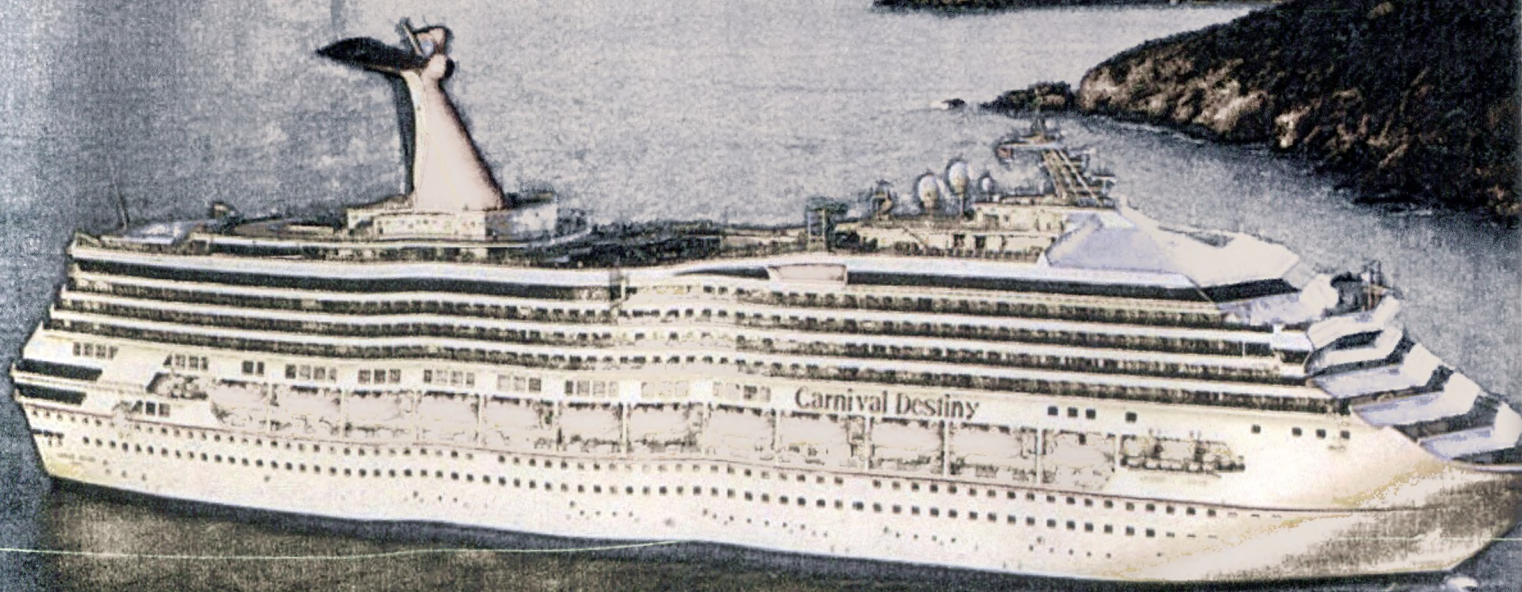


ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας  
Γμήμια Διοίκησης Κοινωνικών – Συνεταιριστικών Επιχειρήσεων &  
Οργανώσεων

Τ.Ε.Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
Αριθ. Εισαγωγής 1033



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:

## «Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

Σπουδαστής: Παναγιωτακόπουλος Ανδρέας  
Επιβλεπων καθηγητής: Σούλιος Παναγιώτης

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ  
2007

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΣΕΛ.
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>2</b>
<b>1. ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ</b>	
1.1 Οι τομείς της ναυτιλίας – Κατηγορίες πλοίων.....	4
1.2 Ναυτιλιακή πολιτική.....	9
1.3 Ναυτιλιακός προστατευτισμός.....	11
1.4. Ναυπηγική.....	19
<b>2. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b>	
2.1 Ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας.....	22
2.2 Εμπορική ναυτιλία – Σύνοψη, δομή και εξέλιξη στόλου.....	25
2.3 Επιβατηγός ναυτιλία – Ακτοπλοΐα.....	30
2.4 Ελληνική ναυπηγική.....	33
2.5 Ελληνική νομοθεσία.....	38
2.6 Ναυτεργατικά σωματεία – ταμεία.....	46
<b>3. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ</b>	
3.1 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα – Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών – Α.Ε.Π..	49
3.2 Απασχόληση.....	56
3.3 Δημοσιονομικά οφέλη.....	64
3.4 Τουρισμός.....	70
3.5 Επενδύσεις.....	73
3.6 Τράπεζες – Χρηματιστήριο.....	76
<b>4. ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ</b>	
4.1 Ανταγωνιστικότητα ελληνικής ναυτιλίας.....	80
4.2 Μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας.....	91
4.3 Εκτιμήσεις για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.....	105
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</b>	<b>113</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>115</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται από την γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων και από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ, ενώ υπάρχουν και 3000 νησιά και βραχονησίδες, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσιούς κατοίκους.

Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερο ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, και στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή της. Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να δείξει με ποιούς τρόπους, σε ποιούς τομείς και σε τι βαθμό συμβάλλει η ναυτιλία στην οικονομία της Ελλάδας.

Προς τον σκοπό αυτό και για την καλύτερη κατανόηση του αντικειμένου, ξεκινάμε παραθέτοντας κάποιες γενικότερες έννοιες που αφορούν τη ναυτιλία, όπως τους τομείς της ναυτιλίας, τη ναυτιλιακή πολιτική, τον ναυτιλιακό προστατευτισμό και τη ναυπηγική.

Στη συνέχεια παρουσιάζουμε τα βασικότερα στοιχεία της ελληνικής ναυτιλίας, κάνοντας αναφορά στην ιστορία της από τα αρχαία χρόνια μέχρι και μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο, στην σημερινή δομή και σύνθεσή της, τη νομοθεσία που τη διέπει, και τους φορείς που την χαρακτηρίζουν. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στους τομείς της ελληνικής ακτοπλοΐας και ναυπηγικής.

Ακολουθεί ποσοτική και ποιοτική ανάλυση της συμβολής της ναυτιλίας και του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε διάφορους τομείς της οικονομίας, όπως το Α.Ε.Π., την απασχόληση, τον δημοσιονομικό τομέα, τον τουρισμό, τις επενδύσεις και τις χρηματαγορές, το οποίο αποτελεί και τον κύριο κορμό της εργασίας.

Κλείνοντας, σχολιάζουμε τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας που παρουσιάζουν διάφοροι τομείς της ελληνικής ναυτιλίας, τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη βελτίωσή της και τις προοπτικές της για το μέλλον.

# **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

## **ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

«Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία»

**Ξενοφών**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το κεφάλαιο αυτό προσπαθεί να φέρει τον αναγνώστη σε μία πρώτη επαφή με τον όρο ναυτιλία παραθέτοντας πληροφορίες σχετικά με γενικές έννοιες που την αφορούν, όπως τις κατηγορίες πλοίων, την ναυτιλιακή πολιτική, τον ναυτιλιακό προστατευτισμό και την ναυπηγική.

### 1.1 Οι τομείς της ναυτιλίας – Κατηγορίες πλοίων

Η ταξινόμηση των εμπορικών πλοίων γίνεται λαμβάνοντας υπόψη πολλά και διαφορετικά κριτήρια<sup>1</sup>.

Α. Με κριτήριο το γενικότερο προορισμό διακρίνονται σε Πολεμικά (και άλλα κρατικά) και σε Εμπορικά.

Β. Με κριτήριο του τομέα δραστηριότητας τα Εμπορικά διακρίνονται σε α) Πλοία μεταφοράς προσώπων ή εμπορευμάτων, β) Αλιευτικά, γ) Πλοία εξωοικονομικών σκοπών (ερευνητικά, επιστημονικά, εκπαιδευτικά), δ) Πλοία ειδικών υπηρεσιών, ε) Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας και στ) Πλοία Αναψυχής.

Γ. Με κριτήριο το τύπο των υδάτων που κινούνται τα Πλοία διακρίνονται σε Πλοία θαλάσσης (sea vessels), Ποταμόπλοια (river ships ή vessels) και σε Λιμενόπλοια (lakers ή lake ships).

Δ. Με κριτήριο το αντικείμενο μεταφοράς, τα πλοία διακρίνονται σε πλοία μεταφοράς προσώπων καλούμενα Επιβατηγά (passenger ships) και μεταφοράς φορτίων καλούμενα Φορτηγά (cargo ships).

Τα Επιβατηγά πλοία καλούνται Ακτοπλοϊκά μικρής, μέσης και μεγάλης ακτοπλοΐας, και διακρίνονται σε Επιβατηγά κλειστών θαλασσών και σε Υπερωκεάνια (transocean ships). Εκ του χρόνου των πλόων τα Ακτοπλοϊκά διακρίνονται σε Ημερόπλοια (αναχωρούν και επιστρέφουν εντός της ημέρας) και σε Νυκτόπλοια (με περισσότερο εξοπλισμό - καμπίνες κλπ) που εκτελούν πλόες όλο το 24ωρο. Με κριτήριο τα εκτελούμενα δρομολόγια διακρίνονται σε συγκοινωνιακών γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού (passenger liners) και σε περιηγητικών πλόων καλούμενα Τουριστικά ή Κρουαζιερόπλοια (cruise ships).

---

<sup>1</sup> Δημήτρης Ν. Μυλωνόπουλος Ναυτιλία (έννοιες-τομείς-δομείς) Εκδόσεις- Σταμούλη Αθήνα 2004, σελ.15

Και τέλος με κριτήριο τον εκσυγχρονισμό τους τα Επιβατηγά διακρίνονται σε Επιβατηγά κλασσικού τύπου ή όπως λέγονται Παραδοσιακά (σχεδόν έχουν εξαλειφθεί) σε Επιβατηγά - Οχηματαγωγά (passenger/car ferries) μεγάλα, μέσα και μικρά Πορθμεία (ferry boats) και σύγχρονα ταχύπλοα όπως τα Αερόστρωμα (hovercrafts), τα Υδροπτέρυγα (hydrofoils) και τα δικάρινα τελευταία Cats.

Τα Φορτηγά πλοία ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν διακρίνονται<sup>2</sup> σε 1) φορτηγά ξηρού φορτίου 2) υγρού φορτίου 3) μικτού φορτίου (ξηρού - υγρού φορτίου) ή πολλαπλής χρήσης και 4) φορτηγά ειδικού φορτίου.

Στα φορτηγά τακτικών γραμμών (liners) εκτός του κλασσικού τύπου χρησιμοποιούνται και πλοία ειδικού εξοπλισμού Εμπορευματοκιβωτιοφόρα γνωστά ως containerships, τα Roll on/Roll off γνωστά ως Ro/Ro, τα Φορτηγιδοφόρα γνωστά ως LASH, τα φρουτάδικα ψυγεία γνωστά ως SEABEE και τα μικρά γνωστά ως mini-carriers.

Τα φορτηγά υγρού φορτίου ονομάζονται γενικά Δεξαμενόπλοια (tankers) και ανάλογα με το είδος του φορτίου τους διακρίνονται σε Πετρελαιοφόρα (oil tankers), Υγραεριοφόρα (liquefied gas carriers) ελαιοφόρα (vegetable oils), οиноφόρα (wine tankers) κλπ.

Τα ειδικού φορτίου φορτηγά πλοία είναι ή ελεύθερα φορτηγά ή ανήκουν σε βιομηχανίες για ειδικές μεταφορές και αυτά διακρίνονται σε ξυλάδικα (timber carriers), τσιμεντοφόρα (cement carriers), ψυγεία (meat carriers), χημικών προϊόντων (chemical carriers), αυτοκινητοφόρα (car carriers) κτλ.

Ως βοηθητικά πλοία στην ναυτιλία ή ειδικών αποστολών είναι εκείνα που αν και δεν προβαίνουν πάντα σε εμπορία θεωρούνται όμως εμπορικά λόγω της ιδιάζουσας αποστολής τους και αποτελούν χωριστή κατηγορία. Είναι δε ιδιωτικά ή κρατικά. Τέτοια πλοία είναι ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, πυροσβεστικά κ.α.

Ε. Με κριτήριο τη γενικότερη μορφή κατασκευής. Σ' αυτή τη κατηγορία ακολουθούνται οι αγγλικοί όροι ναυπήγησης διεθνώς.

---

<sup>2</sup> [www.bep.gr](http://www.bep.gr) Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιώς

Στ. Με κριτήριο το υλικό κατασκευής διακρίνονται σε Ξύλινα, Μεταλλικά (εκ σιδήρου, ή σφυρήλατου χάλυβα ή υψηλής τάσης εφελκισμού χάλυβα), Πλαστικά και εξ Αλουμινίου.

Ζ. Με κριτήριο τα μέσα πρόωσης (κίνησης) διακρίνονται σήμερα σε Ιστιοφόρα και Μηχανοκίνητα υποδιαιρούμενα αυτά σε Ατμόπλοια (άλλοτε τροχήλατα και ελικοφόρα) Νηζελόπλοια, Ηλεκτροκίνητα (στροβιλο-ηλεκροκίνητα και νηζελο-ηλεκροκίνητα) και Πυρηνοκίνητα.

Η. Με κριτήριο το τύπο του πλού που εκτελούν διακρίνονται σε Ακτοπλοϊκά, Κλειστών θαλασσών ή Εσωτερικού και Ποντοπόρα.

Θ. Με κριτήριο την ηλικία του πλοίου διακρίνονται σε Νεότευκτα, Μικρής ηλικίας και Παρήλικα ή Υπερήλικα. (Το όριο του υπερήλικου ποικίλει από χώρα σε χώρα από 15-40 ετών.)

Ι. Με κριτήριο τον αριθμό των ελίκων που φέρει το πλοίο, διακρίνονται σε Μονέλικα, Διπλέλικα, Τριπλέλικα και Τετραπλέλικα.

Στη συνέχεια είναι χρήσιμο να αναφερθούμε στις διακρίσεις και τις μονάδες μέτρησης χωρητικότητας ενός πλοίου<sup>3</sup>. Η χωρητικότητα διακρίνεται σε ολική, σε καθαρή (τη συνολική μεταφορική ικανότητα σε όγκο) και σε φορτίου (τη συνολική μεταφορική ικανότητα φορτίου σε βάρος). Καθαρή ονομάζεται η χωρητικότητα όλων των οικονομικά εκμεταλλεύσιμων χώρων του πλοίου και μετριέται σε κόρους καθαρής χωρητικότητας Κ.Κ.Χ. (Net Register Tonnage – NRT), ενώ ολική χωρητικότητα καλείται το σύνολο της χωρητικότητας όλων των κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα χώρων του πλοίου, καθώς και των κλειστών υπερκατασκευών. Ένας κόρος ισούται προς 100 κυβικά πόδια. Στην ολική χωρητικότητα περιλαμβάνεται εκτός από την καθαρή και η χωρητικότητα του λεβητοστάσιου, μηχανοστασίου, των χώρων φορτηγού του πληρώματος, του μαγειρείου, των αποθηκών και λοιπών χώρων, εφόσον είναι νόμιμοι και κλειστοί. Μονάδα μέτρησης της ολικής χωρητικότητας είναι ο κόρος ολικής χωρητικότητας

---

<sup>3</sup> Δρ . Κ . Ν. Παπαγιαννούλης, Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις - Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, σελ. 129

K.O.X (Gross Register Tonnage - GRT). Η χωρητικότητα φορτίου<sup>4</sup> (loading or carrying capacity) υπολογίζεται σε τόννους "νεκρού βάρους" (Dead Weight Tonnage - DWT). Είναι διάφορη των παραπάνω αφού υπολογίζεται σε βάρος, σε τόννους των 2.240 λιβρών. Η χωρητικότητα αυτή προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ασφαλώς το πλοίο σε φορτίο, εφόδια κ.ά. εφόσον διατηρεί το βύθισμα (γραμμή φόρτωσης) που προβλέπεται από ισχύοντες κανονισμούς. Από το συνολικό αυτό βάρος αν αφαιρεθεί το βάρος καυσίμων, εφοδίων (ύδατος, τροφίμων, κλπ) και έρματος προκύπτει το πραγματικό βάρος που μένει για το φορτίο, δηλαδή η πραγματική σε φορτίο μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

Κίνητρο για να προσφέρουν οι πλοιοκτήτες τις υπηρεσίες τους στο θαλάσσιο διαμετακομιστικό εμπόριο είναι ο ναύλος. Η διαπραγμάτευση των ναυλώσεων κι ο καθορισμός των ναύλων, γίνεται στις διεθνείς ναυλαγορές με τον ίδιο σχεδόν τρόπο που γίνονται διαπραγματεύσεις αγοραπωλησίας εμπορευμάτων στις διεθνείς εμπορικές αγορές. Οι ναύλοι των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, ειδικότερα, διαμορφώνονταν και με βάση ορισμένες γενικές κι ειδικές συνθήκες. Η προσφορά κι η ζήτηση χωρητικότητας που διαμορφώνεται στη ναυλαγορά και γενικά οι κοινωνικοπολιτικές συνθήκες που επικρατούν και σχετίζονται με την οικονομική εικόνα της αγοράς, αποτελούν τις γενικές συνθήκες διαμόρφωσης των ναύλων. Το είδος, το βάρος, η αξία, η επικινδυνότητα κι άλλες ιδιότητες του φορτίου που μεταφέρει το πλοίο, η κατάσταση του πλοίου όσον αφορά την ταχύτητα, την ηλικία και το μέγεθος του, οι συνθήκες που επικρατούν στα διάφορα λιμάνια που αγκυροβολεί και διάφοροι άλλοι λόγοι (πόλεμοι, απεργίες, προστριβές κλπ.) αποτελούν τις ειδικές συνθήκες που επηρεάζουν άμεσα και σε μεγάλο βαθμό το ύψος των ναύλων.

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

---

<sup>4</sup>Από την Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org>



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

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

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

Συναφής με την έλλειψη ναύλων είναι κι ο παροπλισμός των πλοίων<sup>5</sup>. Παροπλισμένο ονομάζεται εκείνο το πλοίο που αργεί σε κάποιο λιμάνι ή ασφαλή όρμο. Βασικό χαρακτηριστικό των παροπλισμένων πλοίων είναι το ότι δεν επανδρώνονται από κανονικό πλήρωμα παρά μόνο από έναν ή περισσότερους φύλακες (ανάλογα με τους κανονισμούς λιμένα που ισχύουν κατά περίπτωση), οι οποίοι φροντίζουν για την ασφάλεια των πλοίων. Τα πλοία παροπλίζονται είτε για οικονομικούς, είτε για τεχνικούς και λοιπούς λόγους.

