

ΤΕΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΣΔΟ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΘΕΜΑ: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ  
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΑΡΓΥΡΗ ΜΠΟΡΔΟΚΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΙΟΥΛΙΑ ΧΟΧΤΟΥΛΑ



ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ 1997

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... 3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

Ελληνική ναυτιλία και διεθνείς εξελίξεις

1.1 βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών ..... 5

1.2 η θέση της ελληνικής ναυτιλιακής δύνα-  
μης στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη,  
στατιστικό παράρτημα ..... 8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

Ο ρόλος της ναυτιλίας στη διαδικασία της  
οικονομικής ανάπτυξης

- 2.1 συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη  
άλλων κλάδων της οικονομίας..... 23
- 2.2 η συμβολή της ναυτιλίας στο ακαθάρι-  
στο εθνικό εισόδημα..... 35
- 2.3 συμβολή της ναυτιλίας στην εξωτερική  
ισορροπία της οικονομίας..... 39
- 2.4 η συμβολή της ναυτιλίας στην απασχό-  
ληση εργατικού δυναμικού..... 44
- 2.5 σύνθεση ναυτιλιακού συναλλάγματος..... 54
- 2.5.1 προσδιοριστικοί παράγοντες του  
ναυτιλιακού συναλλάγματος..... 55
- 2.5.2 εξελίξεις των εισπράξεων ναυτι-  
λιακού συναλ/τος..... 56

α) αναδρομή στην περίοδο '59-'80.....	56
β) αναδρομή στην περίοδο '80-'86.....	62
γ) αναδρομή στην περίοδο '86-'96.....	65
2.6 συμβολή της ναυτιλίας στις συγκοινωνια- κές ανάγκες και την τουριστική ανάπτυξη της χώρας.....	68
α) ακτοπλοΐα - τουρισμός.....	68
β) ελληνικά λιμάνια.....	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο	
<u>Το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας - Συμπε-</u> <u>ράσματα - Προτάσεις.....</u>	75
Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ .....	84
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	90

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα με το οποίο θα ασχοληθούμε σ' αυτήν την εργασία είναι η συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Σκοπός μας είναι η διερεύνηση του χώρου της ελληνικής ναυτιλίας στην προσπάθεια να εντοπιστούν τα στοιχεία εκείνα τα οποία την καθιστούν αρωγό στους επιμέρους τομείς της οικονομίας μας αλλά και στη γενικότερη ευημερία του τόπου. Για θέματα που αφορούν την ελληνική αλλά και παγκόσμια ναυτιλία η ανεύρεση στοιχείων και η ταξινόμησή τους είναι μια πολύ επίπονη εργασία κυρίως γιατί ο χώρος καλύπτεται από μυστικότητα αλλά και γιατί υπάρχουν διαφορές από πηγή σε πηγή. Επίσης πολλά στοιχεία που παρουσιάζουν ενδιαφέρον δεν έχουν ακόμα επεξεργασθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Ωστόσο η σταχυολόγηση των εν λόγω στοιχείων και η κατά το δυνατόν ανάλυσή τους αποτελεί τη μέθοδο η οποία ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη του θέματος αυτής της εργασίας.

Κίνητρο της μελέτης αυτής υπήρξε η πίστη ότι η ναυτιλία σηματοδοτεί το λαό μας από αρχαιοτάτων χρόνων. Προσδιορίζει το χαρακτήρα της οικονομικής αλλά και κοινωνικής και πολιτιστικής ακόμα ζωής των Ελλήνων. Και αυτό γιατί τόσο η γεωγραφική θέση όσο και η φυσιολογία της χώρας μας που περιβάλλεται από θάλασσα, ευνοεί την ανάπτυξη του εμπορίου και την ανταλλαγή πολιτιστικών στοιχείων με τις άλλες χώρες που για να διεξαχθούν είναι απαραίτητη η ύπαρξη πλοίων. Από νωρίς λοιπόν έγινε κατανοητή η ανάγκη ανάπτυξης της ναυτιλίας για τη συνακόλουθη ανάπτυξη της χώρας, αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Αποδείχθηκε ότι και σε περιόδους εθνικής κρίσης η σύμβολή της ήταν πολύτιμη. Ας θυμηθούμε τη βοήθεια που προσέφερε η ναυτική μας δύναμη στην Επανάσταση του 1821 και στον Α' και Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Αξιοθαύμαστο είναι και το γεγονός ότι μέσα από κατάστροφές, πολέμους και ναυτιλιακές κρίσεις η ελληνική ναυτιλιακή δύναμη κατάφερε να ανασυγκροτηθεί και να βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης. Δεν είναι τυχαίο επίσης το γεγονός ότι είναι ο μοναδικός ίσως κλάδος της οικονομίας με ανοδικούς δείκτες και με ενεργή συμμετοχή στα παγκόσμια οικονομικά δρώμενα.

Για όλους αυτούς τους λόγους ασχολήθηκα με το θέμα που πραγματεύεται η εργασία αυτή ξεκινώντας από μια γενική αναφορά στην παγκόσμια ναυτιλία και στη θέση της ελληνικής πραγματικότητας μέσα σ' αυτή. Συνεχίζοντας θα αναλύσουμε διεξοδικά τη συμβολή της ναυτιλίας σε ολόκληρο το φάσμα της οικονομικής ζωής του τόπου και θα καταλήξουμε σε προβλέψεις για το μέλλον καθώς και σε προτάσεις για τη δεοντολογία που πρέπει να ακολουθήσει η πολιτεία προς όφελος του ζωτικού αυτού οικονομικού φορέα της Ελλάδας και κατ' επέκταση της ίδιας της χώρας.

Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 1ο

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

1.1 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η παγκόσμια οικονομική και πολιτιστική εξέλιξη είναι άρικτα συνδεδεμένες με τη μεταφορά. Μόνο με τη μεταφορά και χάρη σ' αυτή γίνεται δυνατή η ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπων. Τα παραγώμενα αγαθά κάθε γεωγραφικής περιοχής, όσο γόνιμη και αν είναι αυτή και όσο αυτάρκεις και αν είναι οι πολίτες της, δεν επαρκούν για την κάλυψη της ζήτησης που δημιουργείται. Οι μεταφορές αξιοποιούν τις πλουτοπαραγωγικές πηγές κάθε χώρας του κόσμου, κάνοντας εφικτή την ανταλλαγή μεταξύ τους. Υπερνικούν το χρόνο και το χώρο και εξουδετερώνουν τα οικονομικά προβλήματα και μειωνεκτήματα που προκαλούνται από την άνιση κατανομή μεταξύ χωρών και ηπείρων των διαθέσιμων παραγόμενων προϊόντων. Έτσι διευρύνεται η αγορά και ως άμεση συνέπεια αυτού έχουμε την ανακατανομή των συντελεστών της παραγωγής: των φυσικών πόρων και της εργασίας έμμεσα δε και του κεφαλαίου. Επίσης με τη μεταφορά διεθνοποιούνται οι επιστημονικές και τεχνολογικές γνώσεις, τα πνευματικά και πολιτιστικά αγαθά. Δημιουργούνται δεσμοί φιλίας και συνεργασίας μεταξύ των λαών και εκμηδενίζονται πρακτικά οι αποστάσεις.

Η μεταφορά ανάλογα με τον τρόπο που διεξάγεται, διακρίνεται σε χερσαία, εναέρια και θαλάσσια. Κάθε μεταφορικό

μέσο έχει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά του. Κανένα δε συγκεντρώνει ολοκληρωτικά το σύνολο των επιμέρους πλεονεκτημάτων δηλαδή της πλήρους ασφάλειας, της μεγάλης ταχύτητας, της κανονικότητας δρομολογίου, της χαμηλής στάθμης κομίστρου και τις ικανοποιητικές ανέσεις. Απαραίτητη κρίνεται η ύπαρξη όλων των ειδών μεταφορικών μέσων και η ανάλογη χρησιμοποίησή τους σύμφωνα με το πιο είναι κάθε φορά πιο εξυπηρετικό και συμφέρον.

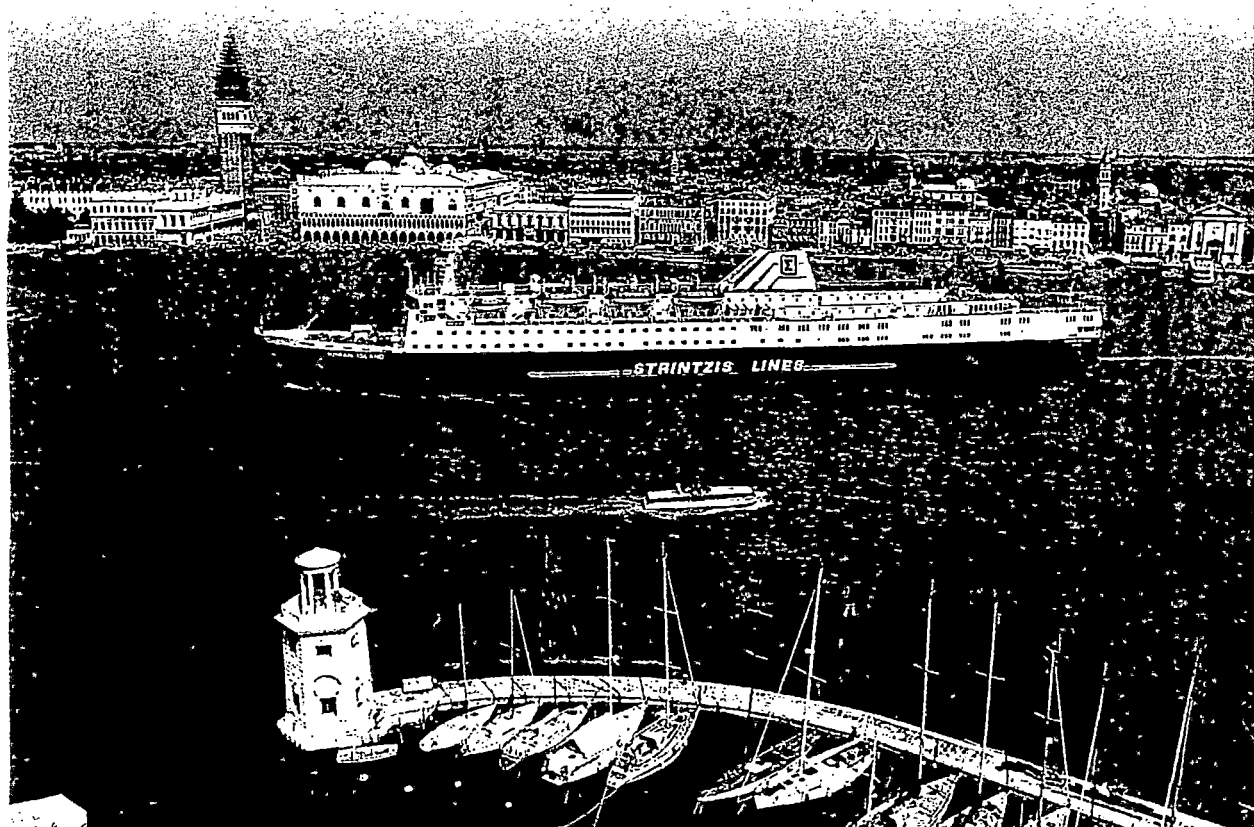
Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα υπερέχουν των άλλων κυρίως γιατί εξασφαλίζουν χαμηλότερο κόστος μεταφοράς και είναι περισσότερο προσαρμοσμένα προς τις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών. Αυτό επιτυγχάνεται τόσο με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή ειδικών πλοίων (φυγεία, δεξαμενόπλοια κ.α.) όσο και στην προσαρμογή των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων υποδοχής των πλοίων και των φορτίων. Στους παραπάνω λόγους πρέπει να προσθέσουμε και το γεγονός ότι η υδρόγειος καλύπτεται κατά το 70% από θάλασσες. Επίσης η διαμόρφωση του εδάφους σε πολλές περιοχές της γης είναι ανώμαλη ή απροσπέλαστη. Έτσι οι θαλάσσιοι δρόμοι παρέμειναν ευκολότεροι για την επικοινωνία παρά την παράλληλη ανάπτυξη και το πλεονέκτημα της ταχύτητας της εναέριας και χερσαίας μεταφοράς.

Έτσι βλέπουμε ότι:

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

με δεξαμενόπλοια.

Υπολογίζεται δε ότι για το 1995 το μέγεθος του παγκόσμιου δια θαλάσσης διακινούμενου φορτίου υπερέβει τα 3,6 δις τόνους εμπορευμάτων.





## 1.2 Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣ- ΣΜΙΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΧΑΡΤΗ

Κεφάλαιο μοναδικό, εθνική βιομηχανία με αξιώσεις και προοπτικές, παρά τους κατά καιρούς κινδύνους και τη φθίνουσα ποιότητα των ελληνικών πληρωμάτων, η εμπορική μας ναυτιλία δίνει καθημερινά τη μάχη της στον ανοιχτό και απρόβλεπτο στίβο του ελεύθερου, και εν πολλοίς αθέμιτου, ανταγωνισμού. Ναυτιλία "TRAMP", αφού η μικρή Ελλάδα δε διαθέτει εθνικά φορτία, επιτυγχάνει να κερδίζει τη συνεργασία με κράτη ή εταιρίες και το κυριότερο, να χαίρει εκτίμησης στον παγκόσμιο χώρο.

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος σημείωσε την τελευταία εικοσαετία αύξηση κατά 34% περίπου, όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, ενώ η αντίστοιχη αύξηση της χωρητικότητας σε κόρους ολικής χωρητικότητας, (κ.ο.χ.) έφτασε στο 50% .

Ο εμπορικός στόλος της Υδρογείου περιλάμβανε στο τέλος του 1991 80.030 πλοία ολικής χωρητικότητας 436 εκατ. κόρων, ενώ το 1973 ο αριθμός των πλοίων ήταν 59.606 και η ολική χωρητικότητάς τους 289,9 εκατ. κόρους.

Ο ελληνόκτητος στόλος (πλοία ελλήνων πλοιοκτητών με ξένη σημαία, ορισμένα συμβεβλημένα με το ΝΑΤΟ) κατείχε το 1996 το 14,2% του συνόλου των πλοίων, το 9,3% του παγκόσμιου τονιάζ, και το 16,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας, στοιχεία LLOYDS REGISTER. Ταυτόχρονα οι επί μέρους διαφοροποιήσεις και ποιοτικές βελτιώσεις της σύνθεσής του, ενίσχυσαν ακόμα περισσότερο την ανταγωνιστικότητά του και τον κυρίαρχο ρόλο του στην παγκόσμια ναυτιλία, όπως προκύπτει από την ανάλυση των στατιστι-

κών στοιχείων της προαναφερθείσας πηγής, από τον DR. Νίκο Μικέλη. Έτσι βλέπουμε ότι <sup>το</sup> Μάρτιο του 1996 ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούνταν από 3.246 πλοία συνολικού τόνναζ 129.757.336 DW και η συνολική χωρητικότητά του έφτανε το ύψος των 75.156.763 κ.ο.χ. Ο υπό ελληνική σημαία στόλος βρίσκεται στην 3η θέση στην παγκόσμια κατάταξη διατηρώντας το 8% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τον Αύγουστο του 1995 με τα χρώματα της γαλανόλευκης ταξίδευαν 2.165 πλοία με 31.717.636 κ.ο.χ. Επίσης η Ελλάδα κατέχει το 5% και πλέον της χωρητικότητας του στόλου των υπό σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης πλοίων (E.E.), ποσοστό που αντιστοιχεί σε 29 εκατ. κόρους. Αντιπροσωπεύει το 44% του αριθμού των πλοίων της και μάλιστα με τεράστια διαφορά από την αμέσως επόμενη ναυτιλιακή δύναμη της E.E που αντιπροσωπεύει το 11% μόλις.

Έίναι χαρακτηριστικό ότι από το 1989 μέχρι σήμερα το τόνναζ του ελληνόκτητου στόλου έχει αυξηθεί κατά 54%. Η δυναμική αυτή τάση ανάπτυξης των τελευταίων χρόνων, ακολούθησε μία καθοδική πορεία που βρησκόταν σε εξέλιξη από το 1983. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στη δραστηριοποίηση των Ελλήνων εφοπλιστών στην αγορά SALE & PURCHASE. Για όσον αφορά το 1996 η αύξηση του τόνναζ πρέπει να αποδοθεί κυρίως στις παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις καθώς και στην παραλαβή πλοίων NEWBUILDINGS. Συγκεκριμένα, ενώ ο στόλος αυξήθηκε κατά 5.5 εκατ. DWT., το τόνναζ των παραγγελιών για νέες ναυπηγήσεις αυξήθηκε κατά 3 εκατ. DWT. και διπλασιάστηκε σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο ενώ το τόνναζ των πλοίων ηλικίας 0-4 ετών αυξήθηκε κατά

1,4 εκατ. DWT. περίπου.

Παρά την εντυπωσιακή αύξηση του τοννάζ των υπό παραγγελία πλοίων, το ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου στο παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών εξακολουθεί να είναι μικρό, αφού μόλις το 8,4% του υπό παραγγελία τοννάζ συνδέεται με ελληνόκτητα συμφέροντα.

Κατά τα ίδια στοιχεία στις προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών κυριαρχούν τα δεξαμενόπλοια. Υπολογίζεται ότι το ένα στα πέντε δεξαμενόπλοια της γης βρίσκεται σήμερα υπό ελληνική διαχείριση. Πολύ μεγάλα ποσοστά συμμετοχής στο σύνολο του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου έχουν επίσης τα μάλκι κάριερ, τα φορτηγά, και τα χημικά & μεταφορές παραγώγων πετρελαίου.

Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων, για τον υπολογισμό της οποίας δε λαμβάνονται υπόψη τα υπό παραγγελία πλοία, παρουσίασε μικρή αύξηση 16,5 ετή το 1996, γεγονός που ασφαλώς οφείλεται και στην απόκτηση πλοίων με ηλικία μεγαλύτερη από τη μέση ηλικία του στόλου. Σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα η μέση ηλικία παρέμεινε στα 13,9 έτη. Αντίστοιχη όμως είναι και η εξέλιξη για τον παγκόσμιο στόλο, η μέση ηλικία του οποίου έφτασε τα 16,3 έτη αυξημένη κατά 0,5 έτη από τα προηγούμενα χρόνια. Έτσι η διαφορά στις μέσες ηλικίες ελληνόκτητου και παγκόσμιου στόλου διατηρήθηκε στα ίδια επίπεδα.

Ο ελληνόκτητος στόλος χρησιμοποιεί περίπου 24 σημαίες. Το 41,8% της χωρητικότητάς του υπό όλες τις σημαίες-

---

ΠΗΓΕΣ:-Οικονομικός Ταχυδρόμος, τεύχος Μαΐου 1996 σελ.84

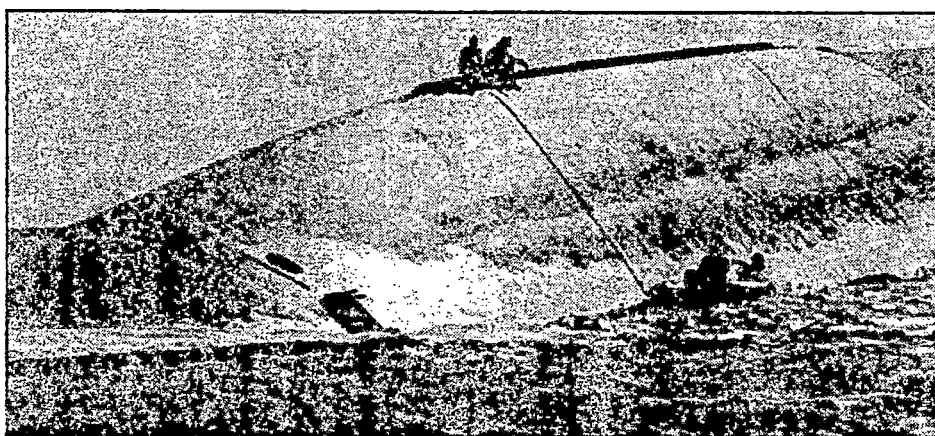
-Αργώ, τεύχος Απριλίου 1995, σελ.47-48.

ες καλύπτει η κυανόλευκος. Η συμμετοχή των υπολοίπων σημαίων είναι 19,9% για την Κυπριακή, 12,9% για της Μάλτας, 7,32% για την Παναμαϊκή, 4,42% των νήσων Μπαχάμας, 1,25% του Αγίου Βικεντίου, 1,29% των νήσων Μάρσαλ. Η συμμετοχή των υπολοίπων σημαίων κυμαίνεται σε επίπεδα κάτω του 1%. Περισσότερο ευνοημένες, σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία, από την προσθήκη των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων σε ξένα νηολόγια, δείχνουν να είναι η κυπριακή σημαία όπου ενεγράφησαν πλοία 2.257.372 τόννων, η σημαία του Παναμά, όπου ενεγράφησαν πλοία 1.185.732 τόννων, η σημαία των νήσων Μπαχάμας όπου ενεγράφησαν πλοία 627.984 τόννων, και η σημαία της Μάλτας όπου ενεγράφησαν πλοία 479.089 τόννων.

Ο υπό ελληνική σημαία στόλος δεν παρουσίασε ανάλογη άνοδο για το έτος 1996. Στο εθνικό μας νηολόγιο ενεγράφησαν 48 πλοία που αποτελούν αύξηση 2.261.344 Κ.Ο.Χ. στη συνολική χωρητικότητα αλλά οι συνολικές διαγραφές αριθμούσαν, μέχρι και τις 23 Δεκεμβρίου, 136 πλοία. Οι διαγραφές αυτές αντιπροσωπεύουν 4.137.329 Κ.Ο.Χ. και αντιστοιχούν σε μείωση 8,5% περίπου της συνολικής δύναμης του στόλου μας.

Όσον αφορά τα αργούντα πλοία με ελληνική σημαία που βρίσκονται εκτός εκμετάλλευσης λόγω έλλειψης φορτίων, αντιπροσώπευαν το 1980 το 25% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του ελληνικού εμπορικού στόλου. Το 1991 το ποσοστό αυτό κατέβηκε στο 5,3% και το 1995 αυξήθηκε λίγο στο 6,1% περίπου.

Τα ναυτικά ατυχήματα που σημειώθηκαν τα τελευταία χρόνια, από το 1982 έως το 1996, και αφορούν ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ανέρχονται σε 30. Κύρια αιτία α-



---

Πλάνο από το ναυάγιο ΔΥΣΤΟΣ το Δεκ. του 1996

Αυριανή 11-10-97, σελ.6

ποτελεί η βύθιση ενώ οι συνολικές σε ανθρώπινες ζωές Ελλήνων και αλλοδαπών, πληρώματος και επιβατών, απώλειες είναι 440. Τα περισσότερα περιστατικά σημειώθηκαν με φορτηγά πλοία ενώ ακολουθούν τα δεξαμενόπλοια, έπονται τα μότορσιπ, κατόπιν τα επιβατηγά - οχηματαγωγά και τα επιβατηγά - τουριστικά και τέλος τα πλοία - ψυγεία. Το 1994 σημειώθηκαν τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα, συνολικά 10, με αποτέλεσμα να χαρακτηριστεί η χρονιά ως εξαιρετικά άσχημη για τη ναυτική μας κοινότητα.

Ο αριθμός των χαμένων ή τραυματισμένων μπορεί να είναι και αυτός μεγάλος. Εάν ένα ναυάγιο σημειωθεί στην είσοδο ή κοντά σ' αυτήν ενός λιμανιού, οι εξωτερικές επιδράσεις θα αφορούν σε μεγάλο ή μικρό βαθμό ολόκληρη την οικονομική ζωή όχι μόνο του λιμανιού αλλά και της ενδοχώρας του. Δεν είναι εύκολο να εκτιμήσει κανείς το συνολικό κόστος κάθε ναυτικού ατυχήματος τόσο υλικά όσο και κοινωνικά.

Για την πληρέστερη εικόνα των αναφερόμενων σ' αυτό το κεφάλαιο, ακολουθεί στατιστικό παράρτημα.

---

ΠΗΓΕΣ: Οικονομικός Ταχυδρόμος, τεύχος Μαΐου 1996, σελ. 84

Ναυτιλιακή Δογιστική, Κατερίνα Λεκαράκου-Νιζάμη &  
Άγγελος Παπασπύρου, Αθήνα 1992, σελ. 26.

