικό εμπόριο.

Έτσι, για ορισμένες χώρες υπάρχουν συγκεκριμένα φορτία που είναι ζωτικής και στρατηγικής σπουδαιότητας και θεωρούν ότι πρέπει να μεταφερθούν με πλοία της εθνικής τους σημαίας. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η Ιαπωνία που θεωρεί ότι οι μεταφορές φορτίων υψηλής αξίας, όπως computers, συστήματα Hi Fi, ηλεκτρονικά, τηλεπικοινωνιακός εξοπλισμός, πρέπει να γίνεται με πλοία της δικής της σημαίας. Άλλο παράδειγμα είναι η Ισπανία, που περιορίζει πολλές εισαγωγές συγκεκριμένων φορτίων, όπως καπνό, πετρέλαιο, βαμβάκι και επιβάλλει να μεταφέρονται με πλοία της εθνικής της σημαίας.

Σε πολλές περιπτώσεις, ορισμένες χώρες στην προσπάθειά τους να διατηρήσουν αυτή την προτεραιότητα, δηλαδή της διακίνησης προγραμματισμένων φορτίων, ανέπτυξαν και συνεχίζουν να αναπτύσσουν ένα συγκεκριμένο νέο τύπο πλοίου που ικανοποιεί αυτή τους την ανάγκη. Έτσι η συγκεκριμένη ζήτηση φορτίων παρήγαγε συγκεκριμένη προσφορά πλοίων, με αποτέλεσμα να έχουμε τύπους πλοίων όπως LASH, LNG, OBO, Super tankers κ.ά., που φυσικά εξυπηρετούν ως πλοία με εθνική σημαία τη διακίνηση τέτοιων φορτίων καλύτερα από άλλα πλοία ξένων σημαιών, ειδικά όταν αυτές οι χώρες δεν έχουν να προσφέρουν τέτοια ειδικά πλοία. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.121-122]

β) Μεταφορά ενέργειας

Αυτός ο τύπος Διάκρισης Σημαίας αναφέρεται κυρίως σε συγκεκριμένο φορτίο, όπως π.χ. το πετρέλαιο, και στην σε πολλές περιπτώσεις ζωτικής και στρατηγικής σημασίας προτεραιότητα κάποιας χώρας να μεταφέρει ενέργεια με πλοία της εθνικής της σημαίας. Έτσι για παράδειγμα, σύμφωνα με τον Νόμο περί Ασφαλείας Ενεργειακών Μεταφορών των Η.Π.Α. διατηρείται το δικαίωμα μεταφοράς τέτοιου φορτίου σε ποσοστό

20% κατ' ελάχιστο σε πλοία της σημαίας τους. Γενικά η Διάκριση Σημαίας που αφορά στη μεταφορά ενέργειας χρησιμοποιείται περισσότερο για λόγους άμυνας και ασφάλειας κάποιας χώρας και λιγότερο για καθαρά οικονομικούς λόγους. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.122]

γ) Μεταφορές άμυνας και ασφάλειας

Εκτός από τους πολιτικούς και οικονομικούς λόγους, η Διάκριση Σημαίας αναφέρεται και στα καθαρά αμυντικής και στρατιωτικής φύσεως φορτία που αφορούν φυσικά την ίδια την Κυβέρνηση κάποιου κράτους. Έτσι, ειδικά φορτία που προορίζονται σε στρατιωτικές βάσεις κάποιας χώρας στο εξωτερικό μεταφέρονται μόνο από πλοία εθνικής σημαίας ή έστω συμμαχικών κρατών, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση τέτοιων ειδικών φορτίων του ΝΑΤΟ και παλαιότερα του Συμφώνου της Βαρσοβίας.

Το βασικό επιχείρημα για αυτόν τον τρόπο μεταφοράς είναι ότι για λόγους ασφαλείας (κατασκοπίας, σαμποτάζ κλπ.) τέτοια φορτία πρέπει να μεταφέρονται από πλοία της εθνικής σημαίας. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.123]

δ) Κυβερνητικές προμήθειες

Οι κυβερνητικές προμήθειες, που δεν εντάσσονται κατ' ανάγκη στις προηγούμενες περιπτώσεις, είναι φορτία ελεγχόμενα από κάποια κυβέρνηση, συνήθως εισαγωγές και προορίζονται για κυβερνητική χρήση ή εξαγωγές και προορίζονται για διπλωματική χρήση ή ερευνητικά προγράμματα. Τέτοιου είδους φορτία είναι κυρίως υλικό επιστημονικών ερευνών, όπως για παράδειγμα διάφορα διαστημικά προγράμματα προς την Αρκτική και την Ανταρκτική, κ.ά.. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.124]

2.4.3. Κύριες εμπορικές γραμμές

Αυτός ο τύπος Διάκρισης Σημαίας εφαρμόζεται όταν κάποιο κράτος θέλει για δικούς του λόγους να αποκλείσει πλοία ξένης σημαίας από τη μεταφορά φορτίων προς συγκεκριμένους προορισμούς. Αυτοί οι λόγοι μπο-

ρεί να είναι καθαρά εμπορικοί ή και γεωπολιτικά στρατηγικοί, όταν το εμπόριο κάποιας γραμμής χρειάζεται να επιχορηγηθεί και, κατά συνέπεια, πρέπει να ληφθούν μέτρα προστασίας για πλοία ξένης σημαίας. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών ήταν το εμπόριο μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και των νήσων Εβρίδων και Σέτλαντς στη Βόρεια Σκωτία. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.126]

2.5. Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις

Οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις είναι μια από τις μεθόδους δημιουργίας ή και περαιτέρω ανάπτυξης εθνικών στόλων κάποιας χώρας και συνίσταται συνήθως στην οικονομική και φορολογική βοήθεια προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση και τη ναυπηγική βιομηχανία.

Πολλές χώρες χορηγούν σημαντική βοήθεια στη ναυτιλιακή τους βιομηχανία, άλλες γενικά προς όλα τα είδη βιομηχανίας τους και άλλες ειδικά προς την εμπορική τους ναυτιλία. Σε ορισμένες περιπτώσεις ένα μεγάλο μέρος της όλης βοήθειας τους δίνεται ειδικά προς την ακτοπλοΐα. Οι κυριότερες αιτίες για τις διάφορες μορφές οικονομικής βοήθειας και φορολογικής απαλλαγής προς τη ναυτιλία είναι η δημιουργία και ανάπτυξη εμπορικού πόλου, η υψηλού λειτουργικού κόστους και η ειδική περίπτωση στρατιωτικών υπηρεσιών.

Ο βασικότερος τρόπος οικονομικής βοήθειας είναι οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, ενώ όσον αφορά στις φορολογικές απαλλαγές, ο γνωστότερος τρόπος είναι οι διάφορες μορφές απόσβεσης.

Επιχορήγηση θεωρείται γενικά η πληρωμή προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα από μια κυβέρνηση από τα οποία δε δέχεται κάποιες υπηρεσίες ή αγαθά. Ο σκοπός αυτής της πληρωμής είναι να διατηρήσει κάποια ιδιαίτερη υπηρεσία ή, στην περίπτωση της ναυτιλίας, τις ναυτιλιακές μεταφορές που είναι βασικό για το κοινό καλό ή και το εθνικό συμφέρον.

Σύμφωνα με τον αμερικανικό ορισμό της επιχορήγησης έχουμε ότι: Επιχορήγηση είναι συνήθως χρήματα που χορηγούνται από μια κυβέρνηση μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών της.

Οι επιχορηγήσεις γενικά, και ειδικότερα στη ναυτιλία, δεν είναι ούτε κάποιες νέες ιδέες αλλά ούτε και νέες πρακτικές. Όσον αφορά ειδικότερα τις ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, η πρώτη χώρα που έδωσε τέτοιες από τον 17ο και 18ο αιώνα ήταν η Μεγάλη Βρετανία. Το ίδιο έκανε και η Ιαπωνία από τον 18ο αιώνα.

Είναι αρκετά ενδιαφέρον το ότι ακόμη και πριν τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο χορηγούνταν ναυπηγικές επιχορηγήσεις από την Ελλάδα, Αυστρία, Ιαπωνία, Ιταλία και Ρωσία. Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες χορηγούσαν επιδοτήσεις διαφόρων τύπων για να διατηρήσουν τη δύναμη τους την περίοδο της μεγάλης οικονομικής ύφεσης. Η πιο γνωστή και πρώτη μορφή άμεσης επιχορήγησης ήταν παλαιότερα η λεγόμενη ταχυδρομική επιδότηση. Τώρα πλέον δεν χρησιμοποιείται από σχεδόν όλες τις χώρες και εδώ αναφέρεται απλώς για ιστορικούς λόγους. [Γουλιέλμος Α., Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1998, σ. 17]

2.5.1. Άμεσες επιχορηγήσεις

Οι άμεσες ή εμφανείς επιχορηγήσεις δίνονται συνήθως και στην ακτοπλοΐα αλλά και στην ποντοπόρο ναυτιλία, με σκοπό να βελτιώσουν τη θέση τους στο διεθνή ανταγωνισμό. Ως βασική αιτιολογία παρουσιάστηκε το υψηλό ποσοστό αναλογικά του κόστους κεφαλαίου προς το ολικό κόστος, γεγονός το οποίο καθιστά τη ναυτιλία ιδιαίτερα ευαίσθητη στους οικονομικούς όρους του διεθνούς ανταγωνισμού.

Άμεσες επιχορηγήσεις δίνονται και από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη αλλά και από τα αναπτυσσόμενα ναυτιλιακά κράτη. Τα τελευταία προβαίνουν σε τέτοιου είδους ενέργειες συνήθως για λόγους εκσυγχρονισμού της εμπορικής τους ναυτιλίας και προσαρμογής τους στις σημερινές ανταγωνιστικές συνθήκες. Τέτοιοι λόγοι ανταγωνιστικότητας μπορεί να είναι τα υψηλά λειτουργικά κόστη, οι μισθοί, το κοινωνικό ασφαλιστικό σύστημα κάποιου κράτους, ή το φορολογικό σύστημα του κράτους νηολόγησης.

- Οι κατηγορίες των μορφών άμεσης επιχορήγησης είναι:
- Λειτουργικές Επιχορηγήσεις
 - Κατασκευαστικές Επιχορηγήσεις
 - Επιχορηγήσεις εκσυγχρονισμού
 - Επιχορηγήσεις Απόσβεσης
 - Δάνεια
 - Επιχορηγήσεις Επιτοκίων

Ειδικότερα:

α) Λειτουργικές επιχορηγήσεις

Η λειτουργική επιχορήγηση αφορά τη διατήρηση χαμηλού λειτουργικού κόστους στο πλοίο, δηλαδή την ασφάλεια, τη συντήρηση, τις επισκευές που δεν αποζημιώνονται από την ασφάλεια, τους μισθούς των αξιωματικών και του πληρώματος.

β) Κατασκευαστικές επιχορηγήσεις

Πολλές χώρες, και ιδιαίτερα οι παραδοσιακές ναυτιλιακές, εκτός από τις άμεσες λειτουργικές επιχορηγήσεις, επιδοτούν την κατασκευή πλοίων στα ναυπηγεία τους με σκοπό τη διατήρηση θέσεων εργασίας. Σχεδιάζονται έτσι ώστε να μειώνουν το κόστος κατασκευής στα ναυπηγεία τους για να είναι περισσότερο ανταγωνιστικό ως προς το κόστος άλλων ξένων ναυπηγείων. Ο τρόπος αυτός βοήθειας δεν αφορά άμεσα τους πλοιοκτήτες παρά μόνον τις ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες και μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη ναυπήγηση πλοίων νέας τεχνολογίας και τη βελτίωση της παραγωγικότητας.

γ) Επιχορηγήσεις εκσυγχρονισμού

Ένας από τους λόγους κρατικής βοήθειας προς τη ναυτιλία είναι και η ανανέωση του εμπορικού στόλου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πολιτική που εφάρμοσε η Γερμανία και η Ιταλία μεταπολεμικά για να ανανεώσουν τον χαμένο στόλο τους. Άλλες χώρες, κατά την πορεία τους στη βιομηχανική ανάπτυξη, χορήγησαν τέτοιου τύπου βοήθεια αποβλέποντας στον εκσυγχρονισμό των στόλων τους, ειδικά της ποντοπόρου ναυτιλίας, και στην προσαρμογή τους στις σημερινές ανταγωνιστικές συνθήκες. Έτσι, χώρες

μεταξύ των άλλων όπως η Σουηδία, η Γαλλία και οι Η.Π.Α. έδωσαν επιχορηγήσεις εκουγχρονισμού και προς την ακτοπλοϊκή ναυτιλία τους και προς την ποντοπόρο ναυτιλία αποσκοπώντας στην προώθηση της ναυπήγησης πλοίων νέας τεχνολογίας.

Ο γνωστότερος τύπος επιχορήγησης εκουγχρονισμού είναι η διάλυση του παλαιού πλοίου για να ναυπηγηθεί ένα άλλο νεότερης τεχνολογίας. Με τον όρο εκουγχρονισμός εννοείται η εγκατάσταση ή αντικατάσταση νέας και προηγμένης τεχνολογίας στη θέση της παλιάς.

δ) Επιχορηγήσεις πραγματικής απόσβεσης

Το ετήσιο ποσό της απόσβεσης εξαρτάται από την αρχική τιμή αγοράς κάποιου περιουσιακού στοιχείου και την κατ' εκτίμηση ωφέλιμη ζωή του. Με τη γνωστή μέθοδο σταθερής απόσβεσης μετά την αφαίρεση της υπολειμματικής αξίας, η υπόλοιπη αξία ενός περιουσιακού στοιχείου διαιρείται με τον αριθμό των ετών ζωής ή λειτουργίας του. Είναι η πιο διαδεδομένη και απλή μέθοδος αλλά πολλές φορές δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Η ωφέλιμη ζωή όμως ενός πλοίου είναι περισσότερο συνάρτηση της χρήσης του παρά του χρόνου της λειτουργίας του και έτσι η μέθοδος σταθερής απόσβεσης δεν χρησιμοποιείται στη ναυτιλία. Με την μέθοδο της πραγματικής απόσβεσης, η απόσβεση για ένα πλοίο υπολογίζεται αναλογικά με την χρήση του, δηλαδή το χρόνο λειτουργίας του. Η Γερμανία, για παράδειγμα, θεωρεί ότι η ωφέλιμη ζωή ενός πλοίου ξηρού φορτίου είναι 14 έτη, ενώ για δεξαμενόπλοια είναι 12 έτη.

Οι επιχορηγήσεις που δίνονται με βάση την πραγματική απόσβεση χρησιμοποιούνται από τους πλοιοκτήτες ως φορολογική απαλλαγή για τη ναυπήγηση πλοίου στα ναυπηγεία ενός κράτους.

ε) Επιχορηγήσεις ταχύτερης απόσβεσης

Το είδος της επιχορήγησης ταχύτερης απόσβεσης χρησιμοποιείται επίσης στη ναυτιλία ως μια μορφή φορολογικής απαλλαγής. Η μέθοδος ταχύτερης απόσβεσης γενικά αναφέρεται σε απόσβεση με ποσοστό μεγαλύτερο από το συνηθισμένο και εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ειδικών συνθηκών ή

κατόπιν κρατικών φορολογικών διευκολύνσεων, με σκοπό την απόσβεση στοιχείων του ενεργητικού σε χρονικό διάστημα μικρότερο από το κανονικό.

στ) Επιχορηγήσεις δανείων

Είναι η πιο συχνή και γνωστή μορφή επιχορηγήσεων προς τη βιομηχανία γενικά, αλλά και προς τη ναυτιλία για τη ναυπήγηση νέων πλοίων ή ακόμη και την επισκευή ή μετασκευή τους. Αυτό που ποικίλει από χώρα σε χώρα είναι οι όροι που δίνονται τέτοια δάνεια, δηλαδή τα επιτόκια, οι περίοδοι χάριτος, οι περίοδοι πληρωμής τους καθώς και τα ποσοστά επί της αξίας κατασκευής ή επισκευής του πλοίου.

Τέτοια δάνεια δίνονται συχνότερα κι ευκολότερα για ναυπηγήσεις, επισκευές ή μετασκευές ακτοπλοϊκών πλοίων, ενώ για πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας δίνονται εάν οι παραπάνω εργασίες γίνονται σε εθνικά ναυπηγεία.

ζ) Επιχορηγήσεις επιτοκίων

Η επιχορήγηση επιτοκίου αποτελεί κατά κάποιο τρόπο τη συνέχεια της επιχορήγησης δανείου, δηλαδή μπορεί να δοθεί επιπρόσθετα μ' αυτό. Στην περίπτωση όμως που δίνεται ανεξάρτητα, τότε αφορά την επιχορήγηση επιτοκίου ενός καθαρά εμπορικού δανείου με σκοπό την αγορά πλοίων, ναυτικών μηχανών και μηχανημάτων από την εγχώρια αγορά του κράτους. [Γουλιέλμος Α., Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1998, σ. 24-26]

2.5.2. Έμμεσες επιχορηγήσεις

Οι διαφορές μεταξύ των άμεσων και των έμμεσων επιχορηγήσεων είναι ότι είναι πολύ μικρές και δυσδιάκριτες πολλές φορές μεταξύ τους. Μπορούμε να πούμε όμως ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις αφορούν την οικονομική βοήθεια, ενώ οι έμμεσες τις φορολογικές ελαφρύνσεις. Κυριότερη μορφή έμμεσων επιχορηγήσεων είναι η επιδότηση επενδύσεων, οι φορολογικές ελαφρύνσεις, οι τελωνειακές απαλλαγές κ.ά.

α) Επιδότηση επενδύσεων

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι επιδοτήσεις προώθησης επεν-

δύσεων καθώς και οι επιχορηγήσεις επενδύσεων. Είναι ένα είδος φορολογικής απαλλαγής που σχετίζεται στενά με την άμεση οικονομική βοήθεια προς τη ναυτιλία. Ειδικότερα στην επιδότηση επενδύσεων υπάρχουν τέτοιες απαλλαγές στην απόσβεση ενός νεοαυπηγηθέντος πλοίου που λειτουργούν ακόμη και πάνω από την τιμή του. Οι επιδοτήσεις επενδύσεων είναι γνωστές σε κάθε χώρα με διαφορετική ονομασία και έχουν εφαρμογή ανάλογα με το φορολογικό σύστημα της καθεμίας. Στη Γερμανία, για παράδειγμα, ο τύπος αυτός επιχορήγησης ονομάζεται χορηγία προώθησης βιομηχανικών επενδύσεων. Στην Αυστραλία επιδοτείται η επένδυση για τη ναυπήγηση ενός νέου πλοίου έως και 40% επί της αξίας του, ειδικά εάν παραδοθεί σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, έτσι ώστε μαζί με τις απαλλαγές από την απόσβεση του μπορεί να φθάσει έως και 140% επί της αξίας του. Στις Η.Π.Α. τα πιο συνήθη εμπορικά δάνεια που χρησιμοποιούνται και για τη ναυτιλία είναι οι χορηγίες επενδύσεων και οι πιστωτικές εγγυήσεις, οι οποίες δίνονται με χαμηλότερο επιτόκιο από το τραπεζικό με το κράτος να εγγυάται τη διαφορά επιτοκίου. [Γουλιέλμος Α., Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, 1998, σ.28]

β) Εγγύηση επενδύσεων και προθεσμιακές πιστώσεις

Το είδος αυτό της εγγύησης των επενδύσεων, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο, εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στις Ηνωμένες Πολιτείες. Πρέπει να αναφερθεί ότι αποκτά ιδιαίτερη χρησιμότητα όταν οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να επενδύσουν σε κάποια ξένη χώρα, δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση να ναυπηγήσουν ένα πλοίο, όπως για παράδειγμα σε μια αναπτυσσόμενη χώρα, για να προστατευτούν από τους πολλούς και ποικίλους κινδύνους, όπως η αδυναμία συναλλαγματικής μετατροπής ή ακόμη και η εξαγωγή των κερδών τους καθώς επίσης και από τον κίνδυνο κατάσχεσης, απαλλοτρίωσης και εθνικοποίησης της επένδυσής τους. Στη Σιγκαπούρη εφαρμόζεται συνήθως το είδος της επιχορήγησης με προθεσμιακές πιστώσεις για πλοία που θα χρηματοδοτηθούν και πρέπει να κατασκευαστούν εξ ολοκλήρου στη χώρα, κάτω όμως από ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα που καθορίζει, εκτός από τα οικονομικά στοιχεία, και τον τύπο των πλοίων που επιδοτούνται. Όπως είναι γνωστό, στην προθεσμιακή πίστωση

μεταφέρονται για φορολογική ελάφρυνση οι ζημιές προηγούμενων χρήσεων από τα κέρδη της τρέχουσας και των επομένων. Συνεπώς, σε επιχειρήσεις, όπως είναι οι ναυτιλιακές, είναι καθοριστικής σημασίας η δυνατότητα ελάττωσης των μελλοντικών κερδών. Στην περίπτωση που η προθεσμιακή πίστωση που χορηγήθηκε από ένα ναυπηγείο υπερβαίνει το 50% της αξίας του συμβολαίου, τότε μπορεί να δοθεί πρόσθετη χρηματοδότηση στο ναυπηγείο με καθαρά όμως εμπορικούς όρους. [στο ίδιο, σ.29]

γ) Φορολογικά οφέλη

Αυτό το είδος της επιχορήγησης αφορά το φορολογικό σύστημα που εφαρμόζει κάθε χώρα στις ναυτιλιακές εταιρείες και συνίσταται συνήθως στα οφέλη από την άμεση φορολογία αλλά και στις απαλλαγές από τα τελωνειακά τέλη. [στο ίδιο, σ.29]

δ) Κατασκευαστικές προκαταβολές

Αφορά την περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης επιθυμεί να προκαταβάλει τα ποσά για την κατασκευή ενός σκάφους, τα οποία όμως δεν μειώνουν άμεσα το φορολητέο εισόδημα αλλά θεωρούνται ότι είναι απαλλαγή και έτσι υπολογίζονται στην μείωση της φορολογίας. [στο ίδιο, σ.29]

ε) Τελωνειακές απαλλαγές

Αυτό το είδος των τελωνειακών απαλλαγών έχει τα ίδια χαρακτηριστικά και πολλές ομοιότητες με την προαναφερθείσα κατηγορία των φορολογικών οφελών και αναφέρεται σε διάφορα κράτη με διαφορετικές ονομασίες. Στην Αυστραλία, π.χ. όταν ο μηχανολογικός και ναυπηγικός εξοπλισμός πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή ενός νέου πλοίου σε ναυπηγεία της Αυστραλίας και δεν είναι διαθέσιμος από αντίστοιχους κατασκευαστές ή και προμηθευτές της χώρας, τότε μπορεί να εισαχθεί αφορολόγητα. Στον Καναδά επίσης αυτό το είδος έμμεσης επιχορήγησης προς την εμπορική ναυτιλία διατυπώνεται ως απαλλαγή τελωνειακών τελών και αφορά κατά κύριο λόγο τα πλοία που εισάγονται στη χώρα για να χρησιμοποιηθούν για την ποντοπόρο ναυτιλία.

Όσον αφορά την ακτοπλοϊκή ναυτιλία, ισχύει το ίδιο καθεστώς όταν πρόκειται για πλοία που έχουν ναυπηγηθεί και νηολογηθεί σε χώρες

της Βρετανικής Κοινοπολιτείας. Τέλος, στην Ισπανία, που αυτό το είδος τελωνειακής απαλλαγής αναφέρεται ως έκπτωση τελωνειακών τελών, οποιοδήποτε εισαγόμενο υλικό, μηχανολογικό και ναυπηγικό, που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή πλοίων, τα οποία προορίζονται για εξαγωγή, θεωρείται προσωρινή εισαγωγή και ως εκ τούτου απαλλάσσεται από την πληρωμή φορολογικών τελών. Για να αντισταθμιστεί το παραπάνω όφελος στο εισαγόμενο υλικό και τον εξοπλισμό για τα υπό ναυπήγηση πλοία που προορίζονται για την εσωτερική αγορά της χώρας, χορηγείται σε αυτό μία έκπτωση της τάξης του 7% στα τιμολόγια τους. Στην περίπτωση εισαγόμενου εξοπλισμού και ειδικότερα προπέλας για αλιευτικά σκάφη, η χορηγούμενη έκπτωση ανέρχεται στο 4,5%, ενώ στην περίπτωση εισαγόμενου εξοπλισμού για πλοία που προορίζονται για εξαγωγή, η έκπτωση χορηγείται μετά την αφαίρεση από την αξία του πλοίου της αξίας των εισαχθέντων υλικών. [στο ίδιο, σ.30-31]

στ) Επιχορήγηση αποζημίωσης

Η περίπτωση αυτή είναι πολύ γενική και αφορά περισσότερο στην οικονομική πολιτική της κυβέρνησης ενός συγκεκριμένου κράτους προς τους υπηκόους του και ειδικότερα στη φορολογική και εισοδηματική πολιτική της. Προκειμένου να διατηρήσει μία χώρα ένα επιθυμητό υψηλό βιοτικό επίπεδο στους κατοίκους της και ανάλογα την κατάσταση της εθνικής της οικονομίας, όπως δηλαδή την αύξηση του εθνικού εισοδήματος και τα ποσοστά ανεργίας, τότε αυτή λαμβάνει διάφορα μέτρα που ρυθμίζουν το εθνικό εισόδημα και την απασχόληση. Αυτή η οικονομική κρατική πολιτική επηρεάζει έστω και πολύ έμμεσα και την εμπορική ναυτιλιακή βιομηχανία μιας χώρας και γι αυτό πρέπει να αναφερθεί τελείως ξεχωριστά. [στο ίδιο, σ.32]

ζ) Επιχορηγήσεις τιμαριθμικές και ασφάλειας

Αν και έχει πολλές ομοιότητες με το προηγούμενο είδος έμμεσης επιχορήγησης, πρέπει να αναφερθεί εδώ ξεχωριστά, όσον αφορά την τιμαριθμική αναπροσαρμογή για οποιεσδήποτε αυξήσεις στο κόστος ναυπήγησης όταν αυτές υπερβαίνουν ένα ορισμένο όριο. Έτσι, για παράδειγμα, στη

Γαλλία υπάρχει συγκεκριμένο πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών που επιδοτεί τέτοιες αυξήσεις στο ναυπηγικό κόστος, ενώ αντίθετα στη Δανία και στη Μεγάλη Βρετανία για προστασία και πρόβλεψη για οποιεσδήποτε πιθανές αυξήσεις επιδοτούν την ασφάλεια ότι στα ναυπηγεία τους θα διατηρηθούν περίπου οι αρχικά συμφωνημένες τιμές του συμβολαίου. [στο ίδιο, σ.32]

η) Κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς

Όλοι οι τύποι έμμεσων επιχορηγήσεων έχουν ως κύριο σκοπό τους την προστασία και την ανάπτυξη των στόλων της εμπορικής ναυτιλίας των κρατών που τις εφαρμόζουν. Οι κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς μιας χώρας αποσκοπούν στη διατήρηση ενός υψηλού αριθμού αυτών των επαγγελματιών με σκοπό να συνεχιστεί η απασχόληση τους και να δοθούν νέα κίνητρα για περαιτέρω αύξηση τους ή και για να αποτραπεί η απασχόληση τους σε πλοία υπό ξένη σημαία αφενός, και αφετέρου να ενθαρρυνθεί η επαναφορά τους στα υπό εθνική σημαία πλοία. Τα καλύτερα παραδείγματα αυτού του είδους έμμεσης επιχορήγησης είναι το πρόγραμμα κοινωνικής ασφάλειας και πρόνοιας προς τους ναυτικούς της Γαλλίας αλλά και οι γνωστές, και πολύ ενδιαφέρουσες, κοινωνικές παροχές της Ελλάδας προς τους ναυτικούς της. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ενώ σε άλλες μεγάλες και παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όπως της Δυτικής Ευρώπης, η πολιτική τους είναι να επιχορηγούνται οι ναυπηγήσεις πλοίων για τη διατήρηση της απασχόλησης καθώς να υπάρχουν και άλλα είδη προστατευτισμού προς την εμπορική ναυτιλία τους, στην Ελλάδα κινούνται ακριβώς στην αντίθετη κατεύθυνση και γίνεται η προσπάθεια προσέλκυσης και επανόδου των ναυτικών της που εργάζονται σε πλοία υπό ξένη σημαία να στελεχώσουν τα υπό ελληνική σημαία νηολογημένα πλοία. Έτσι Έλληνες υπήκοοι που έχουν μόνιμη διαμονή στο εξωτερικό ή απασχολούνται στο εξωτερικό ή είναι ναυτικοί που εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία, εξαιρούνται από την πληρωμή δασμών για αγορά ακινήτων (11-13%) και οικοσκευής όταν εισάγουν ξένο συνάλλαγμα έως και 5 χρόνια από την επιστροφή τους από το εξωτερικό. Αντίστοιχες ρυθμίσεις ισχύουν για Έλληνες εργαζόμενους, υπαλ-

λήλους και μη, που έχουν συμπληρώσει συνεχή τριετή απασχόληση στο εξωτερικό και έχουν πληρωθεί σε ξένο συνάλλαγμα. Το ίδιο ισχύει για Έλληνες ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει τριετή υπηρεσία σε υπό ξένη σημαία πλοίο και μπορούν να αποδείξουν ότι πληρώθηκαν σε ξένο συνάλλαγμα. [στο ίδιο, σ.33-34]

θ) Επιχορηγήσεις προς ερευνητικά ναυτιλιακά κέντρα

Αν και ως επί το πλείστον η εμπορική ναυτιλία καλύπτεται από ιδιωτικά συμφέροντα, οι κυβερνήσεις των κρατών έχουν επίσης άμεσο ενδιαφέρον να διατηρηθεί ή και να αναπτυχθεί περαιτέρω για λόγους γενικά εθνικού οικονομικού συμφέροντος. Έτσι οι μεγάλες και παραδοσιακά ισχυρές ναυτιλιακές χώρες επιχορηγούν κάθε σημαντική ερευνητική προσπάθεια στο χώρο της ναυτιλίας μέσω διαφόρων ναυτιλιακών ερευνητικών κέντρων και ινστιτούτων. Στον Καναδά, για παράδειγμα, το κράτος επιδοτεί έως και το 50% του κόστους ερευνητικών προγραμμάτων, ενώ χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς το ότι στην Ιαπωνία το Υπουργείο Μεταφορών, Επιστημών, Παιδείας και Βιομηχανίας έχει υπό την εποπτεία του ένα Πανεπιστήμιο ειδικά για την Εμπορική Ναυτιλία και ένα Ερευνητικό Ινστιτούτο, τα οποία και επιδοτεί σε ετήσια βάση. Στην Ολλανδία μεγάλο μέρος των προγραμμάτων του Ολλανδικού Ναυτιλιακού Ινστιτούτου χρηματοδοτείται από κρατικές επιχορηγήσεις, ενώ το ίδιο συμβαίνει και στη Νορβηγία και στη Σουηδία όπου τα ερευνητικά προγράμματα ιδιωτικών ερευνητικών κέντρων που αφορούν τη ναυπηγική έρευνα καλύπτονται εν μέρει από το κράτος. Τέλος, στη Μεγάλη Βρετανία το κρατικό ερευνητικό κέντρο διενεργεί έρευνες για τη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ σημαντική βοήθεια δίνεται από το κράτος και προς ιδιωτικούς ερευνητικούς οργανισμούς, για συγκεκριμένα συναφή προγράμματα. [στο ίδιο, σ.36]

2.6. Κρατικός παρεμβατισμός

Ο κρατικός παρεμβατισμός αναπτύχθηκε τελευταία στις περιοριστικές πρακτικές της διεθνούς ναυτιλίας και αποτελεί, κατά μία έννοια, συνέχεια της Διάκρισης Σημαιας.

Με τον όρο παρεμβατισμός ή ανάμιξη αναφερόμαστε στις δραστηριότητες του κράτους ή των κυβερνήσεων σε σχέση με την εμπορική ναυτιλία. Σε πολλές περιπτώσεις, όπως όταν υπάρχει βοήθεια που μπορεί να παρέχει μια κυβέρνηση προς μία άλλη, αποτελεί μία θετική και αποδεκτή δραστηριότητα και τότε έχει την έννοια του παρεμβατισμού, ενώ σε άλλες περιπτώσεις όταν ξένες κυβερνήσεις αναμιγνύονται σε υποθέσεις άλλων χωρών και τυγχάνουν αρνητικών αντιδράσεων, τότε αναφέρεται ως ανάμιξη.

Γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι και η Διάκριση Σημαίας αλλά και οι Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις είναι μια μορφή Κρατικού Παρεμβατισμού. Έτσι ενώ οι επιχορηγήσεις δίνονται προς τη ναυτιλία για να μην καταρρεύσει, η Διάκριση Σημαίας και ο Κρατικός Παρεμβατισμός προσπαθούν να αποφύγουν τα οφέλη των επιχορηγήσεων που δίνονται στις ξένες σημαίες.

Ο κρατικός παρεμβατισμός στη ναυτιλία αναπτύχθηκε κυρίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και με την προσπάθεια πολλών νέων εθνικών κρατών να προάγουν ή να αναπτύξουν εθνικούς στόλους. Έτσι δημιουργήθηκε μονομερώς από πολλές αναπτυσσόμενες χώρες τέτοια νομοθεσία που έδινε σε αυτές το δικαίωμα μεταφοράς ενός τμήματος των εισαγωγών και εξαγωγών τους με πλοία της εθνικής τους σημαίας. Πρώτα η Βραζιλία εισήγαγε τη δεκαετία του 1960 ένα νόμο με τον οποίο προστάτευε έως και το 50% του εμπορίου του στην εθνική της σημαία και ανάγκασε τις ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να τον αποδεχθούν. Ακολούθησαν κι άλλες χώρες της Νοτίου Αμερικής, που είχαν πολλά φορτία και τα οποία είχαν ανάγκη οι αναπτυσσόμενες χώρες της Ευρώπης και της Βορείου Αμερικής.

Ένας άλλος τύπος κρατικού παρεμβατισμού είναι η ρύθμιση των Διασκέψεων διαμέσου της εθνικής νομοθεσίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο Ναυτιλιακός Νόμος των Η.Π.Α. του 1916, που τροποποιήθηκε το 1961 και αφορά τις Διασκέψεις των Τακτικών Γραμμών.

Πιο χαρακτηριστικές όμως αναφορές κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία αποτελούν οι πρώην χώρες κρατικού εμπορίου της Σοβιετικής Ένωσης κλπ., όπου υπήρχε πλήρης κυβερνητικός έλεγχος. Οι χώρες αυτές συμμετείχαν άμεσα σε όλους τους ναυτιλιακούς τομείς, από την αγορά και

πώληση των φορτίων και των πλοίων μέχρι και την ίδια τη διαχείριση των κρατικών ναυτιλιακών εταιριών.

Η συνήθης τακτική των χωρών κρατικού εμπορίου και πολλών αναπτυσσόμενων χωρών ήταν οι διμερείς συμφωνίες. Γενικά, πρέπει να αναφερθεί ότι άνω του 50% του εμπορίου της ποντοπόρου ναυτιλίας, έως το 1972 που άρχισε να συζητείται στην UNCTAD ο μετέπειτα γνωστός Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών, ήταν με κάποια μορφή άμεσα επηρεασμένο από τον κρατικό παρεμβατισμό.