Οικονομικά αίτια που ωθούν σε παροπλισμό δημιουργούνται όταν η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών είναι πιο μικρή από την αντίστοιχη προσφορά, οπότε αναγκαστικά παροπλίζεται ένα μέρος από την προσφερόμενη χωρητικότητα, κάτω από τις πιέσεις της αγοράς. Οι λόγοι που μπορεί να υποχρεώσουν ένα πλοίο σε παροπλισμό είναι η έλλειψη απασχόλησης και η σχετικά μικρή τιμή των ναύλων, η οποία καθιστά αντιοικονομική τη ναύλωση του πλοίου.

---

<sup>5</sup> Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης, *Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Εκδόσεις - Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, σελ. 130

## 1.2 Ναυτιλιακή πολιτική

Η Ναυτιλιακή Πολιτική (Shipping Policy) διακρίνεται σε δύο ουσιώδεις τομείς. Στον τομέα της Ναυτιλιακής Οικονομικής και στον τομέα της Κυβερνητικής Πολιτικής<sup>1</sup>.

Στον πρώτο τομέα η Ναυτιλιακή Πολιτική αποτελεί την Εφαρμοσμένη Ναυτιλιακή Οικονομική, όπως αυτή διαμορφώνεται από το σύνολο σχεδόν όλων των κανόνων και μέτρων που αφορούν τη συμπεριφορά του κράτους προς την ναυτιλιακή οικονομία του. Στον τομέα αυτό εξετάζονται μόνο τα πιθανά οικονομικά αποτελέσματα.

Στον δεύτερο τομέα περιλαμβάνεται το σύνολο των μέτρων που παίρνει η εκάστοτε Κυβέρνηση για την Εμπορική Ναυτιλία της χώρας. Τα μέτρα δε αυτά μπορεί να συνιστούν από απλές ευμενείς κρατικές παρεμβάσεις μέχρι πολύ έντονες προνομιακές μεταχειρίσεις οπότε τότε γίνεται λόγος για ναυτιλιακό προστατευτισμό.

Δύο είναι οι βασικοί στόχοι που τίθενται κυρίως από την Ναυτιλιακή Πολιτική και αυτοί είναι:

1. Η επίτευξη μεγαλύτερων οικονομικών ωφελειών υπέρ της δημόσιας και κοινωνικής οικονομίας με δεδομένη την ιδιομορφία της οικονομικής αυτής δραστηριότητας να κινείται στο διεθνή χώρο (εκτός επικράτειας) και της ευχέρειας που έχει να επωφελείται από τις παρουσιαζόμενες διεθνώς ευκαιρίες, και
2. Η αύξηση του εμπορικού στόλου (εθνικού), τόσο για λόγους οικονομικούς όσο και εθνικού γοήτρου.

Η Ναυτιλιακή Πολιτική διακρίνεται στους παρακάτω κύριους (επιμέρους) τομείς:

1. Εσωτερική Ναυτιλιακή Πολιτική:  
Αφορά μέτρα εντός χωρικών υδάτων.
2. Εξωτερική Ναυτιλιακή Πολιτική:

---

<sup>1</sup> Από την Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org>

- Αφορά διεθνείς συνεργασίες και ναυτιλιακές σχέσεις.
3. Πολιτική θέσπισης κινήτρων:  
Αποσκοπεί στην ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας.
  4. Δημοσιονομική Ναυτιλιακή Πολιτική:  
Αφορά κυρίως φορολογία ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
  5. Ανάπτυξη ναυτιλιακής υποδομής.
  6. Ναυτεργατική Ναυτιλιακή Πολιτική:  
Αφορά όρους εργασίας και αμοιβές ναυτικών.
  7. Κοινωνική Ναυτιλιακή Πολιτική:  
Αφορά μέτρα κοινωνικής προστασίας και περίθαλψης ναυτικών.
  8. Πολιτική Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας:  
Αφορά σύνολο μέτρων για την ασφάλεια πλοίων, ναυτικών, επιβατών, φορτίων και ναύλων.
  9. Πολιτική Αστυνόμευσης του θαλάσσιου χώρου, πλοίων και δραστηριοτήτων αυτών "εν πλω" και λιμένων.
  10. Επιμέρους Ναυτιλιακή Πολιτική:  
Αφορά σύνολο μέτρων κατά κατηγορία πλοίων και πλόων αυτών, (επιβατηγός και φορτηγός ακτοπλοϊκή, Μεσογειακή και υπερπόντια ναυτιλία).

Τέλος πολλοί οικονομικοί ναυτιλιακοί παράγοντες θεωρούν πως στη Ναυτιλιακή Πολιτική θα πρέπει να εντάσσεται και η Λιμενική Πολιτική.

### **1.3 Ναυτιλιακός προστατευτισμός**

Λέγοντας ναυτιλιακός προστατευτισμός, εννοούμε τα παρακάτω<sup>1</sup>:

- Προτίμηση Σημαίας
- Διάκριση σημαίας
- Παρακράτηση Φορτίου
- Κρατικός Παρεμβατισμός
- Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις

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

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

#### **Προτίμηση Σημαίας**

Η προτίμηση της σημαίας κάποιας συγκεκριμένης χώρας θεωρείται ότι είναι ιστορικά ο πρώτος μηχανισμός παρεμβατισμού στους οικονομικούς και

---

<sup>1</sup> Δρ . Κ . Ν. Παπαγιαννούλης, Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, σελ. 135

εμπορικούς τομείς της ναυτιλίας με σκοπό, όπως όλες οι περιοριστικές πρακτικές να προστατεύσει και να βοηθήσει την εμπορική ναυτιλία του κράτους της σημαίας. Ως προτίμηση σημαίας ορίζεται η κρατική ναυτιλιακή πολιτική που κάνει διακρίσεις μεταξύ διαφορετικών σημαιών και δίνει φορτία με προτίμηση ή με προτεραιότητα προς την εθνική του σημαία.

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

**- Παρακράτηση (ή Διαφύλαξη) Φορτίου**

α) Επιμερισμός (ή καταμερισμός ή διαμοίραση) φορτίου

β) Προτίμηση φορτίου

γ) Διαφύλαξη φορτίου

**- Εμπορικές Συμφωνίες**

α) Μονομερής περιορισμός

β) Διμερείς συμφωνίες

γ) Πολυμερείς συμφωνίες

**- Κρατικά χρηματοδοτούμενα φορτία**

α) Προτίμηση φορτίων ξένης βοήθειας

β) Φορτία επισιτιστικής (ανθρωπιστικής) βοήθειας

γ) Προτίμηση κυβερνητικών-χρηματοδοτούμενων φορτίων

**- Άλλοι τύποι Προτίμησης Σημαίας**

**Διάκριση Σημαίας**

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

Η Διάκριση Σημαίας είναι ένας τρόπος προστατευτισμού που έχει τις ρίζες της στις Η.Π.Α., όπου αναπτύχθηκε και χρησιμοποιήθηκε ως ένας προστατευτικός

αλλά και επεκτατικός μηχανισμός κατά των ξένων σημαίων στο εισαγωγικό αλλά και στο εξαγωγικό εμπόριο.

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

Παρ' όλο που δεν υπάρχει συγκεκριμένος και κατάλληλος ορισμός για τη Διάκριση Σημαίας, θα μπορούσε να σημαίνει μια σειρά δραστηριοτήτων που κατευθύνονται κυρίως προς μια ξένη σημαία σε σχέση με την πρόσβαση των πλοίων της στα φορτία, λιμάνια ή υπηρεσίες με αντικειμενικό στόχο να τα κάνει λιγότερο ανταγωνιστικά. Γενικά, μπορεί να θεωρηθεί ότι η Διάκριση Σημαίας είναι ένα μέτρο που χρησιμοποιείται από το κράτος της Σημαίας που παρεμβαίνει στις Διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και παρέχει μία λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση σε πλοία άλλων σημαίων απ' ότι για τα πλοία με εθνική σημαία. Οι διάφορες κατηγορίες των πρακτικών που χρησιμοποιούνται στη Διάκριση Σημαίας μπορούν να κατανεμηθούν σε διάφορους τύπους όπως:

- 1) Λιμενικές Επιβαρύνσεις
  - α) Διάκριση λιμένος και ελλιμενισμού
  - β) Τέλη και Επιβαρύνσεις
- 2) Προγραμματισμένα φορτία
  - α) Μοναδοποιημένα φορτία
  - β) Μεταφορά ενέργειας

- γ) Μεταφορές για άμυνα και ασφάλεια
  - δ) Κυβερνητικές προμήθειες
- 3) Κύριες εμπορικές γραμμές
- 4) Άλλοι τύποι Διάκρισης, OIP και POB

### **Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις**

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

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

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

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

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

Είναι αρκετά ενδιαφέρον το ότι ακόμη και πριν τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο χορηγούνταν ναυπηγικές επιχορηγήσεις από την Ελλάδα, Αυστρία, Ιαπωνία, Ιταλία και Ρωσία. Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες χορηγούσαν επιδοτήσεις διαφόρων τύπων για να διατηρήσουν τη δύναμη τους την περίοδο της μεγάλης οικονομικής ύφεσης. Η πιο γνωστή και πρώτη μορφή άμεσης επιχορήγησης ήταν παλαιότερα η λεγόμενη ταχυδρομική επιδότηση που τώρα πλέον δεν χρησιμοποιείται σχεδόν καθόλου.

### **Άμεσες επιχορηγήσεις**

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

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

Οι κατηγορίες των μορφών άμεσης επιχορήγησης είναι:

- Λειτουργικές Επιχορηγήσεις
- Κατασκευαστικές Επιχορηγήσεις
- Επιχορηγήσεις εκσυγχρονισμού
- Επιχορηγήσεις Απώσβεσης
- Δάνεια
- Επιχορηγήσεις Επιτοκίων



### **Έμμεσες Επιχορηγήσεις**

Οι διαφορές μεταξύ των άμεσων και των έμμεσων επιχορηγήσεων είναι πολύ μικρές και δυσδιάκριτες πολλές φορές μεταξύ τους. Μπορούμε να πούμε ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις αφορούν την οικονομική βοήθεια, ενώ οι έμμεσες τις φορολογικές ελαφρύνσεις. Κυριότερες μορφές έμμεσων επιχορηγήσεων είναι:

- A) Επιδότηση επενδύσεων
- B) Εγγύηση επενδύσεων και προθεσμιακές πιστώσεις
- Γ) Φορολογικά οφέλη
- Δ) Κατασκευαστικές προκαταβολές
- Ε) Τελωνειακές απαλλαγές
- Στ) Επιχορήγηση αποζημίωσης
- Z) Επιχορηγήσεις τιμαριθμικές και ασφάλειας
- Η) Κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς
- Θ) Επιχορηγήσεις προς ερευνητικά ναυτιλιακά κέντρα

### **Κρατικός παρεμβατισμός**

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

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

Γενικά μπορεί να θεωρηθεί ότι και η Διάκριση Σημαίας αλλά και οι Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις είναι μία μορφή Κρατικού Παρεμβατισμού. Έτσι ενώ οι επιχορηγήσεις δίνονται προς τη ναυτιλία για να μην καταρρεύσει, η Διάκριση

Σημαίας και ο Κρατικός Παρεμβατισμός προσπαθούν να αποφύγουν τα οφέλη των επιχορηγήσεων που δίνονται στις ξένες σημαίες.

Ο κρατικός παρεμβατισμός στη ναυτιλία αναπτύχθηκε κυρίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και με την προσπάθεια πολλών νέων εθνικών κρατών να προάγουν ή να αναπτύξουν εθνικούς στόλους. Έτσι δημιουργήθηκε μονομερώς από πολλές αναπτυσσόμενες χώρες τέτοια νομοθεσία που έδινε σε αυτές το δικαίωμα μεταφοράς ενός τμήματος των εισαγωγών και εξαγωγών τους με πλοία της εθνικής τους σημαίας.

Οι τρεις κύριοι τύποι του Κρατικού παρεμβατισμού είναι ο κρατικός έλεγχος, η κρατική συμμετοχή και η κρατική βοήθεια.

Ο κρατικός έλεγχος γίνεται με:

- Εποπτικό σχεδιασμό
- Κυβερνητικές οδηγίες και εγκρίσεις
- Ρυθμιστικές υπηρεσίες και
- Έλεγχο ξένης συμμετοχής

Οι μορφές κρατικής παρέμβασης με κρατική συμμετοχή είναι οι ακόλουθες:

- Μικτές επιχειρήσεις
- Εθνικοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυπηγείων
- Κρατική ναυτιλία
- Κρατικές αγορές
- Κρατικές συμβάσεις

Μορφές κρατικού παρεμβατισμού και κρατικής βοήθειας αποτελούν τα παρακάτω:

- Κίνητρα εξαγωγών
- Προώθηση εξαγωγών
- Εξαγωγικές πιστώσεις πλοίων
- Απαλλαγές ξένου συναλλάγματος
- Περιορισμοί ξένου συναλλάγματος
- Περιορισμοί στις εισαγωγές

Άλλοι τρόποι κρατικού παρεμβατισμού είναι δίνοντας περισσότερα δικαιώματα σε πλοία του Εθνικού ναυτολογίου ή αντίθετα εμποδίζοντας πλοία με ξένη σημαία.

## 1.4 Ναυπηγική

**Ναυπήγηση** (shipbuilding) καλείται η κατασκευή - το χτίσιμο - πλοίου (ship constuction) που γίνεται σε ειδικές τεχνικές μονάδες (χώρους) καλούμενες ναυπηγείο (Shipyard, yard) ή Ναυπηγική Βιομηχανία (shipbuiding industry) με σχέδια (ναυπηγικά) πάνω σε "ναυπηγικές κλίνες" (buiding berths) υπό την επίβλεψη ειδικών επιστημόνων - τεχνικών τους "ναυπηγούς" (naval constructors) βάσει των κανόνων της Ναυπηγικής (shipbuilding)<sup>1</sup>. Η ναυπήγηση πλοίου αναλαμβάνεται από μία επιχείρηση με την υπογραφή μεταξύ αυτής και του παραγγέλλοντος, της "σύμβασης ναυπηγήσεως" (shipbuilding contract) που περιλαμβάνει λεπτομερειακά στοιχεία του υπό ναυπήγηση πλοίου, τη τιμή ναυπήγησης και το νόμισμα στο οποίο θα καταβληθεί η αξία, τις αποζημιώσεις εξ υπαιτιότητας του κατασκευαστού, το χρόνο παράδοσης, τις παρεχόμενες εγγυήσεις του κατασκευαστή, τους όρους πληρωμής, την ασφαλιστική κάλυψη, θέματα διαιτησίας, ρήτρα υπαναχώρησης κ.ά.

Η **Ναυπηγική Βιομηχανία** (Shipbuilding Industy) σαν Βιομηχανικός Κλάδος είναι εκείνος που αντικείμενό του είναι η ναυπήγηση (κατασκευή πλοίων), επισκευή, μετασκευή και συντήρηση πλοίων, όμως σαν οικονομική δραστηριότητα συμπίπτει με την έννοια του ναυπηγείου. Ο κλάδος της ναυπηγικής βιομηχανίας αποτελεί τον κύριο παράγοντα της "ναυτιλιακής υποδομής" μιας χώρας γιατί αφενός εξυπηρετεί τη Ναυτιλία, αφ' ετέρου συμβάλλει στη ναυτιλιακή ανάπτυξη της ίδιας της χώρας. Στον ευρύ βιομηχανικό αυτό κλάδο υπάγονται: 1) Μονάδες ναυπήγησης, επισκευής και μετασκευής πλοίων. 2) Μονάδες ναυπήγησης μόνο και 3) Μονάδες επισκευής, που διακρίνονται όλες σε κρατικές ή δημόσιες (όταν ανήκουν στο κράτος ή σε κρατικούς οργανισμούς) και σε ιδιωτικές όταν ανήκουν σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Επίσης διακρίνονται σε ναυπηγοεπισκευαστικές βιομηχανίες και σε επισκευαστικές βάσεις και μονάδες δεξαμενισμού. Ανάλογα με την ικανότητα

---

<sup>1</sup> Από την Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org>

ανάληψης εργασιών ή επισκευών επί διαφόρων μεγεθών πλοίων (και αυτό εξαρτάται από τη δυναμικότητα των Δεξαμενών που διαθέτουν) διακρίνονται σε Μεγάλες, Μεσαίες (ή Μέσες) και Μικρές μονάδες. Χαρακτηριστικό είναι ότι για τις μεγάλες μονάδες απαιτούνται πολλά κεφάλαια ενώ και ο αριθμός των εργαζομένων είναι πολύ μεγάλος. Η ανάπτυξη του κλάδου αυτού συμβάλλει στην εισροή συναλλάγματος και ταυτόχρονα στην αποφυγή διαρροής του από τέτοιες δραστηριότητες των πλοιοκτητών σε ναυπηγεία άλλων χωρών<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Από την Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

# **Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ**

«Έχομεν Γήν και Πατρίδα, όταν έχομεν πλοία εις την Θάλασσαν»  
**Θουκυδίδης**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στο κεφάλαιο αυτό κάνουμε αναφορά στα χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλίας και συγκεκριμένα αναφερόμαστε σύντομα στην ιστορία της από τα αρχαία χρόνια μέχρι τα νεότερα της Ελλάδος, στην δομή και την σύνθεσή της, την νομοθεσία που τη διέπει και στα χαρακτηριστικά κάποιων επιμέρους τομέων της, όπως η ακτοπλοΐα και η ναυπηγική.

### 2.1 Ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας

Η μορφολογία του ελληνικού χώρου, η έκταση των παραλίων και των νησιών είχαν προδιαγράψει τον ρόλο που η θάλασσα έμελλε να παίξει σε όλες τις περιόδους της μακραίωνης ελληνικής ιστορίας από την θαλασσοκρατία του Μίνωα μέχρι σήμερα<sup>1</sup>.

Είναι αυτή που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση του Ελληνισμού και την δημιουργία του Ελληνικού θαύματος. Πριν ακόμα από την αυγή της Ιστορίας, πριν την ακμή και την πτώση της Κρήτης σαν θαλασσοκράτειρας, πριν την μυθική εκστρατεία του Ιάσωνα και των Αργοναυτών και πριν τα επικά κατορθώματα του Οδυσσέα, οι Έλληνες κολυμπούσαν, ναυσιπλοούσαν, ζούσαν δίπλα στη θάλασσα και από τη θάλασσα, ανοιγόντουσαν ατρόμητοι στο πέλαγος αψηφώντας τα στοιχεία της φύσης και όποιες αντιξοότητες τους επεφύλασσε το υγρό στοιχείο και ανέπτυσαν επιχειρηματικές δραστηριότητες με βάση, κέντρο και κατάληξη τη θάλασσα<sup>2</sup>.