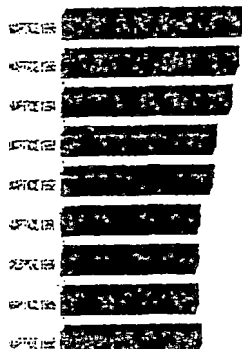
Ελεύθερος Τύπος, τεύχος 30 Δεκεμβρίου 1996

Η εξέλιξη  
του ελληνόκτητου στόλου  
από το 1988 έως σήμερα

Έτη	Πλοία	Gross Tons	D.W.
Μάρτιος 1988	2.487	47.269.918	85.047.436
Μάρτιος 1989	2.428	45.554.410	81.928.296
Φεβρουάριος 1990	2.426	46.580.539	84.439.159
Μάρτιος 1991	2.454	47.906.852	87.102.785
Μάρτιος 1992	2.688	53.891.528	98.218.176
Μάρτιος 1993	2.749	56.918.268	103.958.104
Μάρτιος 1994	3.019	66.342.046	120.650.373
Μάρτιος 1995	3.142	71.666.943	125.128.352
Μάρτιος 1996	3.246	75.156.763	129.737.336

THE LLOYD'S REGISTER  
SHIP AND TONNAGE REGISTER

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ  
ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ 1988-96



Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	DWT	GT	ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	DWT	GT
Μπαχάμες	156	5.747.681	3.534.131	Νησιά Μάρσαλ	5	1.684.724	837.283
Μπαρμπάντος	1	44.999	26.330	NIS (Νορβηγία)	1	2.499	1.731
Μπελιζ	2	6.190	5.486	Παναμάς	389	9.502.000	5.941.694
Νήσοι Κόκκιαν	4	14.177	12.067	Ρωσία	1	3.735	2.893
Κύπρος	787	25.819.650	15.219.311	Αγ. Βικέντιος	76	1.627.623	964.925
Εκουαδόρ	1	610	2.210	Σ. Αραβία	5	2.943	12.121
Αίγυπτος	7	299.707	174.737	Σιγκαπούρη	3	49.447	37.331
Γαλ. Ανταρκτική	1	5.396	3.999	Σρι Λάνκα	2	32.686	17.040
Ελλάδα	1.099	54.332.080	30.767.915	Συρία	1	5.912	3.775
Ονδούρα	39	253.234	152.455	Βρετανία	11	643.738	361.666
Χονγκ Κονγκ	2	217.799	131.057	ΗΠΑ	1	89.279	44.313
Λίβανο	10	180.791	108.096	Άγνωστη σημαία	18	161.615	104.031
Μάλτα	465	16.752.337	9.617.034	ΣΥΝΟΛΟ	3.246	129.737.336	75.156.763

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	GT	DWT	ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓ.
Δεξμενόπλοια	370	22.959.456	44.770.243	15
Χημικά & μεταφοράς παραγόντων				
πετρελίου	291	6.265.638	10.722.224	25
Υδροοιοφόρα	32	476.529	557.758	-
Σηλδυσσμένων μεταφορών	43	2.843.965	5.202.905	-
Μησίκ. κάρτερ	1.335	32.178.144	56.549.727	22
Κοντέινερ	76	1.504.853	1.634.765	5
Φερτιγός	871	6.970.325	9.710.262	11
Επιβιτηγό	184	1.675.556	395.985	4
Άλλοι τύποι	44	282.317	193.440	-
ΣΥΝΟΛΟ	3.246	75.156.763	129.737.336	82



ΑΡΓΩ ΑΠΡΙΛΙΟΣ '95

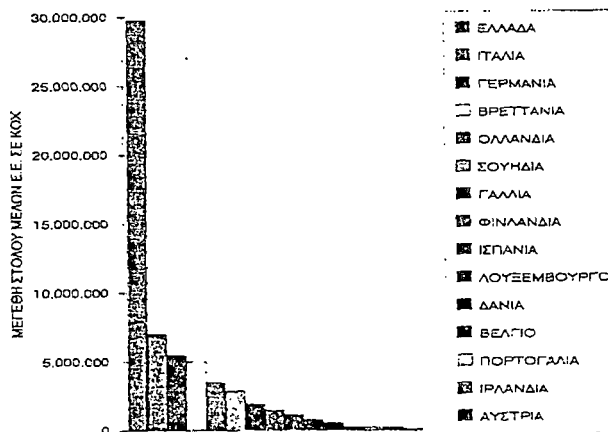


## ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ		ΣΥΝΟΛΟ	ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ	ΗΛΙΚΙΑ 0 - 4	ΗΛΙΚΙΑ 5 - 9	ΗΛΙΚΙΑ 10-14	ΗΛΙΚΙΑ 15 - 19	ΗΛΙΚΙΑ 20 - 24	ΗΛΙΚΙΑ 25 & ΑΝΩ
ΛΕΞΑΜΕ- ΝΟΠΛΟΙΑ	NO	368	17	21	8	23	108	136	55
	GT	23,114,785	1,240,540	1,976,769	439,006	860,660	9,190,970	8,862,426	544,414
	DWT	45,633,367	2,280,200	3,601,257	773,479	1,490,653	18,544,705	17,956,588	986,485
ΧΗΜΙΚΑ & ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	NO	284	29	19	38	59	56	57	26
	GT	5,989,797	779,785	715,153	1,024,883	1,241,363	1,123,470	914,008	191,135
	DWT	10,292,577	1,255,921	1,221,542	1,689,836	2,138,703	2,022,147	1,632,280	332,148
ΥΓΡΑΕ- ΡΙΟΦΟΡΑ	NO	34			3	7	10	4	10
	GT	394,654			24,835	55,353	228,297	41,954	44,215
	DWT	459,812			24,342	67,210	267,338	46,853	54,069
ΜΙΚΤΑ	NO	55			3	6	12	33	1
	GT	3,536,509			150,531	305,232	694,349	2,342,941	43,456
	DWT	6,580,655			244,118	518,472	1,241,435	4,490,641	85,989
ΜΗΛΑΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	NO	1,262	25	25	44	250	392	411	115
	GT	29,141,774	1,012,256	900,475	1,208,500	6,695,019	8,134,473	9,178,476	2,012,575
	DWT	51,900,649	1,920,940	1,652,648	2,136,565	11,736,959	14,294,120	16,596,524	3,562,893
ΚΟΝΤΕΙΝΕ- ΡΟΠΛΟΙΑ	NO	66	5	1		3	30	15	12
	GT	1,225,961	156,600	9,048		57,191	587,233	280,073	135,816
	DWT	1,356,567	194,500	12,723		62,915	630,468	294,887	161,074
ΦΟΡΤΗΓΑ	NO	845	14	17	18	89	306	232	169
	GT	6,458,929	136,660	97,241	155,106	820,908	2,795,421	1,693,702	759,891
	DWT	9,358,996	129,960	108,224	203,774	1,173,682	4,085,835	2,520,510	1,137,011
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	NO	181	8	4	2	1	8	55	103
	GT	1,509,135	314,600	72,897	51,107	6,809	42,862	340,700	680,160
	DWT	368,133	36,298	9,082	6,830	2,426	10,731	110,088	192,678
ΛΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ	NO	47	1		2	7	6	5	26
	GT	295,309	31,000		6,410	16,331	12,309	38,408	190,941
	DWT	177,596	6,000		2,253	8,477	10,016	13,973	136,877
ΣΥΝΟΛΟ	NO	3,142	99	87	118	445	928	948	517
	GT	71,666,943	3,671,441	3,771,583	3,060,378	10,058,866	22,809,384	23,692,688	4,602,603
	DWT	126,128,352	5,823,819	6,605,476	5,081,197	17,199,497	41,106,795	43,662,344	6,649,224

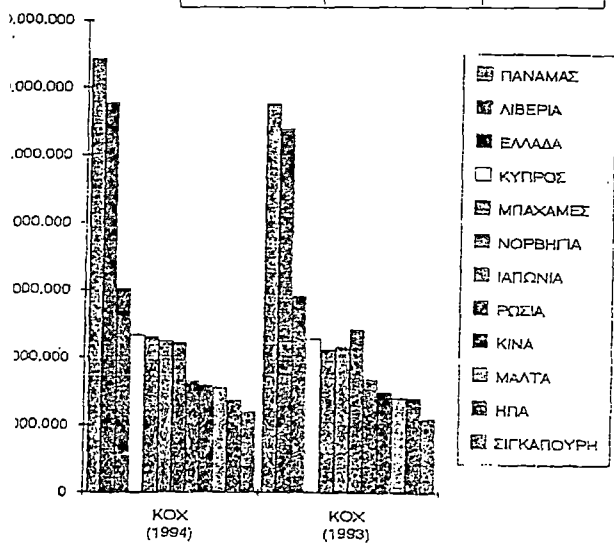
**ΣΥΝΘΕΣΗ  
ΣΤΟΛΟΥ  
Ε.Ε.  
25/7/95**

ΧΩΡΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.	D.W.T.
ΕΛΛΑΔΑ	1.831	29.788.581	52.689.624
ΙΤΑΛΙΑ	1.383	6.987.549	9.360.672
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.159	5.503.703	6.516.010
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	1.752	5.055.833	5.183.506
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1.184	3.514.640	4.173.896
ΣΟΥΗΔΙΑ	623	2.896.303	2.348.215
ΓΑΛΛΙΑ	640	1.967.499	2.541.237
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	278	1.509.780	1.190.230
ΙΣΠΑΝΙΑ	1.683	1.168.397	1.246.500
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	40	842.558	1.252.965
ΔΑΝΙΑ	540	621.719	367.933
ΒΕΛΓΙΟ	260	237.291	267.421
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	257	233.269	297.542
ΙΡΑΝΔΙΑ	176	215.170	187.190
ΑΥΣΤΡΙΑ	31	111.313	161.462
ΣΥΝΟΛΟ	11.837	60.652.975	87.784.403

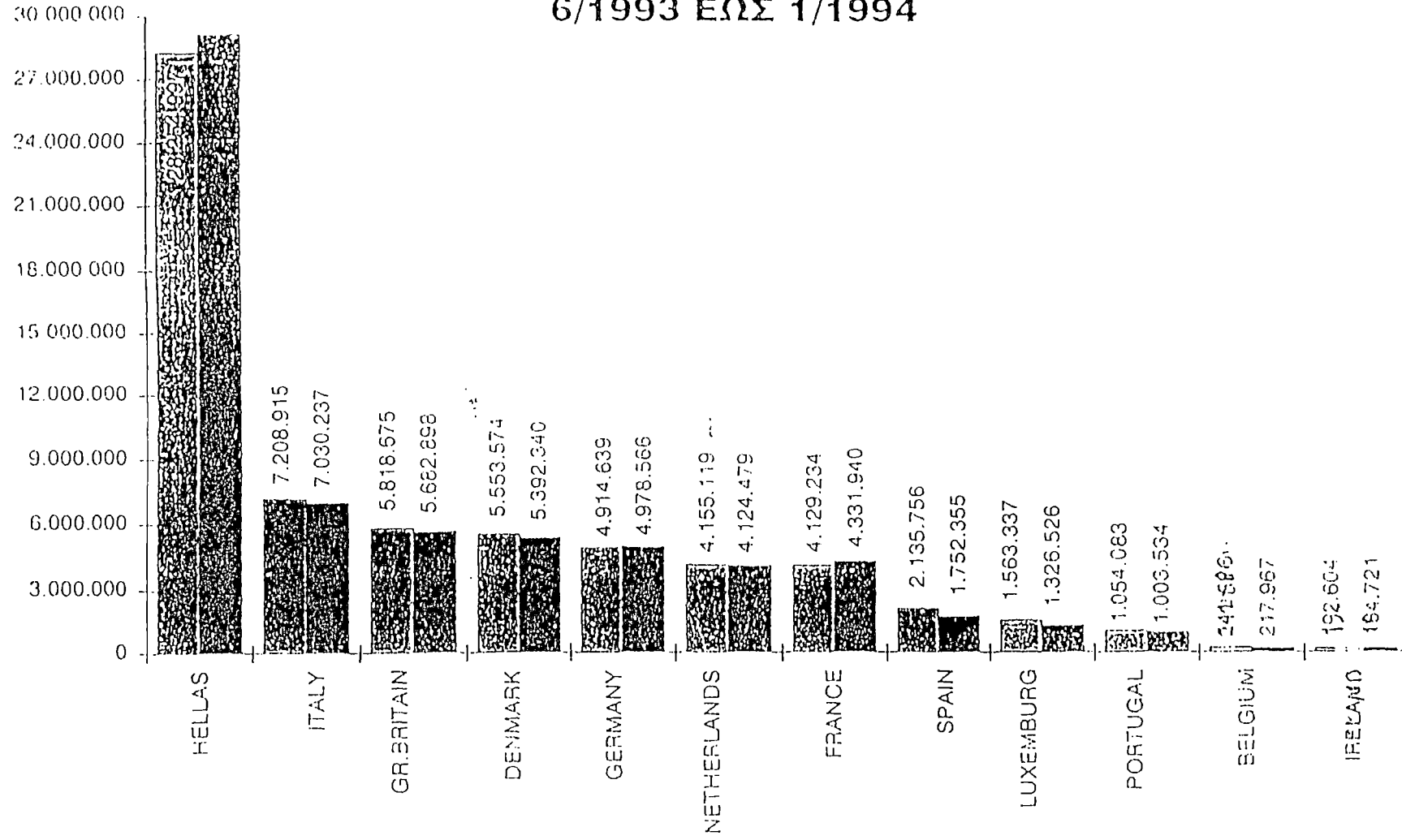


**ΜΕΓΕΘΗ  
ΣΤΟΛΟΥ  
12 ΠΡΩΤΩΝ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ  
ΧΩΡΩΝ**  
(Για πλοία άνω των 1.000 κ.ο.χ.)

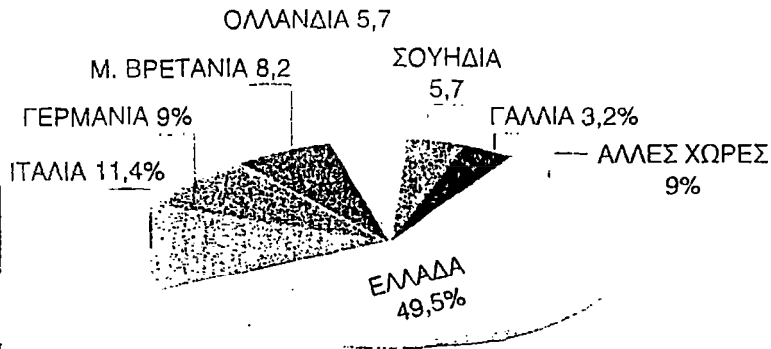
ΧΩΡΑ	ΚΟΧ (1994)	ΚΟΧ (1993)
ΠΑΝΑΜΑΣ	64.170.219	57.618.623
ΛΙΒΕΡΙΑ	57.647.708	53.918.534
ΕΛΛΑΔΑ	30.161.758	29.134.435
ΚΥΠΡΟΣ	23.292.954	22.842.009
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	22.915.349	21.224.164
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	22.387.936	21.535.675
ΙΑΠΩΝΙΑ	22.101.606	24.247.525
ΡΩΣΙΑ	16.503.871	16.813.761
ΚΙΝΑ	15.826.688	14.944.999
ΜΑΛΤΑ	15.455.370	14.163.357
ΗΠΑ	13.655.438	14.086.825
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	11.894.846	11.034.831



## ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ (Ε.Ε.) 6/1993 ΕΩΣ 1/1994



## ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ



ΑΛΛΕΣ ΧΩΡΕΣ: Φιλανδία 2,47%, Ισπανία 1,91%,  
Λουξεμβούργο 1,37%, Δανία 1,01%, Πορτογαλία 0,38%,  
Βέλγιο 0,37%, Ιρλανδία 0,35% και Αυστρία 0,18%.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

-

.

.

.

.

.

.

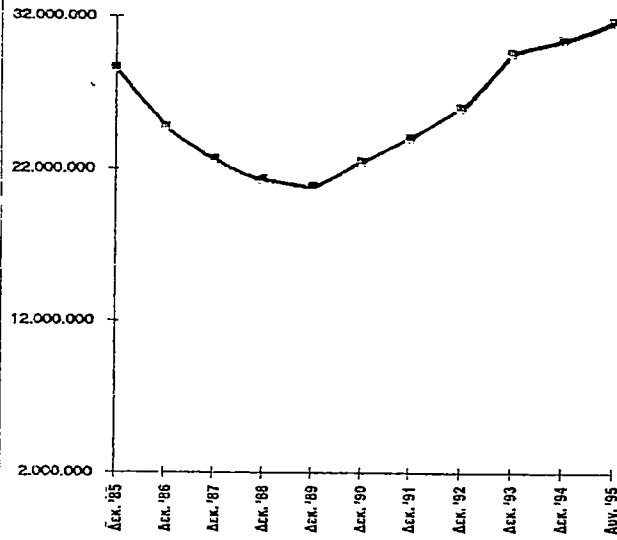
.

.

.

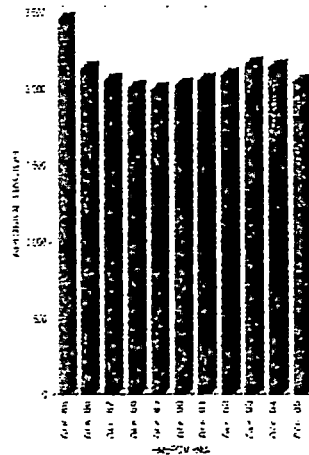
**ΜΕΓΕΘΟΣ  
ΤΟΥ  
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ  
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΣΤΟΛΟΥ  
ΠΕΡΙΟΔΟΥ  
1985-95**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Ο.Χ.
Δεκ. '85	2.456	28.646.166
Δεκ. '86	2.138	24.792.516
Δεκ. '87	2.061	22.706.257
Δεκ. '88	2.015	21.368.976
Δεκ. '89	2.004	20.898.119
Δεκ. '90	2.031	22.524.329
Δεκ. '91	2.062	24.082.483
Δεκ. '92	2.095	26.055.932
Δεκ. '93	2.166	29.671.983
Δεκ. '94	2.149	30.535.560
Αυγ. '95	2.165	31.717.636



ΠΗΓΗ: ΥΕΝ (Στοιχεία πλοίων άνω των 100 κ.α.χ.)

**Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ  
ΣΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ 1985-95**



## Το ισοζύγιο της εμπορικής ναυτίας

### Εγγραφές

ΚΟΡΥΘΑΙΑΣ  
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
ΠΛΟΙΩΝ (ΚΟΧ)

ΚΟΡΥΘΑΙΑΣ  
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ  
ΠΛΟΙΩΝ (ΚΟΧ)

Ιανουάριος	9	287.162	Ιούλιος	5	272.166
Φεβρουάριος	6	446.791	Αύγουστος	1	32.607
Μάρτιος	2	73.616	Σεπτέμβριος	1	80.637
Απρίλιος	3	186.671	Οκτώβριος	3	130.097
Μάιος	11	456.966	Νοέμβριος	3	56.375
Ιούνιος	4	238.256	Δεκέμβριος*	-	-

**Σύνολο 48 2.261.344**

### Διαγραφές

Ιανουάριος	6	163.168	Ιούλιος	14	639.483
Φεβρουάριος	2	21.328	Αύγουστος	17	589.042
Μάρτιος	13	394.335	Σεπτέμβριος	16	505.901
Απρίλιος	6	206.733	Οκτώβριος	13	561.533
Μάιος	6	106.723	Νοέμβριος	28	672.578
Ιούνιος	8	165.581	Δεκέμβριος*	7	110.928

**Σύνολο 136 4.137.329**

\* Στοιχεία ως 23.12.1996

Πίνακας ατυχημάτων ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ και ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΤΟΣ	ΟΝ. ΠΛΟΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ	ΑΙΤΙΑ	ΤΟΠΟΣ
1982	ΒΙΚΤΟΡΙ	Δεξαμενό-πλοίο	9 ΕΛΛΗΝΕΣ 7 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	420 ν.π. βορ. Αζορών
1982	ΝΗΣΟΣ ΑΝΔΡΟΣ	Φορτηγό	10 ΕΛΛΗΝΕΣ 10 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	Ράδα λιμ. Αλεξάνδρεια
1983	ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ	Επιβατηγό-Οχηματαγωγό	18 ΠΛΗΡΩΜΑ 10 ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Βύθιση	Νότιος Ευβοϊκός
1984	ΘΩΜΑΣ Κ.	Φορτηγό	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 1 ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	Βύθιση	Νήσος Οκινάδα Ιαπωνίας
1984	ΠΑΝΩΡΑΙΑ	Μότορσιπ	6 ΕΛΛΗΝΕΣ 1 ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	Βύθιση	Αδρ. Θάλασσα
1985	ΚΡΗΤΗ	Μότορσιπ	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 1 ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	Βύθιση	Μεταξύ Νισύρου-Ηρακλείου
1987	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	Μότορσιπ	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 3 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	Ανατολικά Θάσου
1988	ΣΙΤΙ ΟΦ ΠΟΡΟΣ	Επιβατηγό-Τουριστικό	1 ΠΛΗΡΩΜΑ 8 ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Τρομοκρατική ενέργεια	Ν.Α. Σαλαμίνας
1988	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	Επιβατηγό-Τουριστικό	2 ΠΛΗΡΩΜΑ 2 ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Σύγκρουση-βύθιση	Είσοδος λιμ. Πειραιά
1990	ΦΛΑΚ ΘΕΟΦΑΝΩ	Φορτηγό	19 ΠΛΗΡΩΜΑ	Βύθιση	Σαουθάμπτον
1990	ΠΑΣΙΘΕΑ	Φορτηγό	31 ΠΛΗΡΩΜΑ	Βύθιση	Αν. Ιαπωνίας
1990	ΚΡΗΤΗ ΣΙ	Δεξαμενόπλοιο	2 ΕΡΓΑΤ/ΤΕΣ	Πυρκαγιά	Μ. Δραπετσώνας
1993	ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΑΡ	Φορτηγό	2 ΕΛΛΗΝΕΣ	Βύθιση	-
1993	ΚΟΤΙΙ	Φορτηγό	17 ΝΕΚΡΟΙ	Βύθιση	Κάβος Μαλιά
1993	ΠΡΟΣΠΕΡΙΠΙ	Φορτηγό	2 ΕΛΛΗΝΕΣ 2 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1993	ΝΑΓΚΟΣ	Φορτηγό	2 ΕΛΛΗΝΕΣ 15 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΜΑΡΙΚΑ	Φορτηγό Χύ-δην Φορτίου	7 ΕΛΛΗΝΕΣ 29 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΑΡΚΤΙΚ ΡΙΦΕΡ	Ψυγείο	4 ΕΛΛΗΝΕΣ 12 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΚΟΣΜΑΣ Α.	Δεξαμενόπλοιο	1 ΕΛΛΗΝΕΣ 9 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ	Φορτηγό	5 ΕΛΛΗΝΕΣ 21 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΝΑΣΣΙΑ	Δεξαμενόπλοιο	1 ΕΛΛΗΝΕΣ 5 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Σύγκρουση-πυρκαγιά	-
1994	ΣΙΠ ΜΠΡΟΚΕΡ	Φορτηγό	5 ΕΛΛΗΝΕΣ 20 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Σύγκρουση-πυρκαγιά	-
1994	ΣΤΟΛΙΔΙ	Δεξαμενόπλοιο	22 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Εγκατάλειψη	-
1994	ΑΪΡΟΝ-ΑΝΤΟΝΙΣ	Φορτηγό Χύ-δην Φορτίου	3 ΕΛΛΗΝΕΣ 21 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΘΑΝΑΣΗΣ Α'	Δεξαμενόπλοιο	4 ΕΛΛΗΝΕΣ 11 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1994	ΒΑΤΟΥΛΑ	Μότορσιπ	6 ΕΛΛΗΝΕΣ	Εξαφάνιση	-
1995	ΠΑΡΙΣ	Φορτηγό	3 ΕΛΛΗΝΕΣ 24 ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	Βύθιση	-
1995	ΠΗΓΑΣΟΣ	Επιβατηγό-Οχηματαγωγό	1 ΝΕΚΡΟΣ	Σύγκρουση	-
1995	ΚΩΣΤΑΚΟΣ-ΣΑΜΑΙΝΑ	Επιβατηγό-Οχηματαγωγό	4 ΝΕΚΡΟΙ	Σύγκρουση	-