Οι 3 κύριοι τύποι του Κρατικού Παρεμβατισμού είναι ο κρατικός έλεγχος, η κρατική συμμετοχή και η κρατική βοήθεια. [Βλάχος Π., Ναυτιλιακή οικονομική, 1997 σ. 49-50]

2.6.1. Κρατικός Έλεγχος

Πολλές χώρες στην προσπάθεια τους να δημιουργήσουν και να αναπτύξουν εθνικούς στόλους επέβαλαν μέσω των κυβερνήσεων τους τέτοιους κανονισμούς στη ναυτιλία που επηρέασαν άμεσα τον έλεγχο της. Τέσσερις από τους κανονισμούς αυτούς αναφέρονται παρακάτω:

α) Εποπτικός σχεδιασμός

Είναι γνωστό ότι πολλές φορές ένα κράτος μπορεί να συντονίζει την οικονομία πολλών χωρών, ακόμη και αναπτυγμένων. Το ίδιο παρατηρείται εν μέρει και στη ναυτιλία, αλλά και στη ναυπηγική βιομηχανία τόσο σε αναπτυσσόμενες όσο και σε αναπτυγμένες χώρες.

β) Κυβερνητικές οδηγίες και εγκρίσεις

Ένας άλλος τρόπος κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία ή και τη ναυπηγική βιομηχανία μιας χώρας είναι οι κυβερνητικές οδηγίες. Αυτές άπτονται κυρίως θεμάτων ανάπτυξης της απασχόλησης του εργατικού δυναμικού, της μείωσης των φόρων και, κατά συνέπεια, της αύξησης της αγοραστικής δύναμης των πλοιοκτητών και των φορτηγών αλλά και της μείωσης των επιτοκίων με σκοπό την ενθάρρυνση των επενδύσεων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του Ισραήλ, όπου πριν την ναύλωση οποιουδήποτε πλοίου με ξένη σημαία χρειάζεται έγκριση

από την Κυβέρνηση. Επίσης, για να νηολογηθεί κάποιο πλοίο υπό τη σημαία του Ισραήλ πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον 50% πλοιοκτησία από υπηκόους του κράτους.

γ) Ρυθμιστικές υπηρεσίες

Διάφοροι κρατικοί ναυτιλιακοί σύνδεσμοι, επιτροπές και συμβούλια προσπαθούν να επηρεάσουν και να παρέμβουν στη ναυτιλία με πολλούς τρόπους. Αυτό συμβαίνει κυρίως στη ναυτιλία Τακτικών Γραμμών όπου μεταξύ των αναπτυσσόμενων χωρών της Ευρώπης και των Η.Π.Α. υπάρχουν τεράστια συμφέροντα. Έτσι, για παράδειγμα, η Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Επιτροπή και το Γενικό Συμβούλιο Βρετανικής Ναυτιλίας παρεμβαίνουν σε θέματα της διεθνούς ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών κι έχουν επισύρει γι' αυτό εναντίον τους σοβαρές καταγγελίες.

δ) Έλεγχος ξένης συμμετοχής

Σε πολλές χώρες που επιτρέπονται οι ξένες επενδύσεις ισχύουν διάφοροι κανονισμοί ελέγχου της ξένης συμμετοχής. Οι ξένες επενδύσεις θα μπορούσαν να έχουν τη μορφή τραπεζικών καταθέσεων, ξένων κυβερνητικών λογαριασμών ή τίτλων κτήσης γης, ακινήτων, αλλά και κεφαλαίων σχετικών με τη ναυτιλία άλλων χωρών. Οι κυβερνητικές επενδύσεις γίνονται για πολιτικούς, διπλωματικούς, στρατιωτικούς ή άλλους λόγους. Τα οφέλη για μια χώρα από τις επενδύσεις στο εξωτερικό είναι ως γνωστόν πολύ σημαντικά.

Σήμερα συνήθως δεν υπάρχει χώρα που να μην έχει κάποια ξένη επένδυση στο έδαφος της. Παρ' όλα αυτά, πολλές χώρες προσπαθούν να ελέγξουν ή να εξαφανίσουν την ξένη συμμετοχή στη ναυτιλία τους ή στη ναυπηγική βιομηχανία τους. Για παράδειγμα, ο Ναυτιλιακός Νόμος (Jones Act) των Η.Π.Α. είχε θέσει τέτοιες προϋποθέσεις σε αλλοδαπούς εάν επιθυμούσαν να συμμετάσχουν στο εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο, που δυσκόλευε πολύ τη συμμετοχή ξένων επενδυτών σ' αυτό. Πιο συγκεκριμένα, αναφορικά με την πλοιοκτησία, οι διαχειριστές έπρεπε να είναι πολίτες των Η.Π.Α., ενώ αναφορικά με την κατασκευή του πλοίου, αυτό έπρεπε να έχει ναυπηγηθεί στις Η.Π.Α.. [Βλάχος Π., Ναυτιλιακή οικονομική, 1997 σ. 51-54]

2.6.2. Κρατική Συμμετοχή

Πολλές χώρες θεωρούν ότι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος ελέγχου στη ναυτιλία ήταν μέσω της άμεσης κρατικής συμμετοχής στη χρηματοδότηση και διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κατ' αυτόν τον τρόπο πιστεύουν ότι η κρατική συμμετοχή προστατεύει καλύτερα τη ναυτιλία τους και προσφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη της. Η κρατική συμμετοχή στη ναυτιλία επηρεάζεται από τις μικτές επιχειρήσεις, την κρατική πλοιοκτησία και τις εθνικοποιημένες επιχειρήσεις.

Πιο συγκεκριμένα, οι μορφές κρατικής παρέμβασης είναι οι ακόλουθες:

α) Μικτές επιχειρήσεις

Στην αρχική τους μορφή οι μικτές επιχειρήσεις ήταν ενώσεις απόμων ή επιχειρήσεων με κοινό σκοπό να φέρουν σε πέρας ένα εξειδικευμένο επιχειρησιακό σχέδιο. Σήμερα όμως περιλαμβάνει κρατικούς οργανισμούς, αλλά ακόμη και το ίδιο το κράτος. Σε μια μικτή επιχείρηση δύο τουλάχιστον μέρη συμφωνούν για τα ποσά συνεισφοράς τους και στην κατανομή των κερδών. Όταν όμως συμμετέχει και το κράτος ή κάποιος κρατικός φορέας, η μικτή επιχείρηση υπόκειται σε κυβερνητικούς κανονισμούς και δεν χαρακτηρίζεται από απεριόριστη ευθύνη των μερών της, πράγμα που σημαίνει ότι όλοι οι συμμετέχοντες δεν είναι διαθέσιμοι για ασφάλεια προς όλους τους πιστωτές.

Το σημαντικότερο σημείο στην περίπτωση των μικτών επιχειρήσεων, ειδικά σε αυτές που συμμετέχουν κρατικοί φορείς αναπτυσσόμενων χωρών, είναι ότι αυτές συνήθως κατέχουν την πλειοψηφία των μετοχών ώστε να διατηρούν και τον έλεγχο τους.

Ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα δημιουργίας μικτών επιχειρήσεων, στις οποίες συμμετείχαν και ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, είναι η συνεργασία με χώρες κρατικού εμπορίου, δηλαδή με πρώην σοσιαλιστικές της Ανατολικής Ευρώπης.

β) Εθνικοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων

Με την εθνικοποίηση, η κυβέρνηση ενός κράτους αναλαμβάνει

την ιδιοκτησία και τη διαχείριση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης ή ναυπηγείου που ανήκε προηγουμένως σε ιδιωτικά συμφέροντα - ξένων ή υπηκόων του ίδιου κράτους. Το κύριο επιχείρημα για αυτές τις πρακτικές είναι ότι με την εθνικοποίηση αυξάνουν την παραγωγικότητα των επιχειρήσεων, επιτρέπουν την εισροή δημοσίων κεφαλαίων, διευρύνουν τις εργασίες τους και συντονίζουν τη λειτουργία τους πιο αποδοτικά. Στις πιο πολλές περιπτώσεις όμως που έγιναν εθνικοποιήσεις σε αναπτυσσόμενες χώρες της Ευρώπης αλλά και στην Ελλάδα, η εθνικοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων χρησιμοποιήθηκε ως μέσο της εξάλειψης ξένης ιδιοκτησίας στις εθνικές επιχειρήσεις.

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια δεν χρησιμοποιείται πλέον η μορφή αυτή του Κρατικού Παρεμβατισμού και θεωρείται οικονομικά ασύμφορη.

γ) Κρατική ναυτιλία

Ο τρόπος της κρατικοποίησης της ναυτιλίας είναι μια μορφή κρατικού παρεμβατισμού που χρησιμοποιήθηκε κυρίως από τις χώρες κρατικού εμπορίου (πρώην σοσιαλιστικές) και πολλές από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Συνήθως ο τύπος αυτός της κρατικής ναυτιλίας συνυπάρχει με τις εθνικοποιημένες και τις μικτές επιχειρήσεις.

Σε αυτές τις περιπτώσεις το κράτος έχει το ρόλο του πλοιοκτήτη, όσον αφορά τα κεφάλαια αλλά και τη διαχείριση, οπότε και κάθε μορφή Διάκρισης Σημείας ή Φορτίου, ακόμη και των Ναυτιλιακών Επιχορηγήσεων, ευνοεί αυτού του είδους τις επιχειρήσεις. Επιπλέον, η κυβέρνηση επιλέγει τη διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθορίζει τους ναύλους των φορτίων και τις τιμές των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές φορές τέτοιες κρατικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ασκούν σκόπιμα πίεση σε όλους τους τομείς στον ιδιωτικό τομέα, ώστε αυτός να συμμορφωθεί με τον κρατικό έλεγχο.

δ) Κρατικές αγορές

Η μορφή αυτή κρατικού παρεμβατισμού δεν αφορά την ιδιοκτησία των πλοίων από το ίδιο το κράτος, αλλά είναι ένας τρόπος κρατικής επι-

χορήγησης για την αγορά πλοίων από ιδιώτες αλλά με ενεργό κρατική συμμετοχή. Ο τύπος αυτός κρατικού παρεμβατισμού είναι πλέον μάλλον παρωχημένος.

ε) Κρατικές συμβάσεις

Και αυτή η μορφή κρατικού παρεμβατισμού δεν είναι πια συνήθης αλλά πρέπει να αναφερθεί ότι ευνοεί την κατασκευή πλοίων σε κρατικά ναυπηγεία μέσω κρατικών συμβάσεων. [Βλάχος Π., Ναυτιλιακή οικονομική, 1997 σ. 56-60]

2.6.3. Κρατική Βοήθεια στο Ποντοπόρο Εμπόριο

Η προώθηση εξαγωγών, ο περιορισμός των εισαγωγών στο εμπόριο κάποιας χώρας αλλά και ο κρατικός έλεγχος συναλλάγματος αποτελούν μορφές Κρατικού Παρεμβατισμού και Κρατική Βοήθεια προς την ποντοπόρο ναυτιλία μιας χώρας, για την δημιουργία ή και την περαιτέρω ανάπτυξη εθνικού στόλου της χώρας αυτής.

α) Κίνητρα εξαγωγών

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον κυριότερο τρόπο ανταλλαγής προϊόντων μεταξύ των διαφόρων χωρών. Πολλές επιχειρήσεις των αναπτυγμένων χωρών πωλούν μηχανήματα και εξοπλισμό στις αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες με την σειρά τους πωλούν σ' αυτές πρώτες ύλες. Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για να αναπτυχθεί η ποντοπόρος ναυτιλία μεταξύ των διαφόρων χωρών είναι μέσω κινήτρων για εξαγωγές, όπως για παράδειγμα απαλλαγές φορολογίας σε πλοία εθνικής σημαίας που εξάγουν φορτία της χώρας αυτής.

β) Προώθηση εξαγωγών

Το μέτρο αυτό είναι σχεδόν αντίστοιχο με το προηγούμενο και αναφέρεται γενικά στην προώθηση των εξαγωγών εμπορευμάτων ή υπηρεσιών κάποιας χώρας με πλοία εθνικής σημαίας.

γ) Εξαγωγικές πιστώσεις πλοίων

Είναι οι πιστώσεις που χορηγούνται σε ξένους επενδυτές από ορισμένες χώρες για τη ναυπήγηση πλοίων στις χώρες τους με μείωση του επι-

τοκίου πίστωσης.

δ) Απαλλαγές ξένου συναλλάγματος

Η χρήση ξένου συναλλάγματος σε μια χώρα αποτελεί μέσο ελέγχου του εξωτερικού εμπορίου της. Έτσι η ζήτηση ξένου συναλλάγματος σε μια χώρα εξαρτάται από τις ποσότητες των αγαθών που εισάγονται, ενώ η προσφορά ξένου συναλλάγματος εξαρτάται από τα αγαθά και τις υπηρεσίες που εξάγει. Όταν ένα κράτος εισάγει μεγαλύτερο ποσό αγαθών και υπηρεσιών απ' ό,τι εξάγει, τότε θεωρείται το ισοζύγιο πληρωμών του ελλειμματικό και πρέπει να το χρηματοδοτήσει από το αποθεματικό ξένου συναλλάγματος ή από δανεισμό. Στην περίπτωση αυτή μιλάμε για την επιβολή από τη χώρα αυτή συναλλαγματικών περιορισμών.

Στην Ελλάδα, για παράδειγμα, επειδή το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ανήκει στους άδηλους πόρους και είναι ιδιαίτερα υψηλό, είχε επιτραπεί στους Έλληνες ναυτικούς, όπως και στους μετανάστες, να έχουν καταθέσεις σε συνάλλαγμα με αυξημένο επιτόκιο.

ε) Περιορισμοί ξένου συναλλάγματος

Οι περισσότερες χώρες όμως προτιμούν να έχουν περιοριστικές ρυθμίσεις στο ξένο συνάλλαγμα και να δίνουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρόσθετα ποσοστά όταν ανταλλάσσουν ξένο συνάλλαγμα.

στ) Περιορισμοί στις εισαγωγές

Πολλές χώρες στην προσπάθειά τους να αναπτύξουν την εμπορική τους ναυτιλία και να βελτιώσουν τη θέση τους στο διεθνές εμπόριο θέτουν περιορισμούς στις εισαγωγές φορτίων, όπως δασμούς, στο ξένο συνάλλαγμα των εισαγωγέων που δε χρησιμοποιούν εθνικής σημαίας πλοία.

Ο σκοπός μιας τέτοιας πολιτικής είναι να προστατεύσει τη ναυτιλία της εθνικής σημαίας ή να διορθώσει ένα αρνητικό ισοζύγιο πληρωμών ή να απαγορεύσει αγαθά βλαβερά για την υγεία των πολιτών της.

Ο τύπος αυτός του κρατικού παρεμβατισμού δεν αναφέρεται ειδικά στη ναυτιλία κάποιας χώρας αλλά είναι γενικός και θέλει να προστατέψει το εξωτερικό της εμπόριο και τη βιομηχανία της. Ο πιο γνωστός τρόπος στους περιορισμούς στις εισαγωγές είναι η επιβολή φόρου ή δασμών εισα-

γωγών επί των υπηρεσιών ή των εισαγόμενων αγαθών. [Βλάχος Π., Ναυτιλιακή οικονομική, 1997 σ. 62-65]

2.6.4. Άλλοι τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού

α) Εθνικό Νηολόγιο

Οι περισσότερες χώρες προσπαθούν να ελέγξουν την ναυτιλία τους μέσω του Κρατικού Παρεμβατισμού. Ένα κράτος για να προστατεύσει, λοιπόν, την εθνική του σημαία μπορεί να δίνει μέσω ενός συστήματος αδειών περισσότερα δικαιώματα σε πλοία που ανήκουν στο Εθνικό Νηολόγιο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων αδειών είναι οι περιορισμοί που τίθενται σε θέματα ακτοπλοΐας όπου δίνονται προτεραιότητες και διευκολύνσεις σε πλοία υπό εθνική σημαία.

β) Ξένο Νηολόγιο

Ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει όταν ένα κράτος παρεμβαίνει έτσι ώστε να εμποδίζονται πλοία με ξένη σημαία, ειδικότερα σημαίων ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου.

Γενικά, τα πλεονεκτήματα του Κρατικού Παρεμβατισμού απολαμβάνουν κυρίως αναπτυσσόμενες χώρες, που θέλουν να δημιουργήσουν εθνικό στόλο και έχουν ανύπαρκτη έως πολύ μικρή ναυτιλία. Λόγω του υψηλού κόστους που έχει η ναυτιλία, οι χώρες αυτές υιοθετούν προστατευτική πολιτική με σκοπό να βοηθήσουν γενικά όλη την οικονομία τους αλλά και την πιθανή εκβιομηχάνιση τους. [Βλάχος Π., Ναυτιλιακή οικονομική, 1997 σ. 68-72]

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 3^ο**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ****3.1. Ιδιωτικοί οργανισμοί της Ναυτιλίας**

Οι ιδιωτικοί διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί δεδομένου ότι έχουν τον ρόλο των ομάδων συμφερόντων κοινής πολιτικής, διαμορφώνουν την ναυτιλιακή πολιτική των διεθνών διακυβερνητικών οργανισμών.

Ορισμένοι από τους παρακάτω ιδιωτικούς διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς είναι εξειδικευμένοι, όπως για παράδειγμα η Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Φορηγών, η Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Δεξαμενόπλοιων και το Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ των Εταιρειών Πετρελαίου, ενώ άλλοι, όπως το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο και το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο, είναι πιο γενικοί και ασχολούνται σε όλους τους τομείς της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής.

Επίσης ορισμένοι από τους ιδιωτικούς διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς δίνουν περισσότερο έμφαση σε θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας, όπως η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων και για αυτό μετέχουν ως παρατηρητές σε όλες τις Υποεπιτροπές της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας, ενώ άλλοι, όπως η Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας, συμμετέχει στην διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όπως το Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών που διεξάγει τις διαβουλεύσεις για την διεθνή ναυτιλιακή πολιτική με την

αντίστοιχη Ένωση Πλοιοκτητών των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.154]

3.1.1. Χρηματιστήριο ναυτιλιακών συναλλαγών

Η ιστορία της Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Συναλλαγών ή της Βαλτικής, όπως είναι γενικά πιο γνωστό, άρχισε τον 17ο αιώνα στα καφενεία του Λονδίνου, που ήταν τόπος συνάντησης εμπόρων και πλοιοκτητών με κύριο θέμα την ανταλλαγή ναυτιλιακών πληροφοριών σχετικά με τα φορτία και τους ναύλους τους. Από τότε μέχρι σήμερα συνεχίζεται αδιάλειπτα με μόνη διαφορά την χρήση σύγχρονων συστημάτων τεχνολογίας και πληροφορικής. Η κύρια δραστηριότητα των μελών του δεν είναι ο τομέας των δεξαμενόπλοιων και άλλων ειδικών πλοίων καθώς επίσης και ότι αφορά τους ναύλους των πλοίων τακτικών γραμμών αλλά μόνο ο τομέας των πλοίων του ξηρού φορτίου.

Τα μέλη του Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Συναλλαγών είναι συνήθως ναυλομεσίτες φορτίων, καθώς επίσης και μεσίτες με ειδίκευση στην αγοραπωλησία πλοίων. Τα τελευταία χρόνια, το Χρηματιστήριο επέκτεινε τις συναλλαγές του και στο λεγόμενο εμπόριο των «μελλοντικών ναυλώσεων» λόγω της αβεβαιότητας που διακατείχε πολλούς φορτωτές και ναυλομεσίτες. Οι πρώτες ναυλώσεις που έγιναν με τον τρόπο αυτό, δηλαδή των μελλοντικών ναυλώσεων, ήταν για φορτία δημητριακών, σιταριού, πατατών και χοιρινού κρέατος. Για να κατανοηθεί καλύτερα η έννοια των μελλοντικών ναυλώσεων, μπορεί να αναφερθεί το παράδειγμα ενός εμπόρου που αγοράζει τον Ιανουάριο κάποιου συγκεκριμένου έτους μια συνήθως μεγάλη ποσότητα δημητριακών, τα οποία θα πρέπει να μεταφερθούν από κάποιο λιμάνι των Η.Π.Α. προς κάποιο άλλο λιμάνι της Ευρώπης το ερχόμενο Ιούλιο του ίδιου έτους. Στην περίπτωση αυτή ο έμπορος αντί να περιμένει να φθάσει ο Ιούλιος για να ναυλώσει κάποιο πλοίο, δηλαδή χρονικό διάστημα αρκετό μεγάλο κατά το οποίο η τιμή του ναύλου θα μπορούσε να αυξηθεί τόσο ώστε η αγορά που έκανε τον προηγούμενο Ιανουάριο να είναι πλέον τελείως ασύμφορη ή και ζημιογόνος.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι από το Χρηματιστήριο Ναυτιλιακών Συναλλαγών η έννοια της μελλοντικής ναύλωσης των φορτίων εισήχθη αργότερα και στα Χρηματιστήρια Αξιών που είναι γνωστή ως «Futures», δηλαδή η προαγορά πακέτου μετοχών ή και αμοιβαίων κεφαλαίων. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.156]

3.1.2. Όμιλοι Προστασίας και Αποζημίωσης

Πρόκειται για ομίλους αλληλοασφάλισης των πλοιοκτητών για διάφορες απαιτήσεις από τρίτους.

Το πρώτο Club αλληλοασφάλισης ιδρύθηκε το 1855 στο Λονδίνο. Οι όμιλοι αλληλοασφάλισης δημιουργήθηκαν τον 19ο αιώνα δεδομένου ότι οι τότε υπάρχουσες ασφαλιστικές εταιρείες σε περίπτωση ζημιών πλήρωναν μόνο έως τα 75% αυτών. Έτσι οι όμιλοι αυτοί ασφάλιζαν για να προστατεύσουν τους πλοιοκτήτες για το υπόλοιπο 25% των ζημιών στο σκάφος, ενώ αργότερα επέκτειναν και την ασφάλιση τους για αποζημίωση από τις διάφορες διεκδικήσεις και τις απαιτήσεις των φορτωτών ή και άλλων.

Σήμερα εκτός από την Μ. Βρετανία υπάρχουν και στις Η.Π.Α., την Ιαπωνία και τις Σκανδιναβικές χώρες, καλύπτουν δε συνολικά το 90% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Τα έσοδα τους προέρχονται από τις εισφορές των μελών εκτός εάν υπάρχει ειδική συμφωνία κατά περίπτωση.

Ο ρόλος των ταμείων αλληλοασφάλισης είναι πολύ σημαντικός για την ναυτιλιακή βιομηχανία και γι' αυτό οι απόψεις τους εισακούγονται σε όλους τους εθνικούς και διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς που συμμετέχουν.

Οι καλύψεις που προσφέρουν είναι μεταξύ των άλλων:

- αποζημίωση για απώλεια ζωής ή τραυματισμό
- αποζημίωση στα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση ασθένειας και τραυματισμού με κάλυψη των νοσοκομειακών και ιατρικών εξόδων καθώς και των εξόδων του επαναπατριισμού
- αποζημίωση μέχρι συγκεκριμένου ποσού για ζημιές προκλήθηκαν μετά από σύγκρουση με άλλο πλοίο

- αποζημίωση του ασφαλιζόμενου πλοίου για θαλάσσια ρύπανση μέχρι ενός ανώτατου καθορισμένου ποσού
- έξοδα ρυμούλκησης ναυαγίου
- αποζημίωση για απώλεια μισθών του πληρώματος λόγω ναυαγίου
- αποζημίωση καθυστέρησης φορτίου
- αποζημίωση απωλειών που προκαλούνται από απεργίες εν πλω ή στην ξηρά από το πλήρωμα [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.158]

3.1.3. Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο

Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο είναι ο παλαιότερος φορέας εφοπλιστικών ενώσεων με έδρα το Λονδίνο. Ιδρύθηκε το 1921 ως Διεθνής Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη, μετά όμως την δημιουργία των Διασκέψεων των πλοίων τακτικών γραμμών, δημιουργήθηκε σύγχυση σχετικά με την ονομασία του και γι' αυτό άλλαξε σε Επιμελητήριο το 1948. Μέλη του είναι εφοπλιστικές ενώσεις πολλών χωρών, προς το παρόν 40, που πληρώνουν εισφορές ανάλογα με τη χωρητικότητα που εκπροσωπούν. Μέλη είναι επίσης και τα Ναυτικά Επιμελητήρια διαφόρων χωρών, όπου υπάρχουν, όπως για παράδειγμα είναι το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος που εκπροσωπεί όλες τις ελληνικές ενώσεις εφοπλιστών.

Όταν σε κάποια χώρα δεν υπάρχει ένωση πλοιοκτητών, τότε στο Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο μπορεί να συμμετέχει και κάποια ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρεία. Τα μέλη του αντιπροσωπεύουν συνολικά πάνω από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Σκοπός του Ναυτικού Επιμελητηρίου είναι:

- να εκπροσωπεί τα ναυτιλιακά συμφέροντα όλων των μελών του σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς καθώς και στα συνέδρια που μετέχει ως μέλος ή ως παρατηρητής
- να προωθεί τα συμφέροντα των μελών του και σε άλλα θέματα εκτός των ναυτιλιακών
- να συνεργάζεται με άλλους αρμόδιους φορείς για θέματα αμοιβαίου εν-

διαφέροντος

- να αναπτύσσει και να υποστηρίζει τις απόψεις του διαμέσου των κυβερνήσεων των χωρών-μελών του [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.164-165]

3.1.4. Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών

Μετά από συγχώνευση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών με την Επιτροπή Ευρωπαϊών Πλοιοκτητών ιδρύθηκε το 1974 το Συμβούλιο Ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών Εθνικών Ενώσεων Πλοιοκτητών. Αποτελείται από ευρωπαϊκές εθνικές ενώσεις πλοιοκτητών και από αντίστοιχες Ιαπωνικές Ενώσεις πλοιοκτητών, που εκπροσωπούν ναυτιλιακές εταιρίες πλοίων τακτικών γραμμών που συναλλάσσονται με τις Η Π Α.

Ο βασικός λόγος της ίδρυσης του είναι να έχει θέση συμβούλου των κυβερνήσεων που συμμετέχουν στην Συμβουλευτική Ναυτιλιακή Ομάδα και στις συνομιλίες που αυτή έχει με τις Η.Π.Α..

Επίσης έχει συμβουλευτικό ρόλο στον ΟΟΣΑ για τα ναυτιλιακά θέματα που αφορούν τις κυβερνήσεις των αναπτυγμένων κρατών. Αντικειμενικοί του σκοποί είναι:

- να προωθεί και να προστατεύει την ναυτιλιακή επιχείρηση μέσω φιλελεύθερης ναυτιλιακής πολιτικής σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας.
- να συντονίζει και να παρουσιάζει τις απόψεις των μελών του στους διακυβερνητικούς φορείς
- να ανταλλάσσει απόψεις και να τις συντονίζει με άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς

Τα έσοδα του Συμβουλίου προέρχονται από τις εισφορές που συμφωνούνται κατά περίπτωση από τα μέλη του, που είναι ενώσεις και μεμονωμένοι πλοιοκτήτες. Τέλος το Συμβούλιο διατηρεί γραφείο τοπικού αντιπροσώπου στην Ουάσινγκτον στις Η.Π.Α. λόγω των ειδικών θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής που ασχολείται και κυρίως έχουν να κάνουν με τις ναυτιλιακές σχέσεις των μελών του με τις Η.Π.Α.. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί

και ναυτιλιακή πολιτική, σ.172]

3.1.5. Ομοσπονδία Εθνικών Ενώσεων Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων

Η ομοσπονδία αυτή που έχει έδρα το Λονδίνο, έχει ως μέλη εθνικές ενώσεις ναυλομεσιτών και ναυτικών πρακτόρων. Τα 11 ιδρυτικά της μέλη προέρχονταν όλα από παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Η νομική του μορφή είναι αυτή του μη κερδοσκοπικού οργανισμού και τα έσοδα του καλύπτονται από εγγραφές και συνδρομές.

Οι κύριοι σκοποί της ομοσπονδίας είναι:

- να συνεργάζεται με άλλους φορείς της ναυτιλίας
- να εκπροσωπεί τα μέλη της στη διεθνή ναυτιλία
- να προωθεί τις επαγγελματικές επιδιώξεις των μελών της συμπεριλαμβανομένων και του εκσυγχρονισμού και της βελτίωσης των ναυτιλιακών συμβολαίων και εγγράφων. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.174]

3.1.6. Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας

Είναι ο φορέας των εθνικών ενώσεων πλοιοκτητών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδρύθηκε το 1962 με έδρα το Παρίσι. Μέλη του είναι οι εθνικές Ενώσεις Πλοιοκτητών όλων των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εκτός του Λουξεμβούργου, που δεν έχει τέτοια Ένωση) και τώρα έχει ως έδρα τις Βρυξέλλες.

Τα έσοδα του προέρχονται από τις εισφορές των μελών του που συμφωνούνται κατά περίπτωση.

Οι κύριοι σκοποί του είναι:

- να παρακολουθεί τις εξελίξεις των ναυτιλιακών θεμάτων εντός της Κοινότητας, της Επιτροπής, του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που άπτονται της εμπορικής, πολιτικής, τεχνικής και εργασιακής πλευράς των.
- να εκπροσωπεί τις απόψεις των μελών του στους αντίστοιχους φορείς της

Ε.Ε. και όπου αλλού χρειάζεται.

- να διατηρεί σχέσεις με άλλους διεθνείς οργανισμούς πλοιοκτητών και να συζητά μαζί τους θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.175]

3.1.7. Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο

Ο οργανισμός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Συμβουλίου και της Βαλτικής ιδρύθηκε το 1905 από Ομάδα Πλοιοκτητών της Βαλτικής. Είναι ο φορέας όλων των επαγγελματιών της παγκόσμιας ναυτιλίας και μέλη του μπορούν να γίνουν πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων, ναυλομεσίτες και ναυτικοί πράκτορες.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο που είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός οργανισμός στο ναυτιλιακό κόσμο και ο πιο ανοικτός επαγγελματικός οργανισμός για όλους τους ανθρώπους της θάλασσας, μπορεί να έχει ως μέλη του ακόμη και εφοπλιστικές ενώσεις, ομίλους προστασίας και αποζημίωσης, κ.α.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός, με έδρα την Κοπεγχάγη, τα δε έσοδα του προέρχονται από τις εισφορές των μελών του που συνήθως είναι πολύ χαμηλές λόγω των πολυάριθμων μελών του. Λόγω της πολύ μεγάλης συμμετοχής σ' αυτόν πολλών μελών διαφορετικών ναυτιλιακών συμφερόντων, ο Οργανισμός αυτός έχει ιδιαίτερη βαρύτητα σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.177]

3.1.8. Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή

Η Επιτροπή αυτή είναι ένας καθαρά ιδιωτικός οργανισμός με έδρα την Αμβέρσα και ιδρύθηκε το 1897. Μέλη του είναι ενώσεις ή σύλλογοι ναυτικού δικαίου από διάφορες χώρες με ιδρυτικά του μέλη από την Ευρώπη, την Ιαπωνία και τις Η.Π.Α..

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή λόγω της μεγάλης της εμπειρίας σε θέματα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ήταν ο κατ' εξοχήν φορέας που διορ-

γάνωνε νομικά συνέδρια και επιτροπές για θέματα της αρμοδιότητος της. Η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή συνεχίζει να έχει σημαντικό ρόλο στα νομικά ζητήματα της ναυτιλίας με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα αλλά ακόμη και για την διεθνή ναυτιλιακή διαιτησία. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.178]

3.1.9. Συνέλευση Επιμελητηρίων της Μεσογείου

Ιδρύθηκε το 1985 και έχει έδρα την Βαρκελώνη. Μέλη του είναι όλα τα παραλιμένα εμπορικά και βιομηχανικά επιμελητήρια όλων των χωρών που περιβάλλουν την Μεσόγειο θάλασσα, καθώς επίσης και τα Ναυτικά Επιμελητήρια των ιδίων χωρών. Επιδιώξεις του είναι η ανάπτυξη των σχέσεων των χωρών-μελών, η πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου και η διάθεση πόρων εκ μέρους των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον σκοπό αυτό. Από Ελληνικής πλευράς μέλη του είναι τα Ε.Β.Ε. Πειραιά, Πάτρας, Βόλου, Ρόδου καθώς και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.180]

3.1.10. Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο με έδρα το Παρίσι έχει κυρίως τους ακόλουθους σκοπούς:

- να εκπροσωπεί την επιχειρηματική κοινότητα σε διεθνές επίπεδο, ειδικά για θέματα που αφορούν τις επιχειρήσεις στον ΟΗΕ και στα εξειδικευμένα κυβερνητικά όργανα.
- να προωθεί το παγκόσμιο εμπόριο και τις επενδύσεις που βασίζονται στον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό.
- να εναρμονίζει τις πρακτικές εμπορίου και να διατυπώνει οδηγίες και ορολογία για τους εισαγωγείς και εξαγωγείς.
- να παρέχει πρακτικές υπηρεσίες στους επιχειρηματίες.

Μέλη του είναι μεγάλος αριθμός εμπορικών επιμελητηρίων και συλλόγων πολλών χωρών αναπτυγμένων καθώς και αναπτυσσομένων και τα έσοδα του προέρχονται από εισφορές και συνδρομές των μελών του κα-

θώς και από τις προμήθειες από τις διάφορες εργασίες που αναλαμβάνει. Η σημασία του για τους επιχειρηματίες της ναυτιλίας είναι πολύ μεγάλη λόγω ακριβώς της ευρείας του εξάπλωσης σε όλους τους τομείς των υπηρεσιών, όπως την εμπορική πολιτική, την ενεργειακή και περιβαλλοντική πολιτική, τις ασφάλειες, τις τραπεζικές υπηρεσίες, την διαφήμιση κλπ., που κάνει δυνατή την επικοινωνία με τους εκπροσώπους των άλλων φορέων για την επίλυση κοινών προβλημάτων. Στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο λειτουργεί μία Επιτροπή Θαλασσιών Μεταφορών και η οποία δημιούργησε τα Συμβούλια Φορτωτών καθώς και το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.181-182]

3.1.11. Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο

Το Γραφείο αυτό, όπως ήδη αναφέρθηκε ιδρύθηκε το 1981, και είναι ένα εξειδικευμένο τεχνικό παράρτημα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου με έδρα το Λονδίνο. Η κύρια ασχολία του είναι η αποτροπή και ο περιορισμός της ναυταπάτης, καθώς επίσης και η καταγραφή της με σκοπό να ενημερώνει τα μέλη της. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.182]

3.1.12. Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Ομοσπονδία έχει ως μέλη, όπως και το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο, ενώσεις πλοιοκτητών. Ιδρύθηκε το 1909 με έδρα το Λονδίνο και ασχολείται κυρίως με θέματα των εργοδοτών, δηλαδή των πλοιοκτητών, που αφορούν τα εργασιακά και κοινωνικά ζητήματα του προσωπικού των, των πλοίων και των γραφείων. Σκοπός της ομοσπονδίας είναι να προστατεύει τα συμφέροντα των μελών του όπως για παράδειγμα από τις απεργίες των λιμενεργατών και των ναυτικών. Θέματα που επίσης απασχολούν την Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία είναι η μισθολογική πολιτική και οι εργασιακές συνθήκες των μελών του ανώτερου (αξιωματικούς) και κατώτερου πληρώματος για κάθε χώρα, οι σχέσεις των εργοδοτών-πλοιοκτητών με τα σώματα, η καλύτερη οργάνωση των πληρωμάτων, η

οργάνωση των ναυτιλιακών γραφείων, ναυτιλιακή εκπαίδευση και πρακτικές ασφαλούς εργασίας κ.α. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.184-185]

3.2. Διακυβερνητικοί και κυβερνητικοί Οργανισμοί της Ναυτιλίας

Εκτός των ιδιωτικών οργανισμών ναυτιλίας υπάρχουν και διάφοροι διεθνείς οργανισμοί ορισμένοι εκ των οποίων είναι όργανα των Ηνωμένων Εθνών, ενώ άλλοι είναι υπερεθνικοί διακυβερνητικοί οργανισμοί και θα αναλυθούν κατωτέρω.