Η Ελλάδα συγκαταλέγεται στις χώρες με μακρά ιστορία και παράδοση στην ναυτιλία. Αρχαιολογικά ευρήματα πλοίων εντοπίζονται στη χώρα μας από το 3.000 π.Χ.. Οι θεωρητικά πρώτοι πλοιοκτήτες που εμφανίζονται είναι οι Κυκλαδίτες (3000 - 2000 π.Χ.) οι οποίοι όμως δίνουν την θέση τους στους Κρήτες της Μινωικής περιόδου (1700-1450 π.Χ.)<sup>3</sup>. Η έκρηξη του ηφαιστείου της Θήρας οδήγησε στον αφανισμό του Μινωικού πολιτισμού και τα ναυτικά σκήπτρα περνούν στις Μυκήνες. Στη συνέχεια και πλησιάζοντας προς την χρυσή εποχή της

<sup>1</sup> <http://museum.yen.gr/History.htm> Ινστιτούτο Ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας

<sup>2</sup> Πανεπιστήμιο Αιγαίου: Αναγόρευση Ευθύμιου Μητρόπουλου, Γ.Γ. του Διεθνούς Ναυτιλ. Οργανισμού των Ην. Εθνών, σε Επίτιμο Διδάκτορα του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.

<sup>3</sup> Δ.Νίκογλου, Ελληνική Ναυτιλία: Το παρόν και το μέλλον, εφημερίδα Καθημερινή 24/9/2006

Αρχαίας Ελλάδας παρουσιάζονται δυναμικά στον ναυτικό χώρο η Κόρινθος, η Αίγινα, η Σάμος, η Κέρκυρα, οι Συρακούσες κλπ. Η χρυσή εποχή της Αθήνας του Περικλή συμπίπτει με την κυριαρχία του αθηναϊκού στόλου στα ύδατα του Αιγαίου πελάγους.

Με την ίδρυση του Βυζαντινού κράτους, η θαλάσσια και ναυτική ισχύς του, συνυφασμένες με τον ελληνικό πληθυσμό της ενδοχώρας του Αιγαίου διαδραμάτισαν τον δικό τους ξεχωριστό ρόλο και έγραψαν την δική τους ιστορία. Μέχρι τον 5ο αιώνα, το Βυζάντιο δεν διέθετε αξιόλογο ναυτικό, όμως η Βυζαντινή αυτοκρατορία ήταν απέραντη. Για να καλυφθούν οι ανάγκες όλων των επαρχιών της έπρεπε να δημιουργηθεί μια ναυτική δύναμη (εμπορική – πολεμική). Η βασιλεία του Ιουστινιανού στα μέσα του 6ου αιώνα χαράζει στο Βυζάντιο την μεγαλύτερη ακμή της ιστορίας του<sup>4</sup>. Η θαλασσοκρατία του Βυζαντίου εξασθενεί προοδευτικά, κυρίως μετά τον 11ο αιώνα.

Περισσότερο κατανοητή γίνεται η αξία του υγρού στοιχείου για τους Έλληνες και ο ακατάλυτος δεσμός των κυμάτων με τους κατοίκους της χώρας μας κυρίως κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας. Οι Τούρκοι δια της βίας ναυτολογούσαν Έλληνες στα πλοία τους για ένα έτος ή και περισσότερο. Οι Έλληνες αποκτώντας ναυτική εμπειρία άρχισαν να διεισδύουν με το εμπορικό τους δαιμόνιο με τα δικά τους ιστιοφόρα στην Μεσόγειο και την Μάυρη θάλασσα με την προστασία της ρωσικής σημαίας λόγω της συνθήκης του Κιουτσούκ Καϊναρτζή<sup>5</sup>. Οι Έλληνες, με την τοπική Αυτοδιοίκηση, κατόρθωσαν κατά τόπους να διατηρήσουν την καλή λειτουργία των λιμανιών, την συνέχιση της καταγραφής των πλοίων σε Νηολόγια, ή "Μητρώα πλοίων", ή "Νηοκαταλόγους", όπως ονομάζονταν κατά εποχές και τόπους τα αντίστοιχα επίσημα αρχεία, να καταγράφουν τα αποπλέοντα και καταπλέοντα πλοία και τις ποσότητες των διακινουμένων εμπορευμάτων, τις αιτίες των ναυαγίων, ως και την είσπραξη των λιμενικών τελών και ακόμη να αναλαμβάνουν την κατασκευή νέων φάρων ή την

<sup>4</sup><http://museum.yen.gr/History.htm> Ινστιτούτο Ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας.

<sup>5</sup>Δ. Ορφανός Αντιναύαρχος Λ.Σ Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία, [www.apodimos.com](http://www.apodimos.com)



συντήρηση των παλιών, για την ασφάλεια των ναυσιπλοούντων<sup>6</sup>. Τα εμπορικά πλοία με τα πολεμικά της εποχής εκείνης δεν είχαν μεγάλες διαφορές και έτσι με την επανάσταση του 1821 περισσότερα από 200 εμπορικά πλοία ρίχτηκαν στον αγώνα προκαλώντας σοβαρά πλήγματα στις τούρκικες μονάδες.

Μεγάλη καταστροφή υπέστη η ελληνική ναυτιλία στον Α παγκόσμιο πόλεμο. Από τα 475 ατμόπλοια που διέθετε το 1915 μόλις 205 επέζησαν. Στα πρώτα χρόνια του Μεσοπολέμου άρχισε η ανάρρωση της ελληνικής ναυτιλίας, με κάποια καθίζηση στην μεγάλη παγκόσμια οικονομική κρίση του 1930, και όταν ξέσπασε ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος του 1939, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατείχε σταθερά την 9<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια ναυτιλία αριθμώντας τότε 577 πλοία. Η συνεισφορά του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στο Β παγκόσμιο πόλεμο υπήρξε σημαντική<sup>7</sup>. Στη διάρκεια του πολέμου ο Ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελούμενος από 600 περίπου πλοία επιτάχθηκε από την Ελληνική κυβέρνηση για να χρησιμοποιηθεί στην εξυπηρέτηση των συμμαχικών αναγκών. Το ελληνικά πλοία πήραν μέρος σε όλα τα μέτωπα και η ελληνική σημαία κυμάτιζε και στα πιο απόμακρα λιμάνια του ελεύθερου κόσμου, η ζημιά όμως ήταν τεράστια τόσο σε πλοία όσο και σε ναυτικούς<sup>8</sup>. Το 1945 η ελληνική ναυτιλία κατέγραψε χαμένα 372 φορτηγά, 52 επιβατικά και 551 ιστιοφόρα. Αμέσως μετά το τέλος του πολέμου, η ναυτιλία των Ελλήνων αναγεννήθηκε με την αγορά από τις Η.Π.Α 100 φορτηγών πλοίων τύπου <<Λίμπερτυ>> και αγωνιζόμενη σκληρά στο διεθνή θαλάσσιο στίβο εξελίχθηκε στο σημερινό κολοσσό της πρώτης ναυτιλίας στον κόσμο, ξεπερνώντας τους στόλους των Η.Π.Α, της Μ. Βρετανίας, της Ιαπωνίας, της Ρωσίας<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Ιστορική αναδρομή. [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

<sup>7</sup> <http://museum.yen.gr/History.htm> Ινστιτούτο Ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας

<sup>8</sup> Α.Γ. Κρασανάκης Η Αυθεντική Ναυτική Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, [www.krasanakis.gr](http://www.krasanakis.gr)

<sup>9</sup> Δ. Ορφανός Αντιναύαρχος Λ.Σ Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία, [www.apodimos.com](http://www.apodimos.com)

## 2.2 Εμπορική ναυτιλία – Σύνθεση, δομή και εξέλιξη στόλου

Η κατάρριψη εντός του 2006 των ρεκόρ για την ταχύτητα ανανέωσης του στόλου, προσαρμογής στους πλέον αυστηρούς διεθνείς κανονισμούς για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, επιχειρηματικότητας και επενδύσεων, οδήγησε την Ελλάδα, χάρη στους Έλληνες εφοπλιστές που διαχειρίζονται έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο, στην πρώτη θέση της κατάταξης των 35 πιο ανεπτυγμένων ναυτιλιακών κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο, σύμφωνα με στοιχεία έκθεσης της UNCTAD που δημοσιεύτηκαν στον διεθνή ειδικό ναυτιλιακό Τύπο.

Μικρή υποχώρηση σημειώνει εντός του 2006 το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου σε παγκόσμια βάση, διατηρώντας ωστόσο την πρώτη θέση. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει η τελευταία έκθεση της GSCC (Greek Shipping Cooperation Committee), ναυτιλιακού οργανισμού που εδρεύει στο Λονδίνο και επιλαμβάνεται θεμάτων που αφορούν πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας. Η έκθεση βασίζεται σε στοιχεία από την Lloyd's Register - Fairplay<sup>1</sup>. Έτσι λοιπόν, ελληνικά συμφέροντα ήλεγχαν τον Μάρτιο του 2006 συνολικά 3.397 πλοία, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και 364 πλοία υπό ναυπήγηση. Αυτό μεταφράζεται σε μεταφορική ικανότητα 190 εκατ.dwt, που αντιπροσωπεύει το 16,1% του παγκόσμιου στόλου, ενώ όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων το μερίδιο των Ελλήνων πλοιοκτητών ανερχόταν σε 8,4% (έναντι 8,7% το 2005). Η αύξηση του αριθμού των πλοίων έναντι του προηγούμενου έτους είναι της τάξεως του 1,76%, ή 59 πλοία. Σημαντικότερη είναι η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας, μιας και αυτή αγγίζει το 4,11%, ή 7,5 εκατ.dwt. Τον Μάρτιο του 2005, οι Έλληνες ήλεγχαν 3.338 πλοία μεταφορικής ικανότητας 182,5 εκατ.dwt, που τη δεδομένη περίοδο αφορούσαν το 16,5% του παγκόσμιου στόλου. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του 2004, το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου (σε dwt) ανερχόταν σε 18%. Με βάση τα τελευταία στοιχεία που παρουσιάζονται στην Lloyd's Register - Fairplay τον Φεβρουάριο του 2007, ο αριθμός των πλοίων που ελέγχονται από Έλληνες,

---

<sup>1</sup>N. X. Ρουσάνογλου, Σταθερά στην κορυφή η ελληνική ναυτιλία, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

ανέρχεται σε 3.699, παρουσιάζοντας πολύ σημαντική αύξηση της τάξεως του 8,89% ή 302 πλοία, ενώ η συνολική τους χωρητικότητα ξεπερνάει τα 218 εκατ. dwt., έχοντας αυξηθεί κατά 10,45%. Η εξέλιξη του αριθμού και της χωρητικότητας των πλοίων ελληνικών συμφερόντων όπως παρουσιάζεται από την Lloyd's Register – Fairplay και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος από το 1988 μέχρι σήμερα, φαίνεται αναλυτικά στον επόμενο πίνακα.

## ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Ελληνόκτητα πλοία υπό διάφορες σημαίες, συμπεριλαμβανομένων ελληνικής (πάνω από 1.000 κ.ο.χ)

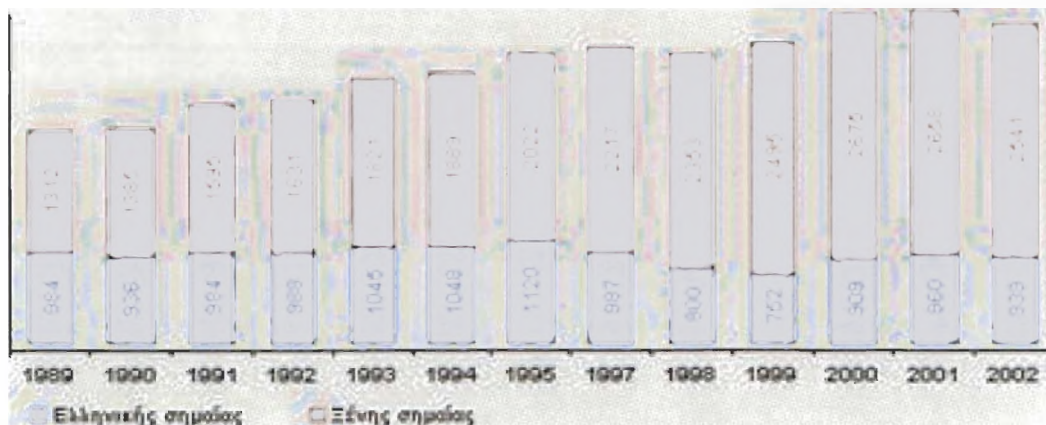
Ημερομηνία	Πλοία	DWT	K.O.X
Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018
Μάρτιος 1989	2,487	81,928,296	45,554,419
Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
Μάρτιος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
Μάρτιος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
Μάρτιος 2004	3,379	180,140,898	108,929,135
Μάρτιος 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
Μάρτιος 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
Φεβρουάριος 2007	3,699	218,229,552	129,765,470

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος βασισμένο σε στοιχεία από την Lloyd's Register - Fairplay

Παρά το γεγονός ότι ο στόλος που ελέγχουν τα ελληνικά συμφέροντα εξακολουθεί ν'αναπτύσσεται, ο ρυθμός έχει υποχωρήσει έναντι των προηγούμενων ετών, εξέλιξη που σύμφωνα με την GSCC δεν αποκλείεται να συνεχιστεί<sup>2</sup>. Άλλη μία χαρακτηριστική τάση αφορά την υποχώρηση του ελληνικού νηολογίου, μιας και την ελληνική σημαία έφεραν το 2006, 910 πλοία (περιλαμβάνονται και 151 που βρίσκονταν υπό ναυπήγηση), έναντι 969

<sup>2</sup> Ν. Χ. Ρουσάνογλου, Σταθερά στην κορυφή η ελληνική ναυτιλία, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

το 2005. Πρόκειται για μία μείωση 59 πλοίων, ή 7,5 εκατ.dwt, δηλαδή ποσοστό 11,22%. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, από την ετήσια έρευνα του Lloyd's Register of Shipping, το 32% του υπό ελληνική διαχείριση στόλου είναι στο εθνικό νηολόγιο, ενώ ακολουθούν η σημαία του Παναμά με 14%, της Μάλτας με 13%, ενώ η Λιβερία και η Κύπρος μοιράζονται από 10%. Στη συνέχεια παραθέτουμε στοιχεία παλαιότερων ετών για τον αριθμό πλοίων υπό ελληνική σημαία, σε σχέση με το σύνολο πλοίων ελληνικών συμφερόντων.



Η εξέλιξη του εμπορικού στόλου υπό ελληνική σημαία σε αριθμό και χωρητικότητα παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

### ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

(σε αριθμό πλοίων και όρους Κ.Ο.Χ., για πλοία άνω των 100 Κ.Ο.Χ.)

Επετησία	Αριθμός Πλοίων	Χωρητικότητα
31 Δεκ. 1985	2,456	28,646,166
31 Δεκ. 1986	2,138	24,792,516
31 Δεκ. 1987	2,061	22,706,257
31 Δεκ. 1988	2,015	21,368,976
31 Δεκ. 1989	2,004	20,898,119
31 Δεκ. 1990	2,031	22,524,329
31 Δεκ. 1991	2,062	24,082,483
31 Δεκ. 1992	2,095	26,055,932
31 Δεκ. 1993	2,166	29,671,983
31 Δεκ. 1994	2,149	30,535,560
31 Δεκ. 1995	2,051	30,220,636
31 Δεκ. 1996	2,013	27,935,053
31 Δεκ. 1997	1,927	25,708,074
31 Δεκ. 1998	1,876	25,689,500
31 Δεκ. 1999	1,850	25,002,463
31 Δεκ. 2000	1,905	26,769,502
31 Δεκ. 2001	1,956	29,038,847
31 Δεκ. 2002	1,967	29,970,053
31 Δεκ. 2003	1,979	30,690,165
31 Δεκ. 2004	2,074	31,457,642

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Ο ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει να αναπτύσσεται, έστω και με μικρότερο ρυθμό έναντι των προηγούμενων ετών. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου αυξήθηκαν κατά 34, ή κατά 3 εκατ. dwt σε 536 πλοία μεταφορικής ικανότητας 69,9 εκατ. dwt. Σημαντική άνοδο καταγράφει και ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς χημικών και άλλων προϊόντων (chemical and product tankers), τα οποία αυξήθηκαν κατά 44 πλοία και 1,1 εκατ.dwt, αριθμώντας πλέον 462 πλοία των 15 εκατ. dwt. Μικρή άνοδο κατά μόλις 13 πλοία καταγράφηκε στα φορτηγά πλοία. Ωστόσο, τα συνολικά 1.397 φορτηγά ενίσχυσαν την μεταφορική τους ικανότητα κατά 2,7 εκατ.dwt σε 87,3 εκατ.dwt, λόγω των μεγαλύτερων πλοίων που προστέθηκαν στον στόλο<sup>3</sup>.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ			
Α.Α	Τύπος Πλοίου	Παγκόσμιος Στόλος	Ελληνόκτητος Στόλος
1	TANKERS	2221	536
2	ΧΗΜΙΚΑ & ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ	5454	462
3	LNG	1205	93
4	ΩΘΟ	129	29
5	BOX CARRIERS	6700	1397
6	ΚΟΝΤΕΙΝΕΡ	4628	182
7	ΦΟΡΤΗΓΑ	12660	510
8	ΕΙΣΒΑΤΗΛΑ	1880	128
9	ΑΛΛΑ ΔΙΑΦΟΡΑ	5718	59
10	ΥΠΟΛΟΙΠΑ	40504	3397

Πηγή: GSCC

Θετική εξέλιξη εντοπίζεται και όσον αφορά την μείωση της ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, μιας και το 2006 η μέση ηλικία των πλοίων διαμορφώθηκε σε 15,3 έτη, έναντι 15,9 ετών το 2005 και 20,3 ετών το 2000 και ο μέσος όρος των υπό ελληνική σημαία άγγιξε τα 11,7 έτη.

Σημειώνεται ότι ο μέσος όρος του παγκόσμιου στόλου διαμορφώνεται πλέον σε 14,9 έτη. Από τα στοιχεία αυτά, είναι προφανές ότι η διαδικασία ανανέωσης του στόλου συνεχίζεται, παρά το γεγονός ότι αρκετοί πλοιοκτήτες διστάζουν να αποσύρουν τα παλιότερα πλοία, μιας και σε ορισμένες περιπτώσεις επιτυγχάνονται υψηλές τιμές ναύλωσης, λόγω μεγάλης ζήτησης.