2496 ΔΥΣΤΟΣ Φορτηγό 1120 ΝΕΚΡΟΙ Βύθιση

Πηγή: ΕΠΕΣΕΕΣ ως 30 Σεπτεμβρίου 1996



Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 2ο

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

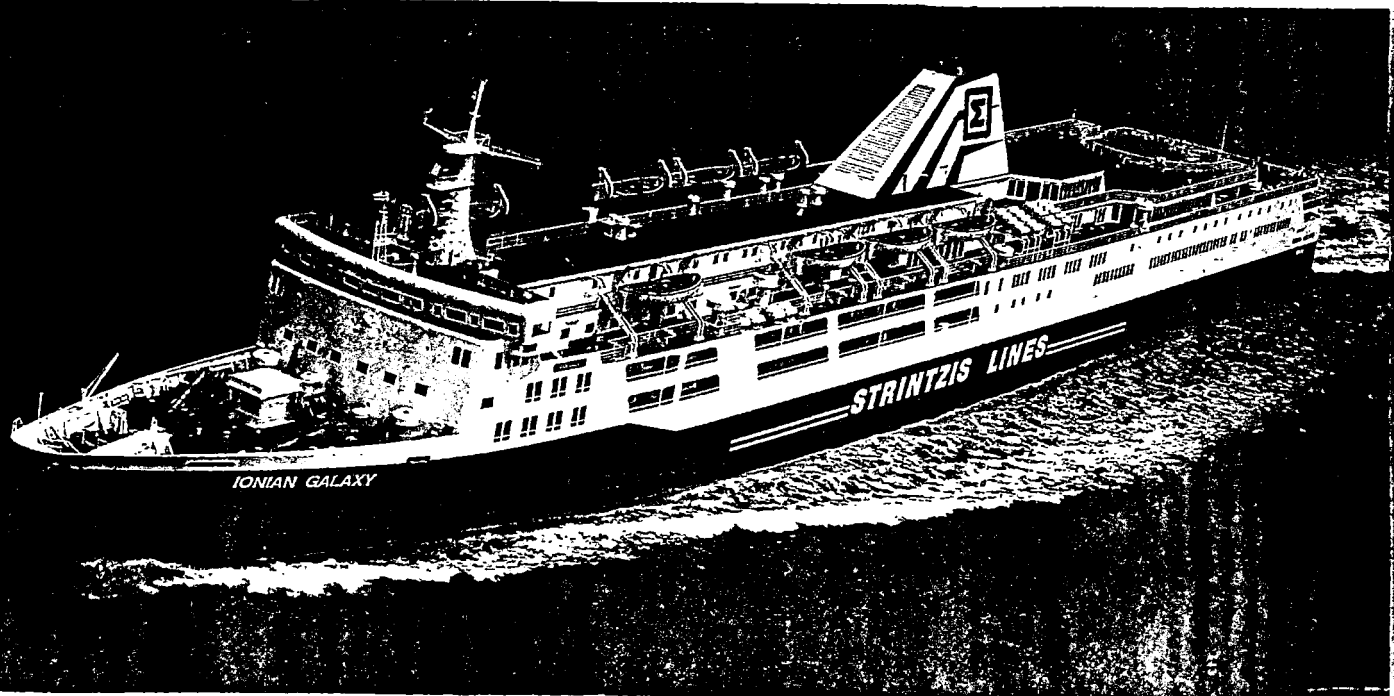
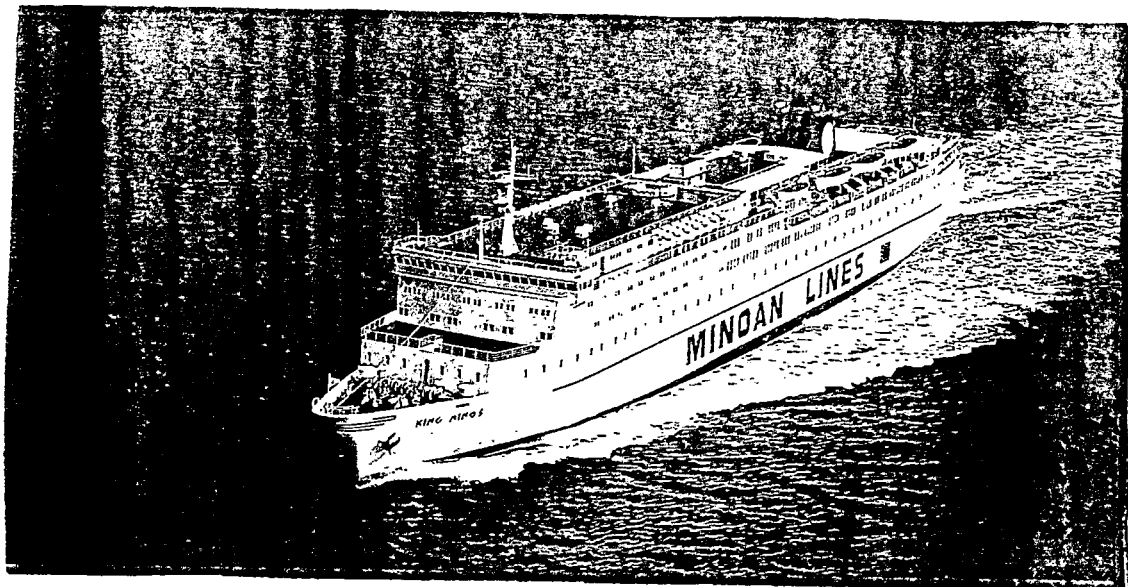
2.1 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΛΛΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΗΣ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Τα οικονομικά, τεχνολογικά και άλλα ωφέλη που αντλεί η χώρα από την ταχεία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι πάντα δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά — υπό τη μορφή μετρήσεων συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων. Αυτό συμβαίνει διότι πολλοί κλάδοι παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών εξαρτούν τη δημιουργία ή την ανάπτυξή τους, από τη ζήτηση που δημιουργεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα, αλλά όχι μόνο αυτή. Μέσα στους κλάδους αυτούς περιλαμβάνονται οι τραπεζικές και ασφαλιστικές εργασίες, η βιομηχανία του τουρισμού, τα ταξιδιωτικά γραφεία και οι επιχειρήσεις μεταφορών, στην έκταση που εξυπηρετούν τη μετακίνηση πληρωμάτων και προσωπικού ναυτιλιακών μονάδων από και προς το εξωτερικό, οι επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων, οι βιομηχανίες πλήθους ειδών αναγκαίων για τη συντήρηση πλοίων ή για τη χρησιμοποίησή τους από τα πλοία, οι επισκευαστικές και κατασκευαστικές βιομηχανίες πλοίων που ωφελούν μεγάλο φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων. Τέλος η δραστηριότητα ορισμένων άλλων τομέων παραγωγής υπηρεσιών όπως ο δικηγορικός, ο σιδηροβιομηχανικός, ο μηχανουργικός και πολλοί κλάδοι της μεταποίησης, θα ήταν σημαντικά κατώτερη, εάν απουσίαζε η ζήτηση εκ μέρους της ναυτιλίας.

Αμέσως μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η ελληνική οικονομία ήταν σε χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης. Η πολιτική αστάθεια και η έλλει-

ψη μιας σαφούς, σταθερής και μακρόπνοης αναπτυξιακής πολιτικής -και στο ναυτιλιακό τομέα- αποτελούσε το κύριο χαρακτηριστικό της οικονομικής ζωής της χώρας. Τα χαρακτηριστικά αυτά οδήγησαν αναπότρεπτα σε μία κατάσταση πλήρους σχεδόν ανυπαρξίας οργανικών δεσμών μεταξύ εθνικής οικονομίας και εμπορικής ναυτιλίας.

Η μεταγενέστερη υιοθέτηση και εφαρμογή της πολιτικής του επαναπατρισμού της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε συνδυασμό με τους ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας μετά το '60, μετέβαλαν αποφασιστικά την εικόνα. Έτσι η κατάσταση παρουσιάζει μια συνεχή βελτίωση με την παροχή κινήτρων και τη δημιουργία προϋποθέσεων που οδήγησε στην προσέλκυση για εγκατάσταση των εδρών των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη χώρα, στην υποβοήθηση της ανάπτυξης των ναυτιλιακών κατασκευών - επισκευών και στην ανάπτυξη στο μεγαλύτερο βαθμό της προσφοράς ειδικευμένων υπηρεσιών προς τη ναυτιλία. Επίσης η παροχή κινήτρων και η δημιουργία προϋποθέσεων διευκολύνουν τη διαχείριση από την Ελλάδα όχι μόνο των υπό ελληνική σημαία πλοίων αλλά και των πλοίων υπό ξένη σημαία με ελληνική πλοιοκτησία. Για όσο χρόνο η διαχείριση των ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων κάτω από ξένες σημαίες προσέκρουε σε δυσμενέστερη φορολογική μεταχείριση από αυτήν των υπό ελληνική σημαία πλοίων, η προοπτική για εγκατάσταση της διοίκησης των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα εκμηδενίζεται, με άμεση συνέπεια στην οικονομία. Χρειάστηκε χρόνος για να γίνει αντιληπτή η απλή αυτή αλήθεια και να αρχίσουν να υιοθετούνται σχετικά κατάλληλα μέτρα ευρύτερα γνωστά ως σημαίες ευκολίας. Οι βασικότερες διευκολύνσεις και τα προνόμια που παρέχονται από μία χώρα που ακολουθεί πολιτική σημαίων ευκολίας αφορούν αποφυγή οικονομικών επιβαρύνσεων και μεγάλων φόρων επί των εσόδων των πλοίων, ευκολότερη εγγ-



ραφή στο εθνικό της νηολόγιο, επίτρεψη επάνδρωσης του πλοίου με ξένους ναυτικούς, καθώς και επίτρεψη πλοιοκτησίας και διαχείριση των εμπορικών πλοίων από πρόσωπα που δεν είναι πολίτες της χώρας. Συνήθως πολιτική παρόμοια με αυτήν που περιγράφεται ακολουθούν χώρες αδύναμες οικονομικά. Έτσι η Λιβερία μία χώρα χωρίς ναυτική παράδοση, εμφανίζεται ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκόσμια, λόγω της πλήρους σχεδόν φορολογικής απαλλαγής που προσφέρει στους πλοιοκτήτες. Η Ελλάδα δε θεωρείται χώρα με πολλές σημαίες ευκολίας, η πολιτική όμως που ακολουθείται τείνει να είναι ελαστική σε διευκολύνσεις ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Έτσι βλέπουμε ότι ενώ το 1960 λειτουργούσαν 219 γραφεία και πρακτορεία ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα φτάνουμε στις μέρες μας να καταμετρύμε περίπου 800 διοικητικές ναυτιλιακές μονάδες μόνο στον Πειραιά, ενώ το 1994 οι ναυτιλιακές εταιρίες του Α.Ν. 89/67 ανέρχονταν σε 1.011 .

Ένας απ' τους τομείς που αναπτύσσεται με την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι ο τραπεζικός. Η ελληνική οικονομία και το ελληνικό τραπεζικό σύστημα δεν μπορούν να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις ανάγκες των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ως προς τη χρηματοδότηση. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι ο κίνδυνος που αναλαμβάνει μία τράπεζα χρηματοδοτώντας μία ναυτιλιακή επιχείρηση φτάνει το ύψος του 80% της ναυτιλιακής επένδυσης.

Ειδικότερα το ρίσκο που αναλαμβάνει μία τράπεζα προέρχεται από τους παρακάτω λόγους:

- α) Την οικονομική αδυναμία, ή απειρία ή τέλος την έλλειψη τιμιότητας του πλοιοκτήτη που οδηγούν σε λάθος αποφάσεις ή σε υψηλότερο κόστος.
- β) Την έλλειψη ρευστότητας του πλοίου ή της εταιρίας
- γ) Την έλλειψη απασχόλησης για το πλοίο, που μπορεί να οφεί-

- λεται είτε στη γενική κατάσταση της αγοράς είτε στο ότι το συγκεκριμένο πλοίο δεν έχει ζήτηση
- δ) Την οικονομική αδυναμία ή την έλλειψη τιμιότητας από πλευράς των ναυλωτών του πλοίου
- ε) Τη μερική ή ολική απώλεια του πλοίου το οποίο δεν καλύπτεται από ικανοποιητικές ασφάλειες
- στ) Την πτώση της αξίας του πλοίου κατά τρόπο ώστε να μηδενιστεί η διαφορά μεταξύ της εμπορικής του αξίας και του δανείου του

Σε τελική ανάλυση όμως, μιλώντας για ναυτιλιακά δάνεια αναφερόμαστε σε προσωπικά δάνεια. Έτσι ο βασικότερος προβληματισμός ενός τραπεζίτη είναι η γνωριμία με τον πελάτη του και η αναγνώριση στο πρόσωπό του της ικανότητας, δυνατότητας και φερεγγυότητάς του ως πλοιοκτήτη, στην εκτέλεση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει.

Παρόλα αυτά οι κυριώτερες ελληνικές τράπεζες δείχνουν ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του κλάδου των ναυτιλιακών εργασιών τους. Άλλωστε πολλές από τις μεγαλύτερες τράπεζες ξένων χωρών που ειδικεύονται στον κλάδο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων έχουν ήδη εγκατασταθεί στην Ελλάδα γεγονός που αποτελεί σαφή ένδειξη του δυναμισμού αυτού του κλάδου τραπεζικών εργασιών. Σημειωτέων ότι οι ξένες τράπεζες έχουν δυνατότητα χρηματοδοτήσεων επενδύσεων στο εξωτερικό και γι' αυτό πλεονεκτούν των ελληνικών.

Τα πρωτεία σε ότι αφορά τη χρηματοδότηση των πλοίων, κρατά η "Σίτυμπανκ" η οποία έχει το 35% των χρεών της ναυτιλίας. Η "Σίτυμπανκ" ανέπτυξε ιδιαίτερο τραπεζικό κλάδο με την ονομασία "Σίτυ Σίππιν Μπάνκ", που λειτουργεί από τις 15 Ιανουαρίου 1989. Μπορεί να μετέχει μέχρι το 10% των κεφαλαίων της, στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με τη δυνατότητα προσφοράς αυτασφαλίσεων και δανείων. Ένας άλλος στό-

χος της " Σίτυ Σίππιν Μπάνκ " είναι να προσελκύει ξένες εταιρίες στην Ελλάδα. Επιπλέον η "Σίτυμπανκ" συζήτησε με το Υ.Ε.Ν τη μετοχοποίηση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης για τη δημιουργία χρηματιστηρίου ναυτιλιακών αξιών.

Το ρίσκο που αναλαμβάνει κάποια τράπεζα χρηματοδοτώντας μία ναυτιλιακή εταιρία κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα με το ρίσκο που αναλαμβάνει κάποια ασφαλιστική εταιρία παρέχοντας ασφαλιστική κάλυψη. Σε αντίθεση όμως με το ενδιάμεσον που δείχνουν οι ελληνικές τράπεζες, οι ασφαλιστικές εταιρίες δυσπιστούν και απέχουν. Το κόστος που ενδέχεται να προκύψει για την κάλυψη της απώλειας ενός πλοίου κρίνεται δυσβάστακτο από τις εγχώριες ασφαλιστικές εταιρίες. Έτσι το ρόλο του ασφαλιστή καλούνται να παίξουν στις περισσότερες περιπτώσεις βρετανικοί οργανισμοί αποκομίζοντας τεράστια κέρδη εις βάρος της ελληνικής οικονομίας.

Τα είδη των ασφαλίσεων που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι οι ναυτασφάλειες, οι οποίες καλύπτουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση για διάφορους κινδύνους σχετικούς με το σκάφος και τη μηχανή, ασφαλίσεις ναύλων που αφορούν την ασφάλιση των μεταφερόμενων φορτίων και αλληλασφάλειες, γνωστές ως CLUBS, που σχετίζονται με την παροχή εχεγγύων για τις ασθένειες, τους τραυματισμούς, τις δραπετεύσεις πληρωμάτων κ.λ.π. Όσον αφορά τις αλληλασφάλειες πρόκειται για μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς στη μορφή θεσμών, με αυστηρούς κανονισμούς που στόχο έχουν τη διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών κυρίως λόγω του κοινωνικού κόστους που συνεπάγεται η έλλειψη του αναγκαίου επιπέδου ασφάλειας.

Άλλος κλάδος που επηρεάζεται από την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας είναι η βιομηχανία επισκευών και κατασκευών πλοίων. Στην Ελλάδα οι εξελίξεις δεν υπήρξαν ενθαρ-

ρουντικές. Τα ελληνικά ναυπηγεία θεωρούνται διεθνώς αντιπαραγωγικά και αντιοικονομικά. Η επιβάρυνση που αναγκάζονται να υποστούν οι Έλληνες φορολογούμενοι από την ελλειματικότητα που παρουσιάζουν είναι σημαντική. Κυριώτερες αιτίες του φαινομένου θεωρούνται η έλλειψη κατάλληλης ναυτιλιακής τεχνολογίας και υποδομής.

Το φαινόμενο αυτό δεν είναι αποκλειστικό γνώρισμα της ελληνικής πραγματικότητας. Η Ισπανία για παράδειγμα μία από της μεγαλύτερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες δυσλειτουργεί επίσης και υπολογίζεται ότι η ζημιές που υπέσπει την τελευταία τριετία φτάνουν τα 1,3 δις δολάρια.

Σύμφωνα με επίσημες ευρωπαϊκές έρευνες, υπολογίζεται ότι τα προσεχεί χρόνια θα παρατηρήσουμε αυξανόμενη ζήτηση των ναυπηγοεπισκευαστικών κλάδων σε παγκόσμιο επίπεδο. Εύλογα λοιπόν γίνεται λόγος για τη σκοπιμότητα μίας προσπάθειας εξυγείανσης και περεταίρω ανάπτυξης του κλάδου αυτού και εάν εν τέλη το αποκομιζόμενο όφελος συγκρίνεται με τα προβλήματα που δημιουργούνται στην οικονομία μας. Η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μπορεί να είναι επιθυμητή και συμφέρουσα, μόνο με την προϋπόθεση ότι μπορεί να είναι αυτόνομη, δηλαδή να μη στηρίζεται σε επιδοτήσεις από την οικονομία. Και αυτό γιατί στην ανάπτυξη του κλάδου αυτού της βιομηχανίας, απαιτούνται αφενός τεχνολογία και αφεταίρου κεφάλαια εφόσον σχεδόν τα πάντα εισάγονται από το εξωτερικό. Είναι γεγονός ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο, σε οποιαδήποτε χώρα, να λειτουργήσει και να αναπτυχθεί αυτόδύναμα η ναυπηγική βιομηχανία. Ωστόσο ένας δραστηκός περιορισμός του ναυπηγικού δυναμικού επιφέρει αυξημένη ανεργία και γενικώτερη κάμψη της παραγωγικής δραστηριότητας της χώρας, λόγω αντίστοιχου περιορισμού της δραστηριότητας εξαρτημένων ή συναφών κλάδων βιομηχανικής παραγωγής (λ.χ. χάλ-

λυβος, ηλεκτρονικής, μηχανουργικής κ.λ.π.) όπως και παραγωγής υπηρεσιών συναφών προς τη ναυπηγική βιομηχανία (λ.χ. τραπεζικού, ασφαλιστικού, μεταφορών, εφοδιασμού πλοίων κ.λ.π.).

Καμιά χώρα που διατηρεί την ικανότητα να αποφασίζει αυτοδύναμα για τις τύχες της, ιδιαίτερα δε για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και στόχων που αφορούν στην ανάπτυξη της οικονομίας της και στην ευημερία του πληθυσμού της, θα απόσχει από τη δημιουργία ή και ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, αν υπάρχουν ως προς αυτήν, κατάλληλες οικονομικές προϋποθέσεις ή αν οι εθνικές της ανάγκες τα επιβάλλουν. Οι προϋποθέσεις αυτές μπορεί να αφορούν:

- α) Στο επίπεδο τεχνολογίας και βιομηχανικής ανάπτυξης που διαθέτει κάθε χώρα
- β) Στο κόστος παραγωγής και στην συναγωνιστικότητα των ναυπηγικών μονάδων
- γ) Στη χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας και των ναυπηγήσεων πλοίων.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται: μακροχρόνια από οξύ συναγωνισμό μεταξύ των ναυπηγικών χωρών που οδηγεί σε ευρύτατη χρηματοδότηση των ναυπηγήσεων υπέρ των πλοιοκτητών, ακόμα δε σε εκτεταμένες επιδοτήσεις. Για την ελληνική οικονομία είναι ασύμφωρο και πιθανώς αδύνατο να ανταποκριθεί στη ζήτηση κεφαλαίων για χρηματοδότηση - κατά το μέγιστο μέρος σε συνάλλαγμα - εκτεταμένων ναυπηγήσεων ή σε επιδότητη του κόστους των ναυπηγήσεων σε βάρος του κοινωνικού συνόλου. Επωφελέστερο για την οικονομία της Ελλάδας θα ήταν να αποβλέπει σε κατασκευές που θα συνέβαλαν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρι-



σμού, των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, και άλλων παρεμφερών κλάδων της ναυτιλίας που απαιτούν επενδύσεις αυξημένης εντάσεως εργασίας καθώς και σε κατασκευές συνδεδεμένες με τις αμυντικές ανάγκες της χώρας. Όσο για τις ανάγκες της μεγάλης ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας, μπορούν να ικανοποιούνται υπό συναγωνιστικούς όρους, χωρίς θυσίες από μέρους της ελληνικής οικονομίας στο εξωτερικό.

Σε αντίθεση προς ότι αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία, είναι μεγάλες οι δυνατότητες ταχείας διευρύνσεως του εισοδήματος που αποκτά η χώρα από επισκευές πλοίων. Προς αυτήν την κατεύθυνση συνηγορούν οι εξείς λόγοι:

- α) Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή για την ανάπτυξη επισκευαστικών εργασιών. Από τη χώρα μας διελαύνουν πλοία από και προς τη διώρυγα του Σουέζ, τον Εόξεινο Πόντο και την Ασία. Το λιμάνι του Πειραιά, η νότιαθαλάσσια πόλη της ευρωπαϊκής κοινότητας, βρήσκειται στο σταυροδρόμιο των θαλάσσιων αξόνων και προσφέρεται άριστα για τη χρησιμοποίησή του από τις διεθνείς μεταφορικές εταιρείες ως ενδιάμεσου σταθμού. Τούτο άλλωστε έχει εκτιμηθεί από ξένες μεγάλες ναυτιλιακές μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες συμπεριλαμβάνουν μέσα στα επιχειρηματικά τους προγράμματα και τον Πειραιά και πυκνώνουν τα δρομολόγιά τους με τακτικές γραμμές που συνδέουν το λιμάνι του με τα μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού.
- β) Η επισκευαστική βιομηχανία πλοίων είναι κατ' εξοχήν βιομηχανία εντάσεως εργασίας, μολονότι απαιτεί εξειδικευμένο, υψηλής στάθμης προσωπικό. Απαιτεί βέβαια και εισροές

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΣΕ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΧΩΡΕΣ

ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ (1995)

ΧΩΡΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ
Ν. Κορέα	6.483.813	+ 19,937
Ιαπωνία	6.183.417	+ 408,449
Κίνα	1.008.205	+ 17,078
Ταϊβάν	759.100	+ 89,600
Γιουγκοσλαβία	1.173.998	- 95,530
Πολωνία	1.009.078	- 20,989
Βραζιλία	972.468	+ 143,915
Ιταλία	944.532	- 35,007
Δυτική Γερμανία	933.372	- 50,791
Ισπανία	774.484	+ 162,688
Φιλανδία	726.241	+ 27,130
Ρουμανία	625.248	+ 76,070
Ανατολική Γερμανία	573.305	+ 38,596
Δανία	494.008	- 61,337
Ινδία	352.409	- 17,346
Βρεταννία	305.718	+ 75,967
Γαλλία	202.559	+ 4,471

ΠΗΓΗ: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

ειδών εξοπλισμού, υλικών και τεχνολογίας εισαγόμενων από το εξωτερικό, αλλά η προστιθέμενη αξία, σε κάθε περίπτωση, είναι σοβαρή.

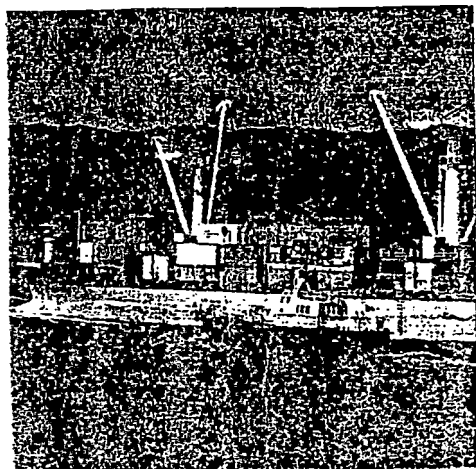
γ) Οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι συγκριτικά περιορισμένες κυρίως διότι είναι σχετικά βραχυπρόθεσμες και κυρίως σε εγχώριο νόμισμα ενώ η εξυπηρέτηση των δανειακών υποχρεώσεων από μέρος των χρηματοδοτούμενων γίνεται με εισαγόμενο συνάλλαγμα.