3.2.1 Κυβερνητικοί μηχανισμοί των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά θέματα

Η πολιτική των Η.Π.Α. σε όλα τα θέματα λόγω του ρόλου που είχε και συνεχίζει να έχει στα διεθνή ζητήματα, και ειδικότερα, στη ναυτιλιακή πολιτική είναι ιδιαίτερα σημαντική και επηρεάζει πάρα πολύ τον διεθνή χώρο. Οι λόγοι γι' αυτό είναι η μεγάλη της οικονομική δύναμη σε όλους τους τομείς αλλά ιδιαίτερα όσον αφορά την ναυτιλία ή πολιτική προστατευτισμού που έχει και έμμεσα ή άμεσα η παρεμβατική της πολιτική στα ναυτιλιακά θέματα άλλων χωρών.

Οι κυβερνητικοί μηχανισμοί των Η.Π.Α. που ασχολούνται με την ναυτιλία είναι:

1. Στη Γερουσία των Η.Π.Α. οι αρμόδιες επιτροπές που ασχολούνται με την ναυτιλία, δηλαδή: α) Η Επιτροπή Εμπορίου και η Υποεπιτροπή της επί θεμάτων Εμπορικής Ναυτιλίας, β) Η Δικαστική Επιτροπή
2. Στη Βουλή των Αντιπροσώπων υπάρχουν: α) Δικαστική Επιτροπή και β) Επιτροπή Εμπορικής Ναυτιλίας και Αλιείας
3. Το Υπουργείο Μεταφορών που είναι αρμόδιο για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής ιδιαίτερα όσον αφορά τους διεθνείς οργανισμούς. Στο Υπουργείο αυτό λειτουργεί μια υπηρεσία, που είναι υπεύθυνη για όλα τα προγράμματα κρατικών ενισχύσεων και επιχορηγήσεων προς την Εμπορική Ναυτιλία των Η.Π.Α.. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτι-

λιακή πολιτική, σ.191-192]

3.2.2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ για τα τεχνικά θέματα που απασχολούν την ναυτιλία και ιδρύθηκε το 1958 στο Λονδίνο. Σήμερα έχει 147 κράτη-μέλη καθώς και 2 συνδεδεμένα μέλη, ενώ υπάρχουν πολλοί διεθνείς μη-κυβερνητικοί οργανισμοί που έχουν επίσημα συνδεθεί μαζί του με καθαρά συμβουλευτικό χαρακτήρα.

Ο βασικότερος σκοπός του οργανισμού αυτού από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του ήταν να αναπτύξει Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Συστάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη-μέλη. Η αποτελεσματικότητα των διαφόρων μέτρων του οργανισμού εξαρτάται από το πόσο αποδεκτά μπορεί να είναι αυτά και πώς πρέπει να εφαρμοστούν. Η μεγάλη ως τώρα επιτυχία του οργανισμού αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι σπουδαιότερες Συμβάσεις έχουν γίνει αποδεκτές από κράτη των οποίων οι εθνικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν το 98% του παγκόσμιου στόλου.

Το κυρίαρχο όργανο είναι η Συνέλευση που συνεδριάζει κάθε 2 χρόνια. Το Συμβούλιο που αποτελείται από 32 μέλη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που εκλέγεται από τη Συνέλευση είναι η Διοικούσα Αρχή του οργανισμού.

Στις εργασίες των Επιτροπών και Υποεπιτροπών συμμετέχουν εκτός από τα κράτη-μέλη και εκπρόσωποι πολλών διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών που ασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας και έχουν συμβουλευτική θέση στον οργανισμό, χωρίς δικαίωμα ψήφου αλλά με δικαίωμα συμμετοχής.

Τα 32 μέλη του Συμβουλίου απαρτίζονται από 3 κατηγορίες χωρών. Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από 8 συνολικά χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην παροχή διεθνών θαλάσσιων υπηρεσιών. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οκτώ επίσης χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην χρησιμοποίηση Θαλασσιών υπηρεσιών, που είναι η Αργε-

ντινή, η Βραζιλία, ο Καναδάς, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ινδία, η Ολλανδία και η Σουηδία. Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν 16 χώρες που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται και στην παροχή και στην χρησιμοποίηση των διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών.

Σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει συζητήσει, υιοθετήσει και επικυρώσει τα σημαντικότερα θέματα που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία και έχει υιοθετήσει πάνω από 500 Κώδικες και Συστάσεις, που έχουν απλώς συμβουλευτικό χαρακτήρα προς τις κυβερνήσεις και παρέχουν την δυνατότητα σ' αυτές να νομοθετήσουν εθνικούς κανονισμούς. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.198-199]

3.2.3. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας, που πολλές φορές αναφέρεται και ως Διεθνές Γραφείο Εργασίας, ιδρύθηκε το 1919 στη Διάσκεψη για την Ειρήνη, που έγινε στο Παρίσι, και είχε αρχικά 45 κράτη-μέλη, ενώ τώρα έχει ξεπεράσει τα 150. Οι αντικειμενικοί του στόχοι ήταν:

- η καθιέρωση της ειρήνης μέσω της κοινωνικής δικαιοσύνης
- η ανακούφιση από διάφορες κοινωνικές αδικίες όσον αφορά τις ώρες και τις συνθήκες εργασίας μέσω της καθιέρωσης της μέγιστης απασχόλησης κατά ημέρα και εβδομάδα.
- η πρόληψη της ανεργίας και η παροχή ενός επαρκούς μισθού
- η προστασία των εργατών και των εργαζομένων από αρρώστιες, ασθένειες και τραυματισμούς που συμβαίνουν στο χώρο εργασίας τους
- η προστασία των παιδιών, των νεαρών ατόμων καθώς και των γυναικών

Η πρώτη συνεδρίαση της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας έγινε στην Ουάσινγκτον τον Οκτώβριο του 1919. Στο διάστημα μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας αποτελούσε αυτόνομο τμήμα της Κοινωνίας των Εθνών. Οι πρώτες αποφάσεις που έλαβε η οργάνωση αφορούσαν σημαντικά προβλήματα της εποχής, όπως: α) η πρόωθηση της οκτάωρης εργασίας ανά ημέρα, β) ο αγώνας κατά της ανεργίας,

μία πολυμερή και χωρίς διακρίσεις βάση σύμφωνα με διεθνείς υποχρεώσεις.

Ο ΟΟΣΑ δεν είναι ένας υπερεθνικός οργανισμός, αλλά ένας τόπος όπου εμπειρογνώμονες διαφόρων κρατών μπορούν να συζητήσουν τα προβλήματα τους, όπου κυβερνήσεις μπορούν να συγκρίνουν τις απόψεις τους και την εμπειρία τους με άλλες. Ο ρόλος της Γραμματείας δεν είναι να επιβάλει τις απόψεις της, αλλά η δύναμη της έγκειται στην ικανότητα της να πείθει με λογικά επιχειρήματα.

Αρχικά ο ΟΟΣΑ αποτελείτο από 24 κράτη-μέλη, τα 15 κράτη δηλαδή της ΕΟΚ και τις Η.Π.Α., τον Καναδά, την Ιαπωνία, την Αυστραλία, την Νέα Ζηλανδία, την Ελβετία, την Νορβηγία, την Ισλανδία και την Τουρκία, ενώ τα τελευταία χρόνια έχουν ενσωματωθεί και το Μεξικό, η Πολωνία, η Ουγγαρία, η Τσεχία και η Δημοκρατία της Κορέας (Νότιος Κορέα), οπότε ο αριθμός των κρατών-μελών ανέρχεται πλέον στα 29. Επίσης η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λαμβάνει μέρος με εκπροσώπους της στις διάφορες συνόδους του Οργανισμού και ακόμη η Ρωσία συμμετέχει σε αρκετές δραστηριότητες του ως παρατηρητής, ενώ αντίστοιχα η Ρουμανία δεν έγινε δεκτή τουλάχιστον προς το παρόν.

Το ανώτατο όργανο του ΟΟΣΑ είναι το Συμβούλιο στο οποίο συμμετέχουν με Πρόεδρο τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, οι πρέσβεις των Μονίμων Αντιπροσωπειών των κρατών-μελών. Η Διοικούσα Επιτροπή, βοηθητικό όργανο του Συμβουλίου, αποτελείται από 14 μέλη, εκ των οποίων τα μιν 7 είναι τα ισχυρότερα βιομηχανικά κράτη ως μόνιμα μέλη, τα δε άλλα 7 είναι εκ περιτροπής από τα υπόλοιπα κράτη.

Στον ΟΟΣΑ λειτουργούν πάνω από 20 Επιτροπές, καθώς επίσης και αρκετές Ομάδες Εργασίας και ομάδες εμπειρογνομόνων. Κύρια θέματα που απασχολούν αυτές τις Επιτροπές είναι η ενέργεια, το εμπόριο, η τεχνική συνεργασία, το περιβάλλον, η γεωργία, η τεχνολογία και η βιομηχανία και άλλα. Μία από αυτές τις Επιτροπές είναι και η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών η οποία ανήκει στη Διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών θεμάτων, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στα πλαίσια της διεύρυνσης των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο, σε ένα δηλαδή

από τους κυρίους σκοπούς του ΟΟΣΑ, όπως ήδη αναφέρθηκε, έχουν καταταχθεί στην κατηγορία των αδήλων επιχειρήσεων. Επί των αδήλων επιχειρήσεων ο ΟΟΣΑ εφαρμόζει τον Κώδικα Απελευθερώσεως Αδήλων Συναλλαγών, με τον οποίο ρυθμίζεται η συμπεριφορά των κρατών-μελών στον τομέα των συναλλαγών και καθιερώνεται γι' αυτές καθεστώς ελευθερίας.

Κατά τον ΟΟΣΑ οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να διέπονται μόνο από καθαρά εμπορικά κριτήρια, δηλαδή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πολιτική που τόσο βοήθησε την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, που είναι ένα όργανο του ΟΟΣΑ για τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών-μελών, άρχισε την λειτουργία της από τις 30-9-1961 όπως και οι περισσότερες κύριες Επιτροπές του Οργανισμού. Η σπουδαιότητα της είναι ιδιαίτερα μεγάλη, διότι προετοιμάζει και επεξεργάζεται την ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούν τα κράτη-μέλη της σε άλλους διεθνείς οργανισμούς, που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα.

Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε την παρουσία της Ελλάδος, ως μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης, σε όλα τα θέματα που απασχόλησαν κατά καιρούς την Επιτροπή αυτή και τις Ομάδες Εργασίας της και ειδικότερα στη διαμόρφωση των Κοινών Αρχών ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών-μελών του ΟΟΣΑ, δεδομένου ότι κάθε κείμενο που εγκρίνεται απ' αυτές πιθανόν να είναι καθοριστικό για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Τα τελευταία χρόνια συμμετέχουν ενεργά στις συζητήσεις της Επιτροπής Μεταφορών του ΟΟΣΑ η Συμβουλευτική Επιτροπή για τις Επιχειρήσεις και την Βιομηχανία, που εκπροσωπεί την εργοδοσία και η Συμβουλευτική Επιτροπή των Ενώσεων Μεταφορών, που εκπροσωπεί την ναυτεργασία. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.222-228].

2.3.5. Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισαν να δημιουργούνται πολλά νέα κράτη, παλαιές αποικίες συνήθως αναπτυγμένων χωρών, που

αποτελέσαν τον λεγόμενο Τρίτο Κόσμο ή όπως αλλιώς λέγονται τα αναπτυσσόμενα κράτη. Αυτά τα κράτη, που είχαν σημαντικές πλουτοπαραγωγικές πηγές, άρχισαν να έχουν και εθνική συνείδηση με την έννοια ότι άρχισαν να διεκδικούν μερίδια από την παγκόσμιο αγορά στις θαλάσσιες μεταφορές.

Αυτό ακριβώς ήταν και κίνητρο από την πλευρά τους να δημιουργηθεί στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών ένα όργανο στο οποίο θα μπορούσαν να συζητήσουν και να διεκδικήσουν κάποια επιπλέον βοήθεια με τον σκοπό να επιταχύνουν τις διαδικασίες της εμπορικής και οικονομικής τους ανάπτυξης.

Έτσι λοιπόν ο ΟΗΕ υιοθέτησε το 1949 ένα πρόγραμμα τεχνικής βοήθειας, το 1961 ένα πρόγραμμα παγκόσμιας τροφής και επίσης από το 1961 την πρώτη δεκαετία ανάπτυξης.

Η Συνδιάσκεψη Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη ή αλλιώς όπως ονομάζεται διεθνώς UNCTAD, ιδρύθηκε το 1964 στη Γενεύη και η Ναυτιλιακή Επιτροπή αποτελεί μια από τις 6 διαφορετικές επιτροπές της, που ασχολούνται με θέματα ανάπτυξης των κρατών-μελών και ιδιαίτερα των αναπτυσσομένων χωρών. Έτσι δημιουργήθηκε για πρώτη φορά ένα επίσημο όργανο του ΟΗΕ, στο οποίο συζητούνται θέματα της παγκόσμιας ναυτιλίας σε βάθος και η ναυτιλιακή πολιτική με σκοπό να καλύπτει τους εμπορικούς και οικονομικούς τομείς της και όχι τα καθαρώς τεχνικά θέματα.

Η UNCTAD έχει ως ανώτατο όργανο της την Συνέλευση, η οποία συνέρχεται κάθε 4 χρόνια, ενώ αντίστοιχα η Ναυτιλιακή Επιτροπή κάθε 2 χρόνια.

Τα κυριότερα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής που ασχολήθηκε η UNCTAD όλα αυτά τα χρόνια ήταν: α) Κώδικας Συμπεριφοράς Τακτικών Γραμμών, β) Πολυμερείς Μεταφορές, γ) Ανάπτυξη Λιμένων, ειδικά των αναπτυσσομένων χωρών, δ) Προστασία των συμφερόντων των φορτωτών, ε) Συνεργασία στην εμπορική ναυτιλία, στ) Ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στην παγκόσμιο ναυτιλία, ζ) Τα Φορτία Χύδην (ξηρά και υγρά)

και η) Όροι Νηολόγησης των πλοίων. [Βλάχος, 1998, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, σ.235-237].

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 4^οΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ, ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ & ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

4.1. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία

4.1.1. Η σημασία της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική και διεθνή οικονομία

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών, επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και συμβάλλει αποφασιστικά σ' αυτήν.

Στο χώρο της ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα διεθνώς θέση. Εάν δε συμπεριληφθούν στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Εάν λάβουμε επίσης υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται διαμέσου της θάλασσας, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό εάν αναλογισθεί κανείς την σημασία και την συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας που θα είχε στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας, εάν αυτή δεν υπήρχε, δεδομένου ότι το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου δεν δικαιολογείται από τον μι-

κρό πληθυσμό της Ελλάδας καθώς επίσης και από το μικρό όγκο των εμπορικών της συναλλαγών. [Κούτσης β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 11]

Η συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, το οποίο ανέρχεται περίπου στα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, ποσό που αντιπροσωπεύει το 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος όταν το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών είναι της τάξεως των 3,9 δισεκατομμυρίων Δολαρίων. [στο ίδιο, σ. 17]

Ναυτικό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό τις επισκευές και τις μετασκευές των πλοίων, τις εισφορές προς το ΝΑΤ καθώς και οι φόροι προς το Δημόσιο. Σημαντική είναι όμως η συμβολή της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς. [στο ίδιο, σ. 19]

Σύμφωνα με Ολλανδική μελέτη [Γράτσος Γ., Δελτίο της Ναυτιλίας, 2001, τεύχος 157 σ. 24] το 70% της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς και μόνο το 30% στις υπηρεσίες της θάλασσας. Σύμφωνα με αντίστοιχη μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά από όσες στη θάλασσα. Οι θέσεις εργασίας στη ξηρά είναι σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α.

Σήμερα απασχολούνται περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί στη θάλασσα, στα γραφεία των εταιρειών περίπου 10.000 και άλλοι τόσοι σε παραναυτιλιακές εργασίες [στο ίδιο, σ. 25]. Επίσης η ελληνική ναυτιλία ενισχύει την δραστηριότητα μιας σειράς συναφών με το πλοίο επιχειρήσεων, επιτρέπει την διακίνηση αγαθών στο εσωτερικό της χώρας με χαμηλό κόστος και αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Η συμβολή όμως της ελληνικής ναυτιλίας είναι μεγάλη και ως παράγοντας εθνικής πολιτικής και πολιτιστικής προβολής. Έτσι η Ελλάδα

γίνεται γνωστή στα πέρατα της γης και προβάλλει διεθνώς τα ήθη και έθιμα των κατοίκων της, τον πολιτισμό της και τις παραδόσεις της.

Τέλος, στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, ιδιαίτερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και λιγότερο του ΟΟΣΑ, η άποψη της Ελλάδας σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα είναι αρκετά σημαντική και γι' αυτό συνήθως υιοθετούνται πλήρως οι θέσεις της.

Οι τομείς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν απορροφά πόρους από την εγχώρια εθνική οικονομία. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυγμένων χωρών οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων, σε αντίθεση με την Ελλάδα. Στην Μ. Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν σε 6-8% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στην τριτογενή παραγωγή και φυσικά ακόμα λιγότερο στο σύνολο των ακαθαρίστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου σ' όλους τους τομείς της οικονομίας αυτής της χώρας.

Στην οικονομία είναι γνωστό το θεμελιώδες αξίωμα, σύμφωνα με το οποίο επιδιώκεται σχεδόν πάντοτε το μεγαλύτερο οικονομικό αποτέλεσμα με τη μικρότερη δυνατή θυσία. Έτσι από την άποψη αυτή στην ελληνική οικονομία δεν υπάρχει άλλος κλάδος της που να είναι περισσότερο επιδεκτός σύγκρισης από την εμπορική ναυτιλία. [Κούτσης β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 24]

Ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας προσδίδει υψηλή ανταγωνιστικότητα στην ελληνική οικονομία, ειδικά στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αξιόλογη είναι η αυξημένη εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε σχέση με το ταξιδιωτικό συνάλλαγμα και το συνάλλαγμα από εξαγωγές εμπορευμάτων. Η εισροή ταξιδιωτικού συναλλάγματος απαιτεί εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για την εισαγωγή του ξενοδοχειακού μηχαν-

νολογικού εξοπλισμού και για τις κάθε είδους εκτεταμένες διαφημίσεις της χώρας στο εξωτερικό. Ανάλογα είναι και τα μειονεκτήματα στο συνάλλαγμα από εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης. Το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαιουχικού και τεχνολογικού εξοπλισμού που χρησιμοποιεί η βιομηχανία εισάγεται από το εξωτερικό. Αντίθετα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν έχει τα παραπάνω χαρακτηριστικά. Οι μόνες εκροές συναλλάγματος είναι για την αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα, για τις επισκευές και τις μετασκευές καθώς και η εξαγωγή συναλλάγματος για όλα τα λειτουργικά έξοδα των ναυτιλιακών εταιρειών για την διακίνηση στο εξωτερικό, που όμως είναι πολύ μικρή σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα (ποσοστό 1-2% του ναυτιλιακού συναλλάγματος). [στο ίδιο, σ. 25-26]

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για τη παραγωγή του μέρους του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό, προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Όπως δείχνουν οι κάθε φορά πραγματοποιούμενες έρευνες στην αγορά, το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, δαπανάται στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις και για αγορά υπηρεσιών που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά ν' αγοραστούν στο εξωτερικό για το λόγο ότι εκεί εργάζεται και κινείται το ελληνικό πλοίο. [Γράτσος Γ., Δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 157 σ. 27]

Εκτός όμως από πηγή συναλλάγματος, η ναυτιλία επιτελεί και κοινωνικό έργο. Το επάγγελμα του ναυτικού αποτελεί πόλο έλξης του πληθυσμού επειδή το επίπεδο των αποδοχών είναι μεγαλύτερο στην εμπορική ναυτιλία από εκείνο των επαγγελματιών της ξηράς.

4.1.2. Το Νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας

Ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά και το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική, και που βοήθησε να γιγαντωθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταπολεμικά παρότι ήταν κατεστραμμένη, είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953, περί «προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, και ειδικότερα το άρθρο 13 αυτού. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ¹. εάν νηολογηθούν υπό την ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να εγγράψουν πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο του να ανήκει άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας που κατέχει το συγκεκριμένο πλοίο σε Ελληνικά συμφέροντα. Έτσι τα υπό ελληνική σημαία νηολογημένα πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. θεωρούνται επενδύσεις κεφαλαίου από το εξωτερικό και κατ' αυτό τον τρόπο ο παραπάνω νόμος παρέχει προς αυτά παρόμοια προστασία ή ελεύθερη μεταπώληση χωρίς την άδεια του Δημοσίου, και ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό. [Θεοδωρόπουλος Σ., Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 37]

Σκοπός του νόμου αυτού ήταν η προσέλκυση πλοίων ελληνικών συμφερόντων που ανήκαν σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, όπως εταιρείες του Παναμά, Λιβερίας κ.λ.π. και ήταν νηολογημένα στα νηολόγια τους.

Κατά την νηολόγηση οι ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης επιπρόσθετα των συνήθως προβλεπομένων και που προέρχονται από τον

¹ Κ.Ο.Χ.: κόρος ολικής χωρητικότητας είναι μονάδα όγκου και ισούται με 100 κυβικά πόδια (ή 2,83 κυβικά μέτρα). Αφορά δε τον όγκο που περιλαμβάνεται στα «κλειστά» μέρη του πλοίου, ανεξάρτητα από το ένα προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή όχι. Όταν λέμε ότι ένα πλοίο έχει χωρητικότητα π.χ. 10.000 Κ.Ο.Χ. αυτό σημαίνει ότι το σύνολο του όγκου των κλειστών τμημάτων του ανέρχεται σε 28.300 κυβικά μέτρα.

Αστικό και Εμπορικό Κώδικα καθώς επίσης και από διατάξεις περί Δημόσιας Τάξης. Τέτοια σημεία μπορεί να αναφέρονται: α) στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον ελληνικό στόλο, β) στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του εμπορικού και αστικού κώδικα, γ) στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων χωρίς να χρειάζεται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων, δ) στα δικαιώματα αυτών που δανείζουν με υποθήκη του πλοίου και ειδικά αυτά που αφορούν την κατά προτίμηση, ικανοποίηση των υποθηκών είτε από αναγκαστική διαχείριση του υποθηκευμένου πλοίου είτε από πώληση του σε δημοπρασία, ε) στην αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί κάποιου πλοίου, αν οι ενέργειες αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του εμπορικού κώδικα και του κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών και στ) στην ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό. [Θεοδωρόπουλος Σ., Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 41-42]

Με το άρθρο 13 του ανωτέρω νόμου οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά στο άρθρο 5 αυτού του νόμου προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία.

Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι για να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εισέρχονται τα ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Υπάρχουν όμως και σε άλλες χώρες-μέλη της Ε.Ε. παρόμοιοι νόμοι με τους ελληνικούς. Για παράδειγμα, ο νόμος της Μ. Βρετανίας περί εμπορικής ναυτιλίας ορίζει ότι για να έχει ένα πλοίο το δικαίωμα να φέρει τη βρετανική σημαία, πρέπει να ανήκει σε Βρετανούς πολίτες ή να ανήκει σε επιχείρηση που έχει συσταθεί βάσει του βρετανικού νόμου. Οι νομοθεσίες του Βελγίου, της Γαλλίας και της Ιταλίας περιέχουν αντίστοιχους όρους σχετικά με το 51% όπως στον ελληνικό νόμο, ενώ στην Ολλανδία το ποσοστό είναι 67%. Μερικά μέλη της Ε.Ε. έχουν δηλώσει ότι επιτρέπουν την εγκατά-

σταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων χωρών-μελών στο έδαφος τους, χωρίς όμως να έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τη σημαία της εν λόγω χώρας, γιατί κάτι τέτοιο θα σήμαινε παραχώρηση της εθνικότητας. [στο ίδιο, σ. 44-46].

Το άρθρο 5 του ανωτέρω νόμου θεωρείται ασυμβίβαστο με την Συνθήκη της Ρώμης, γιατί έχει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι όμως σύμφωνο με ότι συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ε.Ε. Έτσι πριν λίγο καιρό το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφαση του θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αφορούσε γενικά όλα τα πλοία, αλλά το άμεσο ενδιαφέρον των αλλοδαπών πλοιοκτητών υπηκόων κράτους-μέλους της Ε.Ε. είναι να εισέλθουν στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και να εκτελούν μεταφορές και δρομολόγια τις Ελληνικές θάλασσες.

Μετά την απόφαση αυτή τόσο από Ελληνικής πλευράς η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας που την αφορά άμεσα καθώς και ο Επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε. πήραν θέση και διευκρίνισαν ότι οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες πρέπει να συμμορφώνονται ως προς την σύνθεση των πληρωμάτων και την ελληνική γλώσσα που πρέπει να ομιλούν, το ναυτολόγιο, τις άδειες σκοπιμότητας, την ετήσια ακινησία, τα δρομολόγια κ.α.

Ειδικότερα όμως στο πολύ σημαντικό αυτό θέμα, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ανακοίνωσε τους παρακάτω όρους και τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τους οποίους δρομολογούνται τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία που ανήκουν σε Έλληνες και οι οποίοι θα ισχύουν και για όσους αλλοδαπούς θελήσουν να δρομολογήσουν πλοία στην Ελλάδα:

1.- Πρέπει να υποβληθεί αίτηση στην αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, με την καταβολή του προβλεπόμενου παραβόλου του Δημοσίου και του τέλους υπέρ του ΝΑΤ, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να μεταφέρουν.

2.- Εφόσον εκδοθεί η αιτούμενη άδεια σκοπιμότητας, εκτός της

υποχρέωσης να έχει αναγνωριστεί το πλοίο ως επιβατηγό, πρέπει να τηρηθούν επακριβώς οι όροι που προβλέπονται από την άδεια αυτή σχετικά με τα λιμάνια προσέγγισης, τις άγονες προσεγγίσεις, την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων, τη διαρκή εξυπηρέτηση της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τον εφοδιασμό με ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, την απαγόρευση μεταβολής ποσοστού κυριότητας για μία πενταετία, την ανάκληση της άδειας σκοπιμότητας σε περίπτωση μη απόδοσης εισφορών ΝΑΤ, ΟΛΠ, ΦΠΑ κλπ. και μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών, καθώς και ακινησίας του πλοίου πέραν του μηνός λόγω κατάσχεσης.

3.- Στη συνέχεια πρέπει να υποβληθεί αίτηση για έγκριση των ετήσιων δρομολογίων, τα οποία πρέπει οπωσδήποτε να τηρούνται.

4.- Για τη σύνθεση του πλοίου πρέπει να εφαρμόζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία, η οποία προβλέπει την επάνδρωση του εξ ολοκλήρου με Έλληνες ή κοινοτικούς ναυτικούς, πλην του πλοιάρχου που υποχρεωτικά πρέπει να είναι Έλληνας.

5.- Για την ακινησία ενός τέτοιου κοινοτικού πλοίου λόγω ετήσιας επιθεώρησης συντήρησης πρέπει να ισχύουν όσα και για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά σκάφη των Ελλήνων υπηκόων.

6.- Πρέπει να ισχύουν και για τα πλοία των κοινοτικών υπηκόων, πέρα από τους διεθνείς κανονισμούς, οι τυχόν πρόσθετες απαιτήσεις που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία (π.χ. σκάφη με διπλούς έλικες).

7.- Το ελληνικό ναυολόγιο επιβατών και τροχοφόρων, οι προβλεπόμενες εκπτώσεις και η υποχρέωση δωρεάν μεταφοράς του ταχυδρομείου πρέπει να ισχύουν και για τα πλοία αυτά.

8.- Τέλος, πρέπει να ισχύει κατά τα ελληνικά δεδομένα η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. [στο ίδιο, σ. 50-57].

4.1.3. Μορφολογία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας (ΕΣΥΕ), ο υπό ελληνικός εμπορικός στόλος

στις 20-9-1998 ανερχόταν στα 1913 πλοία με συνολική ολική χωρητικότητα 25.825.310 Κ.Ο.Χ.

Όπως θα παρατηρήσουμε από τον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται μια φθίνουσα κατάσταση στην εξέλιξη του υπό Ελληνικής Σημαίας Εμπορικού Στόλου.

Πίνακας 1

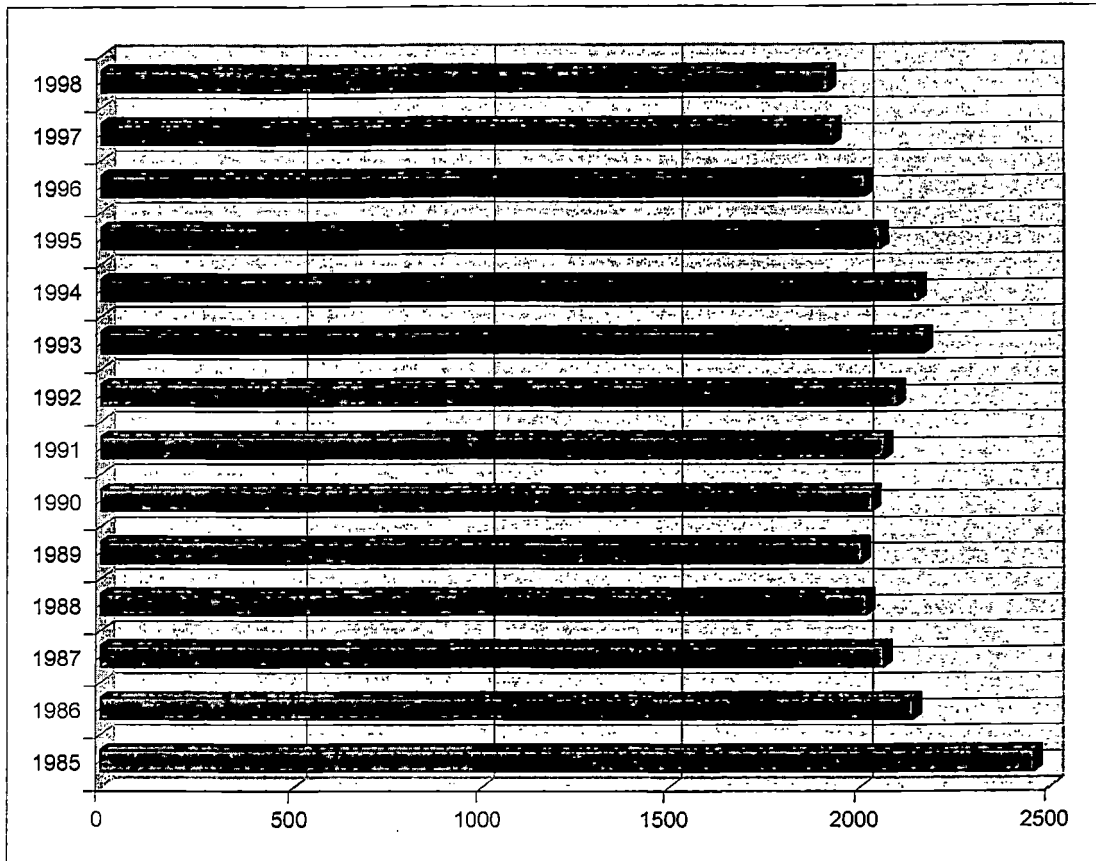
Εξέλιξη εμπορικού στόλου υπό ελληνική σημαία για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
12/1985	2456	28646166
12/1886	2138	24792516
12/1987	2061	22706257
12/1988	2015	21368976
12/1989	2004	20898119
12/1990	2031	22524329
12/1991	2062	24082483
12/1992	2095	26055932
12/1993	2166	29671983
12/1994	2149	30535560
12/1995	2051	30220636
11/1996	2011	28505344
12/1997	1927	25708074
9/1998	1913	25825310

Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε.

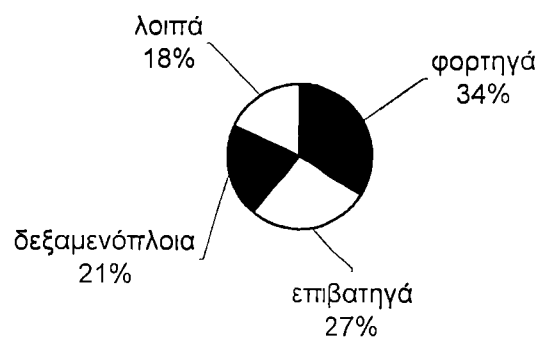
Διάγραμμα 1

Εξέλιξη εμπορικού στόλου υπό ελληνική σημαία για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ



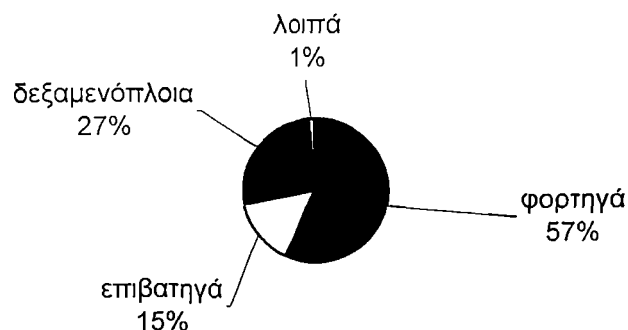
Διάγραμμα 2

Εμπορικός στόλος υπό Ελληνική σημαία κατά τον τύπο πλοίων
(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.)



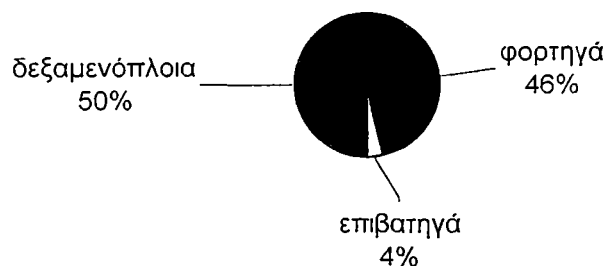
Διάγραμμα 3

Εμπορικός στόλος υπό Ελληνική σημαία κατά τον τύπο πλοίων
(σε αριθμό πλοίων, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)



Διάγραμμα 4

Εμπορικός στόλος υπό Ελληνική σημαία κατά χωρητικότητα
(πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ.)