<sup>3</sup> N. X. Ρουσάνογλου, Σταθερά στην κορυφή η ελληνική ναυτιλία, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

Ενδιαφέροντα στοιχεία προκύπτουν από την σύνθεση των πλοίων που τελούν υπό ναυπήγηση. Από τα 364 πλοία, τα δεξαμενόπλοια είναι με διαφορά τα περισσότερα, μιας και ναυπηγούνται συνολικά 183, εκ των οποίων τα 121 είναι πλοία μεταφοράς χημικών και λοιπών προϊόντων (chemical και product tankers) και τα 62 πλοία μεταφοράς πετρελαίου. Αντίστοιχα, 92 είναι τα υπό ναυπήγηση φορτηγά πλοία και 29 εκείνα που μεταφέρουν χημικά αέρια σε υγροποιημένη μορφή κάθε είδους (liquified gas), στοιχείο που καταδεικνύει την πρόθεση αρκετών πλοιοκτητών να επεκταθούν σε περισσότερο εξειδικευμένες αγορές, που όμως προσφέρουν σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί, αναμφισβήτητα, έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς στο ναυτιλιακό κλάδο - έναν κλάδο εξαιρετικά ανταγωνιστικό και σημαντικό (καθώς διακινεί το 95% του παγκοσμίου εμπορίου)<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup>Δ.Νίκογλου, Ελληνική Ναυτιλία: Το παρόν και το μέλλον, εφημερίδα Καθημερινή 24/9/2006

## 2.3 Επιβατηγός ναυτιλία - Ακτοπλοΐα

Σε μια χώρα όπως η δική μας, η σημασία συχνών, τακτικών και αξιόπιστων θαλασσιών συνδέσεων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους είναι προφανής, ενώ η ποιότητα και η ασφάλεια των παρεχομένων υπηρεσιών συνιστούν αναγκαία στοιχεία. Παράκτιες και νησιωτικές περιοχές είναι εξαρτημένες από την ύπαρξη ενός θαλάσσιου μεταφορικού δικτύου με τα χαρακτηριστικά αυτά για την εξυπηρέτηση των οικονομικών αναγκών, την εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, αλλά και την ανάπτυξη του τουρισμού, που αποτελεί βασικό κλάδο αναπτύξεως για την ελληνική οικονομία<sup>1</sup>.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται όμως επίσης στη σημασία των θαλάσσιων συνδέσεων για τη συνοχή του νησιωτικού χώρου και τη διασύνδεση των νήσων με τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας<sup>2</sup>.

Η έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού και συνέχειας από πλευράς Πολιτείας είναι ίσως το μόνο σταθερό χαρακτηριστικό του ακτοπλοϊκού προβλήματος στην Ελλάδα τουλάχιστο τα τελευταία 50 χρόνια, παρά το γεγονός ότι η γενική εικόνα από τότε μέχρι σήμερα άλλαξε άρδην και πέρασε από πολλές φάσεις. Στη βάση αυτή, οι ευθύνες για μια στρατηγικά και λειτουργικά σωστή λύση του προβλήματος βαρύνουν κυρίως την Πολιτεία και είναι τεράστιες<sup>3</sup>.

Στο μεταξύ, σοβαρά προβλήματα παραμένουν άλυτα, με πρώτο απ' όλα το στρατηγικό κίνδυνο για τη συνοχή της χώρας εάν, ως αποτέλεσμα ανεπαρκών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τα νησιά της περιφέρειας σιγά-σιγά χάσουν τον πληθυσμό τους επειδή λίγος κόσμος θα θέλει να ζήσει σ' αυτά. Ήδη ο αριθμός των κατοικημένων νησιών έχει μειωθεί σε σχέση με εκείνον προπολεμικά. Είναι επομένως στρατηγική υποχρέωση του Ελληνικού Έθνους στο σύνολό του να διατηρήσει τη συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας, εκεί όπου δεν συμφέρει στον ιδιώτη εφοπλιστή να το κάνει.

<sup>1</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Ακτοπλοΐα

<sup>2</sup> Γ. Βλάχος: "Τα μέτρα του ΥΕΝ για την ακτοπλοΐα" [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

<sup>3</sup> Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, Ελληνική Ακτοπλοΐα και Cabotage, , Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 1997,σελ 94

Μερικά από τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών στο χώρο της ακτοπλοΐας και αναμένεται ότι θα βελτιώσουν σημαντικά το τοπίο είναι<sup>4</sup>:

- Προωθήθηκε η περαιτέρω απελευθέρωση των ναύλων επιβατών και οχημάτων με κριτήρια και προϋποθέσεις που να ενισχύουν τον ανταγωνισμό.
- Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες κατά την διαδικασία της τακτικής δρομολόγησης δεν εκδηλώνουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον δύναται να συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, έναντι μισθώματος, κατόπιν διεθνών μειοδοτικών διαγωνισμών. Με τον Νόμο 3482/06 η χρονική διάρκεια των συμβάσεων αυτών μπορεί να εκτείνεται πλέον μέχρι δώδεκα (12) έτη, ώστε με τη ρύθμιση αυτή δημιουργούνται καλύτερες συνθήκες προσελκύσεως και δραστηριοποίησης ναυτιλιακών εταιρειών και αναμένεται η ενίσχυση της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας με την αύξηση της προσφοράς παροχής υπηρεσιών στην εξυπηρέτηση νησιωτικών περιοχών της χώρας, κυρίως μέσω νέων επενδύσεων.
- Πέραν της δυνατότητας συνάψεως δωδεκαετών συμβάσεων, καθιερώνονται καινοτομίες που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση νέων επενδύσεων και την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, οι οποίες έχουν να κάνουν με τη θέσπιση κριτηρίων ηλικίας και ταχύτητας, με την καθιέρωση δωρεάν μετακινήσεων των κατοίκων μικρών νησιών, με τη δυνατότητα εξυπηρέτησεως νησιών μέσω ανταποκρίσεων, με την ενοποίηση ορισμένων γραμμών και με την καθιέρωση ρήτρας πληθωρισμού και συντελεστή καυσίμων.
- Με το άρθρο 18 του Νόμου 3409/05 δόθηκε η δυνατότητα σε πλοιοκτήτριες εταιρείες να υποβάλουν δηλώσεις τακτικής δρομολογήσεως και μετά την 31η Ιανουαρίου και να δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές του δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε ετήσια βάση. Με τη ρύθμιση αυτή, και δίνεται η ευχέρεια στην διοίκηση να προβαίνει στην αντιμετώπιση περιπτώσεων όπου η εξυπηρέτηση γραμμών διαπιστώνεται ότι δεν είναι επαρκής, και υπάρχει τρόπος να δρομολογηθούν πλοία, που οι πλοιοκτήτριες εταιρείες για οποιονδήποτε λόγο δεν δήλωσαν μέχρι την 31η Ιανουαρίου.

---

<sup>4</sup> Γ. Βλάχος: "Τα μέτρα του ΥΕΝ για την ακτοπλοΐα" [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)



- Παράλληλα οι έκτακτες συγκοινωνιακές ανάγκες δύνανται να αντιμετωπίζονται είτε με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση επειγουσών κοινωνικών αναγκών είτε με την έκτακτη και κατ' εξαίρεση δρομολόγηση. Η δυνατότητα αυτή ενεργοποιείται σε ειδικές μόνο περιπτώσεις με πρωτοβουλία του YEN, με την αποδοχή αιτημάτων εκτάκτων δρομολογήσεων πλοίων και εκτάκτων προσεγγίσεων σε νησιά που δεν έχουν το επιθυμητό επίπεδο εξυπηρετήσεως στις δρομολογιακές γραμμές.
- Με Κ.Υ.Α. (YEN – Αιγαίου και νησιωτικής πολιτικής) απλοποιήθηκε η διαδικασία της δρομολογήσεως πλοίων με την περικοπή και την αυτεπάγγελτη αναζήτηση των απαιτούμενων δικαιολογητικών και εγγράφων.
- Με Απόφαση του YEN, απλοποιήθηκαν οι διαδικασίες εγκρίσεως προσωρινής τροποποίησεως των δρομολογίων και καθιερώθηκαν σαφή κριτήρια για την έγκριση των σχετικών αιτημάτων.

Οι λιμένες, αποτελούν τη βασική υποδομή της ακτοπλοΐας. Οι νέες συνθήκες και προοπτικές αύξησαν σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση για παροχή σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές. Οι μεταφορικές απαιτήσεις στο νέο περιβάλλον συνδέονται άμεσα με την ανάγκη για νέες υποδομές και εξοπλισμούς στους λιμένες, για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων και σύγχρονων πλοίων. Εξάλλου, η σταδιακή αλλαγή του παραδοσιακού ρόλου των λιμένων επιτάσσει τον προσανατολισμό τους προς την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και η ανάπτυξη των λιμένων οφείλει να κινηθεί προς αυτή την κατεύθυνση. Σε κάθε περίπτωση, στις νέες συνθήκες, η ανάπτυξη των λιμένων απαιτεί τη λήψη μέτρων που θα καθιστούν τη μεταφορά των επιβατών ασφαλή. Ο Κώδικας ISPS και οι σχετικές κοινοτικές ρυθμίσεις συνθέτουν μια πρόκληση, στην οποία οι λιμένες, όπως και το σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας, καλούνται να ανταποκριθούν.

Η επιβατική κίνηση γενικά το 2<sup>ο</sup> τρίμηνο του 2006 αυξήθηκε κατά 11,22%, δεδομένου ότι ο συνολικός αριθμός των διακινηθέντων επιβατών στην ελληνική ακτοπλοΐα με επιβατηγά πλοία έφθασε στα 5.054.000 άτομα. Το 2<sup>ο</sup> τρίμηνο του 2005 ο αριθμός των διακινηθέντων επιβατών ήταν 4.544.000<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> [www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr) Ακτοπλοΐα, Αυξήθηκε η διακίνηση επιβατών με πλοία κατά 11,22%.

## 2.4 Ελληνική ναυπηγική

Τα οργανωμένα ναυπηγεία στην Ελλάδα είναι του Σκαραμαγκά, της Ελευσίνας, της Σύρου και τα ναυπηγεία της Αυλίδας. Σημαντικό ρόλο ωστόσο, κύρια ως προς τις επισκευές, έχει παίξει και η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Πειραιά- Περάματος που λειτουργεί με βάση αυτόνομες μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις. Οι δραστηριότητες των επιχειρήσεων αυτών, οι οποίες τα τελευταία χρόνια βρίσκονται σε βαθιά κρίση, έχουν υπερβεί κατά καιρούς το 50% του συνολικού επισκευαστικού έργου που εκτελείται στην Ελλάδα, χάρη στη σημαντική επισκευαστική και κατασκευαστική τεχνογνωσία των συνεργείων που απασχολούνται στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη. Η μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανική μονάδα είναι τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τόσο ως προς τον κύκλο των εργασιών όσο και ως προς τον αριθμό των απασχολούμενων<sup>1</sup>.

Σύμφωνα με τους προέδρους των σωματείων Σκαραμαγκά και Ελευσίνας, και τον αντιπρόεδρο του ΔΣ των ναυπηγείων Ελευσίνας, η κρίση αποδίδεται κυρίως στο γεγονός ότι οι μισθοί στα ελληνικά ναυπηγεία είναι υψηλότεροι από τους αντίστοιχους μισθούς σε γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και στις χώρες της νότιο-ανατολικής Ασίας, ιδιαίτερα δε στην Ν. Κορέα. Επισημαίνουν ότι παρά το γεγονός ότι στην Ελλάδα η παραγωγικότητα της εργασίας είναι υψηλότερη, χάρη στην καλύτερη οργάνωση και την καλύτερη υποδομή, η υπεροχή αυτή των ελληνικών ναυπηγείων έναντι των ανταγωνιστριών χωρών της ανατολικής Ευρώπης και της Ασίας, δεν αντισταθμίζει την διαφορά των μισθών, με αποτέλεσμα το κόστος εργασίας να είναι υψηλότερο στην Ελλάδα. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός από τις ανταγωνίστριες χώρες χαμηλού κόστους εργασίας αφορά κυρίως στην κατασκευή νέων εμπορικών σκαφών, δηλαδή μίας σχετικά απλής ναυπηγικής εργασίας που δεν απαιτεί υψηλή τεχνογνωσία. Η κατασκευή αυτών των σκαφών στις χώρες αυτές γίνεται πλέον σε τιμές μη ανταγωνιστικές για την ελληνική, και την ευρωπαϊκή παραγωγή εν γένει. Αν και οι έλληνες

---

<sup>1</sup> Ε. Σουμέλη «Η κρίση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα» [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

εφοπλιστές κτίζουν τεράστιο αριθμό πλοίων που συνολικά ξεπερνούν τις 300 μονάδες, ούτε ένα από αυτά δεν ναυπηγείται στην Ελλάδα, ενώ σχεδόν το σύνολο των επισκευαστικών και μετασκευαστικών εργασιών πραγματοποιείται και αυτό εκτός της χώρας, σε άλλες μονάδες, που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή ακόμη και της Τουρκίας.

Ο αντιπρόεδρος των ναυπηγείων Ελευσίνας θεωρεί ωστόσο ότι τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα ως προς την κατασκευή ferry boats και κρουαζιερόπλοιων, διότι πρόκειται για ένα είδος σκαφών στην παραγωγή των οποίων υστερούν σημαντικά τα ναυπηγεία της Κορέας και της νότιο-ανατολικής Ασίας γενικότερα - μολονότι έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές προόδους κατά τα τελευταία έτη, έτσι ώστε να μπορούν στο μέλλον να διεκδικήσουν ένα σημαντικό μερίδιο και σε αυτήν την αγορά<sup>2</sup>.

Ας δούμε λίγα πράγματα χωριστά για κάθε ένα από τα κυριότερα ναυπηγεία.

### **Ελληνικά Ναυπηγεία – Σκαραμαγκά**

Τα **Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά** είναι οι μεγαλύτερες και παλαιότερες σύγχρονες ναυπηγικές εγκαταστάσεις της Ελλάδας. Παλαιότερα ιδιόκτητα και κατόπιν δημόσιας ιδιοκτησίας, σήμερα αποτελούν τμήμα των γερμανικών βιομηχανιών ThyssenKrupp. Βρίσκονται στην περιοχή Σκαραμαγκά στα δυτικά του νομού Αττικής, στον όρμο του Σκαραμαγκά<sup>3</sup>.

Τα ναυπηγεία ιδρύθηκαν το 1958 από τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο, για την συντήρηση των πλοίων του, αλλά και τις μετασκευές των μεταχειρισμένων σκαφών που η ναυτιλιακή αγόραζε. Ως θέση επελέγη ένα παλαιότερο ναυπηγείο του (τότε) Βασιλικού Πολεμικού Ναυτικού το οποίο, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε αχρηστευθεί λόγω των εκτεταμένων ζημιών. Θα παραμείνουν κατ'αποκλειστικότητα σε αυτές τις εργασίες έως το 1965, όταν η

---

<sup>2</sup>Γ. Σκορδιλής «Τα ελληνικά ναυπηγεία έχασαν το... πλοίο & Η έκρηξη των νέων παραγγελιών των ελλήνων εφοπλιστών δεν βοήθησε καθόλου τη ναυπηγοεπισκευαστική μας ζώνη», , Το ΒΗΜΑ, 10/04/2005

<sup>3</sup> Βικιπαίδεια, η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org>

συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό έχει ως αποτέλεσμα την κατασκευή της κλάσης παράκτιων περιπολικών "Παναγόπουλος"<sup>4</sup>.

Σε αυτήν την φάση, τα ναυπηγεία γνωρίζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη και αρχίζουν την ναυπήγηση νέων κατασκευών πολιτικών και στρατιωτικών σκαφών. Αυτή η περίοδος ακμής θα διατηρηθεί μέχρι περίπου τη δεκαετία του 1980. Το 1985, η ΕΤΒΑ αγοράζει την εταιρία. Με την κρίση στην ελληνική βαριά βιομηχανία να συνεχίζεται, τα ναυπηγεία προσπαθούν να επιβιώσουν συνεργαζόμενα με τα γερμανικά Blohm+Voss για την παραγωγή εν Ελλάδι των νέων φρεγατών του Πολεμικού Ναυτικού MEKO 200HN - κλάση "Υδρα". Τρία από τα τέσσερα πλοία που παραγγέλθηκαν κατασκευάστηκαν εκεί, και παραδόθηκαν τα έτη 1992-1994. Η συνεργασία συνεχίστηκε με την κατασκευή των νέων υποβρυχίων τύπου 214 και την αναβάθμιση των παλαιότερων 209.

Ακόμα και έτσι όμως, η εταιρία ιδιωτικοποιήθηκε κατά 50%, με μορφή συνεταιρισμού. Το υπόλοιπο 50% περνάει στην αγγλική Brown & Root, από την οποία αγοράζονται από την γερμανική HDW και όταν η τελευταία γίνει ιδιοκτησία του ομίλου χάλυβα Thiessen (2 Ιανουαρίου 2005), τα ναυπηγεία θα ακολουθήσουν. Η δύσκολη κατάσταση στην ευρωπαϊκή ναυπηγική όμως έχει εγείρει προσφάτως φήμες για πώληση των ναυπηγείων σε ασιατικό όμιλο βαριάς βιομηχανίας.

Σήμερα, ο ρόλος των ναυπηγείων είναι πολλαπλός, καθώς εκτός από τα έργα νέων κατασκευών, επισκευών και μετασκευών, έχουν αναλάβει και την κατασκευή βαγονιών συρμών του ΟΣΕ και του Μετρό και άλλων μεγάλων μεταλλικών κατασκευών στην Ελλάδα. Οι υπεύθυνοι των ναυπηγείων δηλώνουν ότι διαθέτουν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό ακόμα και για την παραγωγή αεροσκαφών.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία εκτείνονται σε χώρο 832.000m<sup>2</sup>, με 65.000m<sup>2</sup> από αυτά να είναι στεγασμένα. Διαθέτουν δύο μόνιμες δεξαμενές 500 και 250 χιλιάδων τόνων (η δεξαμενή των 500 χιλιάδων τόνων είναι η μεγαλύτερη αυτού του είδους στην Μεσόγειο) καθώς και τρεις μικρότερες πλωτές

---

<sup>4</sup> [www.hellenic-shipyards.gr](http://www.hellenic-shipyards.gr)

δεξαμενές (72 χιλιάδες, 60 χιλιάδες και 36 χιλιάδες τόνοι). Επίσης, κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για την καθέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών<sup>5</sup>.