δ) Η ανάπτυξη της βιομηχανίας επισκευών πλοίων απαιτεί και προϋποθέτει, επίλυση του προβλήματος επάρκειας των ευκολιών δεξαμενισμού των υπό επισκευή πλοίων. Για το γενικότερο εθνικό οικονομικό συμφέρον πρέπει να αρθεί κάθε περιορισμός στη διάθεση δεξαμενών ανεγκύσεως πλοίων προς επισκευή, ώστε να αφεθούν να λειτουργήσουν ελεύθερα οι δυνάμεις της αγοράς.

Ως έμμεση συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας, οφείλει να μνημονευθεί η σειρά των μεγάλης κλίμακας επενδύσεων ναυτιλιακού κεφαλαίου, σε διάφορους κλάδους της παραγωγής της χώρας και ιδιαίτερα στην πετροχημική, την επισκευαστική και μηχανουργική βιομηχανία, τα ορυχεία, τον τουρισμό και τις αεροπορικές συγκοινωνίες. Οι επενδυτές εξασφάλισαν όχι μόνο τη χρηματοδότηση των επενδύσεων αυτών, αλλά και την τεχνολογία που χρειαζόταν.

Συμπερασματικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι η εμπορική ναυτιλία έχει όλο το δυναμικό που χρειάζεται για να προσφέρει στη χώρα μεγάλα ωφελήματα και να αποτελέσει το μοχλό για μία περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη χωρίς μεγάλες θυσίες

της οικονομίας. Πρέπει ακόμα να τονίσουμε πως η περαιτέρω διεύρυνση του κύκλου των υπηρεσιών που προσφέρει η ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία δεν εξαρτάται μόνο από την ανάπτυξη της σχετικής υποδομής, μέσα στα πλαίσια της οποίας σοβαρό λόγο παίζει η ικανότητα των ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων να παράγουν ικανά εκπαιδευμένα στελέχη για όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής οικονομίας. Εξαρτάται επίσης από τη σταθερότητα, συστηματικότητα και συνέπεια με την οποία εδραιώνεται επί ανταγωνιστικής βάσης η εμπιστοσύνη όλων των ενδιαφερόμενων μερών δηλ. των ναυτιλιακών μονάδων (τραπεζικών, ασφαλιστικών, φορτωτών κ.λ.π. ελληνικών και ξένων), στην ικανότητα της ελληνικής οικονομίας και ναυτιλιακής αγοράς να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε συνεχώς βελτιωμένη ποιότητα, με ευθύτητα και αποτελεσματικότητα ανάλογη της διακεκριμένης αγγλικής αγοράς. Σωστή μεταχείριση του αντισυμβαλλόμενου, σωστή εκπλήρωση υποχρεώσεων και τήρηση συμφωνηθέντων, οδηγούν στη σωστή αμοιβή και στην εμπιστοσύνη που εδραιώνει την καλή φήμη και διευρύνει τον κύκλο εργασιών με επιταχυνόμενο ρυθμό.



## 2.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Όπως είναι γνωστό η γενική οικονομική πολιτική κάθε χώρας, έχει σαν σκοπό την επίτευξη του μέγιστου δυνατού, κάτω από τις συνθήκες που επικρατούν κάθε φορά, εθνικού εισοδήματος και η ειδική οικονομική πολιτική, δηλαδή αυτή που αφορά τους διάφορους τομείς της οικονομίας (βιομηχανική, ναυτιλιακή, αγροτική κ.λ.π.) επιδιώκει τη μέγιστη αύξηση του βαθμού συμμετοχής του καθενός τομέα της οικονομίας στο συνολικό εθνικό εισόδημα. Η επιτυχία της γενικής και ειδικής, κατά κλάδους, οικονομικής πολιτικής, κρίνεται από το βαθμό στον οποίο επιτυγχάνονται οι στόχοι που έχουν τεθεί, σε συνδυασμό με τις οικονομικές θυσίες, οι οποίες χρειάστηκε να πραγματοποιηθούν για το σκοπό αυτό.

Αν προσεγγίσουμε το θέμα μας απ' αυτή τη σκοπιά μπορούμε να οδηγηθούμε στο συμπέρασμα ότι η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος, γίνεται υπό τις ευνοϊκότερες, για το κοινωνικό σύνολο, συνθήκες. Η ειδική θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του από τη ναυτιλία προερχόμενου μέρους του εθνικού εισοδήματος, είναι ίση με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμανιών. Το μέγεθος αυτό είναι υπολογίσιμο και αναλογεί σε ποσοστό μικρότερο του 0,5% των δαπανών του τακτικού προϋπολογισμού του κράτους. Μεγαλύτερης σημασίας είναι το ότι το σύνολο σχεδόν του τμήματος του εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό, προ-

έρχεται από την εμπορική ναυτιλία.

Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος του ακαθάριστου εισοδήματος της εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό. Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους:

- για την κάλυψη του κόστους κινήσεως των πλοίων και γενικά για την αγορά υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα πλοία, λ.χ. ασφάλιση, ναυλώσεις, αγοραπωλησίες, εφοδιασμός και συντήρηση πλοίων, χρηματοδοτήσεις. Αυτό συμβαίνει γιατί οι υπηρεσίες αυτές, είτε δεν προσφέρονται από την ελληνική οικονομία είτε αγοράζονται αναγκαστικά από το εξωτερικό αφού τα ελληνικά πλοία κινούνται και εργάζονται μεταξύ ξένων λιμανιών, κυρίως.
- για τη δημιουργία νέων επενδύσεων μέσω ναυπηγήσεως ή αγοράς πλοίων.

Ωστόσο κάτω από κατάλληλες προϋποθέσεις, υπήρχαν και υπάρχουν ευρύτατα περιθώρια αύξησης του καθαρού εισοδήματος που η χώρα αποκομίζει από την αναπτυσσόμενη εθνική ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Το παράδειγμα της Αγγλίας, το οποίο αξίζει να αναφερθεί, έχει πολλά να μας διδάξει. Οι Άγγλοι θαλασσοκράτορες, άλλοτε με λαμπρή παράδοση και αξιότατη υποδομή, ελέγχουν σήμερα μόνο 678 πλοία αντιστοιχούντα σε 13 εκατομμύρια τόννους περίπου μεταφορική ικανότητα. Η αγγλική οικονομία όμως ωφελείται ετησίως τεράστια ποσά από την προσφορά υπηρεσιών στη ναυτιλία, κυρίως την ελληνική.

Αναφέρεται ενδεικτικά:

- α) 700 εκατ. \$ Η.Π.Α ετησίως εισρέουν σε αγγλικά θυλάκια

- από μεσιτικά π.χ ναυλώσεις, αγοραπωλησίες πλοίων κ.λ.π.
- β) 10 δις\$ Η.Π.Α εισρέουν στην Αγγλία από ασφάλιστρα, πλέον 1,5 δις, εισφορές CLUBS.
- γ) 120 εφοπλιστικά γραφεία Ελλήνων λειτουργούν στο Λονδίνο
- δ) όλες οι διενέξεις λύνονται (ή δεν λύνονται) στο Λονδίνο, όπου και οι πιο ακριβοί δικηγόροι, διαιτητές κ.λ.π.

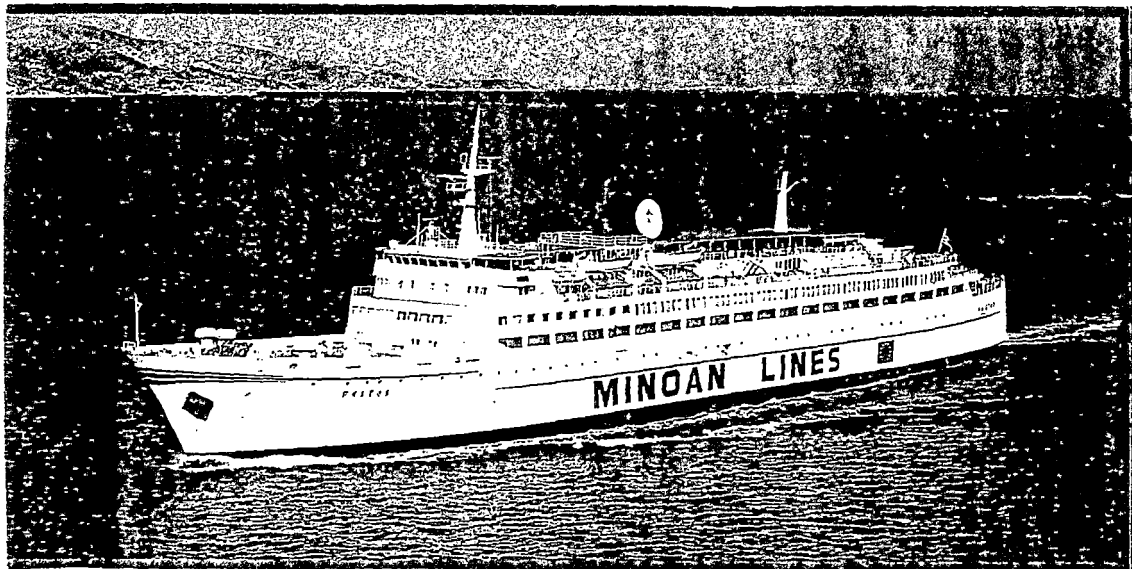
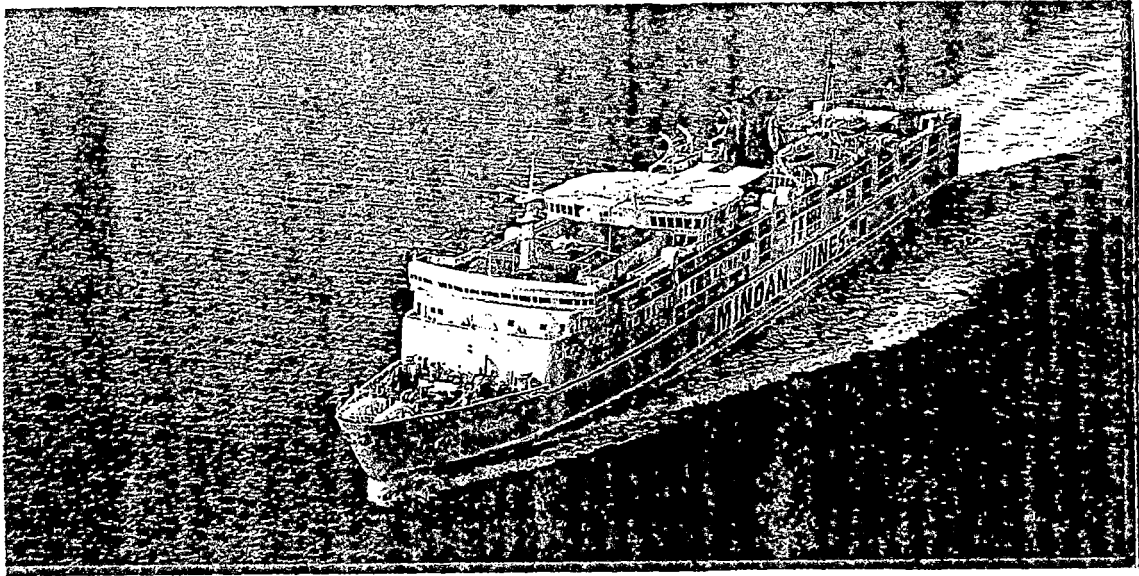
Εάν λοιπόν η χώρα μας εφάρμοζε μία διαφορετική ναυτιλιακή πολιτική και βελτίωνε την υπάρχουσα υποδομή, σημαντικό μέρος του ανωτέρω χαρατσιού θα θεράπευε την χειμαζόμενη από χρόνια οικονομία μας και θα εξασφάλιζε εκατοντάδες θέσεις εργασίας (1).

Συγκριτικά με άλλους κλάδους της οικονομίας, στη δημιουργία του Αναθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει το 5%. Η αντίστοιχη προσφορά της γεωργίας είναι 12,5%, με αξία γεωργικών εξαγωγών 33%, του τουρισμού 5,5% και της βιομηχανίας 24% (στοιχεία του 1995).

Η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα κατά το 1995 έφτασε τα 2.191 δις\$ Η.Π.Α. Αν σκεφτούμε ότι στο σύνολό του, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι "καθαρό", δημιουργείται δηλαδή χωρίς την απαίτηση κρατικών θυσιών (όπως για παράδειγμα το τουριστικό συνάλλαγμα για το οποίο απαιτούνται δημόσιες επενδύσεις, χορήγηση δανείων κ.λ.π), μπορούμε να καταλάβουμε σαφώςτερο τη μέγιστη αξία της ναυτιλίας ως συναλλαγατοφόρας πηγής στο σύνολο του Α.Ε.Ε.

---

(1) Οικονομικός Ταχυδρόμος 21 Δεκεμβρίου 1995 σελ.149





### 2.3 ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ελλειμματικότητα του λογαριασμού εξαγωγών - εισαγωγών. Παρατηρούνται αυξημένες εισαγωγές κεφαλαίουχικών και καταναλωτικών αγαθών ενώ η δυναμική των ελληνικών εξαγωγικών προϊόντων είναι περιορισμένη.

Με τη συνεχιζόμενη κάμψη που παρατηρείται στην εγχώρια βιομηχανία από το 1980 και μετά και τη σταθερή μείωσή της συμμετοχής της στο Α.Ε.Π. , οι πιθανότητες για μελλοντική αύξηση των εξαγωγών είναι ελάχιστες. Τα αγροτικά εξαγωγίμα προϊόντα από την άλλη καλύπτουν ένα ποσοστό 33% του συνόλου των εξαγωγών, αλλά μετά το άνοιγμα της αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο και σύμφωνα με τις διεθνείς συμφωνίες που έχουν κατά καιρούς υπογραφεί, δημιουργούνται υποχρεώσεις από και προς τις άλλες χώρες που δεν αφήνουν μεγάλα περιθώρια αύξησης του ποσοστού συμμετοχής της Ελλάδας στην παγκόσμια αγορά αγροτικών προϊόντων. Αλλά και η ποσότητα της προσφοράς των ελληνικών αγροτικών προϊόντων στη διεθνή αγορά έχει περιορισμένα όρια. Η καλλιεργήσιμη γη της χώρας δε μπορεί να συγκριθεί σε έκταση με αυτή της Ιταλίας και της Ισπανίας για παράδειγμα, που σαν μεσογειακές επίσης χώρες έχουν τις ίδιες με εμάς δυνατότητες παραγωγής συγκεκριμένων αγροτικών προϊόντων όπως λαχανικά, φρούτα, εσπεριδοειδή κ.λ.π. Η ποσότητα της παραγωγής αυτών των χωρών, είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τη δική μας. Εκ των πραγμάτων λοιπόν η συνεισφορά των ελληνικών αγροτικών προϊόντων στο σύνολο των εξαγωγίμων προϊόντων, δε μπορεί να

αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό.

Μακροχρόνια η αποφασιστική ανάπτυξη του τομέα της δευτερογενούς παραγωγής και η προοδευτική μείωση της ελλειμματικότητας του λογαριασμού εισαγωγών - εξαγωγών, δε μπορεί παρά να είναι αμετακίνητος στόχος της κρατικής πολιτικής. Βραχυχρόνια η κάλυψη του ελλείματος αυτού μπορεί να επιδιωχθεί αθροιστικά ή εναλλακτικά με εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό προς επένδυση, από εξωτερικό δανεισμό και από αύξηση των εισπράξεων της χώρας από άδηλους πόρους. Ωστόσο η εφαρμοζόμενη τα τελευταία 20 χρόνια τακτική να αφήνεται ελεύθερο το κράτος να δανείζεται και να σπαταλά καταθέσεις, φορολογικά έσοδα, κοινοτικούς πόρους και δανειακά κεφάλαια, δε θα επιτρέψει να αναστραφούν οι δυσμενείς αυτές εξελίξεις. Ο εξωτερικός δανεισμός εξάλλου όταν δεν είναι αρκετά μακροπρόθεσμος και αναπτυξιακής μορφής, δημιουργεί πρόσθετους κινδύνους αύξησης του δημόσιου χρέους. Επιπλέον όταν η ανάγκη προς αναζήτηση κεφαλαίων στο εξωτερικό είναι πιεστική, η δε εξωτερική ισορροπία της οικονομίας επισφαλής, εξασθενίζει η διαπραγματευτική δύναμη της χώρας, η οποία τείνει να γίνει ενδοτική σε πιέσεις, όχι μόνο οικονομικές αλλά και πολιτικές, με προφανείς αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα της κυβέρνησης να προασπίζει αποτελεσματικά τα συμφέροντα της χώρας.

Όσον αφορά την προσέλκυση κεφαλαίων από το εξωτερικό για επενδύσεις, είναι αναγκαία και επιθυμητή υπό την προϋπόθεση ότι οι επενδύσεις αυτές που θα γίνουν, θα είναι καθαρά παραγωγικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα που γί-

νονται με επωφελείς για τη χώρα όρους. Θα πρέπει ακόμα να υπάρχουν επεξεργασμένες επιχειρηματικές και αναπτυξιακές μελέτες με βάση τις οποίες να γίνεται σωστή μεταχείριση των κεφαλαίων.

Κατόπιν αυτών μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η περαιτέρω αύξηση των εισπράξεων της Ελλάδας από άδηλους πόρους και η επιτάχυνση του ρυθμού ετήσιας αύξησής τους είναι στόχοι υψηλής προτεραιότητας.

Τρία κοινά στοιχεία διαμορφώνουν κατά κυρίαρχο λόγο το συνολικό ύψος των άδηλων πόρων: το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό. Τα δύο πρώτα συνιστούν εισπράξεις προερχόμενες από παροχή υπηρεσιών. Το μεταναστευτικό συνάλλαγμα προέρχεται από μονομερείς μεταβιβάσεις εκ μέρους κυρίως Ελλήνων εργαζομένων σε ξένες χώρες. Η εξάρτηση της ελληνικής οικονομίας από τους άδηλους πόρους και κατά συνέπεια από τη ναυτιλία είναι σημαντική. Εάν δε λάβουμε υπόψη τα περιθώρια αύξησης της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας από τις διεθνείς δραστηριότητες της ναυτιλίας, όπως θα αναλύσουμε εκτενώς παρακάτω, βλέπουμε σαφέστερα το ειδικό βάρος της προσφοράς της στην εξισορρόπηση του εμπορικού ισοζυγίου.

Παρακάτω παραθέτουμε τμήμα του προσωρινού ισοζυγίου πληρωμών του 1995 όπου φαίνεται η συναλλαγματική προσφορά των άδηλων πόρων, του ταξιδιωτικού και ναυτιλιακού συναλλάγματος, κατά τα έτη '93, '94 και '95 καθώς και η ετήσια μεταβολή τους.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

ΜΕΤΑΒΟΛΗ

Εμπ/κό Ισοζύγιο	1993	1994	1995	1994	1994
Άδηλοι Πόροι	17023.1	18767.2	20605.2	10.2	9.8
Ταξιδιωτικό Συναλλάγμα	3335.1	3904.9	4128.3	17.1	5.7
Ναυτιλιακό Συναλλάγμα	1920	2015	2121	4.5	5.3
Λοιποί άδηλοι Πόροι	2330.1	2512.6	2586.8	7.8	3.0

Τα ποσά σε εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ

ΠΗΓΗ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ: 7 Μαρτίου 1996

Στην συνέχεια ακολουθεί πίνακας όπου βλέπουμε τα ποσά (σε εκατομμύρια \$ ΗΠΑ) και τα ποσοστά συμμετοχής του ταξιδιωτικού και ναυτιλιακού συναλλάγματος στο εμπορικό ισοζύγιο για τα έτη 1974 - 1995.

1984	1094,7	5350,8	20
1985	1038,5	6267,9	17
1986	1000,9	5685,8	18
1987	1193,1	6942,5	17
1988	1379,6	7631,1	18
1989	1374,8	9120,3	15
1990	1761,9	12327,7	14
1991	1773,2	12310,5	14
1992	1993	13893	14
1993	1920	12581	15
1994	2015	13524	15
1995	866*	MA	MA

\*Hegamoclin - OsPa

Phyq Tparada Tps

Elaboro:

1974	867,1	2888,1	30
1975	844,8	3036,2	28
1976	914,2	3328,5	27
1977	1126,6	3887,4	29
1978	1777,2	4339,2	27
1979	1518,9	6177,8	25
1980	1815,9	6809,5	27
1981	1826,4	6636,8	27
1982	1656,6	5926,9	28
1983	1308,7	5385,9	24

## 2.4 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Για μια χώρα όπως η Ελλάδα με έντονο ανεργιακό πρόβλημα, η απορρόφηση έμφυχου δυναμικού από τη ναυτιλία, αποτελεί μία δυνατή δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και θέσεων εργασίας. Ωστόσο η εκστρατεία για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η ζήτηση ναυτικών στην ουσία, παρ' ελπίδα δε σταμάτησε ποτέ για δύο κυρίως λόγους:

Πρώτον: Η ελληνόκτητη ναυτιλία βελτιώθηκε ποιοτικά και χρειάζεται περισσότερο ειδικευμένο προσωπικό που δεν προσφέρεται επαρκώς.

Δεύτερον: Η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης στην Ελλάδα έστρεψε τους νέους σε άλλα ευκολότερα και πιο προσοδοφόρα επαγγέλματα με αποτέλεσμα και πάλι την έλλειψη προσωπικού κατώτερων κυρίως υπηρεσιών.

Έτσι βλέπουμε ότι το σύνολο των ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικής και ξένης σημαίας πλοία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ανέρχεται το 1980 σε 91.872, με απασχολούμενους Έλληνες 59.534 και ξένους 32.338 ενώ το 1988 κατέβηκαν σε 37.367 με 28.735 Έλληνες και 8.632 ξένους ναυτικούς. Βλέπουμε πως η μείωση των απασχολούμενων είναι κατακόρυφη.

Έτος απογραφής	Σύνολο ναυτικών	Αριθμός Ναυτικών		Μεταβολή %		Συμμετοχή % Ελλήνων ναυτικών
		Έλληνες	Ξένοι	Έλληνες	Ξένοι	
1978	86.269	58.033	28.236	-	-	67.3
1980	91.872	59.534	32.338	+ 2.6	+ 14.5	64.8
1982	52.741	40.647	12.094	- 33.7	- 62.6	77.0
1984	49.184	40.720	8.464	- 0.2	- 30.0	82.3
1986	37.830	32.340	5.490	- 20.6	- 35.1	85.5
1988	37.367	28.735	8.632	- 11.2	+ 57.2	76.9

Για ότι αφορά τις ναυτιλιακές εταιρίες του Α.Ν 89/67<sup>(1)</sup> το 1983 απασχολούσαν 7.286 άτομα από τα οποία τα 6.577 ήταν Έλληνες και τα 709 ξένοι ενώ το 1994 είχαμε 8.915 απασχολούμενους από τους οποίους οι 7.979 ήταν Έλληνες και οι 936 ξένοι.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΑΝ. 89/67

Έτος	Αριθμός εταιριών	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ			Εισαθθέν συνάλλαγμα σε δολάρια	Εξοδα λειτουργίας σε δολάρια	Λοιπά έξοδα σε δολάρια	Ποσοστά αύξ. σε έξοδα γραφείου
		Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο				
1983	679	6.577	709	7.286	749.470.958	99.382.556	620.332.461	
1984	655 από 666	6.377	668	7.835	787.500.005	92.698.466	550.544.717	- 6,7%
1985	598 από 623	6.117	605	6.722	610.369.240	85.897.064	485.290.698	- 8,8%
1986	585 από 610	5.871	597	6.468	605.709.609	91.245.332	463.745.249	6%
1987	598 από 626	6.104	524	6.628	759.497.568	104.002.327	593.304.667	14%
1988	644 από 668	6.047	582	6.629	828.787.982	124.644.905	639.840.244	19%
1989	675 από 692	6.419	623	7.042	826.471.274	137.541.830	628.121.307	10,3%
1990	701 από 708	6.492	831	7.323	1.011.312.917	174.222.486	774.794.473	26,5%
1991	741 από 767	7.012	738	7.750	1.091.468.187	184.895.600	852.086.959	6,1%
1992	850 από 863	7.585	777	8.362	1.175.725.583	218.250.815	917.938.852	18%
1993	919 από 942	7.934	877	8.811	1.260.180.603	223.102.390	962.501.074	2,2%
1994	1011 από 1031	7.979	936	8.915	1.324.019.360	272.445.955	994.040.465	22%

Από τα προηγούμενα στοιχεία συμπεραίνουμε ότι το 3% περίπου του εργατικού δυναμικού, της χώρας απασχολείται από την εμπορική ναυτιλία. Εξασφαλίζεται δηλαδή εισόδημα για το 5% περίπου των ελληνικών οικογενειών. Αν λη-

(1) Αλλοδαπές επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ελλάδα που απασχολούν πλοία μεγαλύτερα από 1000 κ.ο.χ. και είναι ελληνικής ή ξένης σημαίας.