Έτσι εάν θεωρήσουμε ως μέγιστη τιμή εκείνη του Δεκεμβρίου 1985 (2456 πλοία) τότε παρουσιάζεται μια μείωση τον Δεκέμβριο του 1997 κατά 529 πλοία, δηλαδή κατά 21, 5%, ενώ αντίστοιχα για την ολική χωρητικότητα τον Δεκέμβριο του 1997 σε σύγκριση με την ανώτατη τιμή του Δεκεμβρίου του 1994 η μείωση ανέρχεται μόνο στο 16% και σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 1998 κατά 543 πλοία, δηλαδή κατά 22,1% μείωση και για την ολική χωρητικότητα κατά 15, 4% αντίστοιχα. Στις τιμές μεταξύ του Δεκεμβρίου του 1997 και του Σεπτεμβρίου του 1998 παρουσιάζεται μια μείωση της τάξης των

14 πλοίων, δηλαδή το 0,73%, όσον αφορά τον αριθμό πλοίων.

Σύμφωνα με νεότερα στοιχεία η συρρίκνωση του ελληνικού νηολογίου συνεχίστηκε καθ' όλο το 1998, το έτος 1999, το έτος 2000 αλλά και το έτος 2001. Έτσι στο τέλος του 1998, δηλαδή τον Δεκέμβριο, τα πλοία υπό ελληνική σημαία ήταν κατά 51 λιγότερα, ενώ το έτος 2001 έφτασαν τα 1573 από τα εγγραμμένα πλοία στα ελληνικά νηολόγια.

Όσον αφορά το σύνολο των ναυτικών, Ελλήνων και ξένων, που υπηρετούσαν στα ελληνικών συμφερόντων πλοία, ο αριθμός των ευρίσκεται σταθεροποιημένος ή ελαφρώς μειωμένος. Το μεγάλο πρόβλημα όμως φαίνεται πως είναι γενικά η μείωση των Ελλήνων ναυτικών, που ανέρχεται σε απόλυτους αριθμούς περίπου σε 2000 έως 2500 ναυτικούς ενώ σε ποσοστά είναι μειωμένος κατά 7-8% περίπου. Ανάλογα είναι τα ποσοστά των Ελλήνων ναυτικών και σ' αυτούς που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία καθώς και στα ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Η Ελληνόκτητος Ναυτιλία παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια, για πλοία άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., μια συνεχή αύξηση και μια βελτίωση σε ότι αφορά όλους τους δείκτες. Έτσι σύμφωνα με στοιχεία το 2001 ο Ελληνόκτητος Στόλος ανερχόταν σε 3358 πλοία παντός τύπου μεταφορικής ικανότητας. Οι δείκτες αυτοί είναι οι μεγαλύτεροι της τελευταίας δεκαετίας, αλλά και των τελευταίων 25 ετών από το 1974 και μετά. Έτσι, ο Ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει σε ότι αφορά τον αριθμό πλοίων το 9,3% του παγκόσμιου στόλου, και την ολική χωρητικότητα το 14,0% την μεταφορική ικανότητα το 14,58% αντίστοιχα.

Μάλιστα σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. τα κράτη που είναι νηολογημένα τα ελληνόκτητα πλοία έχουν αυξηθεί από 30 το 1996, σε 34 το 1997. Από τα 3358 πλοία, τα 946, (ποσοστό 28%), είναι υπό ελληνική σημαία, 753 (ποσοστό 22,4%) είναι υπό κυπριακή σημαία, 513 (ποσοστό 15,3%) είναι υπό σημαία Παναμά, 505 (ποσοστό 15,0%) υπό σημαία Μάλτας, 185 (ποσοστό 5,5%) υπό σημαία Λιβερίας, 177 (ποσοστό 5,3%) υπό σημαία Μπαχάμες, και 135 (ποσοστό 4,0%) υπό σημαία Αγίου Βικέντιου και Γρεναδίνων.

Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά την ολική χωρητικότητα έχουμε ότι

υπό ελληνική σημαία είναι το 35,2% του ελληνόκτητου στόλου, υπό σημαία Κύπρου το 19%, υπό σημαία Παναμά το 11,8%, υπό σημαία Μάλτας το 14,5%, υπό σημαία Λιβερίας το 8,6%, υπό σημαία Μπαχάμες το 5,6% και υπό σημαία Αγ. Βικέντιου και Γρεναδίνων το 2,3%. Εάν συγκρίνουμε μόνο τα υπό ελληνική σημαία πλοία με τον παγκόσμιο στόλο τότε αυτά αντιπροσωπεύουν το 2,6%, σε ό,τι αφορά την ολική χωρητικότητα το 4,93% και την μεταφορική ικανότητα το 5,67%.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. που αναλύουν όλες τις κατηγορίες και τύπους πλοίων του Ελληνόκτητου και του Παγκόσμιου στόλου σε σχέση με την ηλικία τους.

Στο σύνολο των 3358 πλοίων του Ελληνόκτητου στόλου τα 390 (ποσοστό 11,6%) είναι πετρελαιοφόρα (oil tankers) ενώ βρίσκονται υπό παραγγελία άλλα 29

Τα πλοία που μεταφέρουν χημικά και προϊόντα πετρελαίου (chemical and tankers) ανέρχονται σε 314 (ποσοστό 9,3%) και υπό παραγγελία είναι 29.

Τα πλοία υγροποιημένου αερίου (liquid gas) είναι 35, χωρίς να υπάρχουν κάποια υπό παραγγελία.

Τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (combination carriers) ανέρχονται σε 38 χωρίς παραγγελίες.

Τα πλοία που μεταφέρουν μετάλλευμα και χύδην (ore and bulk) είναι 1312, ποσοστό 39,1%, ενώ υπάρχουν και 18 υπό παραγγελία

Τα πλοία που μεταφέρουν αμιγώς κοντέϊνερς (pure containers) είναι 102, χωρίς παραγγελίες.

Τα φορτηγά πλοία (cargo) ανέρχονται σε 934, ποσοστό 28%, και μόνο 7 πλοία είναι υπό παραγγελία.

Τα επιβατηγά πλοία είναι 194 (ποσοστό 5,8%), ενώ υπό παραγγελία βρίσκονται 8

Τα ποσοστά της συμμετοχής των Ελληνόκτητων πλοίων στο παγκόσμιο στόλο ανά κατηγορία είναι:

❖ Τα δεξαμενόπλοια (oil tankers) 14,9% σε αριθμό πλοίων και 17,4% σε

μεταφορική ικανότητα

- ❖ Τα πλοία χημικών και προϊόντων πετρελαίου (chemical and products) 8,6% σε αριθμό πλοίων και 16,2% σε μεταφορική ικανότητα
- ❖ Τα υγραεριοφόρα (liquid gas) 4,2% σε αριθμό πλοίων και 4,2% σε μεταφορική ικανότητα
- ❖ Τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (combination carriers) 15,45% σε αριθμό πλοίων και 18,6% σε μεταφορική ικανότητα
- ❖ Τα πλοία μεταλλεύματος χύδην (ore and bulk) 21,7% σε αριθμό πλοίων και 20,7% σε μεταφορική ικανότητα
- ❖ Τα πλοία κοντέϊνερς (pure containers) 4,0% σε αριθμό πλοίων και 3,5% σε μεταφορική ικανότητα
- ❖ Τα φορτηγά πλοία 7,0% σε αριθμό πλοίων και 9,8% σε μεταφορική ικανότητα
- ❖ Τα επιβατηγά πλοία 10,1% σε αριθμό πλοίων και 10,7% σε μεταφορική ικανότητα
- ❖ Τα λοιπά πλοία 8,0% σε αριθμό πλοίων και 2,5% σε μεταφορική ικανότητα

Έτσι έχουμε στο σύνολο 9,3% σε αριθμό πλοίων και 15,8% σε μεταφορική ικανότητα. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η ανάλυση των στοιχείων που αφορά την ηλικία των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου καθώς και του παγκόσμιου.

Στα πετρελαιοφόρα τα περισσότερα από τα συνολικά 390 πλοία και συγκεκριμένα τα 162, δηλαδή ποσοστό 41,5%, έχουν ηλικία 20-24 ετών, ενώ άλλα 80 πλοία, ποσοστό 20,5%, έχουν ηλικία άνω των 25 ετών.

Χειρότερη είναι η κατάσταση όσον αφορά την παλαιότητα για την ηλικία 20-24 ετών των πλοίων αυτών σε σχέση με την χωρητικότητά τους που δείχνουν ότι το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί στο 56,8% και στο 59,5% σε σχέση με την μεταφορική τους ικανότητα. Αντίθετα, για τα πλοία άνω των 25 ετών, το ποσοστό σε σχέση με την χωρητικότητα ανέρχεται στο 3,7%.

Όσον αφορά τον παγκόσμιο στόλο η κατάσταση είναι πολύ καλή-

τερη, ειδικότερα για τις πιο μεγάλες ηλικίες, συγκριτικά με τον ελληνόκτητο στόλο. Έτσι για την ηλικία των 20-24 ετών τα 711 πλοία αντιστοιχούν στο 27,2% του παγκόσμιου στόλου των πετρελαιοφόρων ενώ και τα ποσοστά σε σχέση με την χωρητικότητα είναι μόνο 33,2%, πολύ καλύτερα δηλαδή από τα ελληνόκτητα. Για την ηλικία όμως άνω των 25 ετών η κατάσταση είναι ανάλογη με αυτήν της Ελληνόκτητου με ποσοστά 22,3% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, 4,2% σε σχέση με την χωρητικότητα.

Γενικά, οι μέσοι όροι ηλικίας των Ελληνόκτητων πετρελαιοφόρων είναι κατά δύο χρόνια μεγαλύτεροι σε σχέση με τον αριθμό πλοίων και 4 χρόνια σε σχέση με την χωρητικότητα και την μεταφορική τους ικανότητα από τον αντίστοιχο Παγκόσμιο στόλο. Οι μέσοι όροι ηλικίας ανέρχονται για τα ελληνόκτητα τα 20,5 έτη και 18,5 έτη για τον παγκόσμιο στόλο σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Τα περισσότερα από τα πλοία που μεταφέρουν χημικά και προϊόντα πετρελαίου έχουν ηλικίες 20-24 ετών (74 πλοία-ποσοστό 23,5%). Υψηλά όμως ποσοστά φαίνονται στις ηλικίες 15-19 ετών, όπου τα 64 πλοία αντιστοιχούν στο 20,4%. Αντίστοιχα, στον παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία έχουν μέσο όρο ηλικίας 15-19 ετών και 10-14 ετών, στις οποίες έχουμε 663 πλοία, ποσοστό 18,2% και 542 πλοία αντίστοιχα, ποσοστό 14,9%.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων αυτών είναι 16,9 έτη για τον ελληνόκτητο στόλο και 13,9 έτη για τον παγκόσμιο σε σχέση με τον αριθμό πλοίων. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Ο τύπος των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο δεν ενδιαφέρει πολύ, όπως φαίνεται, την ελληνόκτητο ναυτιλία, δεδομένου ότι έχει μόνο 35 πλοία σε σχέση με τα 840 του παγκόσμιου στόλου, δηλαδή μόνο το 4,1%. Από τα 35 πλοία τα περισσότερα είναι άνω των 25 ετών, δηλαδή όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων 13 (ποσοστό 37%). Άλλα 10 πλοία (ποσοστό 28,6%) είναι στην κατηγορία της ηλικίας 20-24 ετών.

Στον παγκόσμιο στόλο η κατάσταση είναι διαφορετική, πολύ πιο ισομερής μεταξύ όλων των κατηγοριών των ηλικιών, που σημαίνει ότι πολλές χώρες επενδύουν στην κατασκευή τέτοιου τύπου νέων πλοίων και θεω-

ρούν ότι έχουν επιχειρηματικό μέλλον. Έτσι τα περισσότερα πλοία είναι μεν στην κατηγορία της ηλικίας 15-19 ετών. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Για τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών ο ελληνόκτητος στόλος αντιστοιχεί στο 15,5% του παγκόσμιου στόλου, όσον αφορά τον αριθμό πλοίων.

Τα περισσότερα από τα ελληνόκτητα πλοία είναι παλιά, δηλαδή 20-24 ετών, είναι 20 πλοία όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, που αντιστοιχεί στο 52,6% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων.

Αντίστοιχα, στο παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία έχουν ηλικίες 15-19 και 20-24 ετών, όπου τα ποσοστά ανέρχονται σε 28% και 27,6% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Για τα πλοία που μεταφέρουν μεταλλεύματα και χύδην και που ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό όλων των τύπων πλοίων στον παγκόσμιο στόλο με 21,7% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων, αλλά η κατάσταση για την ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει η ίδια με τα περισσότερα πλοία, 523 τον αριθμό, (ποσοστό 40%), να ανήκουν στην ηλικία 20-24 ετών.

Στον παγκόσμιο στόλο στην ηλικία 10-14 ετών, ο αριθμός των πλοίων ανέρχεται στα 1006 πλοία (ποσοστό 16,6%). Αντίθετα στην ηλικία 20-24 ετών, τα πλοία ανέρχονται στα 1305, ποσοστό 21,5%. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Τα πλοία κοντέϊνερς είναι επίσης ένας τύπος πλοίου στον οποίο η ελληνόκτητος ναυτιλία κατέχει μικρό ποσοστό, πιθανόν επειδή αυτού του τύπου τα πλοία απασχολούνται περισσότερο στην ναυτιλία τακτικών γραμμών ενώ η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία στην ναυτιλία χύδην.

Ο αριθμός των πλοίων της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι 102, δηλαδή ποσοστό 4% σε σχέση με την παγκόσμια ναυτιλία. Τα περισσότερα πλοία στην ελληνόκτητη ναυτιλία ανήκουν και πάλι στην ηλικία 20-24 ετών, με 43 πλοία, δηλαδή 42,2%, όσον αφορά το σύνολο του αριθμού πλοίων. Αντίθετα στον παγκόσμιο στόλο η κατάσταση είναι πολύ διαφορετική, όπου τα περισσότερα πλοία, 783 τον αριθμό έχουν την ηλικία 0-4 ετών, δηλαδή

31% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων. Δηλαδή 1 στα 3 πλοία του παγκόσμιου στόλου των πλοίων κοντέϊνερς είναι στην ηλικία 0-4 ετών. Η τάση αυτή πλήρους ανανέωσης του στόλου φαίνεται και από το μεγαλύτερο ποσοστό όλων των τύπων πλοίων, όσον αφορά τις νέες ναυπηγήσεις που ανέρχονται στο 12,6% σε σχέση με τα υπάρχοντα πλοία. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Τα φορτηγά πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ανέρχονται σε 934, δηλαδή ποσοστό 7% του παγκόσμιου στόλου σε σχέση με τον αριθμό πλοίων. Τα περισσότερα πλοία βρίσκονται στην ηλικία 20-24 ετών με 336 πλοία, δηλαδή ποσοστό 36% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων.

Στον παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία από πλευράς αριθμού είναι στην ηλικία άνω των 25, αλλά όσον αφορά την χωρητικότητα και την μεταφορική ικανότητα στις ηλικίες 15-19 και 20-24 ετών. Έτσι στην ηλικία άνω των 25 αντιστοιχούν 3340 πλοία, ποσοστό 25% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων. Αντίθετα, στην ηλικία 20-24 ετών, τα 2786 πλοία αντιστοιχούν στο 20,9% του αριθμού πλοίων. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Στα επιβατηγά πλοία επικρατεί η χειρότερη κατάσταση για την ελληνόκτητη ναυτιλία από όλους τους τύπους πλοίων. Τα ελληνόκτητα επιβατηγά ανέρχονται σε 194 πλοία, δηλαδή ποσοστό 10,1% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό πλοίων του παγκόσμιου στόλου, 10,2% όσον αφορά το σύνολο της ολικής χωρητικότητας και 10,7% όσον αφορά το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας. Το 70% των 194 Ελληνόκτητων πλοίων είναι στην ηλικία άνω των 25 ετών. Στον παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία βρίσκονται επίσης στην άνω των 25 ετών ηλικία, με 688 πλοία, με ποσοστό όμως 35,6% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων δηλαδή ποσοστιαία ο ελληνόκτητος είναι ακριβώς διπλάσιος. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Στα λοιπά πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ο αριθμός των πλοίων ανέρχεται στα 39 που αντιστοιχεί σε ποσοστό 0,8% του παγκόσμιου στόλου. Τα 19 από τα 39 πλοία είναι στην ηλικία άνω των 25 ετών, δηλαδή το 48,7% σε σχέση με τον αριθμό πλοίων. Αντίθετα στον παγκόσμιο στόλο η κατανομή είναι σχετικά πιο ήπια, όπου όμως και εδώ στην ηλικία άνω των

25 ετών βρίσκονται 1247 πλοία, δηλαδή 24,5% σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των πλοίων. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Στο σύνολο του ελληνόκτητου στόλου τα περισσότερα πλοία βρίσκονται στην ηλικία 20-24 ετών, 1206 τον αριθμό που αντιστοιχούν σε ποσοστό 35,9% όσον αφορά τον συνολικό αριθμό πλοίων, ενώ αντίστοιχα στο παγκόσμιο στόλο τα περισσότερα πλοία είναι μεν άνω των 25 ετών, 7421 τον αριθμό, αλλά η μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα και ολική χωρητικότητα βρίσκονται στην ηλικία 20-24 ετών, όπου τα 6969 πλοία αντιστοιχούν σε 19,2% σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Τέλος θα πρέπει να επισημάνω ότι ο εμπορικός στόλος των χωρών της Ε.Ε. κατέχει το 14% της παγκοσμίου ναυτιλίας, ενώ οι χώρες του Ο.Ο.Σ.Α. το 27,8% της παγκοσμίου ναυτιλίας, χωρίς φυσικά να υπολογίζονται ούτε στην ναυτιλία της Ε.Ε. αλλά ούτε του Ο.Ο.Σ.Α. τα υπό ξένη σημαία αντίστοιχων συμφερόντων πλοία.

Η Ελλάδα όπως έχει ήδη αναφερθεί κατέχει το 7,1% της παγκόσμιας ναυτιλίας και το 50,4% της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ενώ κατέχει επίσης το 25,5% της ναυτιλίας των χωρών του Ο.Ο.Σ.Α.

Στα δεξαμενόπλοια κατέχει το 60% της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας, στα πλοία ξηρού φορτίου το 76,7%, στα πλοία γενικού φορτίου το 20,3%, στα πλοία κοντέϊνερς το 7,6% και τέλος στα πλοία άλλου τύπου το 12,3%.

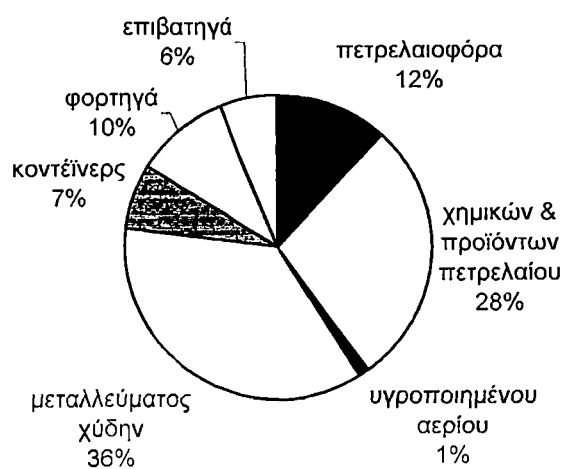
Αντίστοιχα τα ποσοστά της Ελλάδας σε σχέση με τις χώρες του Ο.Ο.Σ.Α. ανέρχονται σε 29,7% για τα δεξαμενόπλοια, σε 38,9% για τα πλοία ξηρού φορτίου, σε 9,9% για τα πλοία γενικού φορτίου, σε 7,6% για τα πλοία κοντέϊνερς και 12,3% για τα πλοία άλλου τύπου.

Εκτός αυτού μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. η Ελλάδα είναι πρώτη στη χωρητικότητα στην κατηγορία των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων ξηρού φορτίου, τρίτη στη κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου με πρώτη την Ολλανδία και δεύτερη την Σουηδία, τρίτη στη κατηγορία των πλοίων άλλου τύπου με πρώτη την Μεγάλη Βρετανία και δεύτερη την Ιταλία και πέμπτη στην κατηγορία των πλοίων κοντέϊνερς με σειρά κατάταξης Γερμανία- Δανία- Μ.Βρετανία και Ολλανδία.

Αντίστοιχα, μεταξύ των χωρών του Ο.Ο.Σ.Α. η Ελλάδα παραμένει μακράν πρώτη στις κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων ξηρού φορτίου και κατέχει το 29,8% του εμπορικού τους στόλου.

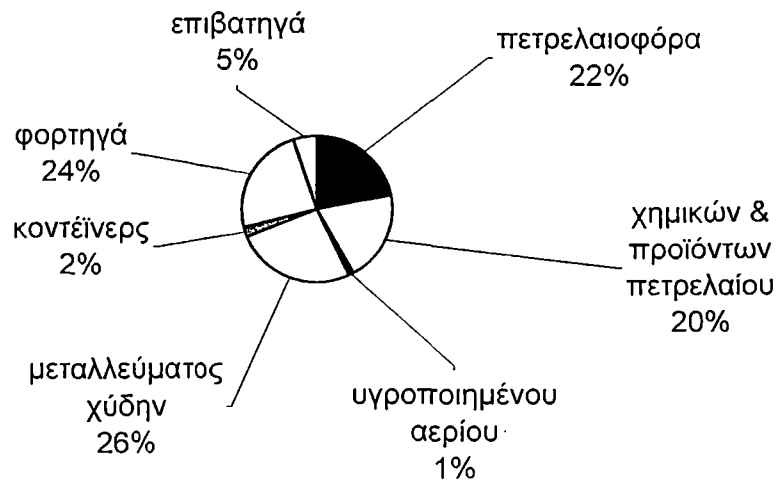
Διάγραμμα 5

Κατανομή πλοίων ηλικίας 0-4 ετών ελληνόκτητου στόλου κατά τύπο
(σε αριθμό πλοίων)



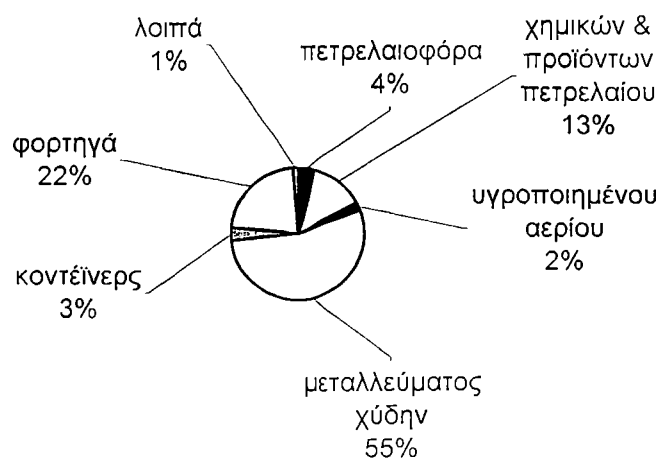
Διάγραμμα 6

Κατανομή πλοίων ηλικίας 5-9 ετών ελληνόκτητου στόλου κατά τύπο
(σε αριθμό πλοίων)



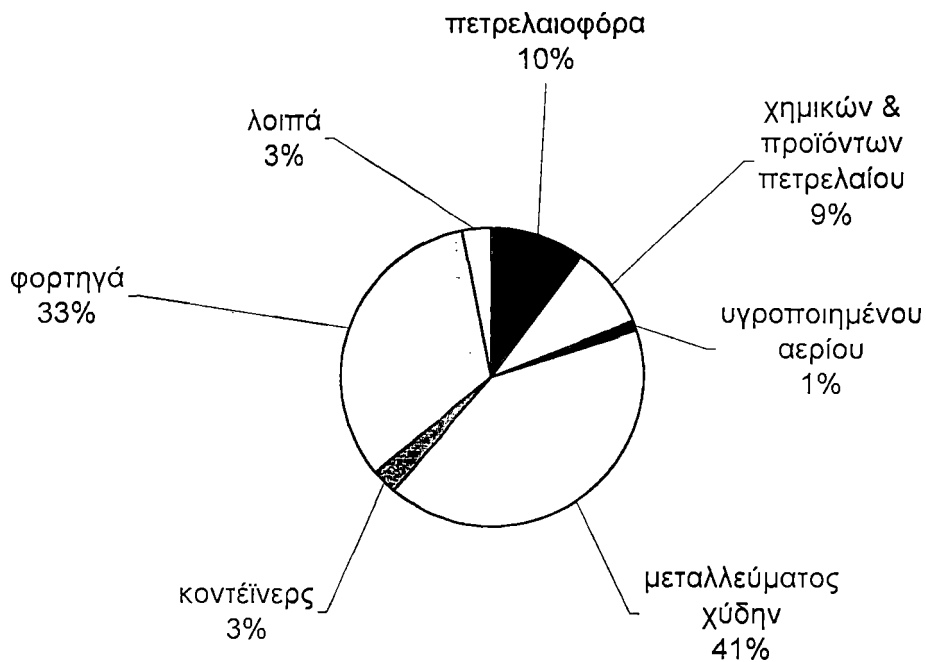
Διάγραμμα 7

Κατανομή πλοίων ηλικίας 10-14 ετών ελληνόκτητου στόλου κατά τύπο
(σε αριθμό πλοίων)



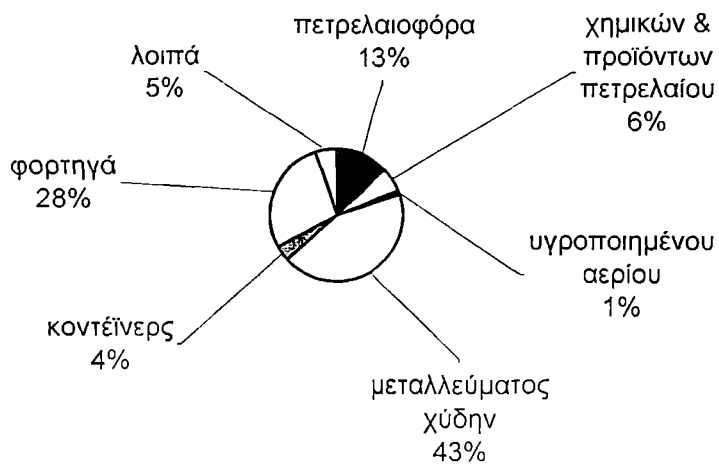
Διάγραμμα 8

Κατανομή πλοίων ηλικίας 15-19 ετών ελληνόκτητου στόλου κατά τύπο
(σε αριθμό πλοίων)

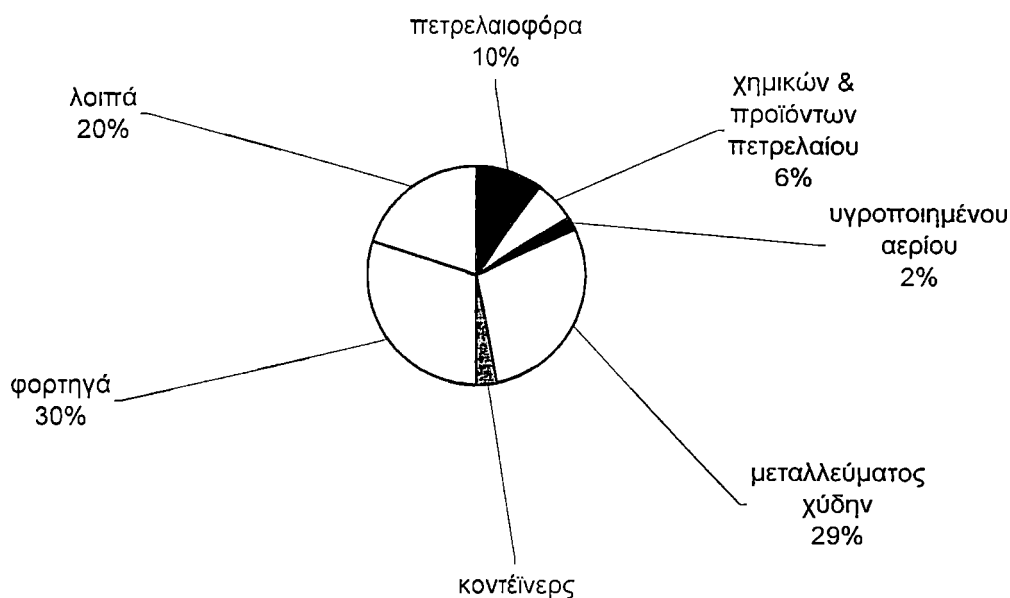


Διάγραμμα 9

Κατανομή πλοίων ηλικίας 20-24 ετών ελληνόκτητου στόλου κατά τύπο
(σε αριθμό πλοίων)



Διάγραμμα 10
Κατανομή πλοίων ηλικίας 25 ετών ελληνόκτητου στόλου κατά τύπο
(σε αριθμό πλοίων)



4.1.4. Ναυτεργατικό δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. το 2001 απογράφηκαν 1997 πλοία υπό ελληνική σημαία, από ένα σύνολο 2061 εμπορικών πλοίων, εκ των οποίων τα 1472 ήταν σε εργασία και τα 525 σε αργία ή παροπλισμό, ενώ 64 δεν απογράφηκαν γιατί ήταν ναυπηγούμενα.

Επιπρόσθετα απογράφηκαν τα 132 συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα πλοία, όσα ήταν και τα εγγεγραμμένα στα Μητρώα Πλοίων του ΝΑΤ, εκ των οποίων τα 92 ήταν σε εργασία και τα 40 σε αργία.

Στα παραπάνω πλοία απασχολούνταν κατά την ημέρα της απογραφής 36766 ναυτικοί (οι 23992, ποσοστό 65,26%, ήταν Έλληνες και οι 12774, ποσοστό 34,74%, αλλοδαποί), εκ των οποίων οι 30749 εργάζονταν σε υπό ελληνική σημαία πλοία (οι 22556, ποσοστό 73,35% ήταν Έλληνες και οι 8193, ποσοστό 26,65%, ξένης εθνικότητας) και οι 6017 ναυτικοί (οι 1436, πο-

σοστό 23,9%, ήταν Έλληνες και οι 4581, ποσοστό 76,1%, αλλοδαποί). [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Από τους 36766 ναυτικούς, οι 14394 (ποσοστό 39,15%) υπηρετούσαν σε φορτηγά πλοία, οι 7620 (ποσοστό 20,73%) σε δεξαμενόπλοια, οι 13980 (ποσοστό 38,02%) σε επιβατηγά πλοία και οι 772 (ποσοστό 2,1%) σε λοιπά πλοία. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Επίσης από τους 36766 ναυτικούς, οι 22280 (ποσοστό 60,6%) υπηρετούσαν σε πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας, οι 6325 (ποσοστό 17,2%) στην μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία και οι 7724 (ποσοστό 21%) σε πλοία της ακτοπλοϊκής και επιβατηγού ναυτιλίας. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Η συμμετοχή των γυναικών ναυτικών ήταν μόνο 848 γυναίκες, δηλαδή ποσοστό 2,3% που θεωρείται ως πολύ χαμηλό. Οι ειδικότητες που είχαν οι γυναίκες αυτές ήταν 67 (ποσοστό 7,9%) ως επίκουροι, 79 (ποσοστό 9,3%) ως θαλαμηπόλοι, 539 (ποσοστό 63,6%) δεν είχαν καμία ειδικότητα ναυτικού και οι υπόλοιπες είχαν διάφορες άλλες ειδικότητες. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Όσον αφορά την σύνθεση των ναυτικών που εργαζόταν στα υπό ελληνική σημαία πλοία προκύπτει ότι από τους 30749 Έλληνες και ξένους ναυτικούς, οι 9383, δηλαδή το 30,5%, ανήκαν στο ανώτερο προσωπικό (πλοίαρχοι έως και φροντιστές), οι 19545, ποσοστό 63,6% στο κατώτερο, οι 1502, ποσοστό 4,9%, στους δόκιμους και το υγειονομικό προσωπικό και οι 319, ποσοστό 1%, στους άνευ ειδικότητας. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Από τους 22556 Έλληνες ναυτικούς που αποτελούσαν το 73,35% του συνόλου, οι 9679 ανήκαν στο ανώτερο προσωπικό, δηλαδή ως ποσοστά το 42,9% ως προς το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών και το 94% ως προς το σύνολο του ανώτερου προσωπικού, ενώ οι 12605 στο κατώτερο προσωπικό, δηλαδή το 55,9% ως προς το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών και το 64,5% ως προς το σύνολο του κατώτερου προσωπικού. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Αντίστοιχα από τους 8193 ξένης εθνικότητας ναυτικούς που αποτελούσαν το 26,65% του συνόλου, μόνο οι 438, ποσοστό 5,3% ανήκαν στο

ανώτερο προσωπικό και οι υπόλοιποι στο κατώτερο ως ναύτες, βοηθοί θαλαμηπόλοι, καθαριστές, λιπαντές ή άνευ ειδικότητας.

Σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης επί του συνόλου των 23442 Ελλήνων ναυτικών που είχαν περατώσει την γενική εκπαίδευση, οι 14376, ποσοστό 61,3%, ήταν απόφοιτοι της Μέσης Εκπαίδευσης και οι 9066, ποσοστό 38,7%, της Δημοτικής Εκπαίδευσης. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Επίσης από τους 8947 Έλληνες ναυτικούς που αποτελούσαν το ανώτερο προσωπικό των πλοίων, οι 6133, ποσοστό 68,5%, είχαν αποφοιτήσει από Επαγγελματικές Σχολές, όπως ΑΔΣΕΝ και Δημόσια και Ιδιωτικά Τεχνικά Λύκεια. Όσον αφορά τις ομάδες ηλικιών των ναυτικών που υπηρετούσαν σε πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ., το μεγαλύτερο ποσοστό 31,4% ήταν στην ομάδα 31-40 ετών και 26,6% στην ομάδα 21-30 ετών. Το 80,5% των ηλικιών 21-50 ετών αποτελείται από Έλληνες ναυτικούς, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των ξένων ναυτικών περιλαμβάνεται στις ηλικίες 21-40 ετών.

Τέλος όσον αφορά την γεωγραφική προέλευση του προσωπικού των πλοίων από τα στατιστικά στοιχεία φαίνεται ότι το 39,2% των ναυτικών ξένης εθνικότητας προέρχεται από τις Φιλιππίνες και μόλις το 3,2% από το Πακιστάν. [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

4.1.5. Ιδιαιτερότητες της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Ελληνική ναυτιλία έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Αυτές αφορούν το πεδίο δραστηριοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και την χρηματοδότηση της.