Το ναυπηγείο είναι εξοπλισμένο κυρίως με μηχανήματα τεχνολογίας CNC (Telerech) και οπτικής εργασίας (φωτοκύτταρο).

### **Νεώριον ΑΕ – Ναυπηγεία Ελευσίνας και Ναυπηγεία Σύρου**

Η ΝΕΩΡΙΟΝ ΑΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ιδρύθηκε το 2004 προκειμένου να καταστεί περισσότερο αποτελεσματική η λειτουργία των επιχειρήσεων του ομίλου, δηλαδή των ναυπηγικών βιομηχανιών σε Σύρο και Ελευσίνα. Φέρει την διακριτική ονομασία «**ΝΕΩΡΙΟΝ**» για να καταδείξει τη συνέχεια στην άσκηση της δραστηριότητας στο ναυπηγοεπισκευατικό τομέα, που ξεκίνησε το 1861 στη Σύρο με την ίδρυση της πρώτου στην Ελλάδα οργανωμένου ναυπηγείου, στην ουσία, της πρώτης βαριάς βιομηχανίας στο Ελληνικό κράτος<sup>6</sup>.

Η ΝΕΩΡΙΟΝ ΑΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, είναι μέτοχος κατά 100% της εταιρείας **ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ** και κατά 70% της εταιρείας **ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ**. Επίσης ελέγχει κατά 100% την ΕΠΕ ΚΕΚ Νεωρίου.

Το αντικείμενο εργασιών της εταιρείας περιλαμβάνει τους ακόλουθους τομείς : Νέες κατασκευές πλοίων, Επισκευές πλοίων, Βιομηχανικές Κατασκευές.

Η πρώτη θυγατρική εταιρεία, η «**ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.**» είναι ιδιοκτήτρια του γνωστού ναυπηγείου Νεώριον Σύρου, που είναι το παλαιότερο και ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας. Το Νεώριον αποτελεί ένα από τα πιο εξειδικευμένα ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα στην Ανατολική Μεσόγειο. Οι βασικές εργασίες που εκτελούνται είναι ναυπηγήσεις, επισκευές και μετασκευές πλοίων μικρού και μεσαίου μεγέθους (μέχρι 75 χιλ. DWT) στις δύο ιδιόκτητες πλωτές δεξαμενές και στην εξέδρα ανέλκυσης/καθέλκυσης πλοίων (SYNCROLIFT)

<sup>5</sup> Βικιπαίδεια, η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org>

<sup>6</sup> [www.neorion-holdings.gr](http://www.neorion-holdings.gr)

και παρόμοιες εργασίες σε πλοία μεγαλύτερου μεγέθους έως και 150.000 DWT εν πλω, στις αποβάθρες της Εταιρείας.

Η δεύτερη θυγατρική εταιρεία, «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.» στην οποία η ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. είναι μέτοχος κατά 70%, είναι ιδιοκτήτρια του δεύτερου σε μέγεθος και παραγωγική δυναμικότητα ναυπηγείου στην Ελλάδα, που ευρίσκεται στον κόλπο της Ελευσίνας, και περιλαμβάνει στις εγκαταστάσεις της τρεις πλωτές δεξαμενές μία ναυπηγική κλίνη με γερανογέφυρα ανυψωτικής δυνάμεως 400 τόνων, υπόστεγο κατασκευών στην ξηρά και τα κατάλληλα συνεργεία και μηχανήματα για κατασκευές και επισκευές πλοίων μεγέθους έως 120.000 DWT<sup>7</sup>. Παράλληλα το Ναυπηγείο Ελευσίνας διαθέτει προβλήτες για τον ταυτόχρονο ελλιμενισμό 7 έως 10 πλοίων, ανάλογα με το μέγεθος τους.

---

<sup>7</sup> [www.neorion-holdings.gr](http://www.neorion-holdings.gr)

## 2.5 Ελληνική νομοθεσία

Ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά και το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική, και που βοήθησε να γιγαντωθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταπολεμικά παρότι ήταν κατεστραμμένη, είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953, περί "προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων", που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, και ειδικότερα το άρθρο 13 αυτού. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, η προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού, όπως αναφέρεται στα υπόλοιπα άρθρα του Ν.Δ., που προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. εάν νηολογηθούν υπό την ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό δίνεται η δυνατότητα σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα να εγγράψουν πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. στο ελληνικό νηολόγιο υπό τον όρο του να ανήκει άνω του 50% του μετοχικού κεφαλαίου της ναυτιλιακής εταιρείας που κατέχει το συγκεκριμένο πλοίο σε Ελληνικά συμφέροντα<sup>1</sup>.

Έτσι τα υπό ελληνική σημαία νηολογημένα πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ. θεωρούνται επενδύσεις κεφαλαίου από το εξωτερικό και κατ' αυτό τον τρόπο ο παραπάνω νόμος παρέχει προς αυτά παρόμοια προστασία ή ελεύθερη μεταπώληση χωρίς την άδεια του Δημοσίου, και ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό. Σκοπός του νόμου αυτού ήταν η προσέλκυση πλοίων ελληνικών συμφερόντων που ανήκαν σε αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, όπως εταιρείες του Παναμά, Λιβερίας κ.λ.π. και ήταν νηολογημένα στα νηολόγια τους. Σημειώνεται ότι ο Ν.2687/53 αποτελεί την συνέχιση και την επεξήγηση του Νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 1936 σύμφωνα με τον οποίο ως ελληνικό πλοίο θεωρείται μόνο αυτό που ανήκει σε Έλληνες ανεξάρτητα αν ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

---

<sup>1</sup> Δρ . Κ . Ν. Παπαγιαννούλης, Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, σελ. 136

Ι: Κατά την νηολόγηση οι ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης επιπρόσθετα των συνήθως προβλεπόμενων και που προέρχονται από τον Αστικό και Εμπορικό Κώδικα καθώς επίσης και από διατάξεις περί Δημόσιας Τάξης. Τέτοια σημεία μπορεί να αναφέρονται: α) στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον ελληνικό στόλο β) στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του εμπορικού και αστικού κώδικα γ) στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων χωρίς να χρειάζεται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων δ) στα δικαιώματα αυτών που δανείζουν με υποθήκη του πλοίου και ειδικά αυτά που αφορούν την κατά προτίμηση, ικανοποίηση των υποθηκών είτε από αναγκαστική διαχείριση του υποθηκευμένου πλοίου είτε από πώληση του σε δημοπρασία ε) στην αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί κάποιου πλοίου, αν οι ενέργειες αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του εμπορικού κώδικα και του κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών στ) στην ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό.

Με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση αυτό το Ν.Δ. ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρίας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι για να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εισέρχονται τα ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Υπάρχουν όμως και σε άλλες χώρες-μέλη της Ε.Ε παρόμοιοι νόμοι με τους ελληνικούς. Για παράδειγμα, ο νόμος της Μ. Βρετανίας περί εμπορικής ναυτιλίας του 1894, όπως τροποποιήθηκε από το νόμο περί βρετανικής υπηκοότητας του 1948, ορίζει ότι



για να έχει ένα πλοίο το δικαίωμα να φέρει τη βρετανική σημαία, πρέπει να ανήκει σε Βρετανούς πολίτες ή να ανήκει σε επιχείρηση που έχει συσταθεί βάσει του βρετανικού νόμου. Οι νομοθεσίες του Βελγίου, της Γαλλίας και της Ιταλίας περιέχουν αντίστοιχους όρους σχετικά με το 51% όπως στον ελληνικό νόμο, ενώ στην Ολλανδία το ποσοστό είναι 67%. Μερικά μέλη της Ε.Ε έχουν δηλώσει ότι επιτρέπουν την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων χωρών-μελών στο έδαφος τους, χωρίς όμως να έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν τη σημαία της εν λόγω χώρας, γιατί κάτι τέτοιο θα σήμαινε παραχώρηση της εθνικότητας.

Το άρθρο 5 του ΚΑΝΔ θεωρείται ασυμβίβαστο με την Συνθήκη της Ρώμης, γιατί έχει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι όμως σύμφωνο με ότι συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ε.Ε. Έτσι πριν λίγο καιρό το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφαση του θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αφορούσε γενικά όλα τα πλοία, αλλά το άμεσο ενδιαφέρον των αλλοδαπών πλοιοκτητών υπηκόων κράτους-μέλους της Ε.Ε είναι να εισέλθουν στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και να εκτελούν μεταφορές και δρομολόγια τις Ελληνικές θάλασσες. Αυτό μπορεί να συμβεί μετά την άρση του Ελληνικού προνομίου της ακτοπλοΐας (0300139<sup>6</sup>)· δηλαδή μετά την από 1.1.1999 για τα κρουαζιερόπλοια και την από 1.1.2004 για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά.

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

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

1. Πρέπει να υποβληθεί αίτηση στην αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, με την καταβολή του προβλεπόμενου παράβολου του Δημοσίου και του τέλους υπέρ του ΝΑΤ, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να μεταφέρουν.
2. Εφόσον εκδοθεί η αιτούμενη άδεια σκοπιμότητας, εκτός της υποχρέωσης να έχει αναγνωριστεί το πλοίο ως επιβατηγό, πρέπει να τηρηθούν επακριβώς οι όροι που προβλέπονται από την άδεια αυτή σχετικά με τα λιμάνια προσέγγισης, τις άγονες προσεγγίσεις, την ήμερομηνία έναρξης των δρομολογίων, τη διαρκή εξυπηρέτηση της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τον εφοδιασμό με ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, την απαγόρευση μεταβολής ποσοστού κυριότητας για μία πενταετία, την ανάκληση της άδειας σκοπιμότητας σε περίπτωση μη απόδοσης εισφορών ΝΑΤ, ΟΛΠ, ΦΠΑ κλπ. και μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών, καθώς και ακινησίας του πλοίου πέραν του μηνός λόγω κατάσχεσης.
3. Στη συνέχεια πρέπει να υποβληθεί αίτηση για έγκριση των ετήσιων δρομολογίων, τα οποία πρέπει οπωσδήποτε να τηρούνται.
4. Για τη σύνθεση του πλοίου πρέπει να εφαρμόζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία, η οποία προβλέπει την επάνδρωση του εξ ολοκλήρου με Έλληνες ή κοινοτικούς ναυτικούς, πλην του πλοιάρχου που υποχρεωτικά πρέπει να είναι Έλληνας.
5. Για την ακινησία ενός τέτοιου κοινοτικού πλοίου λόγω ετήσιας επιθεώρησης συντήρησης πρέπει να ισχύουν όσα και για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά σκάφη των Ελλήνων υπηκόων.

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

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

8. Τέλος, πρέπει να ισχύει κατά τα ελληνικά δεδομένα η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Παρόλο που οι περισσότερες ναυτιλιακές ελληνικές εταιρίες, ιδίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 (Πίνακες 4.8, 4.9), υπάρχουν και άλλοι νόμοι που διέπουν την οργάνωση και διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Έτσι πολλές εταιρίες κυρίως της ακτοπλοΐας χρησιμοποιούν τους νόμους περί ανωνύμων εταιριών (Ν. 2190/20) και περί εταιριών περιορισμένης ευθύνης (Ν. 3190/55).

Πολλές μικρές ναυτιλιακές εταιρίες, συνήθως οικογενειακού χαρακτήρα, έχουν ως θεσμικό πλαίσιο τον Ν. 959/79, περί της Ναυτικής Εταιρείας, ο οποίος έχει την δομή της ανωνύμου εταιρίας αλλά χωρίς δυσκίνητους μηχανισμούς και με μεγαλύτερη ευελιξία στην διαχείριση της και ψηφίστηκε και αυτός για να προσελκύσει τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων. Στο άρθρο 10 του νόμου αυτού αναφέρεται ρητά και το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ., που όπως προαναφέρθηκε απαγορεύει σε αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών πάνω από 50%. Επίσης με το άρθρο 1 του Νόμου αυτού περιορίζεται ο σκοπός των ναυτικών εταιρειών στην διαχείριση και εκμετάλλευση μόνο εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία. Ισχύουν επίσης οι διατάξεις του Ν. 27/75 σχετικά με την φορολογία των πλοίων τους.

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ο πολύ σημαντικός Αναγκαστικός Νόμος 89/67, σύμφωνα με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα, δηλαδή τα κίνητρα, να

εγκατασταθούν στην Ελλάδα αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός Ελλάδας, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδα τους.

Ο Αναγκαστικός Νόμος 89/67 επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο Α.Ν. 378/68 και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό την μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα για την διαχείριση των πλοίων τους και έτσι να αποφύγουν το υψηλό κόστος λειτουργίας των γραφείων τους στο εξωτερικό.

Επίσης με τον Αναγκαστικό Νόμο 465/68 αντικαταστάθηκε το ως τότε ισχύον φορολογικό σύστημα της ελληνικής ναυτιλίας, που καθοριζόταν με βάση τα έσοδα της επιχείρησης, με ένα νέο, στο οποίο η φορολογία ήταν με βάση τα μεγέθη και την ηλικία των πλοίων που διαχειριζόταν η ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η γενικότητα των διατάξεων των δύο προηγούμενων νόμων Α.Ν. 89/67 και 378/68 είχε ως αποτέλεσμα από την μια πλευρά να δοθεί μεγάλος αριθμός αδειών για εγκατάσταση των γραφείων των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα, αλλά από την άλλη πλευρά, αυτές είχαν όλα τα ευεργετήματα των Νόμων χωρίς όμως να δραστηριοποιούνται πραγματικά και χωρίς να γίνεται αξιόλογη εισαγωγή συναλλάγματος. Έτσι θεσπίστηκε ένας νέος Νόμος, ο Ν. 27/75, που αφορά τους όρους διαχείρισης των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με την μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος και πρακτορείου ανεξάρτητα από την σημαία που φέρει το πλοίο των. Τα πλοία των εταιριών αυτών πληρώνουν φόρο σύμφωνα με τον Ν. 27/75, καθώς και τις εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ Ελληνικού Δημοσίου, ενώ δεν τηρούν βιβλία στην Ελληνική γλώσσα. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν.27/75 καθορίστηκε ότι:

α) οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά την διαχείριση πλοίων, αποκλεισμένων των άλλων συναφών ναυτιλιακών εργασιών,

β) οι εταιρείες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών έπρεπε να εισάγουν και να δραχμοποιούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον \$30.000, που θα διέθεταν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας του γραφείου τους

γ) η κατάθεση εκ μέρους των εταιρειών αυτών τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$5000 για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου από τυχόν παραβάσεις είναι υποχρεωτική.

Επίσης με τον Ν.27/75 τροποποιήθηκαν οι συντελεστές φορολογίας του πλοίου, σε σχέση με τον Α.Ν.465/68. Ο Ν.27/75 και ειδικότερα οι διατάξεις του άρθρου 25 είχαν ως αποτέλεσμα την μείωση των εταιρειών που είχαν ως αντικείμενο εργασιών άλλες εργασίες ναυτιλιακής φύσης με την κάλυψη της διαχείρισης των πλοίων. Το συγκεκριμένο άρθρο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Νόμου 814/78, με τον οποίο τροποποιήθηκαν οι κανονισμοί εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και έγιναν αυστηρότεροι και στο οποίο καθοριζόταν τα κάτωθι:

α) διεύρυνση του αντικειμένου εργασίας των ναυτιλιακών εταιρειών ώστε να περιλαμβάνει διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμούς αβαριών και μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ασφαλίσεων ή ναυλώσεων ή ναυπηγήσεων πλοίων άνω των 1000 Κ.Ο.Χ., με εξαίρεση τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά, καθώς και με αντιπροσώπευση επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις πιο πάνω δραστηριότητες,

β) ελάχιστο όριο για τα ετήσια έξοδα λειτουργίας του γραφείου με την εισαγωγή του ποσού των \$50000, καθώς και υποχρέωση κάλυψης όλων των πληρωμών στην Ελλάδα σε συνάλλαγμα, μη υποχρεωτικά εκχωρητέο,

γ) υποχρεωτική κατάθεση τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$5000 για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου από τυχόν παραβάσεις των εταιρειών και τα οποία δύνανται να αυξάνονται με κοινή υπουργική απόφαση,

δ) φορολογικές απαλλαγές από τέλη χαρτοσήμου, εισφορές κ.λ.π. ε) διατήρηση του δικαιώματος απασχόλησης αλλοδαπού προσωπικού και δικαίωμα ταχυδρόμησης συστημένων επιστολών, χωρίς ταχυδρομικό έλεγχο,

στ) παγιοποίηση για μια πενταετία των όρων των εκδιδόμενων κοινών υπουργικών αποφάσεων, με τις οποίες χορηγούνται άδειες εγκατάστασης, τυχόν δε τροποποίηση τους απαιτεί και την σύμφωνη γνώμη της ενδιαφερόμενης εταιρείας, ζ) καθιέρωση του θεσμού της διαιτησίας για κάθε διαφορά μεταξύ Δημοσίου και εταιρείας, που ανάγεται στην ερμηνεία των διατάξεων του νόμου και των όρων της εγκριτικής απόφασης ή την ανάκληση της άδειας εγκατάστασης, η) παροχή του δικαιώματος στους συναρμοδίους υπουργούς, όταν διαπιστώνονται παραβάσεις από τις εταιρείες, να μην ανακαλούν την σχετική άδεια εγκατάστασης, αλλά να επιβάλλουν άλλες διοικητικές κυρώσεις, όπως κατάπτωση εγγύησης, καταλογισμός φόρων κ.λ.π.

Το γενικό συμπέρασμα από την όλη παραπάνω ανάλυση είναι ότι:

- A) με τους νόμους 2687/53 (άρθρο 13), 89/67, 378/68, 465/68, 27/75 και 814/78 δημιουργήθηκε ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα,
- B) με τους ίδιους νόμους δόθηκε η δυνατότητα σε πολλές ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα,
- Γ) τους παραπάνω νόμους χρησιμοποιούν κυρίως ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς και της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, που συνήθως φέρουν ξένη σημαία
- Δ) στο αντικείμενο των εργασιών του Ν.814/78 δεν συμπεριλήφθηκαν συγκεκριμένες ναυτιλιακές εργασίες όπως η πρακτόρευση, η πραγματογνωμοσύνη, ο εφοδιασμός, η πετρέλευση πλοίων κ.λ.π. για να προστατευτούν οι αντίστοιχες ελληνικές επιχειρήσεις από πιθανό ανταγωνισμό,
- Ε) όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες του τύπου Α.Ε., Ε.Π.Ε., Ε.Α.Ν.Ε. μπορούν να υπαχθούν στο καθεστώς των διατάξεων των Α.Ν. 89/67, 378/68, 465/68 και των Ν. 27/75, 814/78.