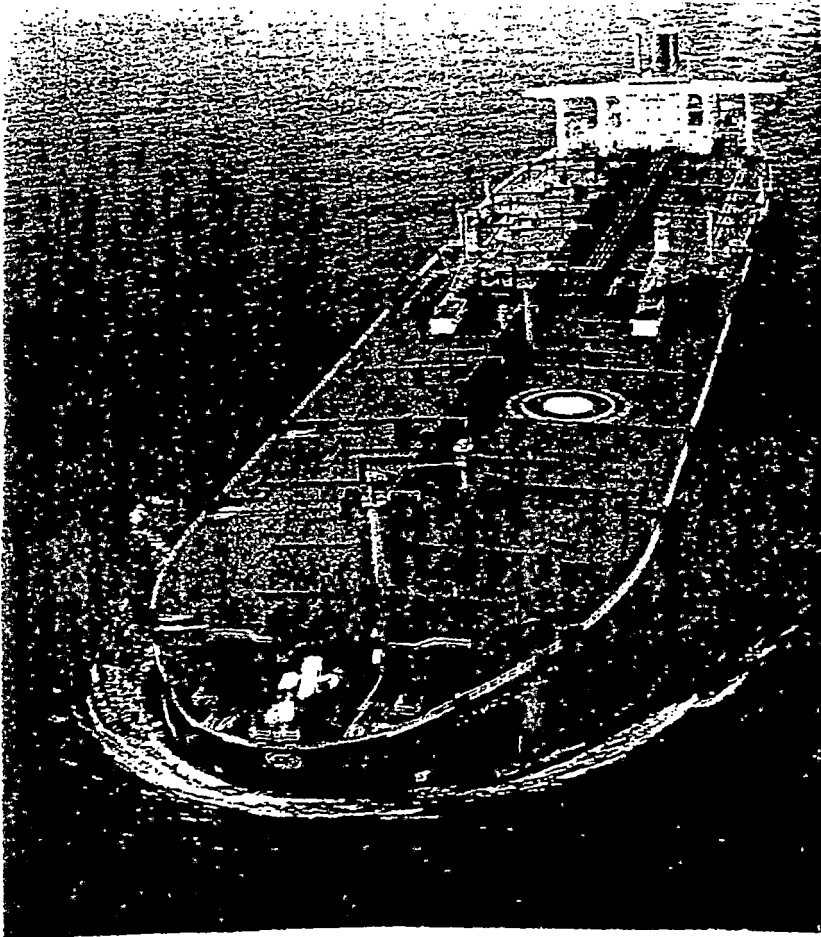


φθεί υπ' όψην και ο αρκετά σημαντικός αριθμός εργαζομένων (100.000 περίπου) στις εξαρτημένες από τη ναυτιλία επιχειρήσεις (ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, πρακτόρευση και εφοδιασμός πλοίων) γίνεται σαφές ότι μεγάλο μέρος του εργατικού μας πληθυσμού, εξαρτά την απασχόλησή του από τις δραστηριότητές της.

Σήμερα οι ανάγκες σε έμφυχο δυναμικό για την επάνδρωση της ναυτιλίας παραμένουν μεγάλες. Με τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις που επιτεύχθηκαν, ο εμπορικός στόλος βελτιώθηκε ποιοτικά και εξειδικεύτηκε, το προσωπικό όμως βρέθηκε ανέτοιμο, από πλευράς καταρτήσεως για την ικανοποιητική επάνδρωση των σύγχρονων πλοίων. Οι γνώσεις ενός σωστού ναυτικού πληρώματος πρέπει να είναι πλέον πανεπιστημιακού επιπέδου. Ο δείκτης επαγγελματικής ικανότητας δε συμβαδίζει με τα παλαιά πρότυπα παρεχόμενης εκπαίδευσης που παραπέει μεταξύ οπισθοδρόμησης και αδυναμίας αναπροσαρμογής, που όχι μόνο δε δίνει ικανά στελέχη αλλά οδηγεί στη διαρροή των σπουδαστών σε άλλους τομείς απασχόλησης πέρα απ' το ναυτικό επάγγελμα, αφού μόνο ένα ποσοστό 15% σταδιοδρομεί στα πλοία. Επίσης η μεγάλη πρόσφατη ναυτιλιακή κρίση είχε καταλυτικές επιδράσεις στο ναυτικό εργατικό δυναμικό που έδωσε μεγαλύτερη έμφραση στην επιβίωση, όπως είναι άλλωστε φυσικό, παρά στην επαγγελματική κατάρτιση σύμφωνα με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις. Ωστόσο προσπάθειες αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης γίνονται. Τον άξονα των μέτρων που πάρθηκαν από το Υ.Ε.Ν αποτελούν η εισαγωγή νέας τεχνολογίας και μαθημάτων, η μείωση του αριθμού των ασυρματιστών, η εισαγωγή περισσότερων μηχανικών και υποχρεωτική παρακολούθηση των μαθημάτων των σχολών του Υ.Ε.Ν .

Συνέχεια των μέτρων αυτών αποτελούν οι εξής προτάσεις της Ε.Ε.Ε (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών):

- α) Η εφαρμογή του συστήματος εναλλασόμενης εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα πρότυπα του διεθνούς συστήματος SANDWICH COURSE με το οποίο επιτυγχάνεται:
- απόκτηση επαγγελματικής συνείδησης, από τα πρώτα στάδια εκπαίδευσης και ταυτόχρονη προσαρμογή στις συνθήκες φοίτησης (πειθαρχία, ευπρέπεια, άσκηση)
  - κατανόηση σε μεγαλύτερο βαθμό των μαθημάτων της Α.Δ.Σ.Ε.Ν λόγω πρακτικής άσκησης
  - περιορισμός της ύλης που διδάσκεται
  - αμοιβή, εφόσον θα εργάζονται μέσα στο πλοίο
  - αύξηση του αριθμού των εκπαιδευομένων
  - περιορισμός των δαπανών εκπαίδευσης σε βάρος του δημοσίου
  - περιορισμός της διαρροής σπουδαστών από τις σχολές
- β) Τροποποίηση των κανονισμών εσωτερικής υπηρεσίας και εκπαίδευσης, και πιστή εφαρμογή αυτών, ώστε να εξασφαλισθεί η πειθαρχία και η ευπρέπεια εντός των Α.Δ.Σ.Ε.Ν.
- γ) Συγκέντρωση των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. σε κεντρικά συγκροτήματα, ώστε να εξασφαλίζεται υψηλότερο επίπεδο διδακτικού προσωπικού και ταυτόχρονα να εξασφαλίζεται η καλύτερη οργάνωση και λειτουργία του
- δ) Ενίσχυση της Β'βάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης (Ναυτικών Λυκείων) για τη διατήρηση της ναυτικής παράδοσης και τον προσανατολισμό στο ναυτικό επάγγελμα από μικρή ηλικία
- ε) Βελτίωση των εκπαιδευτικών κειμένων και της διδακταίας ύλης στις Α.Δ.Σ.Ε.Ν.
- στ) Αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού
- ζ) Ενίσχυση της χρηματοδότησης της ναυτικής εκπαίδευσης από το δημόσιο προϋπολογισμό



Αλλά και άλλοι οργανισμοί έχουν πάρει θέση στο ρόλο που παίζει η σωστή επαγγελματική κατάρτιση του ναυτικού προσωπικού. Έτσι ο Ι.Μ.Ο (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) αναγνωρίζοντας το ρόλο που παίζει ο ανθρώπινος παράγοντας στα ναυτικά ατυχήματα, δίνει έμφαση στην αναθεώρηση της Διεθνούς Συμβάσεως που αφορά τα Πρώτυπα Εκπαίδευσης των ναυτικών, την Πιστοποίησή τους και την τήρηση Φυλακών επί των πλοίων (S.T.C.W. 1978).

Ειδικότερα:

- α) Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, που είναι νόμος του κράτους από το 1983 (ΦΕΚ 2Α/11-1-83), το κάθε πλοίο οφείλει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό Ασφαλούς Συνθέσεως Πληρώματος. Οι λιμενικές αρχές στην Ευρώπη, τις περισσότερες χώρες και κυρίως την Αμερικανική Αιτοφυλακή (CG) ετοιμάζονται για επιθεωρήσεις και ουσιαστικό έλεγχο, όχι πια της αξιοπλοίας και της κατάστασης του ίδιου του πλοίου αλλά και για την καταλληλότητα του πληρώματος και κυρίως των αξιωματικών.
- β) Σύμφωνα με την ίδια σύμβαση, ο κάθε αξιωματικός του πλοίου, πρέπει να είναι εφοδιασμένος με δίπλωμα που να αποδεικνύει ότι είναι ικανός και κατάλληλος για τη θέση που κατέχει στο πλοίο. Πρέπει δηλαδή η εκπαίδευσή του να είναι ανάλογη προς τα καθήκοντα και τις ευθύνες, σχετικά με τη συγκεκριμένη θέση.

Η σύμβαση αυτή είναι ίσως η δεύτερη πιο σημαντική διεθνής σύμβαση μετά τη SOLAS, στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας θεωρείται δε ότι έχει ήδη ξεπεραστεί από τις αλλαγές που έχουν συντελεστεί τόσο στην ίδια τη ναυτιλιακή βιομηχα-

νία όσο και στο χώρο της ναυτιλιακής εκπαίδευσης.

Πέρα όμως από τις διεθνείς συμβάσεις, καταρτίζονται και συλλογικές συμβάσεις εργασίας, με ελεύθερες διαπραγματεύσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων επαγγελματιικών οργανώσεων, εφοπλιστών και ναυτεργατών. Το Υ.Ε.Ν. (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) δε συμμετέχει σ' αυτές τις διαπραγματεύσεις αλλά τις επικυρώνει. Με τις συμβάσεις αυτές ρυθμίζονται οι όροι εργασίας και οι αμοιβές των εργαζομένων.

Σύμφωνα με τη νέα συλλογική σύμβαση εργασίας (που υπογράφηκε τον Ιούνιο του 1995) σε πλοία άνω των 4.500 τον. DW και τη συλλογική σύμβαση των πλοιάρχων για τα πλοία αυτά, οι αμοιβές των Ελλήνων ναυτικών για το έτος 1995 διαμορφώνονται ως εξής:

### ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

#### **ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ**

Υποπλοίαρχος	230.635
Ανθυποπλοίαρχος	200.600
Μηχανικός Α'	435.715
Μηχανικός Β'	230.635
Μηχανικός Γ'	200.600
Αξιωματικός Α/Τ Α'	230.635
Αξιωματικός Α/Τ Β'	200.600
Ηλεκτρολόγος (1)	214.575
Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα	200.600
Ναύκληρος	174.250
Ξ υλουργός	174.250

Αντλιωρός	175.905
Ναύτης	163.180
Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Πλοίαρχος	140.230
Ναυτόπαις	119.000

Κάτοχος πιστοποιητικού  
ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας  
στο Μηχανοστάσιο

200.600

Μηχανοδηγός Α'	199.780
Μηχανοδηγός Β'	178.250
Αρχιθερμαστής	175.905
Λιπαντής	174.250
Δόκιμος Μηχανικός (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Μηχανικός	140.230
Θερμαστής	168.125
Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή)	168.125
Καθαριστής	119.000

#### **ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ**

Δόκιμος Ασυρματιστής (απόφ. ΑΔΣΕΝ)	140.230
Δόκιμος Ασυρματιστής	140.230

#### **ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Μάγειρος	181.825
Θαλαμηπόλος	174.250
Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας)	147.360
Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας)	147.360
Βοηθός Θαλαμηπόλο (χωρίς άδεια)	119.000

# ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΥΜΦΩΝΩΣΙ ΤΩ Κ.Ι.Μ.Δ. (ΑΡΘΡΑ 53, 54 ΚΑΙ ΕΠΟΜ.)

## 1. ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Έν.....σήμερον τήν..... οί κάτωθι :

α) 'Ο Πλοίαρχος ή Νόμιμος άντιπρόσωπος του Πλοίαρχου ή του 'Ιδιοκτήτου .....

Έν 'Ελλάδι.....

Α/Π, Μ/Σ, .....

Σημαίας..... Νηολογίου..... Δ.Δ.Σ.....

Έτους κατασκευής..... Κ.Ο.Χ..... Κ.Κ.Χ.....

Τόννων D.W..... Είδος πλοίου..... Τύπος πλοίου.....

Φέροντες μηχανάς (άτμοϋ, στροβίλους, έσωτ. καύσεως) και 'Ιπποδυνάμεως.....

Πλοιοκτήτου .....

Έδρας..... 'Οδός..... 'Αριθ.....

β) Και άφ' έτέρου ό Ναυτικός .....

Κάτοικος..... 'Οδός..... 'Αριθ.....

Γεννηθείς έν..... τό έτος..... Μ.Ε.Θ.....

συνεφώνησαν τήν επί του άνωτέρω σκάφους ναυτολόγησιν του δευτέρου συμβαλλομένου υπό τούς

κάτωθι όρους :

Ειδικότης ναυτολογήσεως .....

Μισθός και όροι εργασίας .....

Διάρκεια Συμβάσεως .....

## 2. ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

α) 'Εάν ό Ναυτικός καταγγείλη τήν παρούσαν σύμβασιν του Πλοίαρχου έναντιουμένου, πριν ή συμπληρώσει επί του πλοίου ένός έτους ύπηρεσίαν, ύποχρεούται εις τήν καταβολήν τής δαπάνης παλιννοστήσεώς του εις 'Ελλάδα ώς και τής δαπάνης ελεύσεως έξ 'Ελλάδος ή και άλλοθεν του άντικαταστάτου αυτού. Παραγγέλει δέ, έν τιαύτη περιπτώσει από τουδε τόν Πλοίαρχον νά παρακρατήση τά δύο ταύτα κονδύλια έκ του λογαριασμού άποδοχών αυτού.

β) 'Εκ του μισθοϋ του θα παρακρατώνται αι νόμιμοι κρατήσεις (ένδεικτικώς Ν.Α.Τ., ΦΟΡΟΙ κλπ.)

γ) 'Ο μισθός άρχεται από τής επιβιβάσεως του επί του Πλοίου.

δ) Τό Πλοϊον εύρίσκεται εις .....

ε) .....

ζ) .....

η) .....

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Έν Πείραιει,..... 198.....

'Ο Έργοδότης      'Ο Ναυτολογούμενος

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Υπογραφή

Υπογραφή

### Παρατηρήσεις :

'Η παρούσα σύμβασις χρονολογείται και ύπογράφεται παρά τών συμβαλλομένων και τής Λιμενικής ή Προξενικής 'Αρχής.

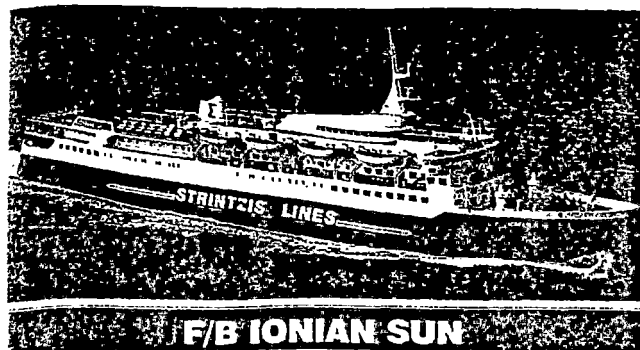
(Βεβαιούται ή άγνοια γραμμάτων έκ μέρους του ναυτολογουμένου).

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Η Ε.Ε.Ε.Π (Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων) θεωρώντας ότι η επάρκεια ικανού ανθρώπινου δυναμικού και η περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των γνώσεων και των δεξιοτήτων του επηρεάζει καταλυτικά την ανταγωνιστικότητα, την ασφαλή διαχείριση των πλοίων, αλλά και την ποιότητα ζωής των ναυτικών, ανέλαβε τα τελευταία χρόνια σημαντικές και καινοτόμες πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση της αναβάθμισης της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Με τη συνεργασία του Υπουργείου Εργασίας, του Ο.Α.Ε.Δ, του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου, του P S I CLUB UNITED KINGDOM MUTUO STEAMSHIP και του Ινστιτούτου CANNING, υλοποίησε με επιτυχία επιμορφωτικά προγράμματα. Επίσης υπέβαλε προς τα Υπουργεία Οικονομίας και Εργασίας πρόταση για τη δημιουργία εκπαιδευτικού κέντρου για τα στελέχη της επιβατηγού ναυτιλίας τη λειτουργία του οποίου προτείνεται να αναλάβει ανεξάρτητος φορέας διαχείρισης με τη συμμετοχή όλων των κοινωνικών εταιριών, δηλαδή του Υ.Ε.Ν, της Π.Ν.Ο και της Ε.Ε.Ε.Π.

Η ναυτιλία μας για να γίνει ανταγωνιστική πρέπει να στηριχθεί μόνο σε καλούς αξιωματικούς και εξειδικευμένο προσωπικό για την επάνδρωσή της. Γι' αυτό η συνεργασία όλων όσων ασχολούνται με τη ναυτιλία είναι απαραίτητη στη λύση του προβλήματος της ανταγωνιστικότητας. Αλλά και όσον αφορά την άμεση επιβίωση της ναυτιλίας μας ο βασικότερος συντελεστής είναι η σωστή ναυτική εκπαίδευση εφόσον η σωστή προετοιμασία στελεγών πλοίων έχει άμεση σχέση με τη σωστή λειτουργία των πλοίων.





## 2.5 ΣΥΝΘΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα αποτελούν μέρος του συνολικού παγκόσμιου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας σε αυτό το χρονικό διάστημα. Περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο αποδοχές των ελλήνων ναυτικών, εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία αυτών των ναυτικών, πληρωμές για αγαθά και υπηρεσίες με προέλευση την ελληνική οικονομία π.χ επισκευές πλοίων, έξοδα λειτουργίας γραφείων, δαπάνες διαβίωσης των εμπολιστών και των οικογενειών τους, καθώς και υποχρεώσεις έναντι του ελληνικού δημοσίου π.χ. φορολογία πλοίων.

Εάν θέλαμε να απεικονίσουμε με ποσοστιαίες μονάδες τη σύνθεση του εισαγόμενου αυτού συναλλάγματος θα λέγαμε πως:

- το 80% περίπου προέρχεται από τους μισθούς των πληρωμάτων και τις εισφορές τους στα ασφαλιστικά ταμεία
- το 7% περίπου αντιπροσωπεύει τα έξοδα λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα
- το 6% του ναυτιλιακού συναλλάγματος εισάγεται για να καλύψει τα έξοδα των επισκευών και συντηρήσεων των πλοίων και τα έξοδα τροφοδοσίας
- το 7% προέρχεται από τη ναύλωση πλοίων

---

ΠΗΓΕΣ: -Εκθέσεις: Εμπορική Ναυτιλία, Κ.Ε.Π.Ε (Κέντρο Προγραμματισμού Οικονομικών Ερευνών) ΑΘΗΝΑ 1990 σελ.134

-Ναυτιλιακή Λογιστική, Κατερίνα Λεκαράκου-Μιζάμη §

Άγγελος Παπασπύρου ΑΘΗΝΑ 1992 σελ.27

### 2.5.1 Προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλ/τος

Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος εξαρτάται από τους παράγοντες εκείνους που προσδιορίζουν:

- α) το συνολικό εισόδημα από τη διεθνή δραστηριότητα του εμπορικού στόλου ελληνικής ιδιοκτησίας και
- β) ειδικότερα του τμήματος αυτού του εισοδήματος που εισρέει στην Ελλάδα για την κάλυψη των αμοιβών των Ελλήνων ναυτιλλομένων, καθώς και των διαφόρων δαπανών που δημιουργούνται στη χώρα

Αν και υπάρχουν σοβαρά κενά στη στατιστική κάλυψη του όλου θέματος, σημαντικοί παράγοντες για την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος θεωρούνται οι εξής:

- Η εν ενεργεία δύναμη του στόλου με ελληνική σημαία,
- Ο αριθμός των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών,
- Οι συνολικές αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών,
- Η ισοτιμία δραχμής - δολαρίου Η.Π.Α.
- Η προσφορά αγαθών και υπηρεσιών από την ελληνική οικονομία προς το ελληνικό πλοίο,
- Ο αριθμός των εγκατεστημένων στην Ελλάδα ναυτιλιακών εταιριών και των απασχολούμενων σ' αυτές,
- Το επίπεδο των ναύλων.

---

ΠΗΓΗ: Εκθέσεις: Εμπορική Ναυτιλία, Κ.Ε.Π.Ε , ΑΘΗΝΑ 1990

## 2.5.2 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΟΞΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛ/ΤΟΣ.

α) αναδρομή στην περίοδο '59-'80

Οι καθαρές αποδείξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος έχουν χρηματοδοτήσει το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, κατά μέσο όρο 20 - 25% για όσον αφορά την εν λόγω περίοδο.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε από 60,03 εκατ.\$ το '59 σε 1.815,8 εκατ.\$ το '80. Έχουμε δηλαδή μία μέση ετήσια τιμή αύξησης της τάξης του 15,2%. Οι αποδοχές ξένου συναλλάγματος από τη ναυτιλία στο Α.Ε.Π. κατά την περίοδο '59 - '80 υπερδιπλασιάστηκαν: από 1,3% σε 4,4%. Η μεγαλύτερη αύξηση έγινε την τελευταία δεκαετία, με αποτέλεσμα να εξελιχθεί στο σημαντικότερο κουνδύλι των άδηλων πόρων. Υπολογίζεται με βάση τα δεδομένα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος ότι οι αποδοχές από τη ναυτιλία έφτασαν το 1980 σε ύψος 2.816,0 εκατ.\$ με ποσοστό αναλογίας στους άδηλους πόρους 29%. Το αντίστοιχο ύψος μεταναστευτικού συναλλάγματος ήταν 1.083,0 εκατ.\$ ποσοστό αναλογίας στους άδηλους πόρους 18% και το ύψος του ταξιδιωτικού συναλλάγματος 1.733,0 εκατ.\$ με ποσοστό αναλογίας στους άδηλους πόρους 28%. Για τη συγκεκριμένη χρονιά η κάλυψη του ελλείματος του εμπορικού ισοζυγίου από τη ναυτιλία ανήλθε στο 28%.