Ως γνωστόν η ελληνική ναυτιλία απασχολείται κυρίως στις μεταφορές κατά περίπου 95%, ενώ η συμμετοχή της στην ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι πολύ περιορισμένη, περίπου 5% της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ακόμη, θα πρέπει να επισημανθεί ένας άλλος διαχωρισμός της ελληνικής ναυτιλίας όσον αφορά την ποντοπόρο ή ωκεανοπόρο φορτηγό ναυτιλία για πλοία άνω των 3000 Κ.Ο.Χ., την μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία για πλοία από 500 έως 2999 Κ.Ο.Χ., την ακτοπλοϊκή φορτηγό ναυτιλία για πλοία έως 500 Κ.Ο.Χ., την ακτοπλοϊκή επιβατηγό ναυτιλία, την επιβατηγό ναυτιλία πλοίων διεθνών πλόων και κρουαζιερόπλοιων και τέλος τα ρυμουλκά και τα

ναυαγοσωστικά.

Επίσης, το υπό ελληνική σημαία πλοίο μη διαθέτοντας σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει τις υπηρεσίες του για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Αποτελεί έτσι ένα καθαρά εξαγωγικό κλάδο όπου όμως, σε αντίθεση με άλλους κλάδους, όπως η γεωργία και η βιομηχανία, η δραστηριοποίηση του και η παραγωγική του διαδικασία γίνεται κυρίως εκτός της ελληνικής επικράτειας. [Θεοδωρόπουλος Σ., Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 72-73]

Από στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε., που αφορά τα εκφορτωθέντα εμπορεύματα στα Ελληνικά λιμάνια κατά το 2001, παρατηρούμε ότι το 6,8% επί του συνόλου προέρχεται από την Δυτική Ασία (το 2,9% από το Ιράν), το 2,7% από τις Η.Π.Α., το 32% από τις χώρες της Βορείου Αφρικής (το 26,6% μόνο από την Αίγυπτο και το 3,5% από την Λιβύη) και τέλος το 52,3% επί του συνόλου από την Ευρώπη (το 9,3% από την Ουκρανία, το 14,4% από την Ιταλία, το 4,8% από την Ρωσία, το 3,5% από την Ισπανία και το 3,8% από την Τουρκία).

Αντίστοιχα τα φορτωθέντα εμπορεύματα από τα Ελληνικά λιμάνια για το 2001, το 10,9% προέρχεται από τις Η.Π.Α., το 11,8% από τις χώρες της Δυτικής Ασίας, το 8,3% από τις χώρες της Βορείου Αφρικής (το 6% από την Αίγυπτο) και το 62,4% από την Ευρώπη (18% από την Ιταλία, 5,3% από το Ηνωμένο Βασίλειο και 7,3% από την Τουρκία). [στοιχεία από την Ε.Σ.Υ.Ε., 2001]

Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας γίνεται συνήθως από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ενώ δεν ισχύουν στην Ελλάδα όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία διάφορα άλλα οικονομικά και δημοσιονομικά συστήματα που ισχύουν σε άλλες χώρες, όπως, π.χ., επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κ.α.

Τα παραπάνω σημαίνουν ότι η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία εξαρτάται άμεσα από την ξένη αγορά ναύλων και την χρηματαγορά και οι οποιοσδήποτε διεθνείς οικονομικές κρίσεις έχουν επίπτωση σε αυτήν.

Οι παράμετροι αυτοί επηρεάζουν τις επιλογές του πλοιοκτήτη και

στον τρόπο της εκμετάλλευσης και δραστηριοποίησης του πλοίου του αλλά και στον τρόπο και χρόνο της ανανέωσης του. [Θεοδωρόπουλος Σ., Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1998, σ. 75]

4.2. Η εμπορική ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση

4.2.1. Η σημασία της ναυτιλίας για την Ε.Ε.

Η συμβολή της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ιδιαίτερα σημαντική. Οι λόγοι γι' αυτό είναι εκτός από τους καθαρά οικονομικούς των κρατών-μελών της Ε.Ε., και αυτοί που αφορούν την εθνική ασφάλεια τους. Η ναυτιλία επίσης αφορά την ευρύτερη οικονομία των χωρών-μελών, δεδομένου ότι συνδέεται άμεσα και έμμεσα με ένα ευρύ φάσμα ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και παραναυτιλιακών βιομηχανιών της ξηράς.

Η συμβολή αυτή γίνεται πιο κατανοητή εάν λάβει κανείς υπόψη του τις παρακάτω επισημάνσεις:

α) Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η σημαντικότερη εμπορική περιοχή του κόσμου, δεδομένου ότι οι εμπορικές της συναλλαγές με τρίτες χώρες αντιπροσωπεύουν περίπου το 20% του συνολικού διεθνούς εμπορίου.

β) Η Ευρωπαϊκή Ένωση καλύπτει σε βάρος περίπου το ένα τρίτο των παγκόσμιων εισαγωγών, και το ένα έβδομο των παγκόσμιων εξαγωγών εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης,

γ) Πάνω από το 90% περίπου του συνολικού όγκου του εμπορίου της Ε.Ε. με τρίτες χώρες και το 25% σχεδόν του όγκου των εσωτερικών ευρωπαϊκών συναλλαγών διακινείται μέσω της θάλασσας,

δ) Τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. μετέφεραν και συνεχίζουν να μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων τους με πλοία που φέρουν την εθνική τους σημαία, ενώ αρκετά από αυτά τα κράτη ήταν και είναι ιδιαίτερα σημαντικοί μεταφορείς εμπορευμάτων ανάμεσα σε τρίτες χώρες.

ε) Ο τομέας της ναυτιλίας είναι πολύ σημαντικός για την Ε.Ε., λόγω του ότι αποφέρει συνάλλαγμα και δημιουργεί απασχόληση τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Η ναυτιλία έχει ζωτική σπουδαιότητα λόγω των

μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχει τόσο στο εξωτερικό εμπόριο προς και από την Ε.Ε., όσο και στις εσωτερικές συναλλαγές. Γι' αυτό η βιωσιμότητα της ναυτιλίας της Ε.Ε. είναι απαραίτητη προκειμένου οι υπηρεσίες που παρέχονται σε εξαγωγείς και εισαγωγείς της Ε.Ε. να μην ελέγχονται από ναυτιλιακά συμφέροντα τρίτων χωρών.

στ) Η ναυτιλία της Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα σημαντική επίσης για την συνεισφορά της σε περίπτωση στρατιωτικής ανάγκης. Στην περίπτωση αυτή τα κράτη-μέλη μπορούν να έχουν στη διάθεση τους μία άμεσα κινητοποιήσιμη ναυτική ικανότητα. Για τον σκοπό αυτό χρειάζονται εκτός από τα κατάλληλα πλοία και οι έμπειροι ναυτικοί, υπήκοοι των χωρών-μελών, που θα συμμετάσχουν σε στρατιωτικές επιχειρήσεις. Η στρατηγική εφεδρεία τέτοιου στόλου ανήκει προς το παρόν στην δικαιοδοσία του ΝΑΤΟ και πιθανόν μελλοντικά στην Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση. Εξαρτάται όμως από την γεωγραφική θέση, τις γεωπολιτικές της δεσμεύσεις και τις στρατιωτικές προτεραιότητες κάθε χώρας.

ζ) Τέλος, η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ευρύτερη οικονομία της Ε-Ε μέσω των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών βιομηχανιών της ξηράς είναι πολύ μεγάλη. Έτσι λοιπόν για παράδειγμα έχει υπολογιστεί ότι στην Ολλανδία για κάθε 100 ευρώ προστιθεμένης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία, τα 35 ευρώ καλύπτουν ευρύτερου φάσματος συναφείς βιομηχανίες καθώς επίσης 44 ευρώ αυτής της προστιθεμένης αξίας επιστρέφει στις δημόσιες αρχές υπό μορφή φόρων και συνεισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Εκτός αυτού διατηρούνται μέσω της ναυτιλίας πολλές θέσεις εργασίας στις χώρες-μέλη της Ε.Ε.. Για παράδειγμα, στη Γερμανία, στα τέλη του 1993 υπήρχαν 16.000 θέσεις εργασίας επί των πλοίων, 44.000 στη ναυπηγική βιομηχανία και 70.000 στους συναφείς κλάδους. Αντίστοιχα, στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας οι θέσεις εργασίας στην εμπορική ναυτιλία υπολογίζονται σε 80.000 από ένα σύνολο 416.000 θέσεων εργασίας σε όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001, σ. 26]

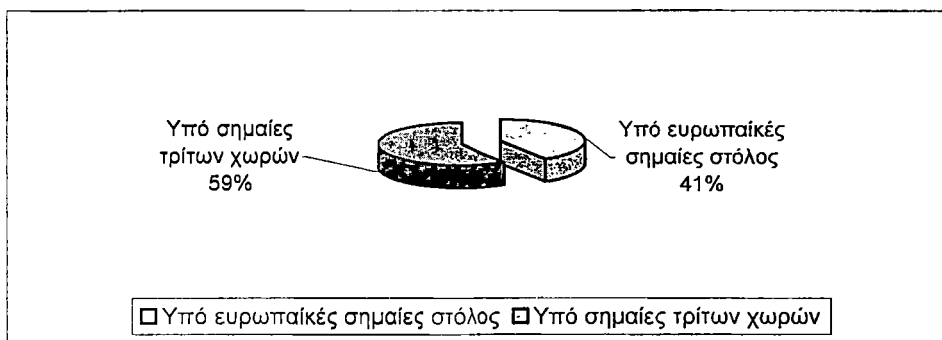
Ο ευρωπαϊκών συμφερόντων στόλος ελέγχει το 33% της παγκό-

σμιας ναυτιλίας. Για την ακρίβεια, ο ευρωπαϊκών συμφερόντων στόλος υπολογίζεται ότι έχει υπερβεί τους 187 εκατ. Κ.Ο.Χ. εκ των οποίων 75,3 εκατ. Κ.Ο.Χ. βρίσκονται υπό διαχείριση ευρωπαϊκών συμφερόντων, αλλά ευρίσκονται κάτω από σημαίες τρίτων χωρών.

Με την έννοια ευρωπαϊκός στόλος εννοείται ο συνολικός εμπορικός στόλος των ναυτιλιών των κρατών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου, δηλαδή των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών ΕΖΕΣ (Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών). Η ναυτιλία της Ε.Ε. σήμερα έχει 5154 πλοία, ενώ ο στόλος του Ευρωπαϊκού Ενιαίου Χώρου έχει 6640 πλοία.

Διάγραμμα 11

Ο υπό Ευρωπαϊκής διαχείρισης στόλος (σε όρους Κ.Ο.Χ.)



4.2.2. Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. μετά το 1985

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας θεωρείται ότι άρχισε να υφίσταται από το 1985. Και αυτό γιατί μέχρι τότε διαπιστώθηκε ότι ενώ το Συμβούλιο Υπουργών όφειλε σύμφωνα με το Άρθρο 75 της Συνθήκης της Ρώμης να εκδώσει νομοθετικές διατάξεις για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών δεν είχε ποτέ κάνει κάτι τέτοιο.

Έτσι για πρώτη φορά αναπτύχθηκε και υιοθετήθηκε μια πρώτη δέσμη μέτρων και η οποία αποτελείται από τους 4 Κανονισμούς, 4055/86, 4056/86, 4057/86 και 4058/86. Ακολούθως, το 1989, η Κοινότητα πρότεινε νέα μέτρα για την ανάπτυξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Τα μέτρα αυτά αφορούσαν την θέσπιση ενός παράλληλου νηολογίου με τα υπόλοιπα των κρατών-μελών, το γνωστό ως EUROS. Στην κοινοτική σημαία του

EUROS προβλέπονταν διάφορες φορολογικές ελαφρύνσεις σχετικά με τον φόρο εισοδήματος που έπρεπε να πληρώνει μόνο το κοινοτικό πλήρωμα καθώς και κάποιες αλλαγές στη σύνθεση του πλοίου. Παρ' όλες τις πολυετείς διαβουλεύσεις, η πρόταση αυτή δεν εγκρίθηκε ποτέ. Παρότι η πρόταση σχετικά με το EUROS τροποποιήθηκε το 1991, αποσύρθηκε τελικά. Το ίδιο προβλέπεται και για την πρόταση για κανονισμό του 1989/1991 σχετικά με τον ορισμό του κοινοτικού πλοιοκτήτη [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001, σ. 27]

Η δέσημη μέτρων του 1989 περιελάμβανε και μία πρόταση που εγκρίθηκε ως Κανονισμός 3577/92 και αφορούσε το γνωστό θέμα της απελευθέρωσης των εσωτερικών μεταφορών (Κανονισμός αρ. 3577/92, 7.12.1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών, ΕΕ.Λ αρ. 364, 12.12.1992). Τέλος, το 1989 εκδόθηκαν οδηγίες για πρώτη φορά σχετικά με την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων προς τον ναυτιλιακό τομέα. Στη συνέχεια, τον Φεβρουάριο του 1993 ανακοινώθηκε η κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Η κοινή πολιτική που έχει εγκριθεί πλήρως και από το Συμβούλιο Υπουργών αλλά και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναφέρεται:

- ❖ στην ενίσχυση του ρόλου του κράτους ελλιμενισμού όσον αφορά την επιθεώρηση πλοίων όλων των σημαιών
- ❖ στην προώθηση κατάλληλης και τεχνολογικά προηγμένης υποδομής ναυτικής ασφάλειας
- ❖ στην εξασφάλιση της εφαρμογής των διεθνών προτύπων ασφαλείας στα ευρωπαϊκά ύδατα
- ❖ στην υποστήριξη των διεθνών οργανώσεων στον θεμελιώδη τους ρόλο καθορισμού διεθνών προτύπων.

Με βάση την κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα έως σήμερα έχουν εγκριθεί οι εξής Οδηγίες:

α) Οδηγία 94/57 (για τους Νηογνώμονες), που αναφέρεται στις υποχρεώσεις των αρχών του κράτους της σημαίας και των οργανισμών που

ενεργούν εξ ονόματος τους, και αφορά την διενέργεια επιθεωρήσεων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος από εξουσιοδοτημένους από τις κρατικές υπηρεσίες κάθε κράτους Νηογνώμονες.

β) Οδηγία 94/58 σχετικά με την κατάρτιση και τα προσόντα των ναυτικών που απασχολούνται σε ποντοπόρα πλοία με σημαία κράτους-μέλους. Η Οδηγία βασίζεται σε διεθνείς συνθήκες και αφορά την επιθεώρηση των πιστοποιητικών των ναυτικών επί πλοίων που εισέρχονται σε λιμάνια της Ε.Ε. ανεξαρτήτως σημαίας.

γ) Οδηγία 95/21 σχετικά με τον έλεγχο στο κράτος ελλιμενισμού (ισχύει από 1/7/1996). Η Οδηγία αυτή έχει ως σκοπό την μείωση των πλοίων που θεωρούνται υποσυντήρητα, δηλαδή αυτά που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας.

δ) Οδηγία 93/75 σχετικά με τις υποχρεώσεις κοινοποίησης (ισχύει από 1/9/95). Αναφέρεται στην υποχρέωση κοινοποίησης που έχουν οι ναυλωτές και οι πλοιοκτήτες επικίνδυνων φορτίων προς τις αρχές του κράτους ελλιμενισμού.

ε) Κανονισμός 2978/94 σχετικά με τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (ισχύει από 1/1/1996). Αναφέρεται στο ότι τα δεξαμενόπλοια που έχουν διπλή γάστρα ή δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος θα πληρώνουν χαμηλότερα τέλη προς τις λιμενικές αρχές και τις υπηρεσίες πλοήγησης του κράτους ελλιμενισμού.

στ) Κανονισμός 3051/95 που αναφέρεται στην πιστοποίηση ποιότητας της διαχείρισης των πλοίων επιβατηγών οχηματαγωγών που διακινούνται από και προς Κοινοτικά λιμάνια, καθώς επίσης και των εταιριών που ανήκουν.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. επεδίωκε πάντοτε την απελευθέρωση της ναυτιλίας και την άρση κάθε είδους προστατευτισμού. Για τον λόγο αυτό από το 1992 και την συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ισχύει η κοινοτική ναυτιλιακή νομοθεσία σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001, σ. 32-36]

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 5^ο**ΕΛΛΗΝΙΚΗ & ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ****5.1. Η Παγκοσμιοποίηση της οικονομίας**

Προκειμένου να διαμορφώσουμε μία πιο σαφή εικόνα της θέσης της Ελλάδας στην Ευρώπη και τις προοπτικές της στον σύγχρονο κόσμο, θα πρέπει κατ' αρχήν να αναλυθούν οι πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές που συντελούνται σήμερα σε παγκόσμια κλίμακα. Έτσι, πρώτα θα επιχειρηθεί να παρουσιαστεί μια ανάλυση του σημερινού διεθνούς περιβάλλοντος, όσον αφορά την πολιτική και οικονομική του διάσταση, και ακολούθως θα καταβληθεί προσπάθεια να δοθεί απάντηση σχετικά στο βασικό ερώτημα που κυριαρχεί σήμερα σε όλους τους ειδικούς επιστήμονες. Δηλαδή πως εκτιμάται ότι θα είναι στο μέλλον αυτό το νέο διεθνές περιβάλλον, που φαίνεται ότι πιθανόν θα κυριαρχήσει σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα, καθώς και να διατυπωθεί μια κριτική άποψη του νέου συστήματος σχετικά με τις γενικές επιπτώσεις και ιδιαίτερα τις κοινωνικές που θα έχει στη ζωή μας, δεδομένου ότι για πρώτη φορά διαφαίνεται ήδη στον ορίζοντα μια τάση μείωσης του ρόλου των εθνικών κρατών.

Διανύοντας ένα μεταβατικό στάδιο και κατά την είσοδο της νέας χιλιετίας, βρισκόμαστε προ μιας νέας εποχής της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, δηλαδή ενός καινούργιου διεθνούς περιβάλλοντος χωρίς σύνορα, μιας κοινωνίας της πληροφόρησης, της τεχνολογικής ανάπτυξης, καθώς και

της ελεύθερης κίνησης κεφαλαίων και εργατικού δυναμικού, παράγοντες που συντελούν ώστε να μη μείνει ανεπηρέαστη η πλέον διεθνής βιομηχανία, δηλαδή η ναυτιλία.

Στο σημερινό κόσμο διεξάγεται ένας αδυσώπητος αγώνας ανάμεσα στα ισχυρότερα κράτη στον οικονομικό, πολιτικό και στρατιωτικό επίπεδο για την εξασφάλιση μίας πιο ευνοϊκής θέσης στο νέο διεθνές σύστημα σε σχέση με τον ως πριν από μια δεκαετία ισχύοντα διπολισμό (Η.Π.Α. και Ρωσία). Η διαμόρφωση των σχέσεων στη νέα διεθνή τάξη πραγμάτων και στο όραμα του πολλά υποσχόμενου παγκόσμιου καπιταλισμού καθορίζεται από πολλούς εσωτερικούς για κάθε κράτος αλλά και εξωγενείς παράγοντες, οι οποίοι όμως δεν υπόκεινται πάντα σε γενικά παραδεδομένους κανόνες.

Σήμερα κυριαρχούν δύο σχολές σκέψης:

- η ρεαλιστική ή ριζοσπαστική και
- η νεοφιλελεύθερη.

Σύμφωνα με την ρεαλιστική σχολή σκέψης η δομή του όλου διεθνούς συστήματος καθορίζεται από την κατανομή της ισχύος και την διαφορά δυνατοτήτων ανάμεσα στα κράτη. Έτσι όποιο κράτος διαθέτει την μεγαλύτερη επιρροή στη διεθνή κοινωνία αποτελεί αυτομάτως τον ηγετικό πόλο του συστήματος και μπορεί να οριοθετεί και να επηρεάζει ανάλογα τις συμπεριφορές και των άλλων κρατών. Η ρεαλιστική σχολή, δηλαδή, έχει ως βάση της την θεωρητική αρχή του διπολικού συστήματος, δεδομένου ότι πιστεύει ότι το μονοπολικό σύστημα ιστορικά μπορεί να επιτευχθεί μόνο για μικρό χρονικό διάστημα αλλά όχι συνεχώς.

Αντίθετα η νεοφιλελεύθερη σχολή σκέψης, που προέρχεται από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, προσπαθεί να πείσει για την αναγκαιότητα του μονοπολικού συστήματος, δηλαδή της μίας και μοναδικής ηγέτιδας παγκόσμιας δύναμης που οδηγεί τις υπόλοιπες χώρες σε όλους τους τομείς, δηλαδή τον πολιτικό, τον οικονομικό αλλά και τον στρατιωτικό. [Λυμπεράκη Α. Παγκοσμιοποίηση και κοινωνίες της διακινδύσευσης, σημειώσεις Παντείου Πανεπιστημίου, 1998, σ. 12]

Το μονοπολικό αυτό σύστημα σήμερα είναι γνωστό ως παγκο-

ομιοποίηση.

Η παγκοσμιοποίηση πρεσβεύει τις αρχές για την εξάπλωση της δημοκρατίας, τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, την οικονομία της αγοράς, την εξάπλωση του ελεύθερου εμπορίου, την ενδυνάμωση των διεθνών οργανισμών και την δημιουργία συλλογικών καθεστώτων ασφαλείας.

Το μεγάλο μειονέκτημα της όμως είναι ότι μεγιστοποιεί την ασύμμετρη αλληλεξάρτηση των κρατών και κατ' αυτό τον τρόπο μειώνεται αυτομάτως το δικαίωμα της εθνικής ασφάλειας και της ανεξαρτησίας κάθε χώρας. Έτσι μέσω της παγκοσμιοποίησης οι πιο πολλές χώρες ειδικά οι λιγότερο ισχυρές θα είναι σε πολιτικό-οικονομική εξάρτηση και πολιτισμική διάβρωση. [στο ίδιο, σ. 13]

Από ειδικούς αναλυτές υποστηρίζεται η άποψη ότι στην παγκόσμια πολιτική με κίνητρο τον εκσυγχρονισμό διαμορφώνονται πλέον νέες συμμαχίες που βασίζονται σε πολιτισμικά κριτήρια σε αντίθεση με παλαιότερα που βασιζόνταν στην ιδεολογία. Οι κοινωνίες σήμερα στον πλανήτη μας ανήκουν σε εννέα πολιτισμούς, δηλαδή τον Δυτικό, τον Λατινοαμερικανικό, τον Αφρικανικό, τον Ισλαμικό, τον Σινικό, τον Ινδουιστικό, τον Ορθόδοξο (στον οποίο εντάσσεται και η Ελλάδα), τον Βουδιστικό και τον Ιαπωνικό. Μεταξύ τους υπάρχουν σημαντικές αντιθέσεις, τέτοιες που μπορούν να οδηγήσουν τον κόσμο ακόμη και σε πολεμικές συρράξεις. Οι χώρες και οι λαοί τους που έχουν παρόμοιους πολιτισμούς πλησιάζουν μεταξύ τους, ενώ αντίθετα απομακρύνονται όσες έχουν διαφορετικές πολιτισμικές τάσεις. Τα πολιτικά σύνορα επαναπροσδιορίζονται με βάση τα ισχύοντα θρησκευτικά, πολιτιστικά και εθνολογικά κριτήρια και οι ψυχροπολεμικοί συνασπισμοί αντικαθίστανται από τις νέες πολιτισμικές κοινότητες. Βέβαια η θεωρία αυτή δεν λαμβάνει υπόψη της τον καθαρά οικονομικό παράγοντα της παγκόσμιας αγοράς μεταξύ των πολιτισμικών κοινοτήτων. [στο ίδιο σ. 17-20]

Τέλος υπάρχει και μια άλλη θεωρία σύμφωνα με την οποία υποστηρίζεται ότι ο σημερινός κόσμος διέπεται ταυτόχρονα και από ενοποιητικές τάσεις καθώς και από τάσεις κατακερματισμού μεταξύ των διαφόρων

πολιτισμών και κοινωνικών ομάδων. Έτσι δηλαδή παρότι στον σημερινό κόσμο υπάρχουν πολλά κοινά στοιχεία μεταξύ των διαφορετικών λαών και χωρών, όπως πολιτισμός, βασικά καταναλωτικά αγαθά και παρόμοιος τρόπος παραγωγής των, ταυτόχρονα συνυπάρχει και αναβίωση του εθνικισμού και θρησκευτικών κινήματων. Οι υποστηρικτές όμως της θεωρίας αυτής, αν και είναι η πιο πλήρης και αληθοφανής, αποφεύγουν να αξιολογήσουν τι φταίει και τι πρέπει να γίνει. [στο ίδιο 26]

Από το 1990 ο χάρτης στο διεθνές σύστημα στο σημερινό κόσμο είναι τελείως ρευστός, ενώ στο μέλλον η διπλωματία σύμφωνα με τους ειδικούς επιστήμονες στο νέο διεθνές περιβάλλον θα βασίζεται στη πολιτική για τους υδάτινους πόρους, το πετρέλαιο και τους δρόμους του καθώς και τους εξοπλισμούς

Μια δεκαετία μετά τις κοσμολογικές αλλαγές του 1989 έχουμε εισέλθει πλέον στην διαμόρφωση ενός πολυπολικού συστήματος, στο οποίο στέκονται σχεδόν ίσα μεταξύ των η Ε.Ε. ως απελευθερωμένη από τον εξ ανατολών κίνδυνο και που είναι αφοσιωμένη στο όραμα της ολοκλήρωσης της, αλλά και η Ιαπωνία που αποτελεί μόνο οικονομική και όχι στρατιωτική υπερδύναμη. Λίγο πιο πίσω βρίσκεται η Κίνα που συνδυάζει αυταρχισμό, μαρξιστική λογική αλλά και εν μέρει οικονομία της αγοράς με αποτέλεσμα να έχει ρυθμούς ανάπτυξης ΑΕΠ της τάξης 8%. Ακόμη λίγο πιο πίσω η Ρωσία που συνεχίζει να είναι ένας στρατιωτικός γίγαντας αλλά με γυάλινα πόδια στον οικονομικά τομέα και που προσπαθεί να βρει εναγωνίως την χαμένη του αίγλη. Επίσης προσπαθούν να αναπτυχθούν και άλλες χώρες όπως η Ινδία, το Πακιστάν, η Τουρκία, η Κορέα και η Αίγυπτος για να συμπληρώσουν τον γεωπολιτικό χάρτη αλλά με λίγες πιθανότητες επιτυχίας. [στο ίδιο 29-32]

Η τελευταία δεκαετία μπορεί να περιγραφεί ως μια ιστορική περίοδος μεγάλων δομικών αλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο. Από μια διαδικασία που αρχικά κυριαρχούνταν από το διεθνές εμπόριο και τις επενδύσεις η παγκοσμιοποίηση τώρα κυριαρχείται από την λεγόμενη «τρίτη διάσταση» της που είναι η δραματική μείωση του κόστους της πληροφόρησης και του

κόστους επικοινωνίας και δημιουργεί ένα αυξανόμενο αριθμό τομέων ειδικά στις υπηρεσίες, όπως τον χρηματοπιστωτικό, που δίνει την εντύπωση μίας δραματικής συρρίκνωσης των φυσικών αποστάσεων.

Η περίπτωση της Ελλάδας είναι ένα τυπικό παράδειγμα μίας ενδιάμεσης οικονομίας, που η εξέλιξη της δεν την κατατάσσει ούτε στον ηγετικό πυρήνα των αναπτυγμένων οικονομιών αλλά ούτε και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες.

Έτσι γενικά πρέπει να διερευνηθούν τα χαρακτηριστικά της παγκοσμιοποίησης στην εξέλιξη ενός τέτοιου τύπου οικονομίας, οι αντιφάσεις της σημερινής κατάστασης καθώς και οι εναλλακτικές στρατηγικές που διανοίγονται.

Η θεωρητικοί αναλυτές της παγκοσμιοποίησης υποστηρίζουν ότι στην εποχή μας το μεγαλύτερο τμήμα της κοινωνικής πραγματικότητας προσδιορίζεται από παγκόσμιες διεργασίες που ακυρώνουν εθνικές οικονομίες, πολιτισμούς και σύνορα και καθοδηγείται από ανεξέλεγκτες δυνάμεις της αγοράς, δηλαδή η παγκόσμια αγορά υποτάσσει εντελώς όλες τις διεργασίες που συντελούνται σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και συρρικνώνει δραστικά όλο το φάσμα των διαθέσιμων ρεαλιστικών εναλλακτικών πολιτικής.

Για τους οπαδούς της ελεύθερης αγοράς υπόσχεται τις καλύτερες λύσεις σε πολλά μικρά και μεγάλα προβλήματα, αλλά για τους ριζοσπάστες του συστήματος η εξέλιξη αυτή θεωρείται ότι ισοδυναμεί με καταστροφή και την αυγή ενός νέου μεσαίωνα απάνθρωπων καταναγκασμών. [στο ίδιο σ. 35-41]

Το βασικό ερώτημα που τίθεται σήμερα από τους διεθνολόγους, κοινωνιολόγους και άλλους ειδικούς επιστήμονες είναι κατά πόσο στον αμέσως επόμενο αιώνα το εθνικό κράτος θα συνεχίσει να υπάρχει ή εάν οι πολυεθνικές ή και υπερεθνικές επιχειρήσεις θα γίνουν το κύριο υποκείμενο στις διεθνείς εξελίξεις, δεδομένου ότι όπως ήδη διαφαίνεται έχει αρχίζει να αλλάζει ο ρόλος του εθνικού κράτους. Σύμφωνα με αυτούς ο επόμενος αιώνας θα χαρακτηρίζεται από τις εξής τάσεις: την πληθυσμιακή αύξηση, τους οικο-

λογικούς κινδύνους και τις τεχνολογικές επαναστάσεις στην βιοτεχνολογία, στην ρομποτική και στις δομές της επικοινωνίας και του χρηματιστικού τομέα. Σήμερα, όπως φαίνεται, τα εθνικά κράτη δεν μπορούν να λύσουν τα παγκόσμια προβλήματα παρόλο που είναι οι φορείς που παίρνουν τις αποφάσεις σε διεθνές επίπεδο. Κατά την γνώμη των διεθνολόγων όμως το μέλλον θα διαμορφώνεται και από άλλα κέντρα λήψης αποφάσεων εκτός από τα εθνικά κράτη, που είναι διάφορες περιφερειακές ομάδες (όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση), διεθνείς οργανώσεις καθώς και εθνικές ομάδες της διασποράς. [Κένεντι Π., Προετοιμασία για τον 21^ο αιώνα, 1994, σ. 4]

Πολλοί θεωρούν ότι το μέλλον ανήκει στις πολυεθνικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τις δυνατότητες και τις ενέργειες του εθνικού κράτους απ' όπου προέρχονται ή έχουν ως βάση τα κεντρικά τους γραφεία. Σύμφωνα με άλλες θεωρίες υποστηρίζεται η άποψη ότι θα υπάρχουν σχέσεις αλληλεξάρτησης στις διεθνείς σχέσεις, στις οποίες θα κυριαρχούν εταιρείες κεφαλαίου, περιφερειακές ομάδες, διεθνείς οργανώσεις και διεθνείς οργανώσεις κομμάτων. [στο ίδιο, σ. 7]

Στη σημερινή εποχή οι διεθνείς στρατηγικές είναι πλέον αυτονομημένες από το εσωτερικό σύστημα κάθε χώρας, και καθορίζονται από τις διεθνοποιημένες εσωτερικές δομές και ανάγκες του ιδιαίτερου χώρου του εθνικού κράτους. Η κατάρρευση των κρατών του ανατολικού συνασπισμού έφερε πλέον στο προσκήνιο την διαμάχη του εθνικού κράτους και των επιχειρήσεων διεθνούς δράσης. Οι σημερινοί οικονομολόγοι και κοινωνιολόγοι του σύγχρονου κόσμου υποστηρίζουν ότι ο ρόλος του εθνικού κράτους αλλάζει και ότι οι πολυεθνικές και υπερεθνικές επιχειρήσεις παίζουν πλέον τον κύριο ρόλο στις διεθνείς εξελίξεις. [στο ίδιο, σ. 11-12]

Στην σημερινή εποχή φαίνεται ότι άρχισε να κυριαρχεί η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας οι δε βασικές ωθήσεις προς αυτήν προήλθαν από την επανάσταση στη γνώση και στις νέες τεχνολογίες όπως τις επικοινωνίες, την βιοτεχνολογία και την ρομποτική.

Συμπερασματικά μπορεί να υποστηριχθεί ότι στη διαδρομή της νέας χιλιετίας πιθανότατα ο κόσμος θα είναι πιο περίπλοκος με μεγαλύτερες

αντιθέσεις πλούτου και φτώχειας και πολιτισμικών αντιπαλοτήτων, γι' αυτό οι ισορροπίες θα είναι ασταθείς έως ότου παγιωθεί ένα σταθερό σύστημα και αφού περάσει από άγνωστες αλλά ιστορικά αναγκαίες διαδικασίες ρήξεων και έντασης που θα το αναδείξουν.

5.2. Ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

Στο σημερινό κόσμο και δεδομένων των μεγάλων οικονομικών συμφερόντων που υπάρχουν μεταξύ των κρατών, η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων αποτελεί την επικρατούσα ιδεολογία. Οι κυβερνήσεις των χωρών θεωρούν ότι μέσα από την ενίσχυση της ανταγωνιστικής τους θέσης θα μπορέσουν να βελτιώσουν το εισόδημα των εργαζομένων τους αλλά και το επίπεδο της απασχόλησης, ενώ από την πλευρά τους οι επιχειρήσεις θεωρούν την ανταγωνιστικότητα όχι μόνο ως βραχυπρόθεσμο στόχο, αλλά και ότι με την αύξηση των κερδών τους θα επιτύχουν τους μακροπρόθεσμους τους στόχους.

Σήμερα λόγω της ραγδαίας βελτίωσης του παγκόσμιου δικτύου στις επικοινωνίες, που καταργεί πολλά εμπόδια για τις συναλλαγές από μεγάλη απόσταση, προσφέρονται πολλές δυνατότητες στις επιχειρήσεις μέσα από τον σχεδιασμό, την οργάνωση, τον προγραμματισμό, την διαχείριση με την χρησιμοποίηση της τηλεματικής και των τηλεπικοινωνιών καθώς και της ελεύθερης διακίνησης κεφαλαίων εξουδετερώνουν σχεδόν τα παραδοσιακά εμπόδια στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους πέρα από τον εθνικό τους χώρο.

Επίσης το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας των διαφόρων χωρών προσδιορίζει το βαθμό διεθνοποίησης της οικονομίας τους, δηλαδή το άνοιγμα των οικονομιών τους στη διεθνή αγορά προϊόντων, υπηρεσιών και κεφαλαίου, που χαρακτηρίζεται από την υψηλή ένταση του εξωτερικού εμπορίου και της κίνησης κεφαλαίων [Ρουμελιώτης Π., Η πορεία προς την παγκοσμιοποίηση, 1996, σ. 42]

Ακόμη πρέπει να επισημανθεί ότι η ανταγωνιστικότητα δεν εξαρτάται μόνο από τις τιμές, το κόστος του κεφαλαίου, τους μισθούς, τις συναλ-

λαγματικές ισοτιμίες, τις εμπορικές πολιτικές αλλά και την ικανότητα των εθνικών κρατών να επηρεάσουν τις τεχνολογικές εξελίξεις σε κρίσιμους τομείς, όπως βιοτεχνολογία, νέα υλικά, πληροφορική και τηλεπικοινωνίες.