## 2.6 Ναυτεργατικά σωματεία – ταμεία

### Ναυτεργατικά σωματεία

Τα Ναυτεργατικά Σωματεία (Seamen Unions) είναι Σωματεία στα οποία και οργανώνονται οι ναυτικοί. Στην Ελλάδα τέτοια σωματεία λειτουργούν κατά ειδικότητα όπως η Ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν., η Ένωση Μηχανικών Ε.Ν., Ασυρματιστών, Ηλεκτρολόγων, Θερμαστών, Θαλαμηπόλων, Φροντιστών, Μαγείρων, Ναυτών κ.ά<sup>1</sup>.

Κεντρική οργάνωση όλων των επιμέρους ναυτεργατικών σωματείων αποτελεί η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.) στην οποία και εκπροσωπούνται, και η οποία με την σειρά της αντιπροσωπεύει το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών. Με βάση το Καταστατικό της Π.Ν.Ο. που ισχύει από το 1920, έτος ίδρυσης της Ομοσπονδίας, οι σκοποί της καθορίζονται ως ακολούθως:

- Να συνενώσει με στενούς δεσμούς αλληλεγγύης και συναδελφότητας όλους τους Έλληνες ναυτεργάτες με στόχο την επιδίωξη και εξασφάλιση των οικονομικών και ηθικών συμφερόντων τους,
- Να συνασπίσει τις ναυτικές οργανώσεις σε ένα Εργατικό Ομοσπονδιακό σύνολο για την προστασία των ηθικών, οικονομικών, επαγγελματικών και κοινωνικοασφαλιστικών συμφερόντων των μελών αυτών,
- Να διαφωτίζει τα μέλη της σε ότι αφορά την θέση τους στην κοινωνία και τα πραγματικά τους συμφέροντα και να αναπτύσσει την αλληλεγγύη μεταξύ τους,
- Να ενισχύει την εθνική, πνευματική και κοινωνική ανύψωσή τους και να υποβοηθεί την επαγγελματική κατάρτιση και ειδίκευσή τους, και τέλος
- Να έχει γενικά την ενιαία εκπροσώπηση των Ναυτεργατικών Οργανώσεων για όλα τα γενικού ενδιαφέροντος ζητήματα, να παρακολουθεί και εξετάζει όλα τα γενικά οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και να κατευθύνει με ενιαίο τρόπο τους αγώνες για την επίλυση κλπ.

---

<sup>1</sup> Από τη Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org>

## Ναυτικά ταμεία

Το **Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.)** (Merchant Seamen's Fund) αποτελεί το βασικό ίδρυμα κοινωνικής προστασίας των Ελλήνων ναυτικών και είναι ο αρχαιότερος οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης. Ιδρύθηκε με τον Νόμο ΧΛΘ του 1861 μετά από προσωπική παρέμβαση της Βασίλισσας Αμαλίας που οραματίστηκε ένα πρωτοποριακό για τα τότε δεδομένα εθνικό φορέα ασφάλισης για τους Έλληνες ναυτικούς<sup>2</sup>.

Σήμερα αποτελεί ΝΠΔΔ και βρίσκεται υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με κύριο σκοπό την ασφάλιση των εργαζομένων στη θάλασσα. Πόροι του Ιδρύματος αποτελούν κυρίως οι εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών (επί των αποδοχών τους), καθώς και άλλες περιορισμένες πηγές (π.χ. έκδοση αδειών αλιείας, ρυμουλκών, άρση ναυαγίων).

Η ασφάλιση που παρέχεται σήμερα από το ΝΑΤ είναι τόσο συνταξιοδοτική όσο και επικουρική που νομοθετήθηκε τελευταία με τον Ν. 1482 του 1984. Στο ΝΑΤ ασφαίζονται τόσο οι ίδιοι οι ναυτικοί όσο και οι οικογένειές τους. Επίσης από τα έσοδα που αποκομίζει το ΝΑΤ παρέχεται στους ναυτικούς μέσω του Οίκου Ναύτου ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σε όλους τους ναυτικούς, είτε εν ενεργεία, είτε συνταξιούχους.

Τα συγκροτημένα πληρώματα των Ελληνικών πλοίων και αντίστοιχα οι πλοιοκτήτες τους καταβάλλουν τακτικές μηνιαίες εισφορές με εξαίρεση τους αλλοδαπούς και μη απογεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς εφόσον αυτοί δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση.

Οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία μπορούν να ασφαίζονται στο Ν.Α.Τ. εφόσον πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες Εταιρείες (Ελληνικών συμφερόντων κατά 50% και πλέον) έχουν συνάψει συμβάσεις με το Ν.Α.Τ., με τις οποίες αναλαμβάνουν την υποχρέωση της καταβολής της αναλογούσης σύμφωνα με την κατηγορία του πλοίου εισφοράς πλοιοκτήτου, τις κρατήσεις από τη μισθοδοσία των επί του πλοίου υπηρετούντων Ελλήνων ναυτικών, την υπέρ του Ν.Α.Τ. και Λοιπών Ταμείων εισφορών καθώς και την απόδοση των ποσών τούτων στο Ν.Α.Τ.

---

<sup>2</sup> Από τη Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, <http://el.wikipedia.org> και το [www.nat.gr](http://www.nat.gr).



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**  
**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ**  
**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

«Επίστασθε δε ότι η μεν αρχή των κρατούντων της θαλάσσης»

**Λυσίας**

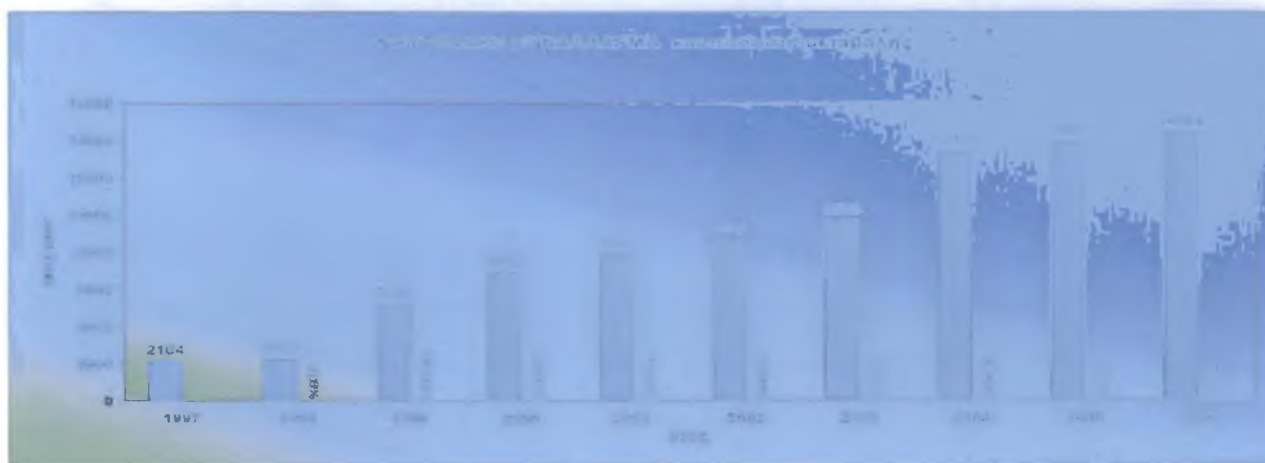
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Στο κεφάλαιο αυτό παραθέτουμε ποσοτική και ποιοτική ανάλυση της συμβολής της ναυτιλίας και του ναυτιλιακού συναλλάγματος σε διάφορους τομείς της οικονομίας, όπως το Α.Ε.Π., η απασχόληση, ο δημοσιονομικός τομέας, ο τουρισμός, οι επενδύσεις και οι χρηματαγορές.

### 3.1 Ναυτιλιακό συνάλλαγμα – Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών – Α.Ε.Π.

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών, επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία και συμβάλλει αποφασιστικά σ' αυτήν. Η συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι κυρίως το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που προσφέρει. Ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό τις επισκευές και τις μετασκευές των πλοίων, τις εισφορές προς το ΝΑΤ, καθώς και οι φόροι προς το Δημόσιο<sup>1</sup>.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα το 2006 ανέρχεται σε 14.324 εκατ. ευρώ αυξημένο κατά 3,27% ή 453 εκατ. ευρώ σε σχέση με το 2005 που το ύψος του έφτανε τα 13.871 εκατ. ευρώ. Ανοδική πορεία και υψηλούς ρυθμούς αύξησης παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καθ'όλη τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.



(\*) Από το 1999 διαφοροποιήθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος η μέθοδος υπολογισμού του ναυτιλιακού συναλλάγματος.  
Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος και Υ.Ε.Ν.

<sup>1</sup> Δρ . Κ . Ν. Παπαγιαννούλης, Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, σελ. 138

Πρέπει να τονίσουμε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα «καθαρό», που δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Τα Ελληνικά πλοία απασχολούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία, στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της Παγκόσμιας Οικονομίας και της Ναυτιλιακής Αγοράς<sup>2</sup>.

Ως «πυλώνας της εθνικής οικονομίας» έχει χαρακτηριστεί η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία από πολιτικούς και οικονομικούς παράγοντες και όχι τυχαία. Τα τελευταία έτη, ξεκινώντας από το 2002, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα εμφανίζεται συνεχώς ανοδικό. Ναυτιλιακοί κύκλοι εκτιμούν ότι το 2007 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο και λόγω των μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας που ελήφθησαν προσφάτως από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ). Ήδη το πεντάμηνο Ιανουαρίου-Μαΐου 2007 εισέρευσαν 6.319 εκατ. ευρώ ναυτιλιακού συναλλάγματος, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η σταθερή ανοδική πορεία του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισρέει στη χώρα, σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΝΕΕ), έχει ξεκινήσει από το 2000, όταν στο δωδεκάμηνο εισέρευσαν 7.914,2 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, το 2001 εισέρευσαν 8.165,7 εκατομμύρια δολάρια, το 2002 εισέρευσαν 11.127,3 εκατομμύρια δολάρια, το 2003 το συνάλλαγμα έφθασε στα 12.493,4 εκατομμύρια δολάρια για να φθάσει στα 20 δισ. δολάρια ή άνω των 14 δισ. ευρώ το 2006<sup>3</sup>.

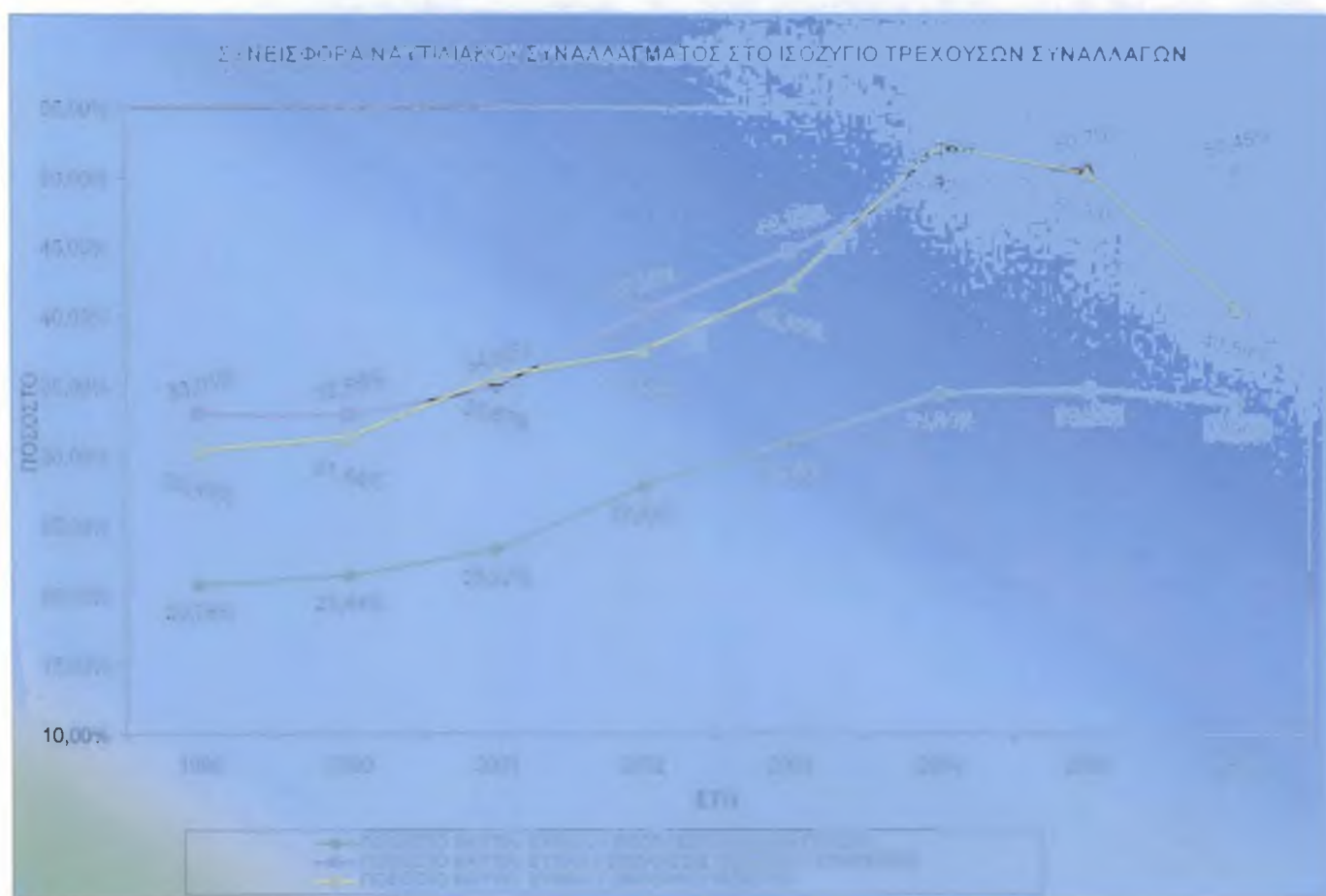
Ναυτιλιακοί κύκλοι αναφέρουν ότι «Η ελληνική ναυτιλία προσφέρει στην εθνική οικονομία ποσά που αντιστοιχούν σε ποσοστό άνω του 7% του Α.Ε.Π., καλύπτει και το 38% του ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγών, ενώ τα συνολικά έσοδα από τη ναυτιλία αντιπροσωπεύουν ποσοστό άνω του 5% των καθαρών εσόδων του τακτικού προϋπολογισμού».

---

<sup>2</sup> Υ.Ε.Ν. Θαλάσσιες μεταφορές

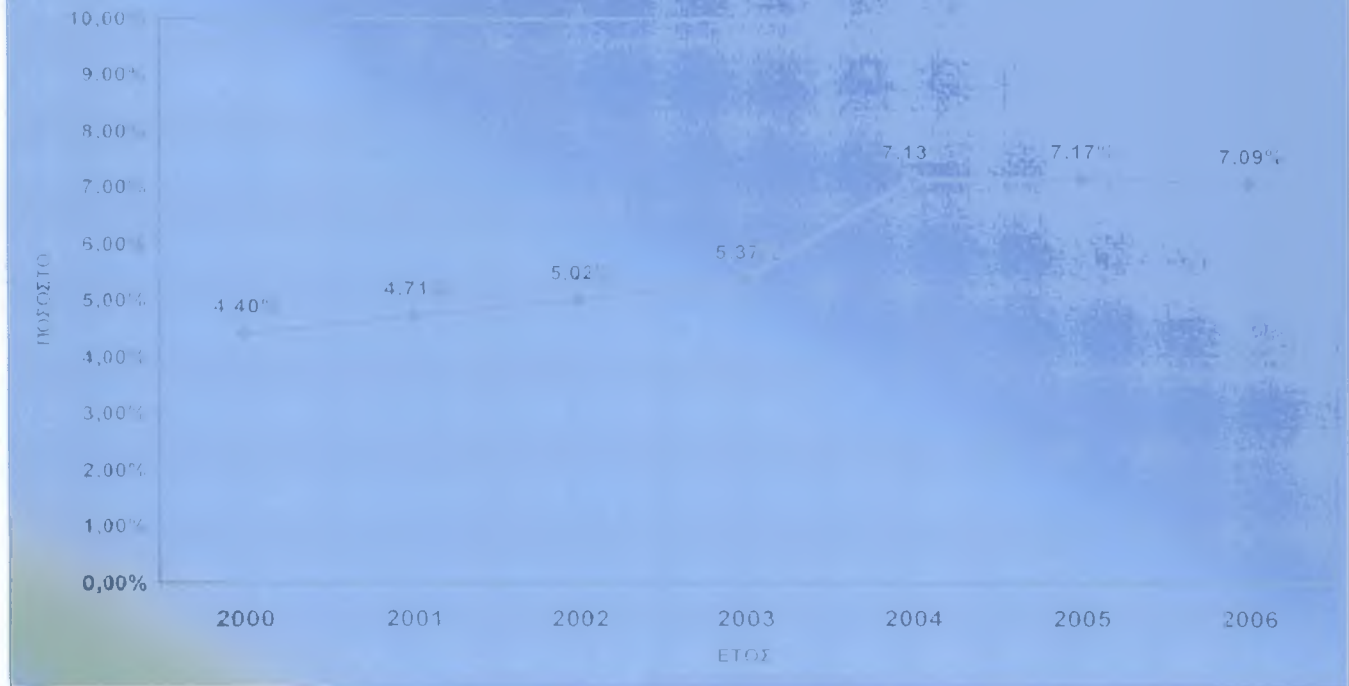
<sup>3</sup> Ν. Μπαρδούνιας, «Θαλασσινή αύρα τόνωσης της εθνικής οικονομίας», Εφημερίδα Καθημερινή 1/4/2007

Πραγματικά, όπως φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα συμβάλλει με συνεχώς αυξανόμενο ποσοστό στις συνολικές εισπράξεις από άδηλους πόρους ξεκινώντας από το 1999 με πάνω από 20% για να φτάσει το 2006 ποσοστό μεγαλύτερο του 33%. Ακόμη το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί τα τελευταία χρόνια πάνω από το 50% των εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών, που είναι το βασικότερο πλεονασματικό ισοζύγιο του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Διαπιστώνουμε τέλος ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καλύπτει τα τελευταία έτη 40-50% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου.