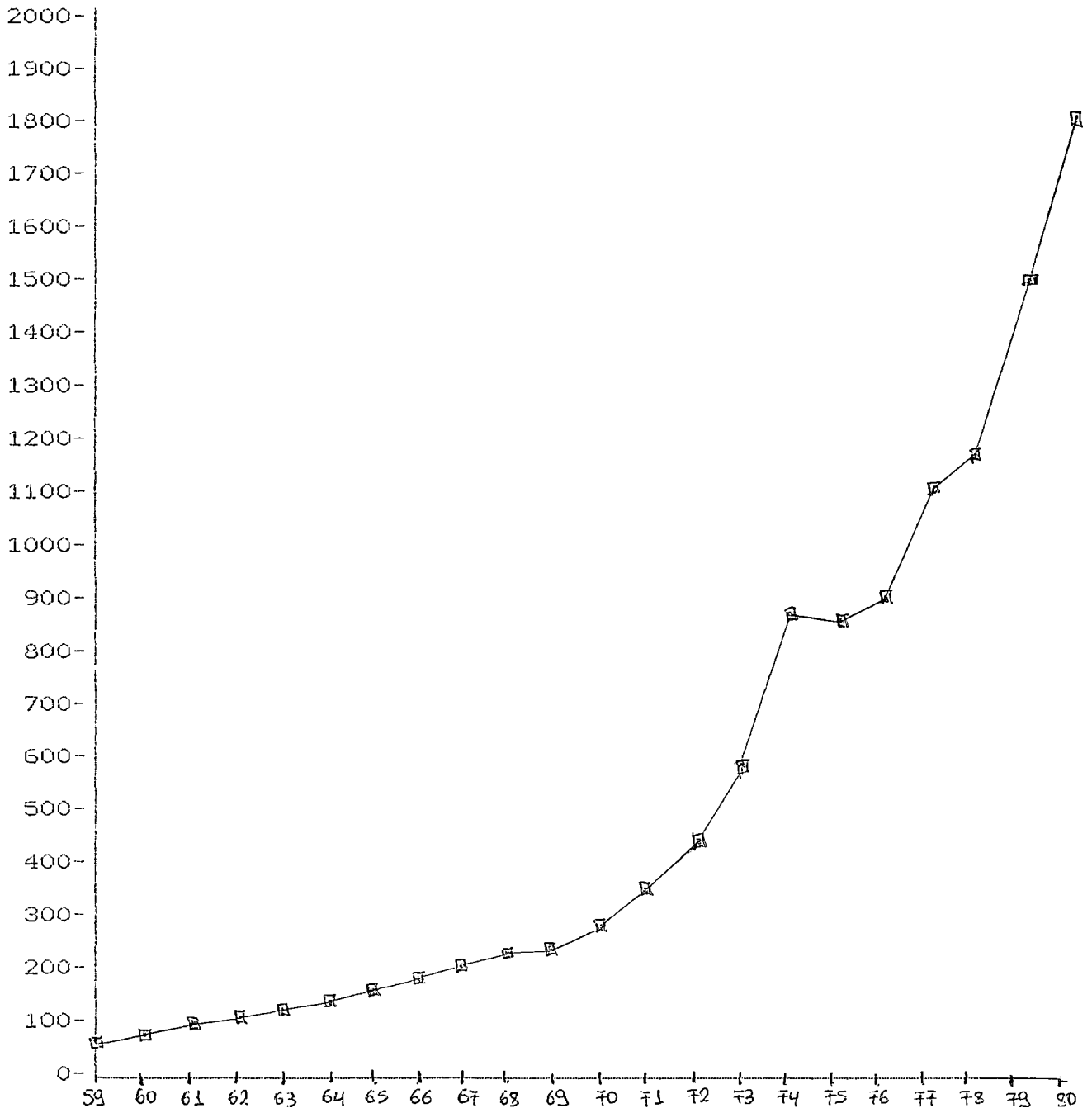
Αξιόλογο επίσης είναι να σημειωθεί το γεγονός ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα εξακολουθούσε να αυξάνεται και κατά την περίοδο 1975 - 1980 περίοδο διεθνούς ναυτιλιακής κρίσης με μειωμένο όμως ρυθμό έναντι της προηγούμενης πενταετίας 1970 - 1975.

Όσον αφορά τη σύνθεση του ναυτιλιακού συναλλάγματος

παρατηρούμε πως τα ναυτιλιακά εμβάσματα (εφοπλιστών και ναυτιλλομένων) κατέχουν τη μεγαλύτερη μερίδα στο σύνολο του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Η στατιστική τους εξέλιξη παρουσιάζει μια σταθερή αυξητική πορεία. Η αύξηση αυτή γίνεται περισσότερο αισθητή στην τελευταία περίοδο των εξεταζομένων χρόνων. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ουσιαστική αύξηση των μισθών των ναυτικών και στην διαφαινόμενη τάση μετακίνησης των Ελλήνων πλοιοκτητών από τις ξένες σημαίες στα ελληνικά νηολόγια. Περισσότερο από 75% των ελληνικών πλοίων, είχαν ελληνική σημαία το 1980, σε σύγκριση με το 36% του 1969. Οι περισσότερες δε από τις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες ίδρυσαν κεντρικά γραφεία στον Πειραιά κατά τη δεκαετία του 1970.

ΕΙΣΡΟΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ  
ΕΤΩΝ 1959 - 1980

ΕΤΗ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ \$	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1959	60.3	-
1960	76.5	26.9
1961	102.1	33.3
1962	108.7	6.6
1963	125.3	15.3
1964	147.2	17.5
1965	163.8	11.3
1966	182.5	11.4
1967	214.4	17.5
1968	242.9	13.3
1969	242.1	-0.3
1970	269.8	11.4
1971	346.4	28.3
1972	435.5	89.1
1973	600.1	164.6
1974	874.4	274.3
1975	853.8	-20.6
1976	914.1	60.3
1977	1100.1	186
1978	1177.2	77.1
1979	1518.9	341.7
1980	1815.8	296.9



ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ  
ΚΑΤΑ ΠΗΓΗ  
(ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ \$)

ΕΤΟΣ	ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΩΝ	ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΕΦΟΠΑΙΣΤΩΝ	ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΕΙΣΗΤΗΡΙΑ	ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ κ.λ.π
1959	24.4	17.5	10.8	7.6
1960	29.6	29.6	11.0	6.3
1961	34.6	45.7	13.7	8.1
1962	35.5	51.0	14.8	7.4
1963	34.4	63.7	16.1	11.1
1964	35.7	82.5	15.0	14.0
1965	36.7	93.6	22.2	11.3
1966	37.5	113.9	20.4	8.0
1967	40.9	122.4	24.3	26.8
1968	50.5	137.4	24.2	30.8
1969	54.4	143.4	23.4	20.9
1970	57.8	164.8	27.9	19.3
1971	76.6	219.1	23.8	26.7

ΠΗΓΗ: ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΕΤΗ  
ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ  
ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

ΕΤΗ	ΕΜΒ/ΤΑ ΕΦΟΠΑ.	ΕΜΒ/ΤΑ ΝΑΥΤ/ΝΩΝ	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΑΣΦ.ΤΑΜ.	ΑΝΕΦΟΔ. ΕΠΙΣΚ.	ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΦΟΠΛΙΣΜ.	ΆΛΛΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡ.
1973	323.9	169.2	34.1	22.3	0.8	49.8
1974	523.2	201.7	41.8	48.5	1.1	58.1
1975	418.5	241.6	53.6	56.8	4.2	79.1
1976	511.7	225.2	88.1	30.2	4.1	54.8
1977	-	-	-	-	-	-
1978	681.4	263.0	115.6	36.9	4.4	75.9
1979	856.3	338.6	170.4	58.7	5.9	89.0

ΠΗΓΗ: ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

"ΔΕΛΤΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ"



β) α ν α δ ρ ο μ ή σ τ η ν π ε ρ ί ο δ ο '80-'86

Την ανοδική τάση που συνεχίστηκε έως το 1980 ακολούθησε μία χρονιά στασιμότητας. Οι εισπράξεις ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά το 1981 παρέμειναν στα ίδια περίπου επίπεδα (1.826,0 εκατ. \$ το '81 έναντι 1.816,0 εκατ. \$ το '80). Από το 1982 και μετά άρχισε μία αντίστροφη μειωτική τάση.

Σαν αποτέλεσμα της μειωτικής αυτής τάσης οι εισπράξεις για το 1986 έφτασαν τα 1.194 εκατ. \$. Ποσοστιαία αυτό το ποσό αντιστοιχεί στο 65,3% των εισπράξεων του 1981. Η δυσμενής αυτή εξέλιξη συνέβαλε στο σημαντικό περιορισμό της σημασίας του ναυτιλιακού συναλλάγματος σαν παράγοντα εξισορρόπησης του ισοζυγίου πληρωμών.

Οι κυριώτεροι παράγοντες που προσδιόρησαν την αποθαρρυντική αυτή εξέλιξη, μπορούν να απαριθμηθούν ως εξής:

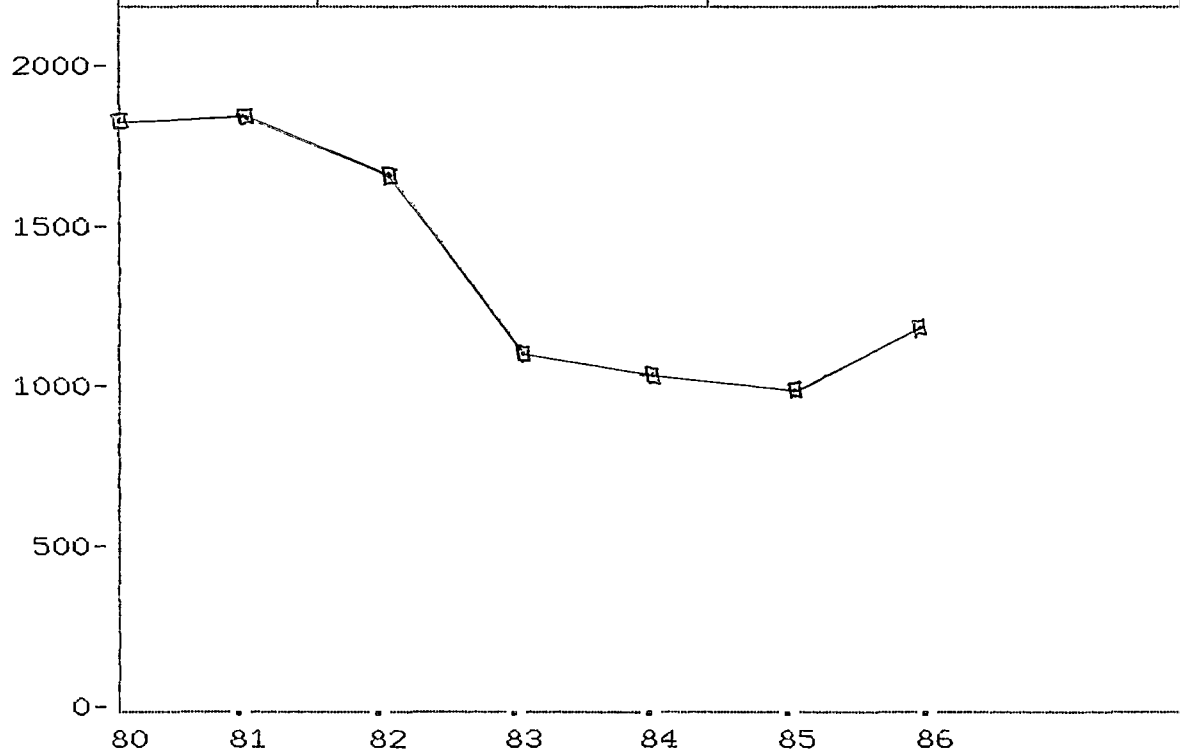
- 1) Η κάθετη πτώση των ναύλων στην παγκόσμια αγορά σε όλους σχεδόν τους τομείς, στους οποίους απασχολείται η ελληνική εμπορική ναυτιλία.
- 2) Η μείωση του στόλου με ελληνική σημαία, με παράλληλη αύξηση του ελληνόκτητου στόλου με ξένες σημαίες. Αντίθετα με αυτή τη δυσμενή εξέλιξη, τα αργούντα πλοία μειώθηκαν σημαντικά στην περίοδο αυτή, τόσο σαν απόλυτο μέγεθος, όσο και σαν ποσοστό της δύναμης του ελληνικού στόλου.
- 3) Η μείωση του αριθμού των απασχολούμενων Ελλήνων ναυτικών. Σύμφωνα με στοιχεία του Υ.Ε.Ν/Ε.Σ.Υ.Ε. από 52.235 απασχολούμενους το 1980, φτάσαμε σε 28.669 το 1986.
- 4) Η αρνητική εξέλιξη ισοτιμίας δραχμής - δολλαρίου Η.Π.Α. Η υποτίμηση της δραχμής έναντι του δολλαρίου σε ποσοστό 60% από το '82 έως το '86, είχε θετικές επιπτώσεις στην

ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, δεδομένου ότι οι αμοιβές των Ελλήνων ναυτιλλομένων καθορίζονται από το 1977 σε δραχμές. Αντίθετα η παραπάνω υποτίμηση είχε αρνητικές επιπτώσεις στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος. Εκτός από τους μισθούς των Ελλήνων ναυτιλλομένων και άλλες δαπάνες που δημιουργούνται στη Ελλάδα διαμορφώνονται κατά κανόνα σε δραχμές π.χ. τιμολόγια ΔΕΗ, ΟΤΕ, επισκευές πλοίων.

5) Η συρρίκνωση της δραστηριότητας των ελληνικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, τόσο στον κατ' εξοχήν χώρο του ναυτιλιακού τομέα όσο και σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας.

ΕΙΣΡΟΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ  
ΕΤΩΝ 1981 - 1986

ΕΤΗ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ \$	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1981	1826.3	10.5
1982	1652.6	-169.7
1983	1095	-561.6
1984	1039	-56
1985	1001	-38
1986	1194	193



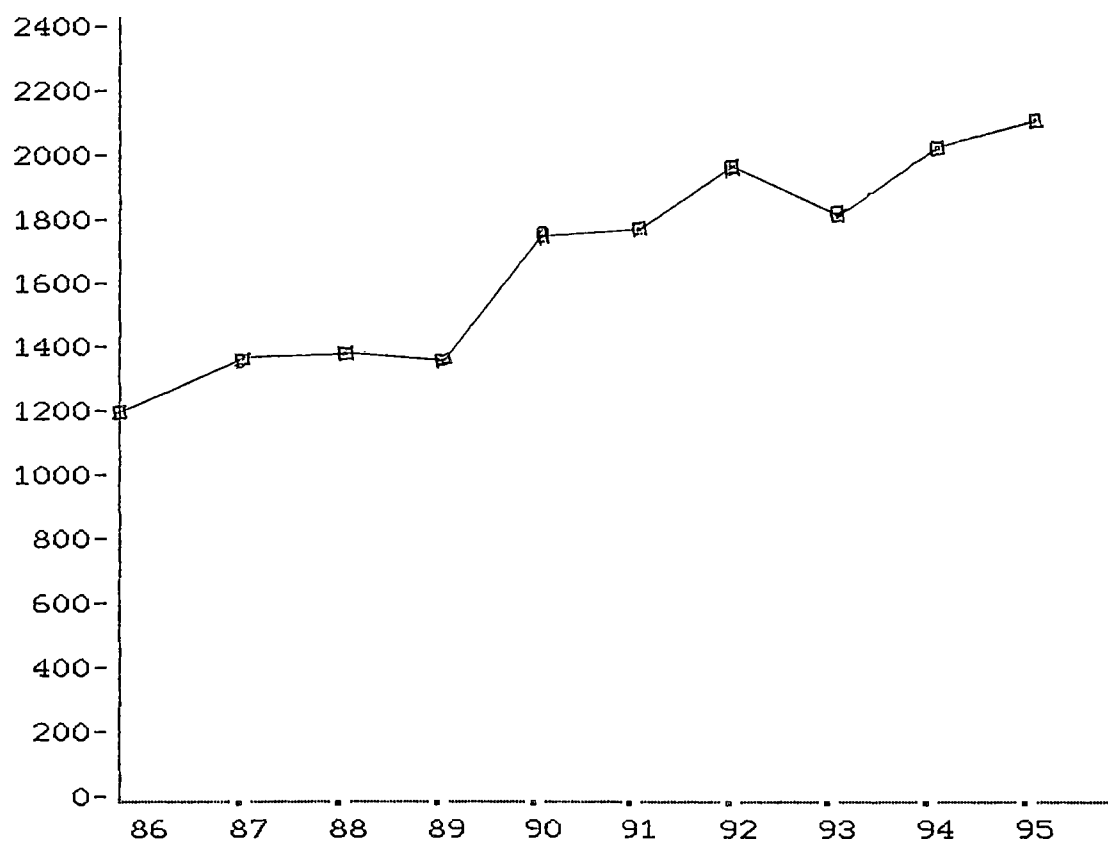
γ) α ν α δ ρ ο μ ή σ τ η ν π ε ρ ί ο δ ο '86-'96

Μία σχετική ανάκαμψη της συναλλαγματικής εισροής πραγματοποιείται κατά το 1987. Έτσι από 1.194 εκατ. \$ ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισήχθει στη χώρα το 1986 φτάσαμε τα 1.380 εκατ. \$ το 1987. Η ευνοϊκή αυτή εξέλιξη επηρεάζει θετικά την υπάρχουσα ευρύτερη οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει η Ελλάδα. Τα επόμενα δύο χρόνια όμως δεν είναι το ίδιο ελπιδοφόρα. Το εισαχθέν ναυτιλιακό συνάλλαγμα κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα περίπου με αυτά του 1987: 1.382 εκατ. \$ για το 1988 και 1.375 εκατ. \$ για το 1989.

Από την επόμενη όμως χρονιά παρατηρούμε πως οι δείκτες ακολουθούν μία συνεχιζόμενη ανοδική πορεία. Έτσι φτάνουμε το 1994 να αριθμούμε 2.015 εκατ. \$ εισαχθέντος ναυτιλιακού συναλλάγματος, ενώ και για το 1995 η εξελικτική πορεία παραμένει ευνοϊκή. Το α' εξάμηνο του 1995 έχει ήδη σημειωθεί μεγάλη αύξηση εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος της τάξης του 23,3% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 1994 (1.058 εκατ. \$ το '95 σε σχέση με 857 εκατ. \$ το '94). Η συνολική αύξηση της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος που παρατηρήθηκε ανάμεσα στα έτη 1994 έως 1995 είναι της τάξης του 11% και αποτελεί την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση της δεκαετίας.

ΕΙΣΡΟΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ  
ΕΤΩΝ 1987 - 1995

ΕΤΗ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ₺	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1987	1380	186
1988	1382	2
1989	1375	7
1990	1763	388
1991	1773	10
1992	1994	221
1993	1920	-74
1994	2015	95
1995	2121	106



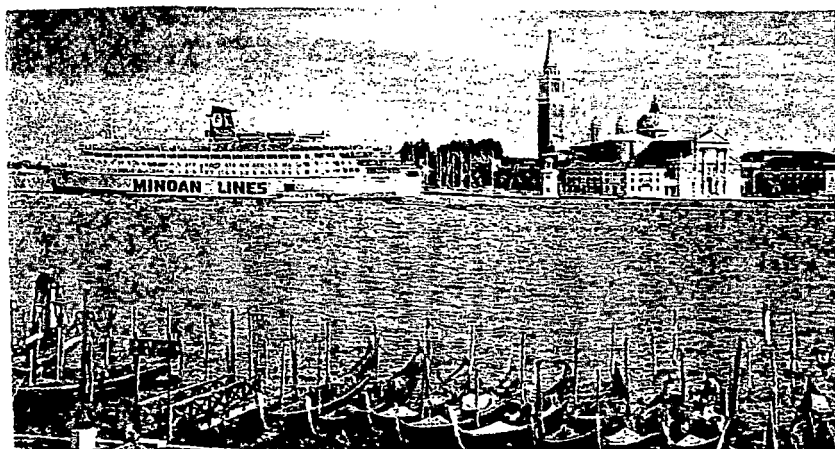
Ωστόσο τα περιθώρια αύξησης των συναλλαγματικών εισπράξεων από την εμπορική ναυτιλία εξακολουθούν να είναι μεγάλη. Για την υλοποίηση του στόχου της αύξησης της εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος θα πρέπει:

- Να αρχίσει μία εκτεταμένη εκστρατεία ενημέρωσης των ναυτιλλομένων, από το Υ.Ε.Ν. και τους άλλους φορείς, για τις δυνατότητες τοποθέτησης των αποταμιεύσεών τους στη χώρα μας, ώστε να δραχμοποιείται το μεγαλύτερο μέρος τους.
- Να αρχίσει μία προσπάθεια αναδιάρθρωσης της οικονομικής κατάστασης του Ν.Α.Τ. (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο), εκ θεμελίων με πιθανή μακροχρόνια χρηματοδότηση από μέρους της Ε.Ε. Εδώ πρέπει να αναφερθεί πως το Ν.Α.Τ τα τελευταία κυρίως χρόνια, έχει εξελιχθεί σε ένα από τα πλέον ελλειμματικά ταμεία. Το έλλειμα αυτό εκτιμάται:
  - i) Για το 1987 σε 34,5 δις
  - ii) Για το 1991 σε 59 δις
  - iii) Για το 1995 σε 67,6 δις
- Να αναπροσαρμοσθεί η ναυτική εργασία σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις της τεχνολογίας ώστε να μπορέσει το ελληνικό πλοίο να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό.
- Να δωθούν κίνητρα ώστε να αυξηθεί η συμμετοχή του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα π.χ. απευθείας επενδύσεις, συμμετοχή σε επιχειρήσεις κ.λ.π.
- Να δωθούν κίνητρα για τη δημιουργία αλληλασφαλιστικού οργανισμού και ναυτιλιακών δικαστηρίων, ώστε να περιοριστεί η εκροή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

## 2.6 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

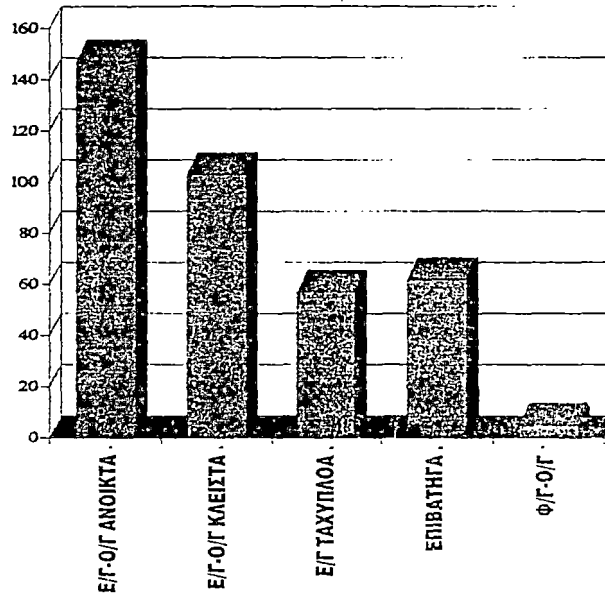
### α) ακτοπλοία - τουρισμός

Είναι φυσικό για τη χώρα μας που έχει μήκος παραλιών 14.850 χιλιόμετρα, να έχουν ιδιαίζουσα σημασία οι θαλάσσιες συγκοινωνίες. Δεν είναι τυχαίο ότι τα περισσότερα μέρη με τουριστικό ενδιαφέρον και τα αστικά κέντρα βρίσκονται σε παραλίες ή κοντά σε αυτές. Αλλά και τα 10.000 περίπου νησιά μας με τους 1.200.000 μόνιμους κατοίκους τους, καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη ικανής και επαρκούς ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας. Ο στόλος των επιβατηγών και οχυματαγωγών πλοίων, διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων, οχυμάτων και επιβατών. Έτσι συμβάλλει στο εμπόριο, στον τουρισμό αλλά και στην παροχή των αναγκαίων υπηρεσιών στα νησιά. Για πολλά δε νησιά, κυρίως ακριτικά, η ακτοπλοία έχει ζωτική σημασία αφού αυτή συνιστά το μοναδικό συνδετικό κρίκο με την ηπειρωτική Ελλάδα μεταφέροντας τρόφιμα, ιατροφαρμακευτικό υλικό, ακόμα και νερό.



**Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ  
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΣ  
ΣΤΟΛΟΣ**

ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΟΧ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΑ	147	73.557	60.034
Ε/Γ-Ο/Γ ΚΛΕΙΣΤΑ	103	492.640	106.682
Ε/Γ ΤΑΧΥΠΛΟΑ	57	8.584	7.833
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	62	4.914	6.282
Φ/Γ-Ο/Γ	5	7.783	0
Κρουαζιερόπλοια 24			
ΣΥΝΟΛΟ (πλην Κ/Ρ)	374	587.479	180.831



ΠΗΓΗ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ



Η δύναμη του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου, όπως αυτή προκύπτει από τον προηγούμενο πίνακα είναι ανεπαρκής για την κάλυψη των εγχώριων αναγκών. Παράλληλα απαιτείται και ανάλογος εκσυγχρονισμός που δεν είναι δυνατό να καλυφθεί από βραχύπνοες επενδύσεις σε μετασκευές νεκρών σκαφών αλλά απαιτεί την εισαγωγή νέων ιδεών από τους πλοιοκτήτες. Το ίδιο βέβαια έχει γίνει ήδη σε παγκόσμια κλίμακα, Ευρώπη, Αμερική, Ιαπωνία κ.α., παρά το ότι εκεί συνήθως τα λοιπά μεταφορικά μέσα, αερομεταφορές-οδικές συγκοινωνίες, λειτουργούν απόλυτα ανταγωνιστικά. Θεωρείται πάντως βέβαιο και προκύπτει από σχετικές μελέτες, ότι η εισαγωγή ταχύπλων σκαφών στο Αιγαίο θα ανταγωνισθεί επιτυχώς τον προβληματικό εθνικό αερομεταφορέα μας, ανεξαρτήτως της τελικής του τύχης.