Έτσι λοιπόν η λογική της ανταγωνιστικότητας οδήγησε στην παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων που δεν είναι τίποτε άλλο από μία πολιτική που αποσκοπεί στην μεγιστοποίηση του επιχειρηματικού κέρδους και βάση για νέα θεωρία περί οργάνωσης και διαχείρισης των επιχειρήσεων.

Είναι γεγονός ότι η επιτάχυνση των τεχνολογικών εξελίξεων και οι ραγδαίες βελτιώσεις και ανακαλύψεις στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, της πληροφορικής, της βιοτεχνολογίας κ.α. οδηγούν τα κράτη και τις επιχειρήσεις σε μία παραπέρα προσπάθεια αναζήτησης νέων συμμαχιών, συνεργασιών σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο ώστε να εξασφαλίσουν τεχνολογίες και πόρους για νέες αγορές σε παγκόσμια κλίμακα.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η δημιουργία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, της Διεθνούς Τράπεζας και της GATT αποσκοπούσε στην οικονομική συνεργασία των κρατών ελεύθερης αγοράς. Μέσω αυτών των οργανισμών οι Η.Π.Α. επεδίωκαν την ισχυροποίηση της θέσης τους με κέντρο των πολυεθνικών τους επιχειρήσεων την Ευρώπη. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1950 στις Η.Π.Α. πραγματοποιήθηκαν το 80% των πιο σημαντικών τεχνολογικών ανακαλύψεων, το 1965 το 55% και σήμερα μόνο το 33%. Επίσης το 1970, 16 από τις μεγαλύτερες Τράπεζες στο κόσμο ήταν αμερικανικές, έναντι 16 ευρωπαϊκών και 11 ιαπωνικών, ενώ σήμερα αντίστοιχα μόνο 5 είναι αμερικανικές, 17 ευρωπαϊκές, 24 ιαπωνικές. [στο ίδιο, σ. 46-48]

Στο μέλλον ιδιαίτερη σημασία θα δίνεται στο επίπεδο κατάρτισης και ειδίκευσης του ανθρώπινου παράγοντα, ενώ η έρευνα θα γίνεται σε ορισμένους τομείς στρατηγικής σημασίας, όπως πληροφορική, οπτικοακουστική, ρομποτική, περιβάλλον, τεχνολογία αυτοκινήτων, τηλεπικοινωνίες, βιοτεχνολογία και τεχνολογία νέων υλικών.

Στην Ευρώπη η σύγκλιση των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συντελείται κατ' αρχήν με την ολοκλήρωση της αλληλεξάρτησης των οικονομιών τους σε περιφερειακό επίπεδο, έπειτα με την μελλοντική διεύ-

ρυνση των χωρών-μελών της ή ακόμη και με κοινή εμπορική πολιτική, όπως είναι η Τελωνειακή Ένωση με κάποιες άλλες τρίτες, π.χ. κράτη Βορείου Αφρικής, Τουρκία, ή ακόμη και με μια απλή εμπορική πολιτική, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών.

Οι Η.Π.Α. αντίστοιχα έχουν δημιουργήσει την Συμφωνία Ελευθέρων Συναλλαγών Βορείου Αμερικής με τον Καναδά και Μεξικό με τάσεις διεύρυνσης και σε άλλες χώρες της Λατινικής Αμερικής, όπως π.χ. την Χιλή, που τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αξιόλογη οικονομική εξέλιξη. [στο ίδιο, σ. 61-63]

Παρ' όλα αυτά ακόμη και σήμερα πολλές χώρες προσπαθούν και ενισχύουν με διάφορα προγράμματα επιχειρήσεις τους και άλλες τεχνολογικές δραστηριότητες για να εξασφαλίσουν πλεονεκτήματα στον εθνικό τους χώρο. Έτσι για παράδειγμα έχουμε το παράδοξο Ιαπωνικές επιχειρήσεις με συμπράξεις που έκαναν με ευρωπαϊκές να αποσπούν ενισχύσεις μέσω ειδικών προγραμμάτων της Ε.Ε. για την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας. Στο θέμα αυτό όμως πολλοί πιστεύουν ότι αυτές οι ενισχύσεις της Ε.Ε. συμβάλουν στην απασχόληση του ερευνητικού προσωπικού της Ε.Ε. και από το αποτέλεσμα θα επωφεληθούν και άλλες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Αυτή ακριβώς η διεθνοποίηση των επιχειρήσεων μέσω της νομιμοποίησης τους σε άλλο περιφερειακό χώρο είναι με μία πρώτη της μορφή η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας κάποιας επιχείρησης που ξεφεύγει από τα όρια του εθνικού χώρου και προβάλλει ως αναγκαιότητα της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης και κατ' επέκταση τη βελτίωση του εισοδήματος των εργαζομένων και της απασχόλησης της χώρας της περιφέρειας που βρίσκεται η επιχείρηση. Άρα μπορεί να αναφερθεί ότι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας προκύπτει από την συνεχή ανάγκη των επιχειρήσεων να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους στον οργανωτικό και τεχνολογικό τομέα, καθώς επίσης και να διευρύνουν τις δραστηριότητες τους σε νέες αγορές, προϊόντα και υπηρεσίες προκειμένου να ενισχύσουν την ανταγωνιστική τους θέση στη διεθνή αγορά και επιδρά αποφασιστικά στη διαμόρφωση των παγκόσμιων και περιφερειακών οικονομιών και πολιτικο-αμυντικών συσχετισμών.

Με την παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων οι διαμάχες των συμφερόντων μετατοπίζονται πλέον από το επίπεδο των κρατών-εθνών και των περιφερειακών οργανώσεων στο επίπεδο των διεθνικών ομάδων επιχειρήσεων μέσω των τεχνολογικών εξελίξεων που έτσι αφαιρούν τις δυνατότητες και τα μέσα προστασίας των, ενώ αντίθετα επιβάλλουν την ενοποίηση του παγκόσμιου οικονομικού χώρου και την παραπέρα οργάνωση του διεθνούς εμπορίου και των διεθνών συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο.[στο ίδιο, σ. 74-78]

Στο παρελθόν η ανάπτυξη μεγάλων εθνικών και πολυεθνικών επιχειρήσεων στηρίχθηκε περισσότερο σε εθνοκεντρικό συστήματα ελέγχου, οργάνωσης, ενίσχυσης της τεχνικής και παραγωγικής διαδικασίας, διείσδυσης και παραγωγής σε ξένες αγορές και χώρες.

Σήμερα οι συγκρούσεις συμφερόντων μετατοπίζονται σταδιακά αλλά σταθερά από το επίπεδο των κρατών-εθνών και των περιφερειακών οργανώσεων στο επίπεδο των διεθνικών ομάδων επιχειρήσεων που θα έχουν ανταγωνιστικό χαρακτήρα ιδιαίτερα στον τομέα των σύγχρονων τεχνολογιών, οι οποίες θα αφαιρούν όλο και περισσότερο τις δυνατότητες και τα μέσα προστασίας των εθνικών κυβερνήσεων ή και των περιφερειακών οργανώσεων και αντίθετα θα επιβάλουν την ενοποίηση του παγκόσμιου οικονομικού χώρου και την παραπέρα οργάνωση του διεθνούς εμπορίου και των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η απελευθέρωση της κίνησης των κεφαλαίων, των αγορών συναλλάγματος, της εγκατάστασης πιστωτικών ιδρυμάτων των αγορών συναλλάγματος και των χρηματοπιστωτικών αγορών, σε συνδυασμό με τις ραγδαίες εξελίξεις στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής, έχουν αφαιρέσει πολλά από τα παραδοσιακά μέσα νομοματικής πολιτικής που χρησιμοποιούσαν τα κράτη-έθνη για να προστατευθούν από τις κερδοσκοπικές κινήσεις των κεφαλαίων.

Οι παραπάνω τεχνολογικές εξελίξεις δεν καθορίζουν μόνο νέους όρους στο παγκόσμιο εμπόριο αλλά επιβάλλουν και νέους κανόνες στην ελεύθερη πάροχη των υπηρεσιών. Έτσι στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργα-

νισμού Εμπορίου και τις πρόσφατες αποφάσεις για την παραπέρα απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και υπηρεσιών η γενική εικόνα είναι ότι η περιφεροποίηση θα χάνει έδαφος διαχρονικά προς όφελος της παγκοσμιοποίησης. [ίδιο, σ. 85-87]

Η κινητήρια δύναμη της πολυεθνικοποίησης και της παγκοσμιοποίησης των επιχειρήσεων είναι όπως αναφέρθηκε η ανταγωνιστικότητα.

Η ανταγωνιστικότητα όμως ως δείκτης επίδοσης κάποιας επιχείρησης εξαρτάται όμως και από τα αποτελέσματα της οικονομίας της χώρας που έχει ως έδρα αλλά και όλης της περιφέρειας που αυτή ανήκει (π.χ. Ε.Ε.). Άρα κατά πρώτον για να μπορεί μία ανταγωνιστική επιχείρηση να εκσυγχρονίζει τις μεθόδους παραγωγής της, να πραγματοποιεί και να εφαρμόζει υψηλής ποιότητας έρευνα και τεχνολογία πρέπει να δρα σε υγιές μακροοικονομικό περιβάλλον. [ίδιο, σ. 116]

Η ανταγωνιστικότητα μιας χώρας δεν εξαρτάται όμως μόνο από το κόστος παραγωγής και ειδικότερα από το κόστος εργασίας. Τα σύγχρονα και τεχνολογικά ανεπτυγμένα προϊόντα ενσωματώνουν όλο και λιγότερη εργασία, ενώ το περιεχόμενο τους σε «γνώση» -αποτέλεσμα της έρευνας και τεχνολογίας- συνεχώς αυξάνεται. [ίδιο, σ. 118]

Η σύγχρονη θεωρία του διεθνούς εμπορίου στηρίζεται περισσότερο στις οικονομίες κλίμακας (διεύρυνση αγορών), στις ατέλειες του ανταγωνισμού και την οργάνωση των επιχειρήσεων, από ό,τι στα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τον πλήρη ανταγωνισμό, για να εξηγήσει τις παγκόσμιες συναλλαγές. Η θεωρία αυτή παίζει, σήμερα, καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της οικονομικής πολιτικής των διαφόρων χωρών.

Σήμερα το 16% της παγκόσμιας βιομηχανίας παραγωγής ελέγχεται από τις πολυεθνικές και παγκόσμιες επιχειρήσεις.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι οι νέες τεχνολογίες συμβάλλουν στην παγκοσμιοποίηση λόγω της μείωσης του κόστους μεταφοράς των προϊόντων και η εξέλιξη της τεχνολογίας διευκολύνει την οργάνωση σε δίκτυα των σύγχρονων παγκόσμιων επιχειρήσεων

Στο διεθνές εμπόριο υπό τον όρο διεθνοποίηση εννοούνται

εξαγωγές και εισαγωγές, ενώ υπό τον όρο πολυεθνικοποίηση άμεσες επενδύσεις, συγχωνεύσεις και συμπράξεις.

Στο επίπεδο του εθνικού κράτους η ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των επιχειρήσεων οδηγεί σε εξαγορές και συμπράξεις επιχειρήσεων παρά στην ύπαρξη αντιμονοπωλιακών νόμων που έχουν ως μοναδικό στόχο την προστασία του ανταγωνισμού.

Το εθνικό κράτος επίσης ενθαρρύνει την πολυεθνικοποίηση των εθνικών επιχειρήσεων ακόμη και αν αυτό σημαίνει μείωση θέσεων εργασίας προκειμένου να διατηρήσουν την ανταγωνιστική τους θέση σε παγκόσμια κλίμακα.

Γενικά μπορεί να αναφερθεί ότι η μεν πολυεθνική επιχείρηση έχει εθνοκεντρική και συγκεντρωτική δομή διοίκησης, ενώ αντίθετα η σύγχρονη παγκόσμια επιχείρηση είναι διασπασμένη σε πολλαπλές ομάδες και υποομάδες στα πλαίσια μιας ευέλικτης πολιτικής λήψης αποφάσεων.

Σε πολλές περιπτώσεις η διεθνοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας με την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων συμβαδίζει με την περιφεροποίηση ενιαίων γεωγραφικών χώρων.

Τέλος οι συμπράξεις, οι εξαγορές, οι συγχωνεύσεις, οι συμμετοχές στο μετοχικό κεφάλαιο των επιχειρήσεων αποτελούν μια άλλη στρατηγική και πολιτική για να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα τους σε παγκόσμια κλίμακα. [ίδιο, σ. 122-123]

5.2.1. Συνέπειες και επιπτώσεις

Ο πρώτος κίνδυνος που υπάρχει σήμερα είναι ότι με την παγκοσμιοποίηση οι επιχειρήσεις θα πιέζουν τις κυβερνήσεις των κρατών σε περιοριστικές πολιτικές, προκειμένου να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους, όπως την εισοδηματική, φορολογική πολιτική αλλά και το κράτος πρόνοιας, δηλαδή την υγειονομική περίθαλψη, τα επιδόματα ανεργίας τις συντάξεις κ.λ.π. Έτσι όμως οι χώρες με χαμηλό κόστος εργασίας, χωρίς συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και όρους για προστασία του περιβάλλο-

ντος δεν θα μπορούν ποτέ οι ίδιες να βελτιώσουν την κοινωνική θέση των εργαζομένων των, παρά μόνον εν μέρει την οικονομική. Επίσης η παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων και των χρηματαγορών θα επιφέρουν μεγάλα προβλήματα στην προστασία του περιβάλλοντος και την μόλυνση του.

Άλλη κοινωνική συνέπεια της παγκοσμιοποίησης μπορεί να είναι η αύξηση της ανεργίας λόγω της υπερεπάρκειας αγαθών και υπηρεσιών που θα έχουν αποτέλεσμα την μείωση των τιμών.

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας με τους ξέφρενους ρυθμούς που μπορεί να έχει, και με την ραγδαία αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού, την κακή χρησιμοποίηση των πρώτων υλών και της αγροτικής οικονομίας, την ανεξέλεγκτη βιομηχανική και τουριστική ανάπτυξη, εάν δεν ελεγχθεί σωστά, θα έχει ως συνέπεια την συνεχή υποβάθμιση του οικολογικού συστήματος του πλανήτη, την ρύπανση του περιβάλλοντος και την εξάντληση των πόρων της γης.

Ο κίνδυνος με την παγκοσμιοποίηση των επιχειρήσεων και τις ραγδαίες εξελίξεις στις επικοινωνίες και τις μεταφορές έχει σχέση με την επιδίωξη των επιχειρήσεων να επιβάλουν λιγότερο ευνοϊκούς όρους εργασιακούς στις αναπτυσσόμενες χώρες με τον φόβο της μελλοντικής ανεργίας και της μετεγκατάστασης παραγωγικών μονάδων.

Η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού και η παγκοσμιοποίηση των αγορών με τις τεχνολογικές εξελίξεις επηρεάζουν τους κοινωνικούς συσχετισμούς που έχουν αρνητικά αποτελέσματα στις κοινωνικές ισορροπίες, δεδομένου ότι οι τεχνολογικές καινοτομίες παρεμποδίζουν την απορρόφηση της ανεργίας τις μισθολογικές αυξήσεις και τα συστήματα της κοινωνικής ασφάλισης και οι κοινωνικές ανισότητες διευρύνονται στο κράτος πρόνοιας.

Επίσης με την παγκοσμιοποίηση των αγορών χρηματοπιστωτικών αυξάνεται ο κίνδυνος κρίσεων λόγω ανεπαρκούς ρυθμιστικού πλαισίου σε παγκόσμια βάση.

Ακόμη απειλούνται οι ισορροπίες από την συνεχή υποβάθμιση του οικολογικού συστήματος του πλανήτη λόγω της τουριστικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της εξάντληση των

πόρων. [Ρουμελιώτης Π., Η πορεία προς την παγκοσμιοποίηση, 1996, σ. 137-142]

5.3. Η προοπτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης

Σε σχέση με όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια περί περιφεροποίησης, παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην πολιτική και στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το μέλλον.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαμορφώνει περίπου το 20% του παγκόσμιου εμπορίου και όπως έχει υπολογιστεί περίπου 12 εκατομμύρια θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα από τις εξαγωγές.

Ακριβώς γι' αυτό το λόγο η Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη σε ό,τι αφορά θέματα κοινωνικής πρόνοιας που ήταν και το κύριο χαρακτηριστικό της σε σχέση με κοινωνίες-οικονομίες αναπτυγμένων χωρών, όπως Η.Π.Α., Ιαπωνία, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η υιοθέτηση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής πράξης το 1986 είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας με την ελεύθερη διακίνηση εργαζομένων, κεφαλαίων και εμπορευμάτων στο εσωτερικό της, ενώ στη συνέχεια η εκπόνηση της Λευκής Βίβλου το 1993 για την ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση αποσκοπεί σε λύσεις σε μακροοικονομικό επίπεδο.

Από την δημιουργία της ΕΟΚ μέχρι την υπογραφή της Ενιαίας Πράξης του 1986 η πολιτική της ΕΟΚ ήταν πιο πολύ ευρωκεντρική (κρατικές ενισχύσεις σε ευαίσθητους τομείς, ΚΑΠ, κοινοτική προτίμηση στις κρατικές προμήθειες), ενώ μετά το 1986 η φιλοσοφία της έχει αρχίσει να μεταβάλλεται. [Ρουμελιώτης Π., Η πορεία προς την παγκοσμιοποίηση, 1996, σ.218]

Η Ε.Ε. είναι η απάντηση στις νέες ιστορικές προκλήσεις που εμφανίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '90. Η πολιτική και οικονομική κατάρρευση των χωρών της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, η αβεβαιότητα και οι κίνδυνοι που δημιουργεί το πέρασμα των χωρών αυτών στην οικονομία της αγοράς οι εθνικιστικές διεκδικήσεις και η πολιτική αστάθεια επιβάλλουν την όσο το δυνατόν ταχύτερη ομογενοποίηση της Ευρώπης για

να μπορεί να ανταποκριθεί στις οικονομικές και πολιτικές απαιτήσεις των χωρών αυτών.

Η Ε.Ε. προσπαθεί από τη μια πλευρά να ολοκληρώσει την ενοποίηση της εσωτερικής της αγοράς και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της και από την άλλη πλευρά να προωθήσει τις συνεργασίες και συμπράξεις των διεθνών επιχειρήσεων της μέσω της διεθνοποίησης και παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Άρα ευνοεί ένα μικτό σύστημα που συνδυάζει και τις δυο προαναφερθείσες πολιτικές-στρατηγικές, που σκοπό έχει να απελευθερώσει το εμπόριο και τις βιομηχανίες της και εν μέρει τις υπηρεσίες της αλλά και να διατηρήσει θέσεις απασχόλησης και να προστατεύσει γεωπολιτικά την περιφέρεια της με την εφαρμογή μιας αυστηρής δημοσιονομικής και αντιπληθωριστικής πολιτικής (συνθήκη Μάαστριχτ).

Στις 9 και 10 Δεκεμβρίου 1991 στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Μάαστριχτ έγινε από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων ένα ιστορικής σημασίας βήμα προς την κατεύθυνση της πολιτικής ένωσης της Ευρώπης με την υιοθέτηση μηχανισμών για την κοινοτικοποίηση της εξωτερικής και αμυντικής των κρατών-μελών καθώς επίσης και ενιαίου νομίσιματος, από την 1/1/1999.

Η βασική επιδίωξη της Συνθήκης του Μάαστριχτ είναι η προώθηση της φιλελευθεροποίησης των αγορών στο βαθμό που η ύπαρξη ανοικτών αγορών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την διεθνή ανταγωνιστικότητα.

Η Συνθήκη του Άμστερνταμ που υπογράφηκε επίσημα από την Διακυβερνητική Διάσκεψη 1997, στις 16-17 Ιουνίου και συνιστά σημαντικό σταθμό στην πορεία της ευρωπαϊκής ενοποίησης, έχει διατάξεις για την απασχόληση, το κοινωνικό πρωτόκολλο, την προστασία των ατομικών δικαιωμάτων, την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος.

Οι διαπραγματεύσεις που διήρκησαν 15 μήνες είχαν ως αρχικούς σκοπούς: α) την ενίσχυση του δημοκρατικού χαρακτήρα της Ε.Ε., β) την προσαρμογή του θεσμικού οικοδομήματος της Ε.Ε. ώστε να καταστεί ικανό και αποτελεσματικό για την νέα διεύρυνση σε 26 χώρες και γ) να αποκτήσει

η Ε.Ε. μια πιο εμφανή και πιο αποτελεσματική στους διεθνείς οργανισμούς κοινή εξωτερική πολιτική.

Η Ε.Ε. επιδίωξε πρώτα την Οικονομική Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ), με την οποία συμπληρώθηκε η διαδικασία ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και ενισχύθηκε η συναλλαγματική ισοτιμία με άλλα ισχυρά νομίσματα, όπως το δολάριο, όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε τα δύο τελευταία χρόνια.

Βασικός σκοπός της Ε.Ε. ως αποτέλεσμα της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης είναι μια κοινή αμυντική και εξωτερική πολιτική με ένα καλά συντονισμένο σύστημα πρόληψης και διαχείρισης κρίσεων.

Με την εισαγωγή του νέου ενιαίου νομίσματος ομογενοποιήθηκαν οι κανόνες ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και ενισχύθηκε η διαπραγματευτική της θέση σε σχέση με τις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία σε ότι αφορά τον καθορισμό των εξωτερικών ισοτιμιών.

Το βασικό πρόβλημα όμως που πρέπει να αντιμετωπίσει η Ε.Ε. είναι της ανεργίας που είναι οξύτερο από τις Η.Π.Α. και την Ιαπωνία.

Η Ε.Ε. επιδιώκει την διεύρυνση της προς τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης αλλά και άλλες χώρες, όπως Κύπρο και Μάλτα, αλλά και την στενή συνεργασία με τις χώρες της Μεσογείου, ενώ έχει ήδη διαμορφώσει ένα πλαίσιο συνεργασίας με τις χώρες ΑΚΕ (Αφρικής, Καραϊβικής, Ειρηνικού) μέσω της Συνθήκης Lome.

Η ομογενοποίηση της Ε.Ε. συνεπάγεται την ικανότητα του κάθε κράτους-μέλους να προσεγγίσει τα άλλα στις οικονομικές επιδόσεις αλλά και την ικανότητα της Κοινότητας να εξασφαλίσει μια ελάχιστη κοινωνική και οικονομική συνοχή. Προϋποθέτει όμως ότι οι ευρωπαϊκές χώρες θα επιδείξουν την απαραίτητη πολιτική βούληση και αλληλεγγύη έτσι ώστε η εξωτερική πολιτική τους να καθορίζεται κατά ανεξάρτητο τρόπο και με ευρω-κεντρική αντίληψη, ιδιαίτερα όταν σε κάποια κράτη απειλείται η εδαφική ακεραιότητα. [Ρουμελιώτης Π., Η πορεία προς την παγκοσμιοποίηση, 1996, σ. 222]

Η Ελλάδα έχει κάθε συμφέρον όχι μόνο να επιδιώκει την μετεξέ-

λιξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε πολιτική ένωση αλλά και την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της, ειδικά όσον αφορά την ασφάλεια και την άμυνα της για να εξασφαλίσει την κοινοτική αλληλεγγύη σε περίπτωση εξωτερικών κινδύνων.

Λόγω της παγκοσμιοποίησης με την εφαρμογή μιας αυστηρής δημοσιονομικής και αντιπληθωριστικής πολιτικής που θα επιτρέψουν νέες επενδύσεις και θα ενισχύσουν την ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

Οι πιέσεις που ασκούνται από τις επιχειρήσεις στα κράτη και τις περιφερειακές οργανώσεις για τους όρους ανταγωνισμού αυξάνονται, έτσι η περαιτέρω απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και των υπηρεσιών έχει σημασία.

Η Ε.Ε. από τη πλευρά της επιδιώκει την ενίσχυση της ανταγωνιστικής της θέσης των επιχειρήσεων της με την ισχυροποίηση και ενοποίηση της εσωτερικής της αγοράς μέσω ενός ευνοϊκού οικονομικού περιβάλλοντος με ενιαίους κανόνες ανταγωνισμού και προστασία τις επιχειρήσεις της από τον εξωτερικό ανταγωνισμό.

Γενικά θέση της Ε.Ε. είναι η ύπαρξη ανοικτών αγορών που καθορίζει την ανταγωνιστική της θέση ενώ η παγκοσμιοποίηση δυσκολεύει την εφαρμογή μέτρων προστασίας των επιχειρήσεων σε εθνική ή περιφερειακή βάση.

Με την προσαρμογή της εμπορικής πολιτικής της στους νέους όρους και συνθήκες που δημιουργεί η παγκοσμιοποίηση η Ε.Ε. διευρύνει τις εμπορικές συμφωνίες σε περιφερειακό επίπεδο, ευρωμεσογειακό, καθώς επίσης και με άλλες περιφερειακές οργανώσεις, όπως Ασίας-Ειρηνικού, για να προωθήσει τα συμφέροντα της.

Βέβαια η διαδικασία ανάπτυξης και σταθεροποίησης της Ε.Ε. θα είναι αργή και δύσκολη και κάποιες χώρες θα περάσουν από υψηλές και διακυμάνσεις του νομίσματος των αλλά βρίσκεται στο σωστό δρόμο.

5.4. Μελλοντικές προοπτικές της Ναυτιλιακής Αγοράς

Μετά την πρώτη και κυρίως την δεύτερη πετρελαϊκή κρίση που πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 ολόκληρη η μορφή της παγκόσμιας οικονομίας άλλαξε, με αποτέλεσμα να επηρεάσει όπως ήταν φυσικό και τις δομές του παγκόσμιου εμπορίου. Οι αλλαγές αυτές επέφεραν με την σειρά τους μεγάλες ανακατατάξεις στους δείκτες ζήτησης σε ότι αφορά το θαλάσσιο εμπόριο. Ο τομέας των δεξαμενόπλοιων μέχρι το 1990 παρουσίαζε μικρή τάση μείωσης σε αντίθεση με την αύξηση της υπερχωρητικότητας, ενώ από το 1990 και μετά η ναυτιλιακή αγορά λόγω της διάλυσης πολλών πλοίων της που επέφερε την μείωση της υπερχωρητικότητας παρουσίαζε σταδιακή και σταθερή βελτίωση η οποία και συνεχίζεται. [Γουλιέλμος Α., Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας, 2002, σ. 21]

Η ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε μια ιδιαίτερα σημαντική φάση εξέλιξης, η οποία οφείλεται στις πολιτικές και οικονομικές αλλαγές που πραγματοποιούνται παγκοσμίως. Έτσι την ναυτιλιακή βιομηχανία ενδιαφέρει πλέον άμεσα και σε πολύ σοβαρό επίπεδο η εικόνα που θα έχει μελλοντικά η ναυτιλιακή αγορά.

Ο βασικός παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει τις μελλοντικές προοπτικές της ναυτιλιακής αγοράς είναι η προσφορά και η ζήτηση της παγκόσμιας ναυτιλίας. Σε γενικές γραμμές η οικονομική ανάπτυξη αντιπροσωπεύεται πάντοτε από την διάρκεια και την ένταση των επενδύσεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς και από την δομή της ζήτησης, που εξελίσσεται.

Στη κατάταξη των εμπορευμάτων υγρών φορτίων που αποτελούν και το κύριο όγκο του παγκόσμιου εμπορίου, το πετρέλαιο και τα παράγωγα του βρίσκονται στη πρώτη θέση κατέχοντας περίπου το 44% του εμπορίου αυτού.

Οι κύριες κατηγορίες του ξηρού φορτίου, που αποτελούν το 56% παγκόσμιου εμπορίου, δηλαδή ο βωξίτης, το φωσφορικό άλας, τα σιδηρομεταλλεύματα, ο άνθρακας και τα σιτηρά, καλύπτουν το 42% περίπου του θαλασσιού εμπορίου ξηρού φορτίου και το 23% του παγκόσμιου εμπορίου.

Συγκεκριμένα και όσον αφορά το εμπόριο των σιδηρομεταλλευμάτων καλύπτει το 9% του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ για τα επόμενα χρόνια αναμένεται ότι η βιομηχανική ανάπτυξη θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα, πράγμα που σημαίνει ότι την ίδια πορεία θα ακολουθήσει και το εμπόριο των σιδηρομεταλλευμάτων.

Στο εμπόριο του άνθρακα δεν αναμένεται να υπάρξει μία σταδιακή βελτίωση, ενώ και όσον αφορά τα σιτηρά ισχύει το ίδιο. Επίσης σχετικά με άλλα εμπορεύματα όπως η ξυλεία αναμένεται ότι θα σημειωθεί μία μείωση, αντίθετα όμως ραγδαία ανάπτυξη θα γνωρίσει το εμπόριο του φυσικού αερίου, δεδομένου ότι συνδέεται άμεσα με την περιβαλλοντική πολιτική και την οικολογία. [Γουλιέλμος Α., Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας, 2002, σ. 26-28]

Γενικά προβλέπεται ότι και η ζήτηση πλοίων για την μεταφορά αυτών των φορτίων θα αυξηθεί μέχρι το 2004 κατά 10%, ενώ μέχρι το 2010 κατά 43%. Ενδιαφέρον προκαλεί η τάση που παρατηρείται στα ξηρά φορτία, κύρια και δευτερεύοντα, για μεταφορές αγαθών με μεγάλες αποστάσεις, πράγμα που σημαίνει ότι θα ναυπηγούνται πλοία ξηρού φορτίου με μεγάλη μεταφορική ικανότητα.

Γενικά το μέλλον της ναυλαγοράς των φορτηγών πλοίων θεωρείται ότι θα είναι καλό, θα εξαρτηθεί όμως από τον ρυθμό διαλύσεων των παλαιότερων πλοίων και από τον ρυθμό των νέων ναυπηγήσεων.

Σήμερα οι διαλύσεις πλοίων έχουν αυξηθεί και οι νέες κατασκευές έχουν φθάσει σε πολύ υψηλό αριθμό πλοίων και ολικής χωρητικότητας. Η τεχνολογία έχει κάνει μεγάλα άλματα ειδικά στα πλοία κοντέϊνερς με ταχύτητες γύρω στους 25 κόμβους και μεγάλη χωρητικότητα, ενώ η βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, με τα λεγόμενα μεγάλα λιμάνια δημιουργεί πλέον νέες συνθήκες.

Αξίζει να επισημανθεί ότι η επέλαση των πλοίων κοντέϊνερς έχει επιφέρει τραγικές και καταστροφικές αλλαγές στην ναυτιλιακή αγορά των συμβατικών πλοίων Ψυγείων, τα οποία έχει σχεδόν διαλύσει. Οι λόγοι γι' αυτό είναι το ότι τα πλοία κοντέϊνερς πήραν πάνω από το 60% των φορτίων

που διακινούσαν τα ψυγεία και οι καταστροφές στην παραγωγή φρούτων λόγω φυσικών καταστροφών.

Έτσι συμβαίνει το παράδοξο να μειώνεται η προσφορά των κατεψυγμένων φορτίων από την άλλη πλευρά να μειώνεται επίσης και η ζήτηση από τους καταναλωτές. [Γουλιέλμος Α., Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας, 2002, σ. 24-32]

5.5. Γενικές αρχές και στρατηγικοί στόχοι της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής

Την δεκαετία του '50, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκμεταλλεύτηκαν αποτελεσματικά την ευνοϊκή συγκυρία. Σε αυτό συνέβαλαν αποφασιστικά η παράδοση, η έλλειψη επενδυτικών ευκαιριών στην ξηρά, το διαθέσιμο ναυτεργατικό δυναμικό και το χαμηλό κόστος εκμετάλλευσης, που αποτέλεσαν ισχυρούς μοχλούς ανάπτυξης για την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Οι θεαματικές επιτυχίες των ελλήνων πλοιοκτητών στην δεκαετία του '50 αύξησαν την δανειοληπτική τους ικανότητα, πράγμα, που τους επέτρεψε να πάρουν δραστήρια μέρος στην έκρηξη της ναυπηγικής βιομηχανίας, που σημάδεψε την επόμενη δεκαετία, αυξάνοντας θεαματικά το μερίδιο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον παγκόσμιο στόλο.

Στα τέλη της δεκαετίας του '60 η ελληνική ναυτιλία σε αντίθεση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες εξακολουθούσε να διατηρεί το συγκριτικό πλεονέκτημα της, παρά την αύξηση του ναυτεργατικού κόστους.

Το 1981, που η Ελλάδα έγινε μέλος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, διέθετε ένα εμπορικό στόλο ολικής χωρητικότητας 32.699.000 τόνων, που αποτελούσε το 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 35% της συνολικής χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου (συμπεριλαμβανομένου του ισπανικού και πορτογαλικού).

Μετά από 15 χρόνια κρίσης, ο ελληνικός εμπορικός στόλος παρά τις απώλειες των τελευταίων χρόνων αποτελεί σήμερα το 7% του παγκόσμιου στόλου και το 50% του ευρωπαϊκού στόλου (σε τόνους ολικής χωρητι-

κότητας) και εξακολουθεί έτσι να είναι ο μεγαλύτερος της Ευρώπης και ο τρίτος μεγαλύτερος στον κόσμο. Αν προστεθούν ακόμη και τα ελληνόκτητα πλοία, που είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, τότε το ποσοστό της συμμετοχής στο σύνολο της παγκόσμιας χωρητικότητας γίνεται αντίστοιχα 8,2%. Τέλος, αν συνυπολογιστούν τα ελληνόκτητα πλοία, που δεν είναι ασφαλισμένα στο ΝΑΤ, τα ποσοστά σχεδόν διπλασιάζονται.

Από την άλλη μεριά το σύνολο του θαλάσσιου εμπορίου της χώρας το 1997 (εισαγωγές και εξαγωγές, δηλαδή φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα εξωτερικού) ήταν 75 περίπου εκατομμύρια μετρικοί τόνοι, ποσοστό που αντιστοιχεί περίπου μόλις στο 1% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Από την σύγκριση των παραπάνω στοιχείων γίνεται φανερό, ότι ο ελληνικός στόλος εξυπηρετεί κύρια το θαλάσσιο εμπόριο ανάμεσα σε τρίτες χώρες. Είναι, δηλαδή, αυτό, που καθιερώθηκε να λέγεται «cross trader», δηλαδή διαμετακομιστής τρίτων χωρών.

Ο χαρακτήρας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας καθορίζει σχεδόν υποχρεωτικά και τις βασικές αρχές της εθνικής-πολιτικής για τον οικονομικό αυτό κλάδο, που δεν είναι άλλες από: (α) την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών και (β) την αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

Κάθε μορφή προστατευτισμού είναι αντίθετη με τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Από στρατηγική, λοιπόν, άποψη η ναυτιλιακή πολιτική της χώρας δεν μπορεί παρά να συνεχίσει να υποστηρίζει κάθε προσπάθεια φιλελευθεροποίησης των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του αντίστοιχου περιορισμού του ναυτιλιακού προστατευτισμού.