Η Ελληνική ναυτιλία, παρά τις πιέσεις που ασκούνται διεθνώς, όπως η αύξηση της τιμής του πετρελαίου κατά 16% από τις αρχές του 2006, και κατά 46,3% το 2005 έναντι 33,6% το 2004, συνεχίζει να εισφέρει στη χώρα ναυτιλιακό συνάλλαγμα που αντιστοιχεί την τελευταία τριετία σε ποσοστό ανώτερο του 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας. Σχετικό διάγραμμα φαίνεται παρακάτω.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΑΕΠ



Η εισροή συναλλάγματος από εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης απαιτεί εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για την εισαγωγή μηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαιουχικού και τεχνολογικού εξοπλισμού που χρησιμοποιεί η βιομηχανία εισάγεται από το εξωτερικό. Αντίθετα, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα δεν έχει τα παραπάνω χαρακτηριστικά. Οι μόνες εκροές συναλλάγματος είναι για την αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα, για τις επισκευές και τις μετασκευές καθώς και η εξαγωγή συναλλάγματος για όλα τα λειτουργικά έξοδα των ναυτιλιακών εταιρειών για την διακίνηση στο εξωτερικό, που όμως είναι πολύ μικρή σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα (ποσοστό 1-2% του ναυτιλιακού συναλλάγματος)<sup>4</sup>.

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για τη παραγωγή του μέρους του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών

<sup>4</sup> Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης, Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, σελ. 140

διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό, προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Όπως δείχνουν οι κάθε φορά πραγματοποιούμενες έρευνες στην αγορά, το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, δαπανάται στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις και για αγορά υπηρεσιών που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά ν' αγοραστούν στο εξωτερικό για το λόγο ότι εκεί εργάζεται και κινείται το ελληνικό πλοίο<sup>5</sup>.

Η διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος κατά 7,7 δισ. ευρώ στα 35 δισ. Ευρώ το 2006, οφείλεται κατά το 1/3 στην άνοδο του ελλείμματος του ισοζυγίου πλοίων (2,4 δισ. ευρώ), καθώς η ανανέωση του εμπορικού στόλου επιβαρύνει σημαντικά το εμπορικό ισοζύγιο. Μπορεί όμως να συμβάλλει μεσοπρόθεσμα στη βελτίωση των εισπράξεων από μεταφορικές υπηρεσίες και συνεπώς του ισοζυγίου γενικά, αν ληφθούν υπόψη οι θετικές προοπτικές των θαλάσσιων μεταφορών διεθνώς<sup>6</sup>.

Σύμφωνα με έρευνα της ΕΣΥΕ, η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου το Μάιο 2007, αριθμούσε συνολικά 2.025 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 35.609.983 κόρων ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ). Από τα πλοία αυτά, 630 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.234.293 ΚΟΧ, τα 484 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 19.735.712 ΚΟΧ και τα 911 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.639.978 ΚΟΧ.

Το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001– Μάιος 2007 σημειώθηκε <sup>7</sup>:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 2,9%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 30,3%
- Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,8%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 19,8%
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 5,9%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 40,0%
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 2,9%

<sup>5</sup> Δρ . Κ . Ν. Παπαγιαννούλης, Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, σελ 143.

<sup>6</sup> <http://www.economics.gr> «Σε ύψη ρεκόρ το έλλειμμα» άρθρο της Εθνικής Τράπεζας

<sup>7</sup> Δελτίο τύπου ΕΣΥΕ, 17/7/2007, Δύναμη ελληνικών εμπορικών πλοίων 100κοχ και άνω Μάιος 2007

- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 21,9%.

Ο πίνακας 1 παρουσιάζει την εξέλιξη της δύναμης του ελληνικού εμπορικού στόλου το χρονικό διάστημα Δεκέμβριος 2000 – Μάιος 2007.

Ο πίνακας 2 παρουσιάζει στοιχεία της δύναμης του ελληνικού εμπορικού στόλου, 100 ΚΟΧ και άνω, για το μήνα Μάιο των ετών 2001, 2004, 2007, κατά ομάδες ηλικιών των πλοίων.

Πίνακας 1. Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορίες: Έτη 2000 - 2006 και Ιανουάριος - Μάιος 2007

Τέλος περιόδου	Σύνολο			Φορτηγά			Δεξαμενόπλοια			Επιβατηγά και λοιπά (1)		
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα	
		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0
2000	1.967	27.328.446	100,0	625	11.886.223	100,0	457	14.096.351	100,0	885	1.345.872	100,0
2001	2.051	30.775.357	112,6	653	12.681.400	106,7	470	16.171.423	114,7	928	1.922.534	142,8
2002	2.062	30.821.300	112,8	643	12.720.767	107,0	477	16.113.294	114,3	942	1.967.219	147,7
2003	2.091	33.408.935	122,2	653	14.004.731	117,8	486	17.503.460	124,2	952	1.900.744	141,2
2004	2.094	34.332.481	125,6	661	14.630.180	123,1	474	17.934.542	127,2	959	1.767.759	131,3
2005	2.035	33.020.391	120,8	628	14.013.218	117,9	464	17.233.804	122,3	943	1.773.369	131,8
2006	2.012	34.235.415	125,3	632	14.169.864	119,2	466	18.427.617	130,7	914	1.637.934	121,7
2007: I	2.011	34.599.068	126,6	632	14.271.659	120,1	468	18.699.638	132,7	911	1.627.771	120,9
II	2.016	35.078.036	128,4	632	14.264.849	120,0	472	19.215.895	136,3	912	1.597.292	118,7
III	2.026	35.255.927	129,0	633	14.376.082	120,9	476	19.270.066	136,7	917	1.609.779	119,6
IV	2.020	35.474.163	129,8	627	14.287.883	120,2	481	19.557.808	138,7	917	1.628.472	121,0
V	2.025	35.609.983	130,3	630	14.234.293	119,8	484	19.735.712	140,0	911	1.639.978	121,9

Σημείωση: Περιλαμβάνονται και τα πλοία που είναι εφοδιασμένα με προσωρινά ναυτικά έγγραφα.

(1) Πλοία ρουτοκάρ, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων κλπ.

ΚΟΧ = Κόροι ολικής χωρητικότητας.

Πίνακας 2 Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών: Μάιος των ετών 2001, 2004, 2007.

Ομάδες ηλικιών σε έτη	Σύνολο πλοίων											
	Μάιος 2001				Μάιος 2004				Μάιος 2007			
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Ποσοστά κατανομή		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Ποσοστά κατανομή		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Ποσοστά κατανομή	
			Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ			Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ			Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.992	28.801.171	100	100	2.103	34.352.626	100	100	2.025	35.609.983	100	100
- < 5	192	7.239.306	9,6	25,1	280	12.729.821	13,3	37,1	271	12.327.674	13,4	34,6
5- < 10	137	4.234.892	6,9	14,7	205	7.063.287	9,7	20,6	258	9.828.800	12,7	27,6
10- < 15	155	2.686.684	7,8	9,3	150	4.094.588	7,1	11,9	161	4.659.734	8,0	13,1
15- < 20	245	4.696.170	12,3	16,3	205	3.457.048	9,7	10,1	165	2.611.094	8,1	7,3
20- < 25	295	5.219.293	14,8	18,1	234	3.531.684	11,1	10,3	182	2.337.999	9,0	6,6
25- < 30	248	3.102.885	12,4	10,8	270	1.968.621	12,8	5,7	187	1.600.201	9,2	4,5
30+	720	1.621.941	36,1	5,6	759	1.507.577	36,1	4,4	801	2.244.481	39,6	6,3

ΚΟΧ= Κόροι ολικής χωρητικότητας.

Από τα παραπάνω στοιχεία παρατηρούμε μείωση του αριθμού των πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω που παρατηρείται κυρίως το 2005 και 2006, αφού το 2004 ο εμπορικός στόλος απαριθμούσε 2.094 πλοία, ενώ το 2005 μειώθηκε σε 2.035 και το 2006 σε 2.012 πλοία άνω των 100 ΚΟΧ. Ωστόσο είναι εμφανής η ανανέωση του εμπορικού στόλου με πλοία μικρότερης ηλικίας στο διάστημα 2001 ως 2007 που μπορεί να εξηγήσει σε κάποιο βαθμό την αύξηση των εισαγωγών πλοίων που απεικονίζεται στο εμπορικό ισοζύγιο των τελευταίων ετών, όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

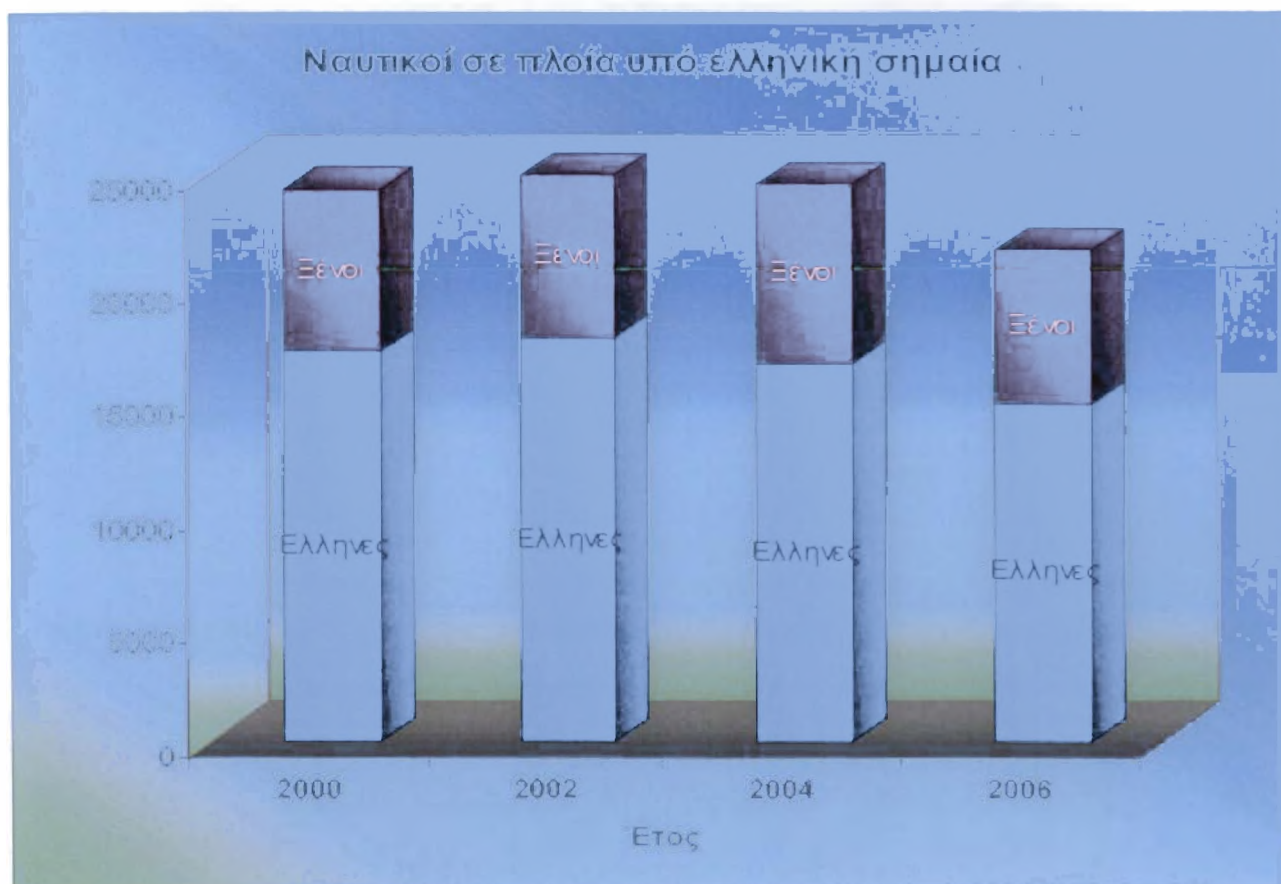


### 3.2 Απασχόληση

Η εμπορική ναυτιλία συμβάλλει στην ελληνική οικονομία ως παράγων απορρόφησης εργατικών χεριών<sup>1</sup>. Στον παρακάτω πίνακα και διαγράμματα φαίνεται αναλυτικά η πορεία του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού των τελευταίων ετών.

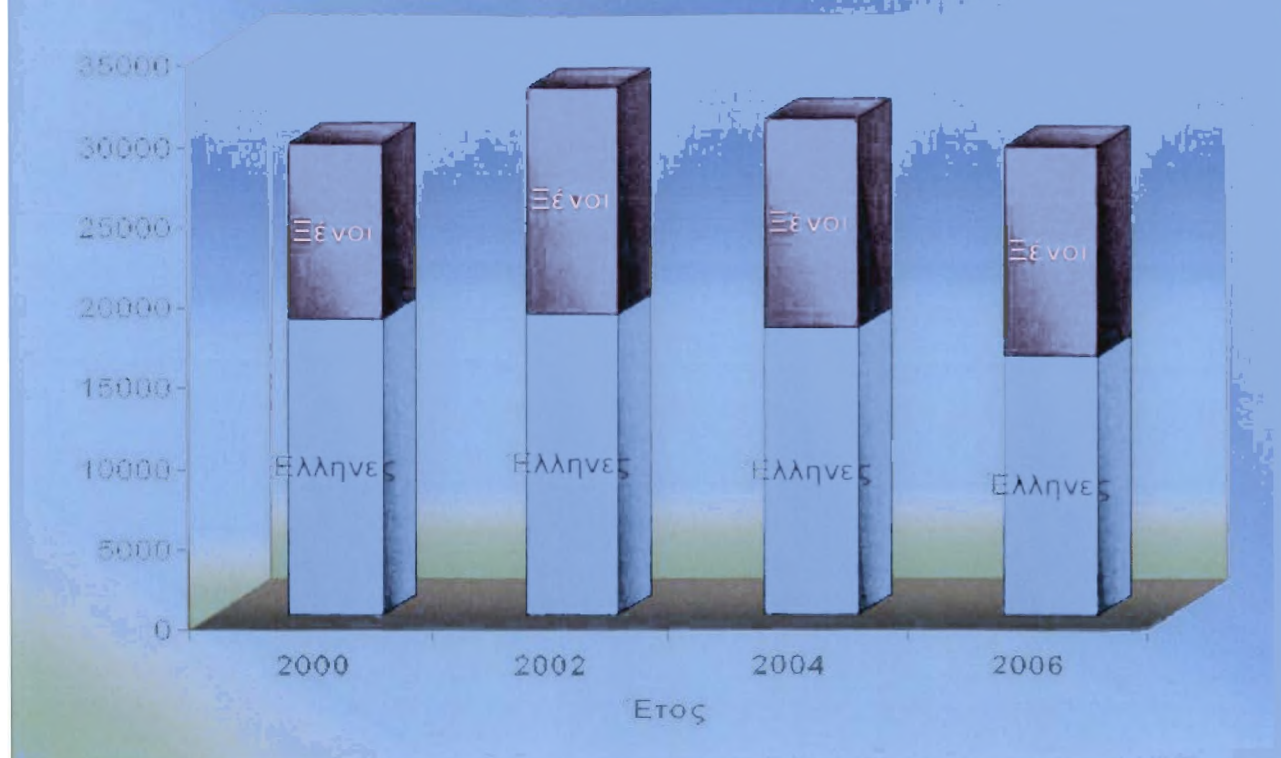
Απογραφή 20/9/...	2000			2002			2004			2006			Μεταβολή 2000/2006	
	Έλληνες	Ξένοι	Σύνολο	Έλληνες	Ξένοι	Σύνολο	Έλληνες	Ξένοι	Σύνολο	Έλληνες	Ξένοι	Σύνολο	Έλληνες	Ξένοι
Ναυτοί σε πλοία υπό ελληνική σημαία	17202	7163	24365	17786	7188	24974	16672	7924	24596	14872	6804	21676	-13,54%	-5,01%
Ναυτοί σε ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία	1248	3772	5020	961	6991	7952	1225	5099	6324	1310	6274	7584	4,97%	66,33%
Σύνολο ναυτοών σε ελληνόκτητα πλοία	18450	10935	29385	18747	14179	32926	17897	13023	30920	16182	13078	29260	-12,29%	19,60%
Ποσοστό Ελλήνων ξένων ναυτοών στο σύνολο	62,79%	37,21%		56,94%	43,06%		57,88%	42,12%		55,30%	44,70%			

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος



<sup>1</sup>Ελ. Γεωργαντόπουλος «Η εμπορική ναυτιλία ως παράγων της οικονομικής ζωής της χώρας» Εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα 1961, σελ. 11.

### ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, ο συνολικός αριθμός των απογραφέντων ναυτικών κατά την απογραφή του 2006, σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία ήταν 29.260 άτομα, ενώ κατά τις απογραφές 2004 και 2002 ήταν 30.920 και 32.926 άτομα αντίστοιχα. Παρατηρείται δηλαδή μείωση των ναυτικών το 2006 έναντι του 2004 κατά 5,37% και έναντι του 2002 κατά 11,13%. Αναλυτικότερα, η απασχόληση των ναυτικών στα ελληνικά πλοία κατά έτος απογραφής έχει ως ακολούθως:

- Το 2000 απασχολήθηκαν 24.365 ναυτικοί από τους οποίους 17.202 ή 70,6% ήταν έλληνες και 7.163 ή 29,4% αλλοδαποί.
- Το 2002 απασχολήθηκαν 24.974 ναυτικοί, από τους οποίους 17.786 ή 71,2% ήταν έλληνες και 7.188 ή 28,8% αλλοδαποί.
- Το 2004 απασχολήθηκαν 24.596 ναυτικοί από τους οποίους 16.672 ή 67,8% ήταν έλληνες και 7.924 ή 32,2% αλλοδαποί.
- Το 2006 απασχολήθηκαν 21.676 ναυτικοί από τους οποίους 14.872 ή 68,6% ήταν έλληνες και 6.704 ή 31,4% αλλοδαποί.