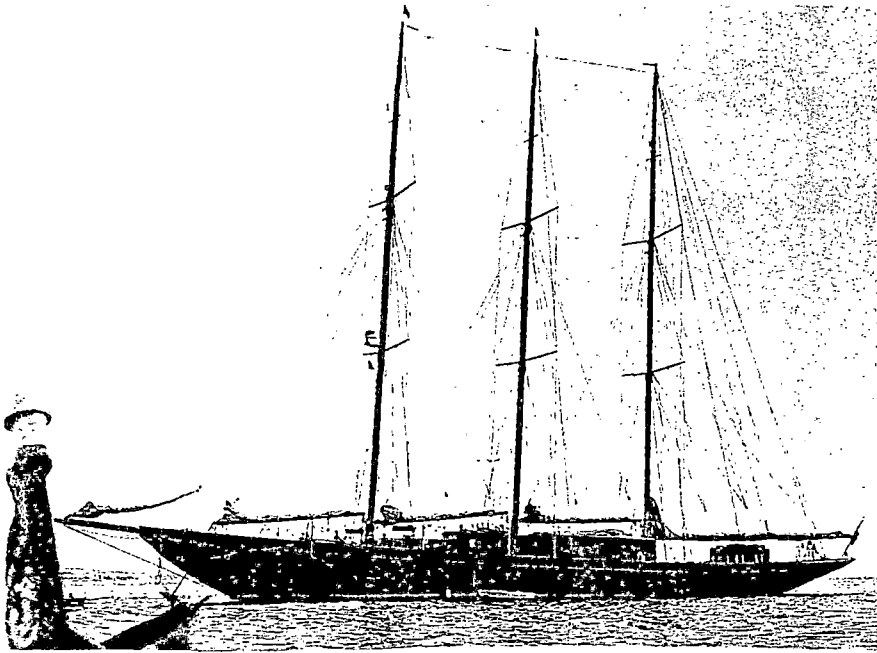
Αναφέροντας τη συμβολή στον τουρισμό, δεν νοείται μόνο η μετακίνηση των τουριστών από και προς τα νησιά και τα διάφορα παραλιακά θέρετρα της Ελλάδας. Σ' αυτήν την έ-τσι και αλλιώς σημαντική προσφορά πρέπει να προστεθεί και ο αναπτυσσόμενος θαλάσσιος τουρισμός που περιλαμβάνει θαλάσσιες καταδύσεις και περιηγήσεις με κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής, ο οποίος προσελκύει τουρίστες με υψηλότερη εισοδηματική στάθμη. Αυτοί οι τουρίστες είναι ένα μικρό ποσοστό του γενικότερου συνόλου και αποτελούν το λεγόμενο "τουρισμό υψηλού επιπέδου". Η αύξηση της προσέλευσής τους είναι σημαντικός στόχος του Ε.Ο.Τ και του κράτους, γιατί είναι οι πιο "ευπρόσδεκτοι" εφόσον έχουν μεγαλύτερη διάθεση πληρωμής και αφήνουν περισσότερο συνάλλαγμα στη χώρα

(οι αλλοδαποί).

Το Ν.Ε.Ε. (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος) κατανοώντας τη σημασία της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού για την εθνική οικονομία δείχνει ενδιαφέρον. Το ενδιαφέρον αυτό πηγάζει δε και από την πεποίθηση ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι συνδεδεμένη απόλυτα με τη λειτουργία και την επιβίωση όλων των πλοίων. Γι' αυτό το Υ.Ε.Ν. θα πρέπει να εφαρμόσει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής. Να βελτιωθούν οι οδικές προσβάσεις στους τουριστικούς χώρους και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα καθαριότητας των ακτών. Η τουριστική πολιτική θα πρέπει να στρέφεται προς την προστασία και την αναβάθμιση του περιβάλλοντος. Ακόμα πρέπει να γίνει ρύθμιση του προβλήματος των μεγάλων αυξήσεων στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν οι κρατικοί φορείς στον κλάδο (λιμενικά τέλη κ.λ.π.) .

Επίσης ο στόλος των επιβατηγών πλοίων είναι άμεσα συνδεδεμένος με τις αμυντικές και πολιτικές ισορροπίες στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Ιδιαίτερα στο Αιγαίο αλλά και σ' ολόκληρη την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου η δύναμή του συνιστά σταθεροποιητικό παράγοντα στις ενδεχόμενες επεκτατικές βλέψεις των γειτονικών χωρών. Και αυτό γιατί μπορεί κάλλιστα, ανάλογα με την περίπτωση, να παίξει το ρόλο του φοβήτρου ή του διαπραγματευτή. Πολλές εθνικές θέσεις, επιδιώξεις και συμφέροντα μπορούν να προωθηθούν μέσα από το κύρος που διακρίνει μία ναυτιλιακή δύναμη ανάμεσα στους διεθείς οργανισμούς, ναυτιλιακούς και μη. Αλλά και πρακτικά εάν ανατρέξουμε στη μνήμη μας θα δού-

με ότι σε καθοριστικής σημασίας αγώνες για το έθνος, τα επιβατηγά πλοία υπήρξαν οι βασικοί συντελεστές δράσης. Αλλά και πέρα από τους εθνικοαπελευθερωτικούς μας αγώνες, ακόμα και σε πολέμους που δε μας αφορούσαν άμεσα, όπως ο πόλεμος στον περσικό κόλπο, η εμπορική μας ναυτιλία υπήρξε άγρυπνος φρουρός στο πλευρό των συμβατικών μαχητικών μας δυνάμεων.



β) ε λ λ η ν ι κ ά λ ι μ ε ν ι α

Στη σωστή λειτουργία, την ασφάλεια και την περεταίρω ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών γραμμών, κυρίαρχο ρόλο παίζουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Εδώ και αρκετά χρόνια γίνονται σημαντικές προσπάθειες να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ανάπτυξης των λιμανιών, έτσι ώστε να μπορέσουν να καλύψουν τις παρουσιαζόμενες ανάγκες.

Σήμερα έχει ενταθεί η διαδικασία χάραξης Εθνικής Λι-

μενικής Πολιτικής και γενικότερα η διαδικασία δημιουργίας ενός Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Όπως είναι φανερό, στόχος της αναφερόμενης πολιτικής είναι η ανάπτυξη των λιμανιών, που βασίζεται σε δύο τομείς:

- 1) Στον αναπτυξιακό σχεδιασμό σε περιφερειακό επίπεδο και
- 2) Στον αναπτυξιακό σχεδιασμό σε επιμέρους τομείς.

Σε περιφερειακό επίπεδο τα λιμάνια μας μπορούν να διακριθούν σε λιμάνια:

- α. διεθνούς σημασίας, εφόσον σχετίζονται με μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών
- β. πορθμιακά, που διαμορφώνουν τα τοπικά δίκτυα μεταφορών και την επικοινωνία με τα νησιά
- γ. λιμενικές εγκαταστάσεις που αποτελούν λιμάνια για αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναφυχής

Πάρα πολλά λιμάνια μας αξίζει να σημειωθεί ότι είναι συνδυασμός όλων αυτών.

Η ανάπτυξη των λιμανιών σε γενικές γραμμές ακολούθησε την ανάπτυξη του συνόλου του λιμενικού δυναμικού. Οι επενδύσεις που έγιναν δεν είχαν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν ένα ολοκληρωμένο λιμενικό σύστημα που να αφορά τη διακίνηση των φορτίων και τη λειτουργία των λιμανιών, αλλά αντίθετα δημιουργούνταν ατελείς εγκαταστάσεις με προβλήματα υποδομής κυρίως σε λιμάνια της περιφέρειας.

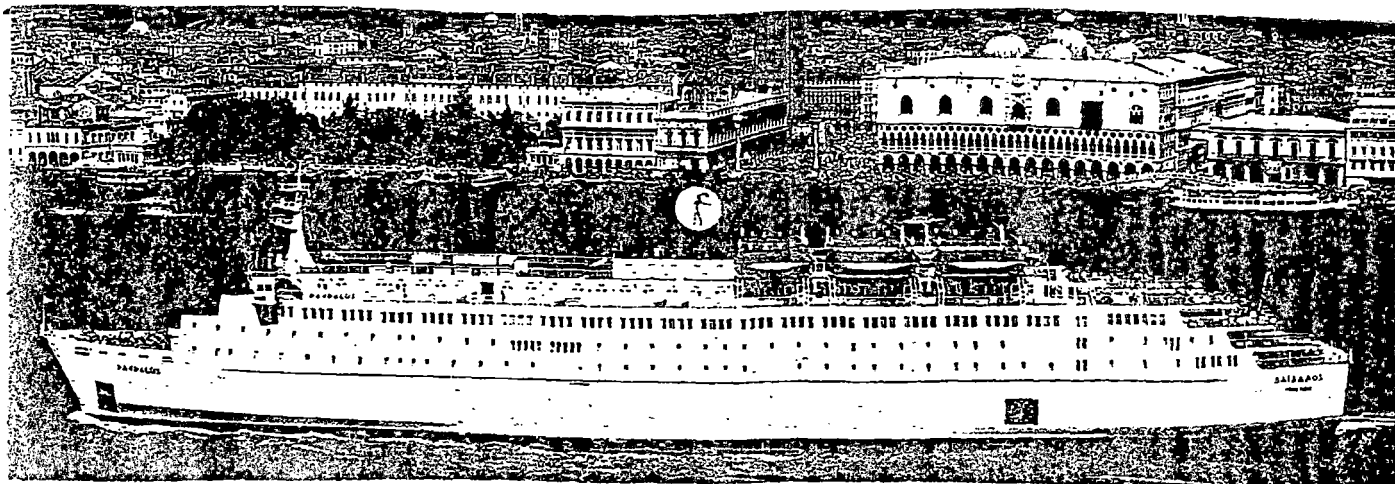
Η χώρα μας διαθέτει 7 λιμάνια εθνικής κατηγορίας, 162 μεσαίας κατηγορίας και 257 τοπικής σημασίας. Ο στόχος της ορθολογικής ανάπτυξης και της αποτελεσματικής οργάνωσης των λιμανιών αυτών είναι δυνατόν να επιτευχθεί μόνο μέσα από τη χάραξη και την άσκηση μιας ενιαίας εθνικής λιμενικής πολι-

τικής βασιζομένης σε ουσιαστικές απαντήσεις και προτάσεις πάνω στα παρακάτω κείρια ζητήματα:

- α) Το ρόλο του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού στην ανάπτυξη της χώρας
- β) Τις προβλέψεις για τη ροή των εμπορευμάτων στο διεθνή και εθνικό χώρο
- γ) Το ρόλο των λιμανιών της χώρας στις μεταφορές
- δ) Τον προγραμματισμό της ανάπτυξης υποδομής των λιμανιών
- ε) Την οργανωτική - διοικητική δομή τους
- στ) και τέλος την τιμολογιακή πολιτική τους, στα πλαίσια της εθνικής οικονομικής πολιτικής

Εξάλλου επειδή τα περισσότερα λιμάνια μας συγκεντρώνουν μεγάλη επιβατική κίνηση, αποφασίστηκε η λήψη μέτρων για τους επιβάτες. Τα μέτρα που πάρθηκαν είναι κυρίως λειτουργικής σημασίας:

- α) εκβάθυνση των λιμανιών για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας
- β) ανάθεση καθαριότητας των λιμανιών
- γ) δημιουργία σταθμών ανεφοδιασμού πλοίων
- δ) κατασκευές αιθουσών αναμονής επιβατών με όργανα ελέγχου επιβατών και αποσκευών



Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο 3ο

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ -  
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το μέλλον της ναυτιλίας τόσο της ελληνικής όσο και της παγκόσμιας δε μας επιφυλλάσει κατ' ανάγκη δραματικές ανακατατάξεις. Οι προοπτικές επικράτησης και επιβίωσης του ελληνικού πλοίου στις διεθνείς μεταφορές στα προσεχή χρόνια, είναι περιορισμένες υπό τις σημερινές συνθήκες κόστους εκμετάλλευσης, παρά το ότι αναμφίβολα η ελληνική σημαία, λόγω του διεθνούς κύρους της και των καλών, φθηνών και επαρκών προσφερόμενων υπηρεσιών της στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι ελκυστική για πολλούς φορτωτές. Ο στόλος των σημαίων ευκαιρίας αυξάνεται συνεχώς, όπως αυξάνεται και ο στόλος των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι στόλοι αυτοί που είναι και οι κύριοι ανταγωνιστές μας, έχουν αρκετά χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης από τον ελληνικό, αλλά και σε σημείες ευκαιρίας που προσφέρουν είναι ευνοϊκότερες από τις δικές μας γεγονός που οφείλεται κυρίως στο κόστος επάνδρωσης και στη φορολογία που ισχύουν στη χώρα μας. Επίσης η ύπαρξη εθνικών φορτίων στις αναπτυσσόμενες χώρες του τρίτου κόσμου δικαιολογούν φιλόδοξα εκ μέρους τους σχέδια για την ανάπτυξη δικών τους εθνικών εμπορικών στόλων σε βάρος του δικού μας. Ωστόσο θεωρείται βέβαιο ότι οι χώρες αυτές υστερούν σημαντικά στους τομείς της ναυτιλιακής πείρας και τεχνολογίας. Την αχίλλειο αυτή πτέρνα η ελληνική ναυτιλιακή δύνα-

μη και μπορεί αλλά και πρέπει να εκμεταλλευτεί, ενισχύοντας συνεχώς τα πλοία με εξοπλισμό προηγμένης τεχνολογίας και δίνοντας βαρύτητα στην υπάρχουσα πείρα.

Είναι σίγουρο ότι οι διακυμάνσεις, μικρές ή μεγάλες, στον ναυτιλιακό χάρτη της Ελλάδας θα εξακολουθήσουν να αποτελούν το κύριο γνώρισμα και των επόμενων χρόνων, αφού είναι συνάρτηση των οικονομικών εξελίξεων. Το κατά πόσο οι οικονομικές συγκυρίες στον πλανήτη θα επηρεάσουν θετικά ή αρνητικά τη ναυτιλιακή επιχείρηση, θα εξαρτηθεί από τις τελικές επιλογές των πολιτικών ηγεσιών μπροστά στα δρώμενα.

Για να είναι ανταγωνιστική η ελληνική ναυτιλία, η πολιτική ηγεσία θα πρέπει να αντιληφθεί ότι δε μπορεί να εμπλέκεται η ελληνόκτητη διεθνής ναυτιλία στις πολιτικές αντιπαραθέσεις και στα μικροκομματικά συμφέροντα. Γίνεται πλέον πεποίθηση μεταξύ του πολιτικού κόσμου και ακούγεται ήδη από πολλές πλευρές ότι πρέπει να εφαρμοσθεί μία υπερκομματική πολιτική για την εμπορική ναυτιλία. Πρέπει να δημιουργηθεί το κατάλληλο κλίμα ώστε ο ελληνικός εφοπλισμός να χρησιμοποιηθεί σα μοχλός για την ανασυγκρότηση της οικονομίας της χώρας και ακόμα την επιστροφή των ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο.

Το πρόβλημα της επανόδου στην ελληνική σημαία είναι πολύ λεπτό. Υπάρχει η κατηγορία των πολύ μεγάλων "καραβοκυραίων" οι οποίοι δεν έχουν τη διάθεση να διαπληκτίζονται συνεχώς με το ελληνικό δημόσιο και υπόχρεώνονται να αλλάζουν σημαία. Υπάρχουν οι μεσαίοι "καραβοκύρηδες" που αγωνίζονται συνεχώς για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς

τους. Και υπάρχουν και οι μικροί που δεν ξέρουμε αν θα αντέξουν τον ανταγωνισμό. Για να είναι η ναυτιλία μας ανταγωνιστική πρέπει με κάθε τρόπο αυτή, να οδηγήσει τους μεγάλους αυτούς "καραβούρηδες" πίσω στη χώρα τους και τη σημαία τους. Ο μόνος τρόπος για να διατηρηθεί η ναυτιλία μας είναι να δωθούν κίνητρα στους αγωνιστές του κύματος όπως:

Φορολογικά: Σήμερα είναι η εποχή των γιγαντιαίων πλοίων προηγμένης τεχνολογίας. Δεν είναι λοιπόν δυνατόν να ζητάμε την επιστροφή των ελληνόκτητων κολοσσών στο εθνικό νηολόγιο και από την άλλη να υπερφορολογούνται αυτά λόγω μεγέθους. Πρέπει να υπάρξει οροφή φορολογίας για τα μεγάλα πλοία.

Νομοθετικά: Να προσαρμοσθεί η ελληνική ναυτιλιακή νομοθεσία στις νέες διεθνείς συνθήκες ώστε να σταματήσει η διαροή των πλοίων σε πιο "ευέλικτα" νηολόγια.

Να υπάρξει αναγνώριση απ' την πλευρά του κράτους σε αυτά που προσφέρει η ναυτιλία και οι διεθνείς Έλληνες εφοπλιστές. Κανένας Έλληνας πλοιοκτήτης εξωτερικού δεν περιμένει κάποια βοήθεια οικονομική ή οποιαδήποτε άλλη προνομιακή μεταχείριση. Το μόνο που θα περιέμενε ο πλοιοκτήτης που έχει τα γραφεία του στην Ελλάδα ή σχεδιάζει να τα φέρει, είναι να αναγνωρίζεται από κάθε εκλεγμένη πολιτική ηγεσία η συμβολή του έστω και μόνο στα συναλλαγματικά έσοδα. Έσοδα για τα οποία το κράτος, σε ότι αφορά τη διεθνή μας ναυτιλία δεν έχει δαπανήσει τίποτα. Θα πρέπει ακόμα να ση-



μειωθεί ότι υπάρχει σαφής διαχωρισμός ανάμεσα στους Έλληνες πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό και στους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό. Οι δεύτεροι αντλούν κεφάλαια, υπηρεσίες και κέρδη απ' την Ελλάδα και είναι φυσικό να υφίστανται την οποιαδήποτε κριτική είτε από τα όργανα της πολιτείας είτε από την κοινή γνώμη, διότι δραστηριοποιούνται με χρήματα του ελληνικού λαού. Πρέπει να καλλιεργηθεί από το ελληνικό κράτος στους Έλληνες εφοπλιστές του εξωτερικού το συναίσθημα της σιγουριάς, της ασφάλειας, της αναγνώρισης της προσφοράς και να παρακαμφθεί το αίσθημα της φυγής. Τότε μόνο θα σταματήσει η φυγή των υπάρχόντων κεντρικών ναυτιλιακών γραφείων από την Ελλάδα και θα προσελκυσθούν όσα διατυρούνται στο εξωτερικό. Σήμερα γίνεται η προσπάθεια επιστροφής πλοίων και γραφείων στην Ελλάδα. Άλλωστε ως ισότιμα μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εδραιώνεται η πεποίθηση ότι είναι το ίδιο αν έχει κανείς τα γραφεία του στον Πειραιά ή στο Λονδίνο.

Παράλληλα με την προσπάθεια προσέλκυσης πλοίων στο εθνικό νηολόγιο πρέπει να ληφθούν μέτρα και για την ποιοτική αναβάθμιση του ελληνικού στόλου εφόσον η ποιότητα είναι προϋπόθεση της ανταγωνιστικότητας. Προτείνονται τα εξής:

- α) Εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης
- β) Οργάνωση επί νέων βάσεων της ιατρικής, νοσηλευτικής και φαρμακευτικής προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους
- γ) Λήψη μέτρων για την ομαλή λειτουργία των γραφείων των ναυτιλιακών εταιριών που λειτουργούν στην Ελλάδα
- δ) Άμεση δημιουργία περισσότερων κρηπιδομάτων και θέσεων

για παραμονή πλοίων προς επισκευή και παράλληλη απόκτηση νέων πλωτών δεξαμενών

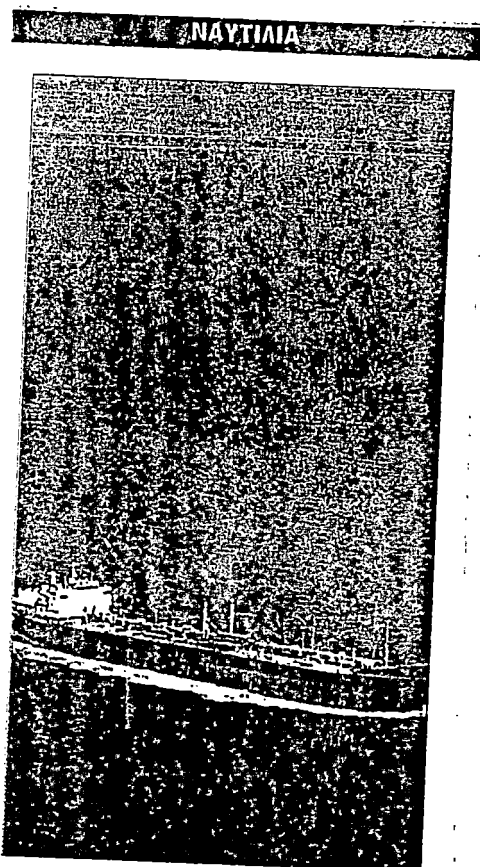
- ε) Ενίσχυση του ρόλου της Ελλάδας στη διαμόρφωση της διεθνούς πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές για την εξασφάλιση των ελληνικών συμφερόντων

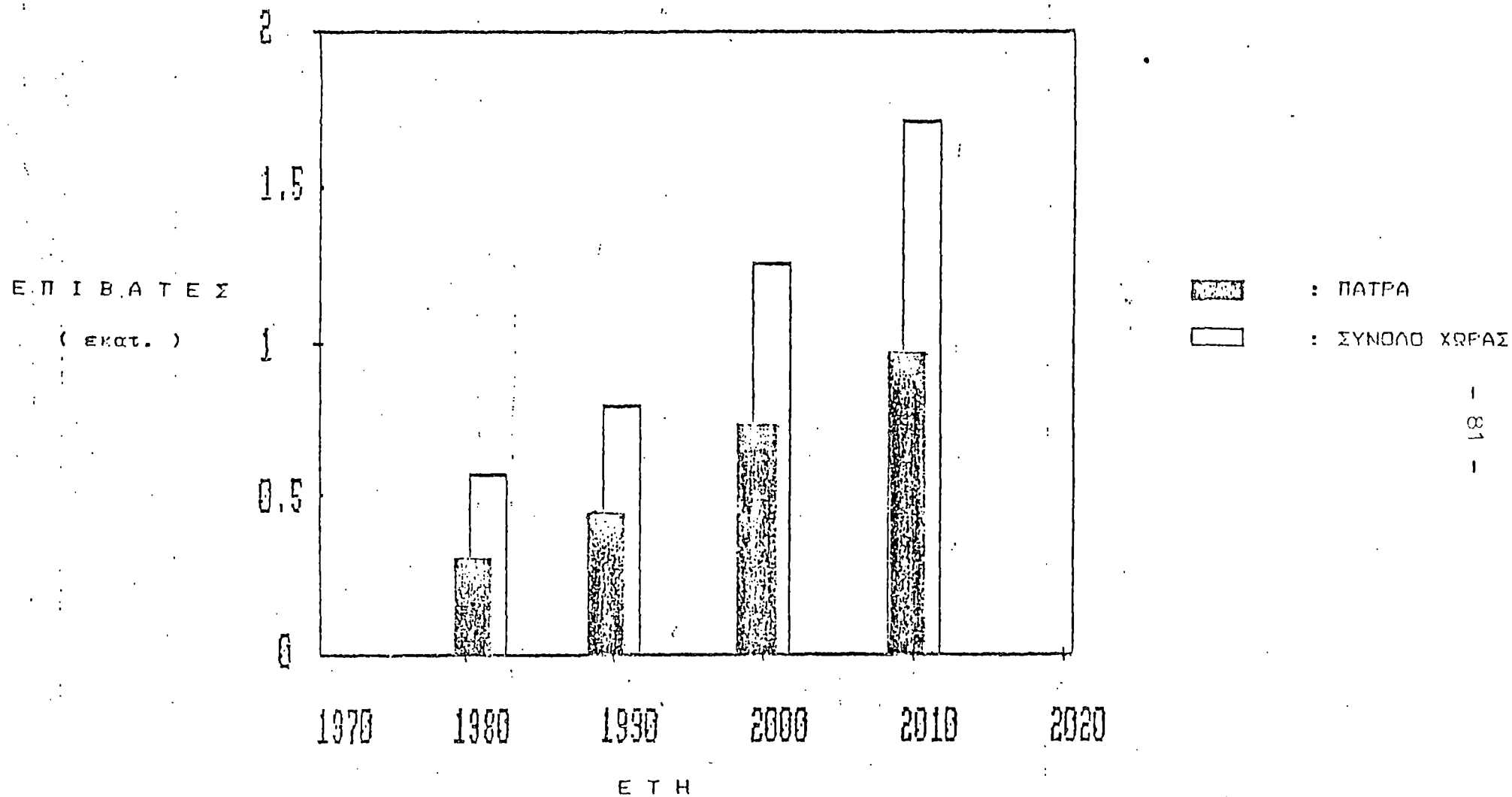
Στο πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας που συνέταξε το υπουργείο ανάπτυξης και τεχνολογίας περιλαμβάνονται εισηγήσεις μέτρων για όλους τους τομείς που εμφανίζονται προβληματικοί. Μεταξύ άλλων γίνονται προτάσεις που έχουν ξαναγίνει βέβαια και στο παρελθόν χωρίς αποτέλεσμα για:

- α) Καθορισμό ζωνών στη νοτιοδυτική Ηελοπόννησο, στην Κρήτη, στη Θεσ/νίκη, στο Αλιβέρι, στη Χαλκίδα και στο Βόλο για την εγκατάσταση ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών
- β) Βοήθεια στην ιδιωτική πρωτοβουλία για την ίδρυση μονάδων διάλυσης πλοίων
- γ) Υποβοήθηση της κατασκευής επιβατηγών πλοίων για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου. Προώθηση των κοινοπραξιών στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
- δ) Ίδρυση ασφαλιστικών οργανισμών
- ε) Αύξηση της χορηγούμενης από το δημόσιο εγγύησης για δάνεια προς τις μικρομεσαίες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες
- στ) Ίδρυση συντονιστικού φορέα για θέματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας
- ζ) Αναδιάρθρωση και ενίσχυση των υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας

Τελειώνοντας παραθέτονται κάποιες διαγραμματικές προβλέψεις του Υπουργείου Ναυτιλίας σχετικές με την εμπο-

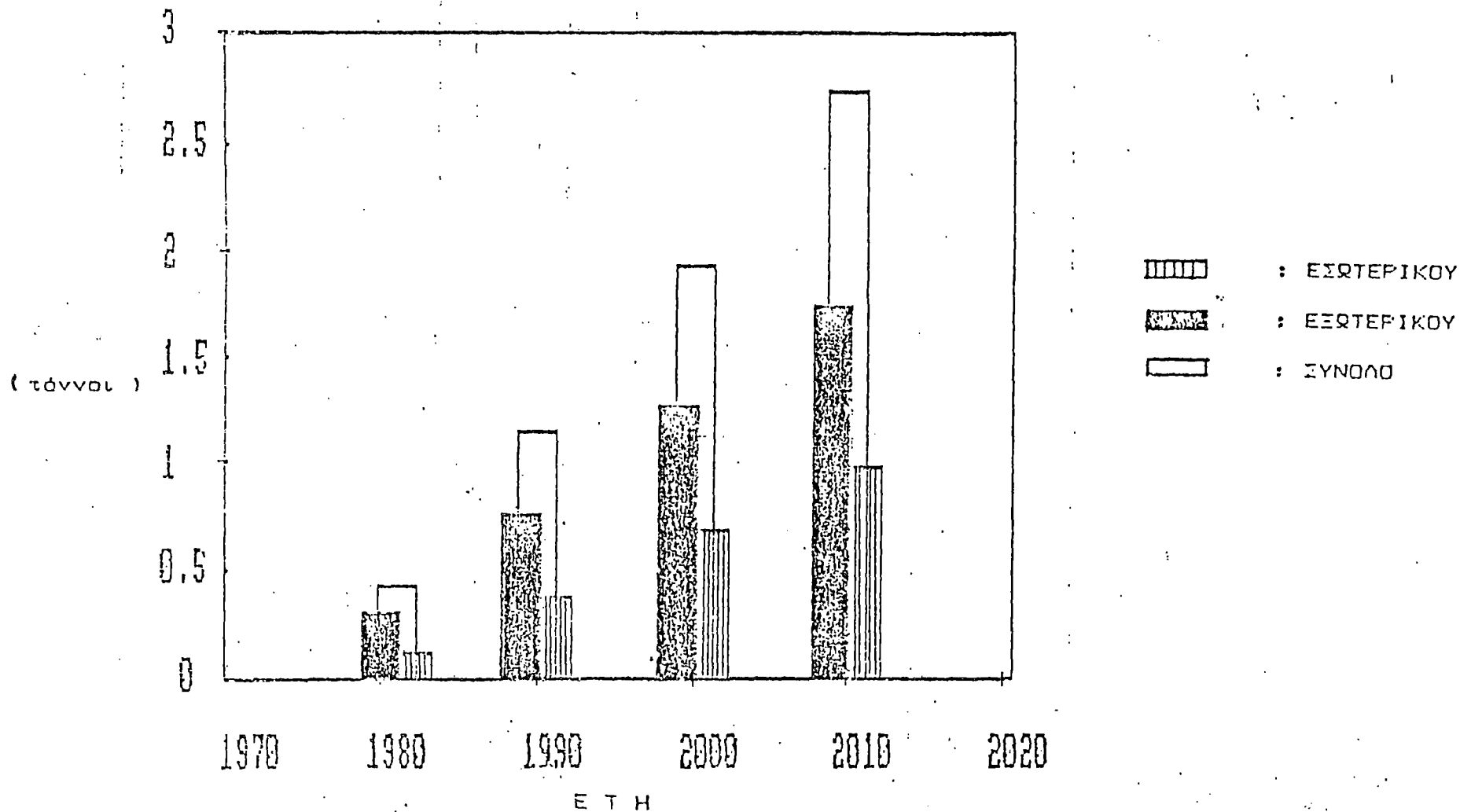
ρευματική κίνηση των λιμανιών, την κίνηση των RO-RO (οχηματαγωγά πλοία) , καθώς και την κίνηση επιβατών εξωτερικού έως το 2010.





ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3

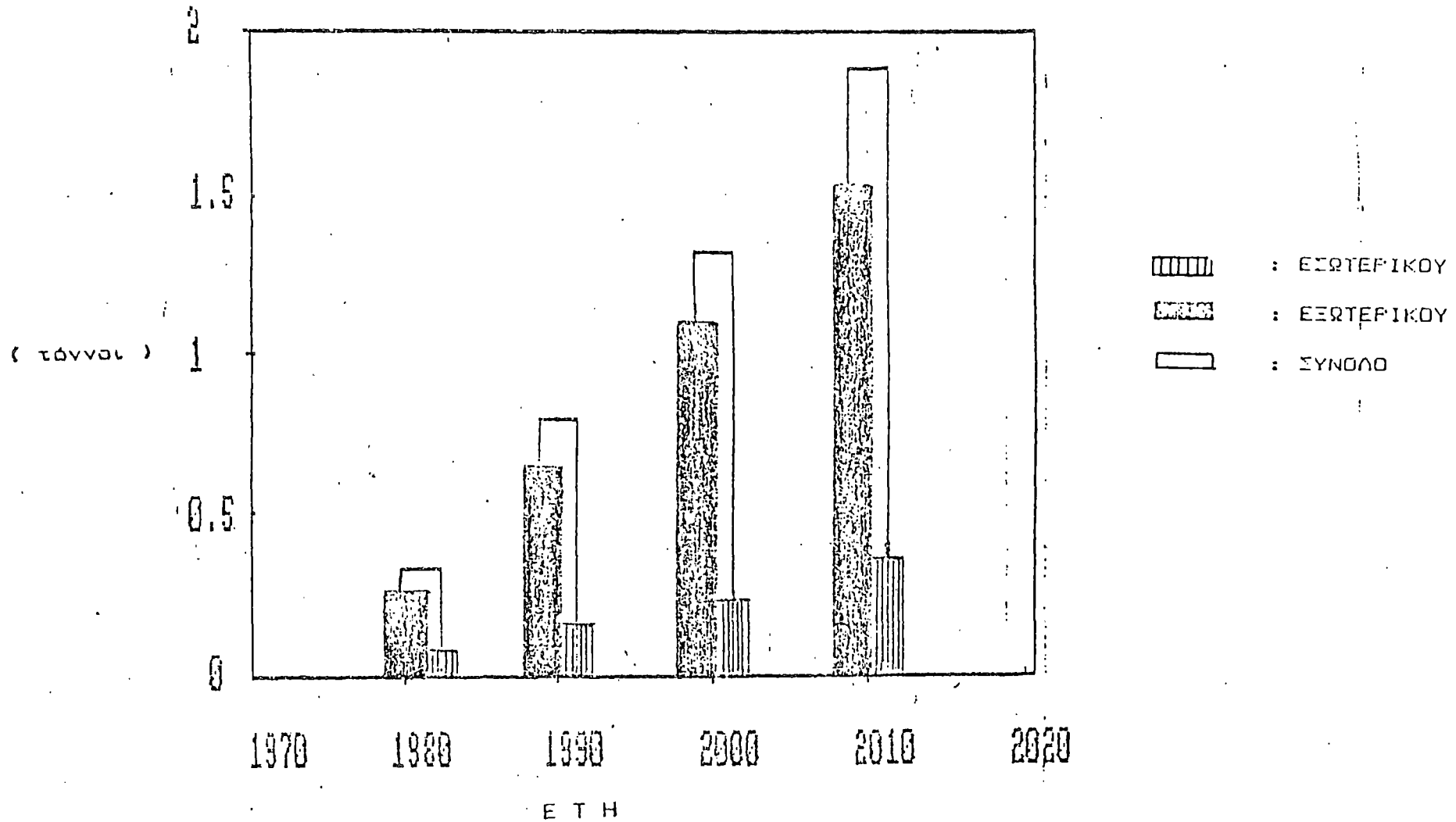
ΠΗΓΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

ΠΗΓΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΡΟ - ΡΟ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

ΠΗΓΗ: ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ

Μέσα από την αναφορά που προηγήθηκε στις δυνατότητες υπάρχουσες και μελλοντικές του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου, καθώς και την πολύμορφη προσφορά του στην ελληνική οικονομία, μπορούμε να ευελπιστούμε πως η πορεία προς την οικονομική ανάπτυξη και τη νομισματική σταθερότητα είναι εφικτή. Η ναυτιλιακή ελληνική δύναμη προσφέρει μία υπολογίσιμη εναλλακτική συναλλαγματοφόρα πηγή έναντι του περιορισμένου εκ των πραγμάτων συναλλάγματος που προέρχεται από την εξαγωγή γεωργικών ή μεταποιημένων προϊόντων στην οποία εδώ και δεκαετίες στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά η ελληνική οικονομία.

Προσφέρει επίσης μία εναλλακτική λύση στα κοινωνικά προβλήματα που μαστίζουν τον τόπο μας όπως ανεργία και περιθωριοποίηση των παραμεθόριων γεωγραφικά περιοχών.

Ακόμα σε μία χρονική στιγμή της ιστορίας μας όπου τα εθνικά μας θέματα είναι πολυμέτωπα και δυσεπίλυτα, το διεθνές μας ναυτιλιακό κύρος, έρχεται να υπογραμμίσει σε εταίρους Ευρωπαίους και Ηνωμένα Έθνη, ότι δεν είμαστε απλά ένας τροχός της αμάξης. Η συμμετοχή της χώρας μας ως ενεργό και δυνατό μέλος σε διεθνείς οργανισμούς ειδικευμένους σε θέματα διεθνούς εμπορίου και εμπορικής ναυτιλίας, είναι η απόδειξη. Τέτοιοι οργανισμοί είναι:

Ο.Ο.Σ.Α: Οργανισμός που έχει ως βασικό στόχο τη διατήρηση του ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και την καταπολέμηση του προστατευτισμού.

G.A.T.S: Διεθνής συμφωνία για την ελεύθερη διακίνηση και

παροχή αγαθών και υπηρεσιών.

I.M.O: Αποτελεί εξειδικευμένο όργανο του C.H.E. που εκ προορισμού ασχολείται με θέματα ασφάλειας ναυσιπλοίας και προστασίας περιβάλλοντος. Η χώρα μας έχει επιτύχει να εκλέγεται ανελλιπώς στο συμβούλιο του οργανισμού από το 1981, διαδραματίζοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στην προώθηση και υιοθέτηση κανόνων έτσι ώστε να διευκολύνουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό και την ανάπτυξη της ναυτιλίας, χωρίς να αποσταθεροποιούν το διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον.

HELMERA: Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, συμμετέχει σαν μέλος της ελληνικής αντιπροσωπίας στις συνόδους της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος MEPC του I.M.O.

O.A.Π: Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι ένας κερδοφόρος οργανισμός του δημόσιου τομέα, που λειτουργεί με επιτυχία σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, στην αγορά που δημιουργούν όλα τα λιμάνια της Μεσογείου. Κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο μεταξύ των εμπορικών λιμανιών της Μεσογείου, διακινώντας 10 εκατομμύρια τόννους εμπορευμάτων.

Τέλος θα ήταν παράλειψη να μη γίνει μία αναφορά και σε δύο βασικούς αρνητικούς παράγοντες που επηρεάζουν την ορθολογική ανάπτυξη της ναυτιλίας: το λαθρεμπόριο και την τρομοκρατία.

Η τρομοκρατία είναι ένα σχετικά πρόσφατο φαινόμενο της ιστορίας, που σχετίζεται άμεσα με ανταγωνιστικά συμφέροντα, και έχει πάρει διεθνείς διαστάσεις. Το 1994 είχαμε παγκόσμια συνολικά 87 επιθέσεις ενώ από 1/7 έως



30/9/95 υπολογίζονται 100 επιθέσεις. Αναφορικά με τον τύπο των πλοίων που δέχθηκαν πειρατικές επιθέσεις, προηγούνται τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και έπονται τα πλοία γενικού φορτίου, τα δεξαμενόπλοια και τέλος τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Δράση ως προς την καταστολή του φαινομένου έχει πάρει ο I.M.O, όπου λειτουργεί ειδική γραμμή βοήθειας. Προτεινόμενα μέτρα αφορούν τη διεξαγωγή εξονυχιστικών ελέγχων σε επιβάτες, αποσκευές και οχήματα, περιορισμό της μεταφοράς όπλων και εκρηκτικών καθώς και διαμόρφωση ειδικών προβλητών στα λιμάνια για την προσέγγιση πλοίων φέρι.

Ένας ακόμα κατασταλτικός παράγοντας για τη ναυτιλία μας είναι το λαθρεμπόριο που σημαντικά ζημιώνει το κράτος· υπολογίζεται ότι το ελληνικό δημόσιο χάνει 500 δις δ.ρ.χ. ανά έτος. Υπεύθυνη γι' αυτό θεωρούνται οι επιχειρηματίες, οι τελωνιακοί, οι πλοίαρχοι, οι μηχανικοί, οι υπεύθυνοι εταιριών διανομείσσυγρών καυσίμων και οι οδηγοί βυτιοφόρων οχημάτων. Οι διώξεις που ασκούνται κατά καιρούς δε θεωρούνται επαρκείς και θα πρέπει η πολιτεία να λάβει αυστηρότερα μέτρα πρόληψης και καταστολής.

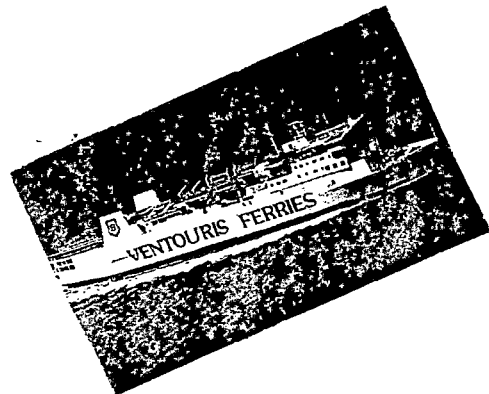
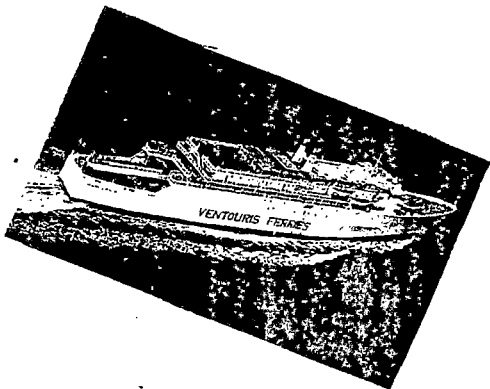
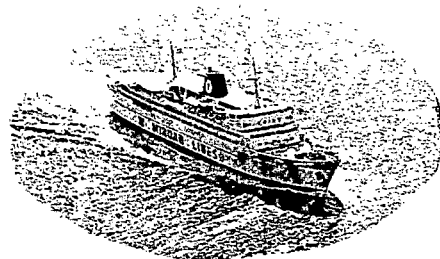
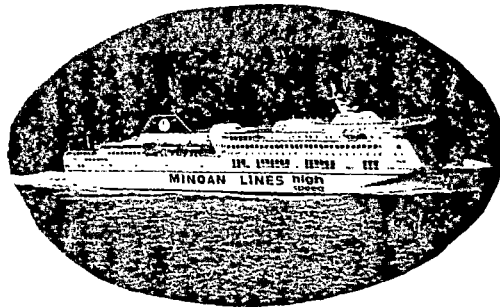
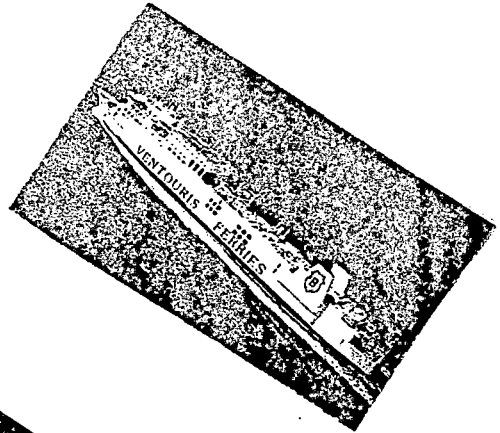
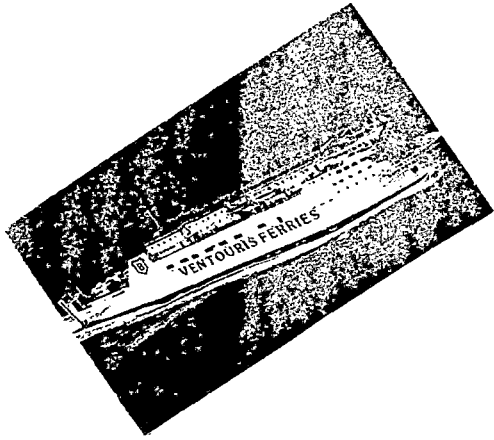
Επίσης αναγκαίο κρίνεται να επισημανθεί και το φλέγον θέμα της ρύπανσης που δημιουργεί το ναυτικό δυναμικό. Η ρύπανση που απειλεί να καταστρέψει τον πλανήτη, έχει επεκταθεί εν πολλής και στη θάλασσα. Αποκλειστικός σχεδόν υπεύθυνος της κατάστασης, οι θαλάσσιες μεταφορικές μονάδες που με τις δραστηριότητές τους συντελούν στην καταστροφή των πλουτοπαραγωγικών πόρων και της παγκόσμιας δη-

μόσιας υγείας. Η προερχόμενη από τα πλοία ρύπανση συνίσταται στην αλλοίωση που μπορεί να υποστεί το θαλάσσιο περιβάλλον με τη συσσώρευση διαφόρων τοξικών - χημικών ουσιών και πετρελαίου, λυμάτων και απορριμάτων στα σημεία φορτοεκφόρτωσης και κατά τη διάρκεια της θαλάσσιας πορείας, λόγω έλλειψης κατάλληλων δεξαμενών απορριμάτων και γενικότερων μέτρων προστασίας.

Το κόστος από τη θαλάσσια ρύπανση είναι μεγάλο τόσο για την υγεία και ποιότητα ζωής των εθνών όσο και για τη βιομηχανία της αλιείας και του τουρισμού που εξαρτούν τις δραστηριότητές τους από την καθαριότητα των θαλασσών. Γι' αυτό επιβάλλεται η καταπολέμηση του φαινομένου με τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων σε διεθνή κλίμακα. Ενδιαφέρον προσητην επίλυση του προβλήματος έχουν δείξει ο I.M.O. η GREEN PEACE, η UNEP, η INTERTANCO. Η πιο δυναμική απ' όλες θεωρείται η επιτροπή ναυτικής ασφάλειας του I.M.O. που έχει κάνει διάφορες προσπάθειες μεταξύ άλλων και η θέσπιση της διεθνούς σύμβασης MARPOL η οποία καθορίζει κάποια όρια και επιβάλλει μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Πέρα όμως απ' αυτά που επιβάλλουν οι διεθνείς οργανώσεις, επιτακτική ανάγκη είναι να εγκολπιωθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα πλαίσια της βιομηχανίας των μεταφορών. Να γίνει συνείδηση στους πλοιοκτήτες το κοινωνικό κόστος της ρύπανσης και η ευθύνη για την προστασία του περιβάλλοντος που ουσιαστικά είναι ένας αγώνας για την ίδια τη ζωή.

Εάν λοιπόν θέλουμε να μην μείνουμε πίσω από τις διεθνείς εξελίξεις και να βελτιώσουμε την οικονομική και κοινωνική υπόσταση της Ελλάδας, θα πρέπει να δούμε πιο προσεκτικά τις σκέψεις που προηγήθηκαν. Η χώρα μας και μπορεί αλλά και πρέπει να ξεπεράσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει. Η ναυπηγική της δύναμη είναι σε θέση, όπως έχει τονιστεί αρκετές φορές μέσα σ' αυτήν την εργασία, να τη βοηθήσει σ' αυτό. Το μόνο που δεν πρέπει να ξεχνάμε, όλοι πολίτες, επιχειρηματίες, ιδιώτες, είναι πως η ανάπτυξη απαιτεί ... δράμα, δημιουργική φαντασία, αναπτυξιακό ιδανικό, σταθερό θεσμικό πλαίσιο και συναινετικό κλίμα.



Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ - ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

- "ΑΡΓΩ" Τεύχος Απριλίου '95  
σελ. 47 - 48
- "ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ" Τεύχος 30 Δεκεμβρίου '96  
σελ. 20
- "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Τεύχος Νοεμβρίου '94  
σελ. 39
- Τεύχος Ιανουαρίου '95  
σελ. 19 - 21, 42, 81 - 86
- Τεύχος Μαρτίου '95  
σελ. 14
- Τεύχος Απριλίου '95  
σελ. 28 - 31
- Τεύχος Μαΐου '95  
σελ. 15
- Τεύχος Ιουνίου '95  
σελ. 20
- Τεύχος Ιούλιος - Αύγουστος '95  
σελ. 20
- "ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ" Τεύχος 9 Μαΐου '96  
σελ. 84
- Τεύχος 21 Δεκεμβρίου '95  
σελ. 145 - 150
- Τεύχος 7 Μαρτίου '96  
σελ. 52

Τεύχος 2 Μαρτίου

σελ. 3

ΒΙΒΛΙΑ

- ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ: Ναυτιλιακή Οικονομική και  
Πολιτική ΙΙ  
ΑΘΗΝΑ 1984, ΟΕΔΒ σελ. 121 -149
- ΕΚΘΕΣΕΙΣ : Εμπορική Ναυτιλία Κ.Ε.Π.Ε. , σελ.134 -138, 161-162  
195 - 196
- ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ: Η Εμπορική Ναυτιλία της Ελλάδος  
ΑΘΗΝΑ 1972
- ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΛΕΚΑΡΑΚΟΥ ΝΙΖΑΜΗ-ΑΓΕΛΛΟΣ ΠΑΠΑΣΠΥΡΟΥ : ΑΘΗΝΑ 1992  
σελ.27,20,386
- ΝΕΓΡΕΠΙΟΝΤΗ ΔΕΛΙΒΑΝΗ ΜΑΡΙΑ: Ανάλυση της Ελληνικής Οικονομίας  
ΑΘΗΝΑ 1991
- ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ Φ.: Η θάλασσα ως παράγων του ελληνικού βίου  
ΑΘΗΝΑ 1992
- ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ Δ. : Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και  
η ευρωπαϊκή πρόκληση  
ΑΘΗΝΑ 1990
- ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ: Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη  
ΑΘΗΝΑ 1992.

ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

Υ.Ε.Ν : Μελέτη για την ανάπτυξη των λιμανιών  
ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