Αυτή την θέση πρόβαλε η ελληνική Κυβέρνηση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την υιοθέτηση μιας κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, που κατέληξαν στο «πακέτο» των γνωστών τεσσάρων κανονισμών.

Στα πλαίσια των παραπάνω διαπραγματεύσεων, ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες άσκησαν σημαντική πίεση για την άρση αυτών των περιορι-

σμών, που προσέκρουσε, όμως στην σταθερή άρνηση της ελληνικής κυβέρνησης, η οποία επικαλέστηκε επιχειρήματα από την αμυντική της πολιτική για να αποτρέψει μια συμφωνία πάνω στο ζήτημα αυτό.

Η εξασφάλιση των όρων εκείνων, που είναι απαραίτητοι για την ικανοποίηση των παραπάνω αρχών θα πρέπει να παραμείνει ο κύριος στρατηγικός στόχος της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 54-59]

5.6. Ναυτιλιακή Πολιτική για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας σημαίνει βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Η Ε.Ε. προκειμένου να χαράξει τη μελλοντική πολιτική σε όλους τους τομείς της οικονομίας ανακοίνωσε το 1993 την Λευκή Βίβλο για την ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση που αφορά και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Έτσι για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ε.Ε., η στρατηγική που προτάθηκε αφορά ενέργειες για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός στις διεθνείς ανοικτές αγορές και ένα κοινοτικό πλαίσιο για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 54]

α) Ειδικότερα όσον αφορά τον θεμιτό ανταγωνισμό στις διεθνείς αγορές για την διατήρηση των ανοικτών αγορών η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. πρέπει να επιδιώξει την εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης και συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού σε όλη την παγκόσμια ναυτιλία.

Σύμφωνα με τις ως τώρα διαπραγματεύσεις που καλύπτουν την διεθνή ναυτιλία, τις βοηθητικές υπηρεσίες και την πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις η Κοινότητα θεωρεί ότι στο μέλλον πρέπει να ισχύει η αρχή της εθνικής μεταχείρισης για όλες τις χώρες και ειδικότερα για τις χώρες της Ε.Ε.

Επίσης για το σκοπό αυτό η Κοινότητα κάνει συντονισμένες ενέρ-

γειες προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Τέλος, η Ε.Ε. έχει αναλάβει πρωτοβουλία σε επίπεδο διεθνών οργανισμών για να προωθηθεί η υιοθέτηση διεθνούς συμφωνίας για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίοι παίζουν καθοριστικό και ζωτικό ρόλο στην διατήρηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, για την εφαρμογή ορισμένων αρχών του δικτύου του ανταγωνισμού όσον αφορά την συμπεριφορά των δημοσίων και ιδιωτικών εταιριών στην ναυτιλιακή αγορά. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 54]

β) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο ανταγωνισμός στις ανοικτές αγορές θα πρέπει να εφαρμοστούν και να αναπτυχθούν διεθνείς κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ελέγχου των πλοίων του κράτους-μέλους και του κράτους ελλιμενισμού και της ποιότητας διαχείρισης των πλοίων με σκοπό την μείωση των υποσυντήρητων.

Εξ άλλου τα Νηολόγια όλων των κρατών-μελών θεωρείται αναγκαίο να εκσυγχρονιστούν ώστε να καταστούν αποτελεσματικά και ικανά να ανταποκριθούν στις διεθνείς υποχρεώσεις. Τα κριτήρια για την λειτουργία όλων των Νηολογίων πρέπει να εναρμονιστούν μεταξύ τους και να περιλαμβάνουν σε γενικές γραμμές τα εξής στοιχεία: α) πλήρη επιθεώρηση του πλοίου κατά την εγγραφή του, β) οι ναυτικοί του πλοίου να έχουν τα κατάλληλα και ισχύοντα πιστοποιητικά ικανοτήτων, γ) υποχρέωση να διενεργείται διαφανής έρευνα για όλα τα σοβαρά ατυχήματα που εμπλέκονται πλοία του νηολογίου της σημαίας του.

Γι' αυτό θα πρέπει να ενισχυθεί ένα νομοθετικό πλαίσιο δεσμευτικού χαρακτήρα που να κατοχυρώνει πλήρως τα παραπάνω. Αυτό θα πρέπει να ισχύει για όλων των ειδών τα νηολόγια, δηλαδή εκτός από τα Κοινοτικά, τα ανοικτά νηολόγια τρίτων χωρών αλλά ακόμη και τα δεύτερα ή παράλληλα των χωρών-μελών. Ακόμη θα πρέπει να ληφθεί απόφαση ρύθμισης της συμπεριφοράς στη ναυτιλία, για να ενισχυθεί ο έλεγχος στο κράτος ελλιμενισμού μέσω της συνεργασίας με τρίτες χώρες. Επίσης να ενθαρρυνθούν οι

πλοιοκτήτες να έχουν στα πλοία τους υψηλά ποιοτικά πρότυπα, όπως π.χ. μέσω κινήτρων, να υπάρξει υποχρεωτική κάλυψη της ευθύνης του τρίτου μέρους στη ναυτιλία, ως προϋπόθεση για την είσοδο σε κοινοτικά λιμάνια με σκοπό την εξάλειψη της επικίνδυνης ναυτιλίας. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 58-62]

γ) Για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ε.Ε. θα πρέπει να υιοθετηθούν μέτρα που να διατηρήσουν ή και να αυξήσουν τις ήδη υπάρχουσες θέσεις εργασίας των ναυτικών της Ε.Ε. και να προωθηθούν πολιτικές για έρευνα και ανάπτυξη μέσω προγραμμάτων για τον ναυτιλιακό τομέα και να αναθεωρηθεί η πολιτική περί κρατικών ενισχύσεων προς αυτόν. Γι' αυτό και ως γνωστόν υπάρχει ήδη μεγάλο πρόβλημα στις χώρες-μέλη, ακόμη και στις μεγάλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όσον αφορά την προσφορά ναυτικών, αξιωματικών και κατώτερου ειδικευμένου πληρώματος. Γι' αυτό για να μην επιδεινωθεί η κατάσταση στο μέλλον, θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα και κοινή δράση της Κοινότητας και να προωθηθούν προγράμματα κατάρτισης και εκπαίδευσης των πληρωμάτων. Επίσης θα πρέπει να προσελκυστούν νέοι εργαζόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα, να γίνουν προγράμματα ναυτικής εκπαίδευσης και απασχόλησης και γενικά να εξασφαλίζεται η εμπειρία και η γνώση όλων των ναυτικών, ανεξαρτήτως της θέσης τους, σε όλα τα επίπεδα και για την θάλασσα και για την ξηρά και να προωθηθεί υψηλής ποιότητας απασχόληση κοινοτικών υπηκόων.

Επίσης, θα πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία στην Έρευνα και Ανάπτυξη και να συντονιστούν ερευνητικά προγράμματα που σχετίζονται με τον ναυτιλιακό τομέα των χωρών-μελών της Ε.Ε. Τα προγράμματα αυτά θα πρέπει να δίνουν προτεραιότητα και να στοχεύουν στην ανάπτυξη υψηλής τεχνολογίας όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς στο ανθρώπινο δυναμικό. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει να βελτιωθεί ο ανταγωνισμός της ναυτιλίας μέσω της δημιουργίας ασφαλέστερου εξοπλισμού, στη ναυπήγηση ασφαλέστερων πλοίων και στην καλύτερη χρησιμοποίηση των ναυτικών.

Τέλος, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για την βελτίωση της

ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ε.Ε. χρειάζεται να εκδοθούν μελλοντικά αναθεωρημένες οδηγίες που να περιλαμβάνουν μια νέα προσέγγιση για την πρακτική ενισχύσεων προς όφελος των πλοιοκτητών, δεδομένου ότι οι κρατικές ενισχύσεις είναι ασυμβίβαστες με την Κοινή Αγορά. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 65-74]

5.7. Εξελίξεις και προοπτικές στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική

Σήμερα κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τον σημαντικό ρόλο που έχει η ναυτιλία, δεδομένου ότι είναι ο πιο οικονομικός και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος στην διακίνηση και μεταφορά των αγαθών. Έτσι η ναυτιλία θα είναι πάντοτε απαραίτητη για την μεταφορά αγαθών της μεγάλης πλειοψηφίας του παγκόσμιου εμπορίου.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ενώ οι Η.Π.Α. διακινούν περίπου το 13,5% του παγκόσμιου εμπορίου και η Ελλάδα μόνο το 0,3%, η ελληνόκτητη ναυτιλία αντίστοιχα διακινεί το 16% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας.

Ενόψει της νέας χλιετίας και δεδομένου ότι βρισκόμαστε στα πρόθυρα ενός καινούργιου διεθνούς περιβάλλοντος αναζητούνται διάφοροι νέοι τρόποι δραστηριοποίησης όλων των παραγόντων της ναυτιλίας.

Το θαλάσσιο εμπόριο είναι μια επιχειρηματική δραστηριότητα με εξαιρετικά διεθνή χαρακτήρα, στην οποία εμπλέκονται πολλοί διαφορετικά μέρη, όπως κράτη σημαίας, πλοιοκτήτες, ναυτικοί, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, νηογνώμονες, ασφαλιστές, αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί, φορτωτές και ναυλωτές. Όλοι αυτοί μαζί αποτελούν μεταξύ τους μια αλυσίδα, που ο κάθε κρίκος επιτελεί τον δικό του ξεχωριστό ρόλο.

Έτσι ένα πλοίο με σκοπό να παράγει το λιγότερο κόστος με την υψηλότερη απόδοση μπορεί να ανήκει σε πλοιοκτήτη άλλης εθνικότητας, να έχει κατασκευαστεί σε άλλη χώρα, να χρηματοδοτείται από κάποια τρίτη, να διαχειρίζεται, να ασφαρίζεται, να ναυλώνεται από κάποια άλλη, να έχει πλήρωμα προερχόμενο από διάφορες χώρες και να έχει νηολογηθεί σε σημαία διαφορετικής χώρας. Εν αντιθέσει με τις περισσότερες άλλες διεθνείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, που ο κυριότερος παράγοντας ως κινητό

μέρος είναι το κεφάλαιο, στη ναυτιλία ο σημαντικότερος παράγοντας είναι το ναυτεργατικό δυναμικό.

Σήμερα η ναυτιλία, που λόγω του διεθνή της χαρακτήρα και της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, εξελίσσεται συνεχώς, βρίσκεται μπροστά σε μεγάλες αλλαγές και σε ένα μεταβατικό στάδιο.

Αναμφίβολα επίσης οι νέοι κανονισμοί στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις έχουν συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και στην ασφάλεια του πλοίου και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Μετά την Συμφωνία της GATT η Παγκόσμια Οργάνωση Εμπορίου στο πλαίσιο της διαμορφούμενης απελευθέρωσης των υπηρεσιών άρχισε να ασχολείται με τα ναυτιλιακά θέματα.

Μελλοντικά με την απελευθέρωση του εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας στις επιχειρήσεις και στις βιομηχανίες να επεκτείνεται συνεχώς, θεωρείται ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου θα αυξάνεται και κατά συνέπεια οι ροές εμπορευμάτων μέσω των θαλασσιών μεταφορών θα αυξάνονται περαιτέρω.

Στην νέα χιλιετία τα βασικά ερωτήματα που θα αφορούν την ναυτιλία θα είναι σχετικά με τους τρόπους αγοραπωλησίας των πλοίων, τους εμπορικούς τρόπους λειτουργίας τους, τον τρόπο ασφαλίσεως τους, της διαχείρισης τους, όπως επίσης και τους τρόπους επίλυσης των μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών διαφορών τους.

Ειδικά από την πετρελαϊκή κρίση και μετά η ναυτιλία είχε και θα συνεχίζει να έχει μεγάλες αλλαγές. Ορισμένες απ' αυτές ήταν η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών με τα εμπορευματοκιβώτια, που άλλαξε όλη την φιλοσοφία σ' αυτόν τον τομέα της ναυτιλίας, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την λειτουργική και εμπορική δομή τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την διάλυση των παλαιών ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών και την δημιουργία νέων με την μορφή κλειστών και ανοικτών, συνασπισμών, ενώσεων, συνενώσεων και κοινοπραξιών. Άλλη αλλαγή που επήλθε είναι στο μέγεθος και στην χωρητικότητα φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων καθώς και στην

δημιουργία νέων εξειδικευμένων πλοίων για την μεταφορά μιας ολόκληρης σειράς φορτίων, που χρειάζονται ειδική μεταχείριση, όπως χημικά, προϊόντα πετρελαίου, υγραέριο, ραδιενεργά απόβλητα κ.ά.. Αντίστοιχα το παλαιό υπερωκεάνιο, που ως κλασικό επιβατηγό υπηρεσιών γραμμής αποσύρθηκε λόγω της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών, μεταλλάχθηκε και αναπτύχθηκε περαιτέρω σε κρουαζιερόπλοιο. Μεγάλη εξέλιξη είχε και το επιβατηγό ακτοπλοίας και διεθνών πλόων που έχει την δυνατότητα μεταφοράς με άνεση πολλών επιβατηγών αλλά και φορτηγών αυτοκινήτων. Επίσης σήμερα πλέον έχουν γίνει μεγάλα βήματα σε ότι αφορά την ναυπηγική και ναυτιλιακή τεχνολογία, ειδικά στους αυτοματισμούς διαφόρων λειτουργιών του πλοίου που καθιστούν το λειτουργικό κόστος στην διαχείριση ενός πλοίου ακόμη πιο χαμηλό. Έτσι για παράδειγμα έχουμε πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια να έχουν ως πλήρωμα μόνο 18 άτομα. Επίσης η δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης έχει αλλάξει και ως επί το πλείστον διοικείται και διαχειρίζεται από εξειδικευμένα άτομα σε σχέση με την οικογενειοκρατικού χαρακτήρα που είχε και συνεχίζει να έχει σε πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες όπως και στην Ελλάδα.

Τέλος το υψηλό κόστος στις περισσότερες αναπτυγμένες χώρες έχει πλέον μετατρέψει ορισμένες αναπτυσσόμενες κυρίως της Νοτιοανατολικής Ασίας σε κέντρα της ναυπηγικής βιομηχανίας. [Γουλιέλμος Α., Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας, 2002, σ. 192-201].

5.8. Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας

Ένα πολύ σοβαρό θέμα που απασχολεί την διεθνή ναυτιλία και ίσως είναι το κυριότερο για τους πλοιοκτήτες αφορά το χρηματοπιστωτικό σύστημα, που επηρεάζει άμεσα την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αυτό συμβαίνει όχι μόνο γιατί ο κλάδος της ναυτιλίας είναι κατ' εξοχήν δανειοδοτούμενος, αλλά και γιατί η εξασφάλιση δανείων και το κόστος αυτών αποτελούν τα σημεία εκείνα που οδηγούν στην επιτυχία ή μη των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών του κλάδου. Για παράδειγμα αναφέρεται ότι στην περίπτωση κατά την οποία τα διεθνή επιτόκια αυξηθούν κατά

μία μονάδα, το ετήσιο κόστος αυτών αυξάνεται περίπου κατά 100 εκατομμύρια δολάρια. [Κροντήρας Π., Ο ρόλος των τραπεζών απέναντι στην ελληνική ναυτιλία, 1999, σ. 34-35]

Ο στόχος των ναυτιλιακών εταιρειών είναι η επίτευξη του ελαχίστου κόστους και η αποτελεσματική προστασία από πιθανές απότομες μεταβολές στην διεθνή χρηματαγορά, που είναι κυρίως τα τραπεζικά επιτόκια. Είναι γνωστό ότι κατά το παρελθόν οι δυναμικά μεταβαλλόμενες συνθήκες επιτοκίων και ισοτιμιών νομισμάτων οδήγησαν την ελληνική ναυτιλία σε δύσκολες στιγμές. Στη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων τρεις είναι οι πλευρές της κεφαλαιαγοράς, που χρειάζονται ιδιαίτερη σημασία:

(α) Οι νέες χρηματοδοτήσεις με σκοπό την εξασφάλιση των απαιτούμενων κεφαλαίων με το μικρότερο δυνατό κόστος.

(β) Η επαναχρηματοδότηση για την διατήρηση του χαρτοφυλακίου της επιχείρησης στο ελάχιστο κόστος, που γίνεται συνήθως κάτω από τελείως διαφορετικές συνθήκες της αγοράς απ' αυτές που ίσχυαν κατά την αρχική χρηματοδότηση της επένδυσης.

(γ) Η χρήση προϊόντων αντιμετώπισης των χρηματοοικονομικών κινδύνων ή χρηματοδοτικής ασφάλισης. Τα προϊόντα αυτά περιέχουν προστασία από ενδεχόμενες μεταβολές των επιτοκίων ή και των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Τα προϊόντα για το σκοπό αυτό είναι κυρίως τα προθεσμιακά συμβόλαια, τα options επί επιτοκίων και επί νομισμάτων κ.τ.λ.

5.9. Η ναυτιλιακή πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Όσον αφορά τις επιπτώσεις της Οικονομικής Νομισματικής Ένωσης στην ανταγωνιστικότητα των πλοίων της Ε.Ε. θεωρείται ότι αυτή δεν θα επηρεαστεί από το νέο νόμισμα, δηλαδή το ευρώ, καθώς οι κύριες συναλλαγές στο χώρο της ναυτιλίας θα συνεχίσουν να γίνονται σε δολάρια, αλλά μόνο οι οικονομικές σχέσεις των ναυτιλιακών εταιρειών στο χώρο της Ε.Ε. και συγκεκριμένα στους τομείς των επισκευών, ναυπηγήσεων, αγορών, προμηθειών κ.λ.π. θα εκφράζονται σε ευρώ.

5.9.1. Η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας στην Ε.Ε.

Η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας γενικά αφορά τέσσερις βασικούς άξονες, όπως:

- ❖ οι αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες και την προώθηση μιας σφαιρικής πολιτικής ανοικτών αγορών
- ❖ η ανάπτυξη και την εφαρμογή διεθνών υποχρεωτικών κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ελέγχου της ποιότητας και του κράτους σημαίας, αλλά και μέσω των ελέγχων που διεξάγονται από τα κράτη ελλιμενισμού
- ❖ η προώθηση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου με μέτρα που αναφέρονται στην εκπαίδευση και την απασχόληση των ναυτικών, τις πρωτοβουλίες έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και μια πολιτική κρατικών ενισχύσεων ειδικά για την ναυτιλία
- ❖ η ανάπτυξη και την βελτίωση των υποδομών και ειδικότερα την βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμανιών και των υποδομών μέσα και έξω από αυτά, αλλά και την θέσπιση κανόνων θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα αυτό. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 85-87]

Η ναυτιλία είναι ως γνωστόν η πιο διεθνής βιομηχανία, άρα ήταν και η πρώτη που είχε διεθνοποιημένη μορφή. Για να εισέλθει κανείς στην ναυτιλία γενικά δεν χρειάζεται να υποστεί μονομερείς ρυθμίσεις από το κράτος της σημαίας δηλαδή μόνο της νηολόγησης του πλοίου της, αλλά υπόκειται συνήθως σε διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την ευθύνη έναντι τρίτων, την ασφάλεια του πλοίου και την ναυτεργασία.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση σε σχέση με την ανταγωνιστικότητα της ήταν ανέκαθεν από μόνη της διεθνοποιημένη. Άρα η είσοδος της σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία είναι πιο εύκολη και απλή από άλλες επιχειρήσεις της ξηράς, εθνικές ή ακόμη και πολυεθνικές.

Όσον αφορά την παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας και τις εξελίξεις και προοπτικές που έχει σ' αυτήν η Ευρωπαϊκή Κοινοτική ναυτιλία θα πρέπει να έχει κανείς υπόψη του, ότι:

- ❖ η ναυτιλία της Ε.Ε. είναι τόσο ποσοτικά, όσον και ποιοτικά μια από τις ισχυρότερες του κόσμου. Παρ' όλα αυτά όμως, αν και η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή τεχνογνωσία είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει ακόμη αναπτύξει ένα τέτοιο πλαίσιο κανονισμών και οδηγιών που να την κάνει περισσότερο ανταγωνιστική.
- ❖ τα κεφάλαια στη ναυτιλία και το ναυτεργατικό δυναμικό ήταν ανέκαθεν διεθνή, αλλά τώρα πλέον απέκτησαν τόσο μεγάλη κινητικότητα, ώστε οποιαδήποτε εθνική πολιτική κάποιου κράτους, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που τα αφορούν.
- ❖ εάν δεν ληφθούν το συντομότερο δυνατόν μέτρα που να αφορούν την περαιτέρω ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, οποία όμως πρέπει να συμβαδίζει με τις τάσεις της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και τα ανάλογα πρότυπα άλλων χωρών, τότε θα αποχωρήσουν και άλλα κεφάλαια, αλλά και ναυτεργατικό δυναμικό, από αυτήν. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 92-95]

5.9.2. Τα μέτρα για την ενίσχυση του Νηολογίου των κρατών-μελών

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη θεσμοθετήσει τη δυνατότητα να δοθούν κρατικές ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Στις 7 Ιουλίου 1997 η Επιτροπή υιοθέτησε τις λεγόμενες «κατευθυντήριες γραμμές» για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών, τροποποιώντας έτσι τις προηγούμενες οι οποίες ίσχυαν από το 1989.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές στοχεύουν στο να εναρμονίσουν τα κρατικά συστήματα επιδοτήσεων. Ξεκινούν από την αρχή ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία μειονεκτούν, ως προς την ανταγωνιστικότητά τους, έναντι των πλοίων υπό ξένες σημαίες, για φορολογικούς λόγους. Έτσι, οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν στα κράτη-μέλη να δώσουν εκτεταμένες φορολογικές απαλλαγές ή απαλλαγές σε κοινωνικές εισφορές.

Αντίθετα, οι κατευθυντήριες γραμμές είναι περιοριστικές, όσον αφορά τις επιδοτήσεις για επενδύσεις, γιατί οδηγούν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε αθέμιτο ανταγωνισμό ως προς τα ναυπηγεία.

Το κοινοτικό αυτό πλαίσιο είναι πιο γενναιόδωρο από ό,τι ισχύει για τις χερσαίες βιομηχανίες γιατί η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η κοινοτική ναυτιλία βάλλεται σκληρά από διεθνή ανταγωνισμό, πολλές φορές με άνισους όρους.

Έτσι τα τελευταία χρόνια ορισμένες χώρες της Ε.Ε. με συγκεκριμένες αλλαγές που έκαναν στην ναυτιλιακή πολιτική τους κατόρθωσαν να κάνουν ιδιαίτερα ελκυστικά τα νηολόγια τους. Πρώτο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Ολλανδία η οποία για να εκσυγχρονίσει και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της σημαίας της εφάρμοσε ορισμένα μέτρα, όπως την δυνατότητα φορολόγησης με βάση την χωρητικότητα των πλοίων της, όπως ισχύει και στην Ελλάδα, και την επιχειρηματική ευελιξία σε θέματα της σύνθεσης των πληρωμάτων. Έτσι θέσπισε νόμο σύμφωνα με τον οποίο για την σύνθεση του πληρώματος την ευθύνη την έχει αποκλειστικά η πλοιοκτήτρια εταιρεία, ενώ η κυβέρνηση διατηρεί μόνο εποπτικό ρόλο.

Τα δύο αυτά μέτρα θεωρούνται ότι έκαναν τόσο δελεαστικό και ελκυστικό το ολλανδικό νηολόγιο, δεδομένου ότι το μεν πρώτο αφορά την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης και το δεύτερο την μείωση του λειτουργικού κόστους του ίδιου του πλοίου, αφού οι υπόλοιπες δαπάνες όπως τα καύσιμα και οι ασφάλειες είναι σχεδόν ίδιες για όλους.

Η Ιταλία αντίστοιχα θέσπισε με νόμο ότι η κοινωνική ασφάλιση και οι συντάξεις των ναυτικών, που εργάζονται στα πλοία αυτά του δεύτερου νηολογίου, θα καταβάλλονται από το ίδιο το κράτος. Έτσι μειώνεται το κόστος των πληρωμάτων κατά 46% σε σχέση με το αντίστοιχο των υπό ιταλική σημαία πλοίων. Όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων, που εγγράφονται στο νέο νηολόγιο από το κύριο ιταλικό νηολόγιο, υπάρχει η υποχρέωση το πλήρωμα να αποτελείται από κοινοτικούς ναυτικούς, ενώ για τα υπόλοιπα πλοία τουλάχιστον 6 ναυτικοί πρέπει να προέρχονται από χώρα της Ε.Ε.. Επίσης τα έσοδα των ιταλικών κρουαζιερόπλοιων υπάγονται πλέον στην κοινή φορολογική νομοθεσία. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 98-107]

5.9.3. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Η Συνθήκη του Μάαστριχ προβλέπει για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας την δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Έτσι λοιπόν και η ανάγκη αποσυμφόρησης των χερσαίων αξόνων μεταφοράς, αλλά και το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ως το πιο αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς από την άποψη της εξοικονόμησης ενέργειας, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ σημαντικές για την ανάπτυξη και του ενδοκοινοτικού, αλλά και του εξαγωγίμου εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για τους λόγους αυτούς εκτός από την υιοθέτηση των οποιωνδήποτε μέτρων για την ναυτιλία χρειάζεται ακόμη και η ανάπτυξη του κοινοτικού συστήματος σύνθετης μεταφοράς, αλλά και η βελτίωση της υποδομής των λιμένων, καθώς επίσης και η αποτελεσματικότερη σύνδεση με τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές της Ένωσης. Έτσι θεωρείται ότι η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων θα βοηθήσει πάρα πολύ στην επίτευξη των παραπάνω στόχων, ειδικά στο πλαίσιο της σύνθετης μεταφοράς με την χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA) θα μπορούσε να οριστεί ως ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, οι θαλάσσιες ή και ποτάμιες μεταφορές από και προς τα λιμάνια της ευρωπαϊκής ενδοχώρας, συμπεριλαμβάνονται δηλαδή και οι ακτοπλοϊκές μεταφορές.

Γεωγραφικά καλύπτει τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., αλλά επεκτείνεται και προς τη Μαύρη Θάλασσα, Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο.

Οι βασικές υπηρεσίες που παρέχει είναι η μεταφορά χύδην φορτίων, οι μεταφορές οχημάτων, οι υπηρεσίες μικρών «τροφοδοτικών» πλοίων και οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών.

Στα πλεονεκτήματα της NMA καταγράφεται το ότι είναι, όπως η ναυτιλία γενικότερα, η πλέον φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς (η θαλάσσια μεταφορά συντελεί μόνο κατά 14% στη θαλάσσια ρύπανση)

σύμφωνα με στατιστικές της Ε.Ε., ενώ ιδιαίτερα μικρό είναι το ποσοστό συμβολής της στην ατμοσφαιρική ρύπανση.

Είναι ακόμη η πλέον οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων και στα έξοδα μεταφοράς, συμβάλλοντας στη χαμηλή τιμή των αγαθών, όπως επίσης είναι συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα της Ε.Ε. και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η Ε.Ε. έχει ορίσει οκτώ κοινοτικούς θαλάσσιους διαδρόμους που φέρουν το κύριο βάρος ανάπτυξης της ΝΜΑ. Αυτοί είναι:

- ❖ Ισπανία-Ηνωμένο Βασίλειο
- ❖ Πορτογαλία-Ηνωμένο Βασίλειο
- ❖ Ιταλία-Ελλάδα
- ❖ Μπενελούξ- Γερμανία/ Σκανδιναβικές χώρες
- ❖ Μπενελούξ-Γερμανία/ Ηνωμένο Βασίλειο-Ιρλανδία
- ❖ Μπενελούξ-Γερμανία/ Μαύρη Θάλασσα
- ❖ Ιταλία- Δουνάβιες χώρες.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ελλάδα εκπροσωπείται από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, λόγω του ότι δραστηριοποιείται σ' αυτόν τον τομέα και για την προώθηση της έχει συστήσει ειδικό γραφείο. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 108-111]

5.9.4. Οι μελλοντικές τάσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας

Σύμφωνα με την μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης «προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική» οι μελλοντικές τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία σε σχέση με την απελευθέρωση του εμπορίου και την αποκέντρωση των μεθόδων παραγωγής θα είναι:

- ❖ Η αύξηση των μεταφορών τακτικών γραμμών
- ❖ Οι εξειδικευμένες υπηρεσίες
- ❖ Τα πρότυπα επενδύσεων
- ❖ Το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων

Όσον αφορά τις μεταφορές των τακτικών γραμμών η αύξηση τους

την τελευταία δεκαετία ήταν κατά μέσο όρο της τάξεως 6,5% ετησίως, ενώ προβλέπεται ότι ο ρυθμός αύξησης τους θα είναι ανάλογος και κατά την διανυόμενη δεκαετία. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 113]

Όπως είναι φυσικό η παγκοσμιοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής αύξησε την ζήτηση των παγκόσμιων μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια και των θαλάσσιων μεταφορών. Από την πλευρά τους οι ναυτιλιακές εταιρείες στις τακτικές γραμμές για να ανταποκριθούν στην τεράστια πλέον ζήτηση δημιουργούν εμπορικές συμμαχίες μεταξύ τους μέσω συνεργασιών, συγχωνεύσεων και εξαγορών και έτσι οι νέες αυτές εταιρείες, όπως είναι φυσικό, διαθέτουν πολύ μεγάλη υλικοτεχνική υποδομή.

Το φαινόμενο αυτό είναι πιο έντονο στις θαλάσσιες μεταφορές, που δραστηριοποιούνται πλοία κοντέϊνερς, στις οποίες η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας εμφανίζεται πλέον με την μορφή των «υπηρεσιών σ' όλο τον κόσμο». Στο ίδιο πλαίσιο πρέπει να σημειωθεί ότι αλλάζουν πλέον οι σχέσεις μεταξύ πελάτη και προμηθευτή κάποιου αγαθού, δηλαδή για την ναυτιλία μεταξύ ναυλωτή και κατασκευαστή, λόγω της αυξημένης παροχής εξειδικευμένων και εξατομικευμένων υπηρεσιών με το δίκτυο μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα».

Στις λεγόμενες εξειδικευμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως είναι οι κρουαζιέρες, οι υπεράκτιες υπηρεσίες κ.α., προβλέπεται ότι οι μελλοντικές τάσεις γενικά θα είναι θετικές, λόγω της παγκόσμιας ευημερίας, που φαίνεται ότι επικρατεί, της άντλησης νέων πηγών πετρελαίου, καθώς και του ανοίγματος νέων αγορών. Ειδικά για τις χώρες της Ε.Ε. σημαντική είναι η εξειδικευμένη ναυπηγική αλλά και τουριστική τεχνογνωσία που αυτές έχουν. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 115]

Η απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου δίνει επίσης νέα ώθηση στις ευκαιρίες επιχειρηματικών επενδύσεων των ναυτιλιακών εταιρειών. Σε πολλές χώρες της Ε.Ε. έχουν επενδύσει αμερικανικές και ιαπωνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κυρίως σε εταιρείες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Το μεγάλο όμως πρόβλημα που υπάρχει είναι τα περιοριστικά μέτρα που

συνεχίζουν να έχουν πολλές χώρες, καθώς και η διακριτική μεταχείριση σε λιμάνια έναντι εθνικών επιχειρηματιών. [Ε.Ο.Κ., Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, 2001 σ. 117]

Τέλος όσον αφορά το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων, την μειωμένη συντήρηση και το επίπεδο ασφάλειας που έχουν αυτά, οι στατιστικές δείχνουν ότι οι συνολικοί κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνονται σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου, πράγμα που έμπρακτα αποδεικνύεται και από τα συχνά ναυτικά ατυχήματα και στη χώρα μας (ΣΑΜΙΝΑ κ.τ.λ.)

5.10. Ελληνική ναυτιλία και ναυτιλιακή πολιτική

Για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, όπως η Ελλάδα, η ναυτιλία αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους τομείς της οικονομίας, με διεθνή και ποικιλόμορφη δραστηριότητα και προσφορά που ξεπερνά τα στενά οικονομικά πλαίσια.

Ο ρόλος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο εθνικό, ευρωπαϊκό και το παγκόσμιο πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργεί είναι ιδιαίτερα σημαντικός και γι' αυτό πρέπει να εξεταστούν με μεγάλη προσοχή οι εξελίξεις στην διεθνή ναυτιλιακή πολιτική και οι προοπτικές που θα έχει στο νέο διεθνές περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας ειδικά μετά την Συμφωνία της GATT και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ελληνική ναυτιλία ανέκαθεν σε όλη την ιστορία της υπήρξε ο κατ' εξοχήν τομέας διεθνοποίησης τόσο της ελληνικής οικονομίας όσο και της κοινωνίας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία σήμερα εκτός από την συμβολή της στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας έχει και ρόλο εθνικής ασφαλείας, δεδομένου ότι ο ακτοπλοϊκός της στόλος συνδέει τα πολλά νησιά της Ελλάδας με την ηπειρωτική χώρα. Έχει επίσης ρόλο ευρωπαϊκό καθώς με το μέγεθος αλλά και την ποικιλία των εμπορικών δραστηριοτήτων της συντελεί με περίπου το 50% στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος έχει και παγκόσμιο ρόλο δεδομένου ότι κατέχει το 16% περίπου του παγκόσμιου στόλου και η ναυτιλία είναι ο μοναδικός τομέας που η Ελλάδα έχει κάποια διαπραγματευτική ισχύ και πρωταγωνιστεί στις παγκό-

σμιες εξελίξεις των διεθνών οργανισμών στην κατεύθυνση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Έτσι η ελληνική ναυτιλία ενώ απορροφά μόνο ένα ελάχιστο μέρος του εθνικού κεφαλαίου αποδίδει μεγάλα οφέλη σε επενδύσεις παντός είδους, καθώς και στο μεγάλο σήμερα θέμα της απασχόλησης.

Οι πολύ σημαντικές σήμερα αλλαγές που συντελούνται στο μεταβατικό στάδιο που βρίσκεται η ναυτιλία και αφορούν την Ελλάδα αλλά και τις υπόλοιπες χώρες, είναι οι εξής:

- ❖ Η μεγάλη ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και κατά συνέπεια και η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου που έχει ως άμεσο επακόλουθο την ποσοτική και ποιοτική αύξηση των μεταφορών γενικά και των θαλασσιών μεταφορών ειδικότερα.
- ❖ Οι αλλαγές στους θαλάσσιους προορισμούς, η ποικιλία των φορτίων και η αύξηση των αποστάσεων των θαλάσσιων δρόμων με την ανάπτυξη νέων μεγάλων οικονομιών στην Ασία, την Αφρική, την Νότιο Αμερική που συνήθως απαιτούν όλο και πιο πολύ νέου τύπου πλοία.
- ❖ Οι νέοι κανονισμοί σε θέματα ασφαλείας των πλοίων και των πληρωμάτων καθώς και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δημιουργούν νέες ανάγκες στις ναυπηγικές κατασκευές, την ναυσιπλοΐα, την ασφάλιση, την τεχνολογία αποφυγής ατυχημάτων και κατά συνέπεια την δημιουργία νέων αναγκών στις υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση αυτών.
- ❖ Οι αλλαγές που συντελούνται στους τρόπους χρηματοδότησης προσφέρουν κι' αυτοί νέες επενδυτικές ευκαιρίες και με την σειρά τους δημιουργούν σειρά ολόκληρη υπηρεσιών που διευρύνουν τον χώρο των έμμεσων οικονομικών λειτουργιών που προκαλεί η ναυτιλιακή επιχειρησιακή δραστηριότητα.
- ❖ Η ραγδαία ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων και η μεγάλη αύξηση των μετακινήσεων, σε συνδυασμό με την σύγχρονη απαίτηση για ποιότητα έχουν μεταβάλει το σκηνικό στον χώρο της ακτοπλοΐας και των κρουαζιερόπλοιων και θα τον μεταβάλουν ακόμα περισσότερο

στο εσωτερικό της Ε.Ε. και ειδικότερα στην Ελλάδα.

- ❖ Τέλος υπάρχει το σημαντικότερο θέμα της ανατροπής των διεθνών δεδομένων και της σχέσης μεταξύ των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών και των νέων αναπτυσσόμενων κυρίως χωρών στο θέμα των λεγόμενων σημαιών ευκαιρίας.

Για την ελληνική ναυτιλία γενικά το κύριο σημείο που πρέπει να την απασχολεί σε ότι αφορά το μέλλον της είναι η ισορροπία μεταξύ των βασικών εθνικών αναγκών της και της αναπόφευκτης λειτουργίας της εντός του νέου ανταγωνιστικού διεθνούς περιβάλλοντος. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 76-78]

5.10.1. Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας

Ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολεί σήμερα την ελληνική ναυτιλία είναι αυτό της χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, δεδομένου ότι η χρηματοδότηση των περισσότερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων κυριαρχείται από τις ξένες τράπεζες με ποσοστό συμμετοχής των άνω του 90%. Έτσι εάν υπολογιστεί ότι η αξία του ελληνόκτητου στόλου με περίπου 3300 πλοία ανέρχεται περίπου σε 30 δισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α., η χρηματοδότηση του αντιστοιχεί σε περίπου 12 δισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α., εκ των οποίων τα 11 δισεκατομμύρια προέρχονται από ξένες τράπεζες [Κροντήρας Π., Ο ρόλος των τραπεζών απέναντι στην ελληνική ναυτιλία, 1999, σ. 43]

Η προέλευση των 10 βασικών τραπεζών που είναι οι κύριοι χρηματοδότες της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι 3 τράπεζες από τις Η.Π.Α., 2 από το Ηνωμένο Βασίλειο, 2 από την Γερμανία, 2 από την Ολλανδία και 1 από την Γαλλία [στο ίδιο, σ. 45]

Τελευταία πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες προσφεύγουν εκτός από την χρηματιστηριακή αγορά και στις διεθνείς κεφαλαιαγορές με την έκδοση ομολόγων υψηλού κινδύνου που απευθύνονται συνήθως σε Αμερικανούς θεσμικούς επενδυτές.

Επίσης υπάρχουν ορισμένες μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εται-

ρείες, κυρίως δεξαμενόπλοιων αλλά και φορτηγών χύδην, που έχουν στραφεί σε ξένα χρηματιστήρια, όπως του Όσλο και της Νέας Υόρκης, προς εξεύρεση χρηματοδοτικών πόρων.

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση θεωρείται γενικά και για τις τράπεζες, αλλά και για τους πλοιοκτήτες, ως επένδυση υψηλού κινδύνου λόγω των απότομων και μεγάλων διακυμάνσεων των ναύλων καθώς και της αξίας των πλοίων.

Η παγκοσμιοποίηση στην οικονομία έχει επιφέρει μεγάλες αλλαγές στην λειτουργία του τραπεζικού συστήματος διεθνώς και έχει επηρεάσει επίσης και την δομή του. Σήμερα οι τράπεζες σ' όλο τον κόσμο αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα, περισσότερο στις αναπτυγμένες οικονομικά χώρες παρά στις αναπτυσσόμενες. Οι λόγοι γι' αυτό είναι οι πολλές και διαφορετικές μορφές εναλλακτικών ανταγωνιστικών προϊόντων που προσφέρονται από διάφορους οικονομικούς οργανισμούς εκτός από τις τράπεζες, όπως είναι οι εταιρείες των αμοιβαίων κεφαλαίων, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι χρηματιστηριακές εταιρείες, που έχουν ως αποτέλεσμα την μείωση των τραπεζικών καταθέσεων. Επίσης πολλές αναπτυγμένες χώρες έχουν εισαγάγει στην νομοθεσία τους κανονιστικές διατάξεις, που διέπουν την σχέση ιδίων κεφαλαίων των τραπεζών προς τον παρεχόμενο συνολικό δανεισμό τους. Έτσι η μόνιμα επιδιωκόμενη προσπάθεια των τραπεζών για συνεχή αύξηση της κερδοφορίας τους, τόσο σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια τους όσο και σε απόλυτους αριθμούς, φαίνεται ότι θα είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθεί και γι' αυτό επιβάλλεται να προωθήσουν αλλαγές στην στρατηγική και στην τακτική τους. Ακόμη η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, όπως σ' όλες τις επιχειρήσεις, έχει ήδη ως αποτέλεσμα τις εξαγορές και τις συγχωνεύσεις μεταξύ πολλών μεγάλων τραπεζών, καθώς επίσης και χρηματοδοτικών οργανισμών, αλλά ακόμη και με άλλες επιχειρήσεις στη προσπάθεια δημιουργίας τέτοιων εξειδικευμένων υπηρεσιών, που να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα προϊόντων και υπηρεσιών με πιθανή μείωση των πιστωτικών κινδύνων.

Ο ρόλος των τραπεζών απέναντι στην ελληνική ναυτιλία πιστεύεται ότι στο μέλλον θα είναι αρκετά διαφορετικός απ' ότι ήταν έως σήμερα. Η

ναυτιλία γενικά ως γνωστόν έχει ανάγκη χρηματοδότησης με μεγάλα κεφάλαια, ενώ σύμφωνα με την άποψη των τραπεζών, ελληνικών και ξένων, η ελληνική ναυτιλία κυρίως αυτή των πλοίων της μεταφοράς των φορτίων χύδην έχει προβλήματα, που αφορούν περισσότερο την λειτουργική δομή της και όχι μόνο την τεχνογνωσία της. Ειδικότερα όσον αφορά την σημερινή πραγματικότητα στην χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας θεωρείται κατά την άποψη των τραπεζών, ότι ένας ιδιαίτερα ανασταλτικός παράγοντας σε σχέση με την μελλοντική ανταγωνιστική της ανάπτυξη, είναι η οικογενειοκρατική μορφή και νοοτροπία της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, λόγω του ότι συνήθως οι τραπεζική χρηματοδότηση γίνεται για την αγορά παλαιών και μεταχειρισμένων πλοίων. Έτσι, παρ' όλες τις μεγάλες δυνατότητες ρευστότητας που έχουν σήμερα οι τράπεζες για να χρηματοδοτήσουν νέες ναυτιλιακές επενδύσεις, και λόγω του υψηλού επενδυτικού κινδύνου που έχει η ναυτιλία γενικά και ιδιαίτερα η ελληνική, πολύ δύσκολα προωθούν χρηματοδοτήσεις για μεταχειρισμένα και παλαιά πλοία, καθώς επίσης και σε μη καταξιωμένους και γνωστούς πλοιοκτήτες και διαχειριστές.

Οι τράπεζες προτιμούν να περιορίσουν τους πιστωτικούς τους κινδύνους και την αύξηση των εσόδων τους παρά να χρηματοδοτήσουν, όπως έκαναν παλαιότερα, σε προβληματικούς και μη ανταγωνιστικούς τομείς της ναυτιλίας, όπως π.χ. είναι σήμερα ο τομέας των πλοίων-ψυγείων. Από την άλλη πλευρά οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές προσπαθούν να μεγιστοποιήσουν τα έσοδα τους και τα κέρδη τους με δανειακά κεφάλαια με αποτέλεσμα τον υπερδανεισμό των επιχειρήσεων τους.

Έτσι λοιπόν έχοντας υπόψη τα παραπάνω και θεωρώντας ότι στο μέλλον οι τράπεζες δύσκολα πλέον θα αλλάξουν την πολιτική και στρατηγική τους, θα πρέπει κατ' ανάγκη οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές να επιζητούν χρηματοδοτικές επενδύσεις για νεότευκτα πλοία, όπως επίσης να εκσυγχρονίσουν τις εταιρείες τους με σωστή στελέχωση των υπηρεσιών τους και να έχουν διαφάνεια και μακροπρόθεσμη στρατηγική.

Συμπερασματικά μπορεί να θεωρηθεί ότι μελλοντικά στις σχέσεις

μεταξύ των τραπεζών ως χρηματοδοτών και των πλοιοκτητών-διαχειριστών ως χρηματοδοτούμενων, ο ρόλος των τραπεζών, λόγω της εμπειρίας που ήδη έχουν, καθώς και των εξειδικευμένων υπηρεσιών που μπορούν να προσφέρουν, δεν θα είναι πια ο ίδιος, αλλά θα διευρυνθεί και θα λάβει πλέον γενικά την μορφή του οικονομικού συμβούλου. [στο ίδιο, σ. 47-55]

5.10.2. Η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας

5.10.2.1. Η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας

Τα επίπεδα ασφαλείας των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων σήμερα είναι πολύ καλύτερα από ότι ήταν στο παρελθόν, δεδομένου ότι το ποσοστό ατυχημάτων ιδιαίτερα των πλοίων με ελληνική σημαία βρίσκεται στα ίδια περίπου επίπεδα με τον μέσο όρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ειδικότερα το ποσοστό που αφορά τις ανθρώπινες απώλειες των ελληνικών επιβατηγών πλοίων είναι από τα χαμηλότερα στο κόσμο, ενώ μόνο τα ελληνόκτητα φορτηγά πλοία με ξένη σημαία ευκολίας έχουν κάπως υψηλότερα ποσοστά απωλειών. Η ελληνική και η ελληνόκτητη ναυτιλία έχουν το μεγάλο πρόβλημα της επάνδρωσης των πλοίων τους, το οποίο είναι και ποσοτικό αλλά και ποιοτικό λόγω της συνεχούς μείωσης του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών και της ανάγκης αυξημένων προσόντων για να ανταποκριθούν στις ραγδαίες εξελίξεις της ναυτικής τεχνολογίας. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 91-92]

5.10.2.2. Η εκπαίδευση του ναυτεργατικού δυναμικού

Το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης έχει τεράστια σημασία για την ελληνική ναυτιλία και την βιωσιμότητα της. Γι' αυτό χρειάζεται να ληφθούν από τις αρμόδιες αρχές διάφορα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτλιακής εξειδίκευσης για την καλύτερη ανταπόκριση στις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε να προσελκυστούν περισσότεροι νέοι ναυτικοί, όπως:

- Την παροχή κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- την αναδιοργάνωση των προγραμμάτων σπουδών στις παραγωγικές σχο-

λής του εμπορικού ναυτικού και την παράλληλη επεξεργασία νόμου πλαισίου για την ναυτική εκπαίδευση

- την εφαρμογή της εναλλακτικής εκπαίδευσης και στα συμβεβλημένα με το NAT πλοία
- την δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών υψηλού επιπέδου από τα ελληνικά ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 94]

5.10.2.3. Μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας

Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων είναι 18 έτη έναντι 15 ετών της παγκόσμιας. Ο ρυθμός ανανέωσης τους επίσης είναι βραδύτερος από τον αντίστοιχο της παγκόσμιας, ενώ τα υπό ελληνική σημαία πλοία έχουν μεν μικρότερη μέση ηλικία αλλά ο ρυθμός ανανέωσης των δεν είναι ικανοποιητικός.

Επίσης θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι οικονομικές απαιτήσεις που κατά καιρούς θεσπίζονται με νόμους και που αναφέρονται στην προστασία της θάλασσας από την ρύπανση, είναι εξουθενωτικές για τους πλοιοκτήτες γενικά, που σημαίνει ότι για την διακίνηση αγαθών όπου ισχύει ο νόμος αυτός, αυξάνεται κατά πολύ το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Ένα άλλο όμως πολύ σοβαρό θέμα είναι ένα σχέδιο οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αφορά τους όρους αμοιβής και απασχόλησης των ναυτικών που είναι πολίτες της Ε.Ε., οι διατάξεις του οποίου δημιουργούν ένα νέο νομικό καθεστώς που διαχωρίζει την πολιτική των χωρών της Ε.Ε. από τον υπόλοιπο κόσμο. Σύμφωνα μ' αυτό θα πρέπει να ισχύουν οι ίδιοι όροι αμοιβής και απασχόλησης των ναυτικών που είναι πολίτες της Ε.Ε. και για τους ναυτικούς που προέρχονται από τρίτες χώρες για εργασία επί κοινοτικών πλοίων.

Στην Ελλάδα οι αρμόδιοι φορείς της πλοιοκτησίας, όπως είναι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, καθώς και άλλοι, προτείνουν να λάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διάφορα μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας και

την μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

Ως παράδειγμα αναφέρονται από τους φορείς αυτούς τα μέτρα που λαμβάνουν και η πολιτική που ακολουθείται από διάφορες άλλες χώρες:

- ❖ οι άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, Η.Π.Α.)
- ❖ οι ενισχύσεις για την απόκτηση κεφαλαιουχικών αγαθών που συνδέονται με την παροχή θαλασσιών υπηρεσιών
- ❖ η επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολο τους (Δανία, Φινλανδία) ή στο μισό (Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο)
- ❖ η πλήρης φοροαπαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών (Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο) ή πολύ χαμηλή φορολογία τους (Φινλανδία, Ισπανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Ιταλία)
- ❖ οι μειωμένοι συντελεστές φορολογίας πλοίων (Γερμανία, Ιαπωνία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Ιταλία)
- ❖ η κρατική επιχορήγηση και κάλυψη του 50% των εξόδων επαναπατρισμού του πληρώματος (Φινλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο)
- ❖ οι κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος (Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, Η.Π.Α., Ολλανδία, Πορτογαλία)

Έτσι ενώ οι χώρες αυτές έχουν σχεδόν απελευθερώσει τον τομέα της επιλογής των πληρωμάτων ή επιδοτούν την πρόσληψη ημεδαπών ναυτικών, η ελληνική πλοιοκτησία επιθυμεί μέτρα που να αφορούν περαιτέρω μείωση της επάνδρωσης των πλοίων τους από έλληνες ναυτικούς.

Το βασικό ερώτημα που θέτουν οι φορείς της ελληνικής πλοιοκτησίας προς τους αρμόδιους του Υ.Ε.Ν. για να τους πείσουν να λάβουν κάποια κατά την γνώμη τους απαραίτητα μέτρα, είναι εάν επιθυμούν στο μέλλον η ελληνική ναυτιλία να αποτελεί μια ισχυρή ναυτιλία με 10-15.000 Έλληνες ναυτικούς ή να είναι ένας μικρός στόλος με 20.000 ανέργους.

Σε γενικές γραμμές τα ίδια, όπως παραπάνω, ισχύουν για όλους τους επί μέρους τομείς της ελληνικής αλλά και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, έτσι ώστε να μπορέσει αυτή να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις και

τις προοπτικές ανάπτυξης της. Η ναυτιλία είναι γνωστό ότι υπόκειται και επηρεάζεται άμεσα από τις όποιες αλλαγές συμβαίνουν στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου κυρίως δραστηριοποιείται, και γι' αυτό χρειάζεται να διαμορφώνονται κάθε φορά νέες στρατηγικές και επιλογές για την στήριξη και την ανάπτυξη της.

Η ναυτιλία για την Ελλάδα έχει ανάγκη διαμόρφωσης μιας πολιτικής που να στηρίζει τόσο την ναυτιλία, που είναι μια σημαντική παράμετρος της εθνικής οικονομίας, όσο και την ακτοπλοΐα που αποτελεί εξίσου πρωτεύοντα παράγοντα ανάπτυξης της χώρας, εξασφαλίζοντας την οικονομική και κοινωνική συνοχή της, διαδραματίζοντας ταυτόχρονα ένα σπουδαίο ρόλο στην τουριστική της ανάπτυξη, καθώς επίσης και σε άλλες δραστηριότητες που επιδρούν και επηρεάζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία στο σύνολο της λαμβάνοντας υπόψη και τις κοινωνικές παραμέτρους.

Τέλος η ελληνική εμπορική ναυτιλία για να διατηρήσει μια από τις πρώτες θέσεις στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα, θα πρέπει να προσαρμοστεί στις διεθνείς απαιτήσεις και στο εκάστοτε διαμορφούμενο διεθνές περιβάλλον. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 97-108]

5.10.3. Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία

Ειδικότερα στην Ελλάδα ο τομέας των κρουαζιερόπλοιων (επιβατηγών πλοίων) και των πλοίων διεθνών πλοίων θεωρείται πάρα πολύ σημαντικός και πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω, ενώ το ίδιο ισχύει και για τον κλάδο της θαλάσσιας περιήγησης και του επαγγελματικού γιώτινγκ.

Η παγκόσμια τουριστική βιομηχανία βρίσκεται σήμερα, όπως και άλλοι τομείς, σε μια καθοριστική φάση διαρθρωτικών αλλαγών και γι' αυτό όλες οι χώρες προσπαθούν να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να προσαρμόσουν την τουριστική τους προσφορά ενόψει της αυξανόμενης ζήτησης στο μέλλον. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιερόπλοιων η ζήτηση της κρουαζιέρας παγκοσμίως αυξήθηκε τα τελευταία 25 χρόνια με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 9%, το 2001 διακινήθηκαν 6,3

εκατομμύρια επιβάτες παγκοσμίως και εκτιμάται ότι το έτος 2010 ο αριθμός αυτός θα ανέλθει στα 9 εκατομμύρια επιβάτες. Δεσπόζουσα θέση στην αγορά αυτή έχει η Β. Αμερική με ποσοστό 76% έναντι 17% της ευρωπαϊκής αγοράς. Οι ανακατατάξεις γίνονται ήδη και θα συνεχίσουν να γίνονται στην δομή της αγοράς και στην διάρθρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον κλάδο είναι συγχωνεύσεις, εξαγορές και στρατηγικές συμμαχίες. Θεωρείται όμως βέβαιο ότι οι αλλαγές αυτές θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα στο γιγαντισμό ολίγων εταιρειών και έτσι θα έχουμε ένα καθεστώς ολιγοπωλιακού χαρακτήρα και ανταγωνισμού.

Για τους λόγους αυτούς η πολιτική που θα πρέπει να ακολουθηθούν οι άλλες μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες του κλάδου είναι η ανανέωση του στόλου τους με νεότερα πλοία, οι ναυπηγήσεις πλοίων νέας τεχνολογίας, η αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός των εταιρειών και η πλήρης συμμόρφωση των στις απαιτήσεις των διεθνών κανόνων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και στην εφαρμογή του Διεθνούς Συστήματος Διασφάλισης Ποιότητας (ISM). [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 113-114]

Το κυριότερο όμως πρόβλημα, που έχουν τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια και λιγότερο τα πλοία διεθνών πλόων, είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, ειδικότερα όσον αφορά την επάνδρωσή τους στην οργανική σύνθεση με χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα χωρίς σ' αυτά να συμπεριλαμβάνεται και το ξενοδοχειακό προσωπικό, δηλαδή οι θαλαμηπόλοι και οι μάγειρες. [στο ίδιο, σ. 116]

Επιπλέον θα μπορούσαμε να πούμε ότι τα επόμενα χρόνια έως και το 2008, η αγορά όσον αφορά τις κρουαζιέρες στην Μεσόγειο Θάλασσα πρόκειται να έχει μεγάλη άνθηση, ενόψει και των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Ελλάδα και κατ' επέκταση αύξηση σε σχέση με το σύνολο των επιβατών και σίγουρα τα κέρδη για τις ελληνικές επιχειρήσεις αυτού του είδους θα είναι τεράστια.

Σήμερα, ενώ ο αριθμός των πλοίων που απασχολούνται στον χώρο αυτό έχει μείνει σταθερός από το 1992, υπάρχει μια αύξηση στον

συντελεστή «ημέρες κρεβάτια» της τάξης περίπου στο 130%, αντιστοιχεί δηλαδή περισσότερο στις ημέρες της κρουαζιέρας παρά στο σύνολο των κρεβατιών. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 118]

Στην Μεσόγειο σήμερα απασχολούνται 56 εταιρείες που διαχειρίζονται 118 πλοία, ενώ υπάρχουν υπό παραγγελία και άλλα 50 πλοία τα οποία θα παραδοθούν πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων. Οι προβλέψεις όσον αφορά την ζήτηση των επιβατών από περίπου 1.000.000 επιβάτες για το 2001, θα ανέλθουν σε 4.200.000 για το 2004 και ο αριθμός αυτός θα αυξηθεί ενδεχομένως και για τα επόμενα έτη. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 124]

Για να ανταποκριθεί η ελληνική ναυτιλία των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων διεθνών πλόων στα νέα αυτά δεδομένα θα πρέπει να γίνουν αρκετές αλλαγές σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κλάδου, όπως επίσης και η όποια βοήθεια των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.), ιδιαίτερα όσον αφορά το ναυτεργατικό ζήτημα.

5.10.4. Ναυτιλιακή πολιτική στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η εφαρμογή του Ενιαίου Νομισματικού Συστήματος έφερε αναταραχή στην Ευρώπη και αβεβαιότητα στις διεθνείς χρηματαγορές, με αποτέλεσμα να πληγούν όλοι οι τομείς οικονομικής δραστηριότητας που μεταξύ τους είναι και η ναυτιλία.

Σήμερα η Ε.Ε. καλείται να παίξει ένα καθοριστικό ρόλο στον τομέα της ναυτιλίας, όπου η στενή συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών μπορεί να φέρει ικανοποιητικές λύσεις και να στηρίζει οποιαδήποτε πολιτική προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης της ναυτιλίας και ιδιαίτερα στη χώρα μας.

Τα σχέδια της Ε.Ε. για μία εναρμόνιση των διαφόρων ρυθμίσεων που ισχύουν στις χώρες-μέλη σχετικά με φορολογικά και κοινωνικά θέματα ή με άλλης μορφής ενισχύσεις ή επιδοτήσεις προς τις ναυτιλίες τους επηρεά-

ζουν άμεσα τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας.

Η Ε.Ε. επίσης θα πρέπει να αξιοποιηθεί για πιθανά προγράμματα ανανέωσης του στόλου, για την αντιμετώπιση της ανεργίας, καθώς και για την ίδρυση Ναυτιλιακού χρηματιστηρίου ξεκινώντας από το μερικώς πετυχημένο παράδειγμα μιας μικρής αγοράς, όπως είναι αυτή των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Η πολιτική της Ελλάδας εντός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να επιδιώκει την δημιουργία υγιούς ανταγωνισμού με τις σημαίες ευκαιρίας. Έτσι για την Ελλάδα η πολιτική των παράλληλων ή δευτερων νηολογίων, η βελτίωση στην εκπαίδευση των ναυτικών και η επάρκεια προσωπικού, η εξειδίκευση σε ορισμένους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η ανάπτυξη των ναυπηγοεπισκευαστικών δυνατοτήτων και του συνόλου των λιμενικών υπηρεσιών, των τηλεπικοινωνιών αποτελούν κάποια από τα σωστά μέτρα για το μέλλον, για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα να λειτουργήσει ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Παράλληλα η Ελλάδα θα πρέπει να συνεχίσει να παίζει ρόλο ανάλογο των μεγάλων ναυτιλιακών της δυνάμεων για την εφαρμογή των ναυτιλιακών κανονισμών της Ε.Ε., με επιμονή στη απελευθέρωση των θαλασσιών μεταφορών και της κατάργησης κάθε είδους επιδοτήσεων και κρατικού προστατευτισμού.

Εκτός των παραπάνω ο κύριος στόχος της Ελλάδας θα πρέπει να είναι η επίτευξη διεθνών συμφωνιών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος χωρίς όμως υπέρμετρη επιβάρυνση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και με γενική ισχύ για όλες τις χώρες.

Οι θέσεις της Ελλάδας στα πλαίσια της Ε.Ε. θα πρέπει να επιδιώκουν την διατήρηση της στενής σχέσης της ναυτιλίας της με την ελληνική οικονομία και ιδιαίτερα με την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τις υπηρεσίες και το ναυτεργατικό δυναμικό, αλλά η στενή αυτή σχέση πρέπει να συμβιβάζεται διαρκώς με τον ρόλο της ως βασικού παράγοντα της ναυτικής ισχύος της Ε.Ε. και έτσι πρέπει να συνεχίσει για την δημιουργία μιας ελεύθερης, ανταγωνιστικής, ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον διεθνούς

ναυτιλίας. [Κούτσης Β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, 2002, σ. 131-133]

Σ Υ Μ Π Ε Ρ Α Σ Μ Α

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω θα μπορούσαμε να ισχυρισθούμε ότι το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πλέον μια αρτηρία, η διακοπή της οποίας είναι ικανή να επιφέρει την πλήρη κατάρρευση της οικονομικής ζωής του πλανήτη.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο απέβη ένας τεράστιος οικονομικός μηχανισμός, από την ομαλή λειτουργία του οποίου εξαρτάται όχι μόνο η οικονομική ζωή των εθνών, αλλά και η ίδια η ύπαρξη εκατοντάδων εκατομμυρίων ανθρώπων, αφού τα βασικά είδη διατροφής συγκαταλέγονται μεταξύ των σπουδαιότερων αντικειμένων των διεθνών θαλασσιών μεταφορών.

Η Ευρώπη αποτελεί έναν παραδοσιακό ναυτιλιακό χώρο. Από τις σημερινές 15 χώρες μέλη της, οι 13 έχουν άμεση πρόσβαση στη θάλασσα.

Σήμερα στην Ελλάδα η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί δε τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας.

Στο χώρο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας, η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει διεθνώς εξέχουσα θέση. Εάν μάλιστα συμπεριληφθούν στα υπό ελληνικής σημαίας πλοία και τα υπό ξένης σημαίας ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Επίσης, εάν λάβουμε υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται από τη θάλασσα, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, τόσο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου όσο και στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Η σημαντικότερη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας σ' ότι αφορά

την ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας αφορά στην εισαγωγή συναλλάγματος (μισθοί ναυτικών, εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό, τις επισκευές, τις μετασκευές, τους φόρους προς το Δημόσιο κ.τ.λ.) και μάλιστα το ναυτικό συνάλλαγμα σε σχέση με το ταξιδιωτικό προσφέρει μεγαλύτερα οφέλη στην ελληνική οικονομία, δεδομένου ότι αποτελεί καθαρή εισροή.

Εξίσου σημαντική είναι η συμβολή της ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Σήμερα, περίπου 30.000 έλληνες ναυτικοί εργάζονται στη θάλασσα, 10.000 περίπου σε ναυτιλιακά γραφεία, ενώ περίπου 15.000-20.000 απασχολούνται συνολικά σε παραναυτιλιακές εργασίες.

Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, όπως αναφέραμε, ασχολείται και με τον θαλάσσιο τουρισμό, ο οποίος αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυγμένων χωρών, σε μηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των ανεπτυγμένων χωρών, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων.

Τέλος η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις και για αγορά υπηρεσιών, που είτε δεν μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά ν' αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο.

Θα πρέπει εδώ να τονίσουμε ότι η ελληνική ναυτιλία έχει ορισμένες ιδιαιτερότητες σε σχέση με τις άλλες ναυτιλιακές παραδοσιακές χώρες. Αυτές αφορούν το πεδίο δραστηριοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και την χρηματοδότησή της.

Ως γνωστόν η ελληνική ναυτιλία απασχολείται κυρίως στις χύδην μεταφορές κατά περίπου 95%, ενώ η συμμετοχή της στην ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι πολύ περιορισμένη, σε ποσοστό μικρότερο από το 5%.

Επίσης το υπό ελληνική σημαία πλοίο μη διαθέτοντας σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει αναγκαστικά τις υπηρεσίες του για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Αποτελεί έτσι έναν καθαρά εξαγωγικό κλάδο όπου όμως, σε αντίθεση με άλλους κλάδους (π.χ. γεωργία, βιομηχανία κ.τ.λ.), η δραστηριοποίησή του και η παραγωγική του διαδικασία γίνεται σχεδόν εξ ολοκλήρου εκτός της ελληνικής επικράτειας.

Η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας γίνεται συνήθως από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ενώ δεν ισχύουν στην Ελλάδα διάφορα άλλα οικονομικά και δημοσιονομικά συστήματα που ισχύουν σε πολλές άλλες χώρες, όπως π.χ. ειδικές επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις κ.λ.π.

Τα παραπάνω σημαίνουν ότι η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία εξαρτάται άμεσα από την ξένη αγορά ναύλων και την χρηματαγορά και οι οποιοσδήποτε διεθνείς οικονομικές κρίσεις έχουν επίπτωση σε αυτήν.

Οι παράμετροι αυτοί επηρεάζουν τις επιλογές του πλοιοκτήτη τόσο στον τρόπο της εκμετάλλευσης και δραστηριοποίησης του πλοίου του όσο και στον τρόπο και χρόνο της ανανέωσής του.

Επιπλέον πολλοί υποστηρίζουν ότι προς το παρόν η ελληνική ναυτιλία δεν έχει τάσεις παγκοσμιοποίησης της για πολλούς και διαφορετικούς λόγους, όπως την κατά 95% δραστηριοποίηση της σε φορτία χύδην όπως προείπαμε και μόνο κατά 5% σε τακτικές γραμμές, τον οικογενειοκρατικό χαρακτήρα της και την ταύτιση της έννοιας του πλοιοκτήτη μ' αυτήν του διαχειριστή, καθώς επίσης και την ατομιστική νοοτροπία του Έλληνα γενικώς.

Τέλος, όπως έχει ήδη αναφερθεί η ελληνική ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία λόγω των παραπάνω ιδιοτεροτήτων έχει πολλές αδυναμίες όσον αφορά την συγχώνευση, τις εξαγορές και τις τάσεις γιγαντισμού άλλων μορφών της ναυτιλίας. Ειδικότερα θεωρείται ότι η ναυτιλία των φορτίων χύδην, υγρών και στερεών, λόγω των ήδη αναφερθέντων, δεν θα μπορέσει

να προβεί στο άμεσο μέλλον σε κάποιες σημαντικές αλλαγές και έτσι δεν θα επηρεαστεί από το νέο διεθνές οικονομικό περιβάλλον άμεσα, και να εξελιχθεί σύμφωνα με τις τάσεις της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης, όπως συμβαίνει με άλλες εταιρείες πετρελαίου, τράπεζες, μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες κ.λ.π. για τους εξής λόγους: (α) του κατά μέσο όρο μικρού μεγέθους των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, (β) του οικογενειοκρατικού χαρακτήρα τους και (γ) της έλλειψης καθετοποιημένων φορτίων και της ανάγκης εξεύρεσης ναύλων στις ξένες αγορές.

Όσον αφορά τις πιο μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δηλαδή αυτές που διαχειρίζονται άνω των 10 πλοίων, θεωρείται ότι για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τους θα προσπαθήσουν να εκσυγχρονίσουν τις υπηρεσίες τους με την εισαγωγή νέων συστημάτων πληροφορικής που να καλύπτουν τμήματα όπως το οικονομικό-λογιστήριο, το τμήμα των ναυλώσεων, καθώς και το ναυτιλιακό.

Επίσης οι εταιρείες αυτού του μεγέθους έχουν αρχίσει κάποιες προσπάθειες και μερικές το έχουν ήδη επιτύχει να διεισδύσουν με μακροπρόθεσμα ναυλοσύμφωνα στη ναυλαγορά με την συνεργασία άλλων μεγάλων εταιρειών, ειδικά μ' αυτές που αφορούν την μεταφορά πετρελαίου.

Όσον αφορά τους μικρότερους πλοιοκτήτες, δηλαδή αυτούς που διαχειρίζονται έναν ορισμένο μικρό αριθμό πλοίων, πολλοί απ' αυτούς δεν θα μπορέσουν να εκσυγχρονιστούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς και θα αναγκαστούν να αποχωρήσουν. Άλλοι όμως που πιθανόν θα κατορθώσουν να εκσυγχρονιστούν και να παρακολουθήσουν τους διεθνείς κανονισμούς θα αναγκαστούν να βρουν μορφές συνεργασίας, όπως συγχώνευση, εξαγορά, κοινοπραξία ή άλλης μορφής μεμονωμένη συνεργασία με εξειδικευμένα τεχνικά γραφεία, για την παρακολούθηση των επιθεωρήσεων του πλοίου και την ταξινόμηση των ανταλλακτικών, ή με γραφεία για τις ναυλώσεις και τις ασφαλίσσεις.

Οι περισσότεροι όμως θεωρείται ότι δεν θα εγκαταλείψουν προς το παρόν την αγορά και θα περιμένουν την βελτίωση της ναυλαγοράς για να βελτιώσουν την εν γένει θέση τους, ενώ πολλοί λιγότεροι θα προσπαθή-

σουν να αλλάξουν τομέα μεταφοράς και ορισμένοι άλλοι μπορεί να προβούν σε μικρές αλλαγές μόνο στο τεχνικό τμήμα τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Βλάχος Π, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ Αθήνα 1999
- 2) Βλάχος Π. - Αλεξόπουλος Β, Διεθνείς Οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική, εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1998
- 3) Βλάχος Π., Ναυτιλιακή οικονομική, εκδόσεις J & J, Πειραιάς 1997
- 4) Γουλιέλμος Α., Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας, εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, 2002
- 5) Γουλιέλμος Α., Η χρηματοδότηση των πλοίων και η ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, εκδόσεις ΩΚΕΑΝΙΔΑ, Αθήνα 1999
- 6) Γουλιέλμος Α., Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1998
- 7) Γράτσος Γ., Δελτίο της Ναυτιλίας, τεύχος 157, 2001, σ. 24
- 8) Ε.Ο.Κ.: Ενημερωτικό έντυπο, Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, εκδόσεις Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001
- 9) Θεοδωρόπουλος Σ., Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1998
- 10) Κένεντι Π., Προετοιμασία για τον 21^ο αιώνα, εκδόσεις ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ, Αθήνα 1994
- 11) Κούτσης β., Η ελληνική ναυτιλία στην προοπτική της Ευρώπης, εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 2002
- 12) Κροντήρας Π., Ο ρόλος των τραπεζών απέναντι στην ελληνική ναυτιλία, εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1999
- 13) Λυμπεράκη Α., Παγκοσμιοποίηση και κοινωνίες της διακινδύευσης,

Σημειώσεις Παντείου Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα 1998

- 14) Ρουμελιώτης Π., Η πορεία προς την παγκοσμιοποίηση, εκδόσεις ΝΕΑ ΣΥΝΟΑΡΑ, Αθήνα 1996
- 15) Σαμπράκος Ε., Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών, εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, Αθήνα 1997