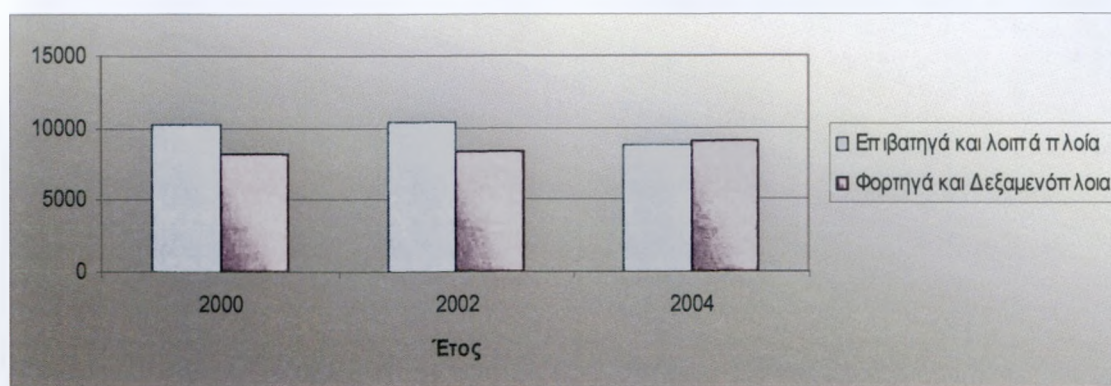
Αντίστοιχα, η απασχόληση των ναυτικών στα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία έχει ως εξής:

- Το 2000 απασχολήθηκαν 5.020 ναυτικοί, από τους οποίους 1.248 ή 24,9% ήταν έλληνες και 3.772 ή 75,1% αλλοδαποί.
- Το 2002 απασχολήθηκαν 7.952 ναυτικοί, από τους οποίους 961 ή 12,1% ήταν έλληνες και 6.991 ή 87,9% αλλοδαποί.
- Το 2004 απασχολήθηκαν 6.324 ναυτικοί, από τους οποίους 1.225 ή 19,4% ήταν έλληνες και 5.099 ή 80,6% αλλοδαποί.
- Το 2006 απασχολήθηκαν 7.584 ναυτικοί, από τους οποίους 1.310 ή 17,3% ήταν έλληνες και 6.274 ή 82,7% αλλοδαποί.

Συγκρίνοντας τα στοιχεία μεταξύ των απογραφών 2000, 2002, 2004 και 2006 παρατηρούμε τα ακόλουθα:

- Ο συνολικός αριθμός ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία μειώθηκε το 2006 σε σχέση με το 2000 κατά 2330 άτομα ή κατά 13,5% με ταυτόχρονη μείωση και των ξένων ναυτικών κατά 5%.
- Ο συνολικός αριθμός ελλήνων ναυτικών, που υπηρετούσαν σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα πλοία μειώθηκε το 2006 έναντι του 2000 κατά 2.268 άτομα ή κατά 12,3%, ενώ ο αριθμός των ξένων ναυτικών αυξήθηκε σημαντικά κατά 19,6%<sup>2</sup>.

Πρέπει να σημειώσουμε ακόμα ότι οι Έλληνες ναυτικοί εργάζονται σχεδόν κατ'ισομοιρία μεταξύ επιβατηγού ναυτιλίας και ποντοπόρου ναυτιλίας (φορτηγά, δεξαμενόπλοια), όπως δείχνει το παρακάτω διάγραμμα.



<sup>2</sup> Δελτίο τύπου 2004 και 2006 Τράπεζας της Ελλάδος «Απογραφή Ναυτεργατικού δυναμικού»

Τα διαχρονικά στοιχεία απασχόλησης του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού αναδεικνύουν μια συνεχή πορεία μείωσής του. Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό ως ποσοστό του συνόλου του εργατικού δυναμικού της χώρας ακολουθεί φθίνουσα πορεία και βρίσκεται στο 0,36% το 2006 έναντι 0,39% το 2004 και 0,43% το 2002. Ο αριθμός των γυναικών στη ναυτεργασία παραμένει ασήμαντος και στάσιμος.

Η υποκατάσταση Ελλήνων ναυτικών από αλλοδαπούς είναι διαρκής και ενεργή. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών μειώνεται συνεχώς, υπό την πίεση του μισθολογικού μειονεκτήματος έναντι πληρωμάτων όπως οι Φιλιππίνες, η Ανατολική Ευρώπη και η Ινδία. Οι αλλοδαποί ναυτικοί καταλαμβάνουν 44,7% των θέσεων απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλία (2006) έναντι 37,2% το 2000. Είναι εμφανής η σχετική προτίμηση και χρήση του αλλοδαπού ναυτεργατικού δυναμικού, ως περισσότερο ευέλικτου και φθηνότερου συντελεστή παραγωγής στη ναυτιλία (συγκριτικά τουλάχιστον με το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό).

Οι εξελίξεις στην ποντοπόρο ναυτιλία διαδραματίζουν σημαντικότατο ρόλο στη διαμόρφωση της τάσης μείωσής του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού. Σήμερα, η ποντοπόρος ναυτιλία συμβάλλει κατά 40% στα συνολικά επίπεδα απασχόλησης στη ναυτιλία σε σχέση με το 48% το 1996.

Ο ρόλος του Μεσογειακού στόλου, συμπεριλαμβανομένης και της φορτηγού ακτοπλοΐας, είναι επίσης σημαντικός καθώς προσφέρει απασχόληση στο 20-25% του ναυτεργατικού δυναμικού. Οι διαφορετικές συνθήκες που επικρατούν στις αγορές της ποντοπόρου ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας επηρεάζουν σημαντικά και τους όρους διαμόρφωσης και λειτουργίας των αντίστοιχων αγορών εργασίας, που ως ένα βαθμό τείνουν να αποτελούν διακριτές αγορές, τουλάχιστον για τα ανώτερα πληρώματα<sup>3</sup>.

"Όσον αφορά στη χωρητικότητα (ΚΟΧ), οι τάσεις στην ελληνόκτητη ναυτιλία είναι ανάλογες με αυτές της παγκόσμιας ναυτιλίας. Οι πρόσφατες

---

<sup>3</sup> «Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα» Μελέτη Ερευνητικής ομάδας Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, μετά από ανάθεση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2006

θετικές εξελίξεις συνέβαλαν στην αύξηση του αριθμού πλοίων και οδήγησαν στην τάση για αύξηση του μέσου μεγέθους των νηολογημένων πλοίων. Λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων και της αύξησης στη μέση χωρητικότητα, παρατηρείται μείωση του αριθμού των απασχολούμενων ανά πλοίο. Η απασχόληση ανέρχεται σε 14,54 εργαζόμενους ανά πλοίο, έναντι 14,76 το 2004 και 15,96 το 2002.

Περαιτέρω εξελίξεις στην τεχνολογία είναι δύσκολο να επηρεάσουν σημαντικά τον αριθμό των απασχολούμενων σε ένα πλοίο για το άμεσο μέλλον.

Σημαντική είναι όμως η συμβολή της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία, αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς. Σύμφωνα με Ολλανδική μελέτη<sup>4</sup> το 70% της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς και μόνο το 30% στις υπηρεσίες της θάλασσας. Σύμφωνα με αντίστοιχη μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά από όσες στη θάλασσα. Οι θέσεις εργασίας στη ξηρά είναι σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α. Ο αριθμητικός συντελεστής, που έχει άμεση σχέση με τη καμπύλη κατανάλωσης καθώς και τη καμπύλη αποταμίευσης, δημιουργεί σύμφωνα με μελέτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για κάθε Ευρώ στην ναυτιλία 2,5 Ευρώ στην στεριά. Αντίστοιχη μελέτη για την Αμερικανική ναυτιλία δείχνει ότι κάθε θέση εργασίας στο πλοίο δημιουργεί τέσσερις επιπρόσθετες θέσεις εργασίας στην στεριά. Τέλος σύμφωνα με στοιχεία του Κ.Ε.Π.Ε. για την ελληνική ναυτιλία αντίστοιχα, ο πολλαπλασιαστής ανέρχεται περίπου στο 2<sup>5</sup>.

Σύμφωνα με στοιχεία που παραθέτουμε παρακάτω από το Ναυτικό επιμελητήριο της Ελλάδος, το 2002 απασχολούνταν 10.922 άτομα σε σύνολο 1.080 ναυτιλιακών εταιρειών, εκ των οποίων 9.644 ήταν Έλληνες και 1278 ξένοι. Το 1998 ο συνολικός αριθμός απασχολούμενων σε ναυτιλιακές εταιρείες

---

<sup>4</sup> Γράτσος Γ., Δελτίο της Ναυτιλίας-NEE, Τεύχος 157, Α 24

<sup>5</sup> Στο ίδιο.

ήταν 10.537 άτομα, εκ των οποίων 8.884 Έλληνες και 1653 ξένοι. Από τον πίνακα είναι εμφανής η αυξητική τάση του αριθμού των απασχολουμένων σε ναυτιλιακές εταιρείες τα τελευταία χρόνια, που ακολουθεί την αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών.

## **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 89/67**

### **Έτος 2002**

- Διαχειρίστριες εταιρείες: 640

- Ναυλομεσιτικές εταιρείες 440

Σύνολο ναυτιλιακών εταιρειών: 1.080

Στις εταιρείες αυτές απασχολήθηκαν 10,922 άτομα από τα οποία 9.644 Έλληνες και 1.278 ξένοι.

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ		
		ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
1983	679 από 715	6577	709	7286
1984	655 από 666	6377	668	7045
1985	598 από 623	6117	605	6722
1986	585 από 610	5871	597	6468
1987	598 από 626	6104	524	6628
1988	644 από 668	6047	582	6629
1989	675 από 692	6419	623	7042
1990	701 από 708	6492	831	7323
1991	741 από 767	7012	738	7750
1992	850 από 863	7585	777	8362
1993	919 από 942	7934	877	8811
1994	1011 από 1031	7979	936	8915
1995	1045 από 1066	8774	1340	10114
1996	1067 από 1099	8717	1350	10067
1997	1125 από 1162	8902	1390	10292
1998	1139 από 1177	8884	1653	10537

Πηγή: [www.nee.gr](http://www.nee.gr)

Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω

από 3.150 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 11.500 άτομα<sup>6</sup>.

Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2200 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 262 τέτοιες εταιρείες.

Πλέον των ανωτέρω, στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Επίσης οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης.

Ακόμη, γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.

Σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων που η αξία του ξεπερνά τα 100 δισεκατομμύρια δολάρια.

---

<sup>6</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγαιρέσεων, ναυτικών πρακτορευσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

Σημαντικός αριθμός απασχολούμενων σε παραναυτιλιακά επαγγέλματα είναι οι εργαζόμενοι στα ναυπηγεία και τις επισκευαστικές ζώνες. Η μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανική μονάδα είναι τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τόσο ως προς τον κύκλο των εργασιών όσο και ως προς τον αριθμό των απασχολούμενων. Συνολικά ωστόσο, τα τελευταία 15 χρόνια ο κύκλος εργασιών στα ελληνικά ναυπηγεία μειώνεται συνεχώς, το ίδιο και ο αριθμός των απασχολούμενων. Επισημαίνεται ότι μέχρι το 1985 τα ναυπηγεία απασχολούσαν περίπου 15.000 κύρια εργαζόμενους, και γύρω στους 20.000 - 30.000 περιφερειακά εργαζόμενους σε μικροβιοτεχνίες του Πειραιά. Σήμερα δεν απασχολούνται περισσότεροι από 4.500 -5.000 εργαζόμενοι.

Η σημερινή κατάσταση στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά και Ελευσίνας αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της ύφεσης στο σύνολο της ναυπηγικής βιομηχανίας και της δραματικής πτώσης στην απασχόληση. Ειδικότερα, στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά η απασχόληση μειώθηκε από 5.000 εργαζόμενους το 1985 σε 2.000 το 1999. Η μαζικότερη αποχώρηση, 1.000 εργαζομένων, πραγματοποιήθηκε το 1995 στο πλαίσιο του ν. 2367/1995 για την ρύθμιση "νέων χρηματοπιστωτικών θεσμών και άλλων διατάξεων". Τα ναυπηγεία Ελευσίνας το 1974 απασχολούσαν 3.500 εργαζόμενους, το 1992 τους μείωσαν σε 1800 και σήμερα απασχολούν σε ημερήσια βάση 1000 εργαζόμενους εκ των οποίων οι 750 είναι μόνιμοι και οι 250 με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή έργου ανάλογα με τον όγκο των εργασιών<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Ε. Σουμέλη, Η κρίση της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)



### 3.3 Δημοσιονομικά οφέλη

#### Φορολογία

Πολλά πλοία ανήκουν στην κατηγορία των απολαμβανόντων πλήρους ή μερικής φορολογικής απαλλαγής. Παρόλα αυτά, οι μεταβολές στην εμπορική ναυτιλία έχουν λίαν ικανοποιητικό και άμεσο αντίκτυπο επί των δημοσίων οικονομικών<sup>1</sup>.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, το καθεστώς φορολόγησης στο οποίο υπόκεινται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι το εξής (ν. 25/1975):

1. Επιβάλλεται κατά τις διατάξεις του νόμου φόρος και εισφορά επί των υπό ελληνική σημαία πλοίων.
2. Ο κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, όπως και του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οποιουδήποτε τύπου εκ φόρου εισοδήματος, όσον αφορά στα κέρδη, τα οποία προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων.
3. Σαν εισόδημα απαλλασσόμενο νοείται και η τυχόν υπεραξία η πραγματοποιούμενη από την λόγω εκποίησης του πλοίου, είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας.
4. Στην περίπτωση που ημεδαπή ή αλλοδαπή εταιρεία πλοιοκτήτρια πλοίων υπό ελληνική σημαία, ασκεί πλην της εκμεταλλεύσεως του πλοίου και άλλες επιχειρήσεις, απαλλάσσεται από του φόρου εισοδήματος ποσό από τα καθαρά κέρδη ή μερίσματα, ίσο με την σχέση την υφισταμένη μεταξύ των εκ του πλοίου κτηθέντων ακαθαρίστων εσόδων της εταιρείας.
5. Για την επιβολή του φόρου και της εισφοράς, τα υποκείμενα σε αυτόν πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:
  - A. Πρώτη κατηγορία:
    - α) Μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία χωρητικότητας ολικής (gross) 3.000 κόρων και άνω.

---

<sup>1</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος «Η εμπορική ναυτιλία ως παράγων της οικονομικής ζωής της χώρας» Εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα 1961, σελ. 18

β) Σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία ψυγεία άνω των 500 και 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας επεκτείνονται τους πλόας των σε λιμένες εξωτερικού ή εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού.

γ) Επιβατηγά πλοία επεκτείνονται τους πλόας των σε λιμένες εξωτερικού ή εκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων εξωτερικού, και

δ) Επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων, τα οποία εξετέλεσαν κατά το προηγούμενο έτος και επί εξάμηνο τουλάχιστον χρονικό διάστημα κατ' αποκλειστικότητα τακτικούς πλόας περιηγήσεως μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνον εξωτερικού, για αναψυχή των επιβαινόντων, κατόπιν δημοσίας εξαγγελίας των πλοίων αυτών (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια).

ε) Πλωτά γεωτρύπανα εκτοπίσματος ανωτέρου των 5.000 κόρων, χρησιμοποιούμενα εκ κατασκευής ή μετασκευής για εξερευνήσεις, γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού, άντληση από τη θάλασσα, διύλιση και εναποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

B. Δεύτερη κατηγορία:

Λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοιάρια γενικώς.

6. Ο φόρος και η εισφορά βαρύνει:

Τους πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες, τους εγγεγραμμένους στο οικείο νηολόγιο κατά την πρώτην ημέρα κάθε ημερολογιακού έτους, ανεξαρτήτως της κατοικίας ή της διαμονής ή της έδρας τους στο εσωτερικό ή το εξωτερικό.

7. Ο φόρος επί των πλοίων πρώτης κατηγορίας, υπολογίζεται επί τη βάση της ηλικίας και της σε κόρους ολικής χωρητικότητας (gross) αυτών, ως ακολούθως:

Ηλικία Πλοίου έτη	Συντελεστές Δολλάρια Η.Π.Α. ανά κ.ο.χ.
0-4	0,53
5-9	0,95
10-19	0,93
20-29	0,88
30 και άνω	0,68

Τα ανωτέρω ποσά φόρου πολλαπλασιάζονται κατά τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας επί τους κάτωθι συντελεστές:

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας εις κόρους	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
80.001 και άνω	0,8

#### 8. Μείωση φόρου και εισφοράς λόγω αργίας πλοίου

Σε περίπτωση πλήρως αποδεδειγμένης αργίας του πλοίου λόγω επισκευών, ελλείψεως εργασίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας, ο φόρος και η εισφορά μειώνεται αναλόγως με τις ημέρες αργίας υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Για πλοία της πρώτης κατηγορίας, εφ' όσον η αργία διήρκησε για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τους δύο (2) συναπτούς μήνες, κατά το προηγούμενο ή κατά το έτος της φορολογίας.

β) Για πλοία της δεύτερης κατηγορίας εφ' όσον η αργία διήρκησε επί συνεχές χρονικό διάστημα άνω των είκοσι ημερών, κατά το έτος της φορολογίας.

#### 9. Απαλλαγές - Μείωση φόρου

Επί πλοίων της πρώτης κατηγορίας αναγνωρίζονται οι κατωτέρω απαλλαγές και μειώσεις επί του οφειλομένου φόρου:

α) πλοία ναυπηγούμενα στην Ελλάδα και τιθέμενα υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι συμπλήρωσεως ηλικίας έξι (6) ετών.

β) Πλοία δρομολογούμενα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνον μεταξύ ξένων λιμένων όπως και κρουαζιερόπλοια καταβάλλουν τον φόρο μειωμένο κατά πενήντα τοις εκατό (50%).

γ) Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσιν (20) ετών υφιστάμενα ανακατασκευή ή μετασκευή ή αντικατάσταση του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, όπως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και εν γένει επισκευές, εφόσον οι εργασίες αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα, οι δε δαπάνες των εργασιών τούτων καλύπτονται δι' εισαγωγής ξένου συναλλάγματος, απαλλάσσονται του φόρου, κατ' αντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής απαλλαγής προς δαπάνη εκατό χιλιάδων δολλαρίων (100.000), της εκ του φόρου απαλλαγής αρχομένης από του επομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μη δυναμένου σε κάθε περίπτωση του συνολικού ποσού της απαλλαγής, να υπερβή το 50% της δαπάνης και μέχρι έξι (6) ετών.

Οι παραπάνω οριζόμενες απαλλαγές ή μειώσεις φόρου παρέχονται στα για πρώτη φορά τιθέμενα υπό ελληνική σημαία πλοία<sup>2</sup>.

10. Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας.

Τα παραπάνω γραφεία ή υποκαταστήματα απολαμβάνουν τις παρακάτω διευκολύνσεις και απαλλαγές, εφόσον καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος μη υποχρεωτικά εκχωρητέου:

α. Τις ετήσιες δαπάνες λειτουργίας τους στην Ελλάδα με ισόποσο τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) δολλαρίων Η.Π.Α. και

β. Όλες γενικά τις πληρωμές στην Ελλάδα για λογαριασμό τους ή για λογαριασμό τρίτων.

11. Οι απαλλαγές και διευκολύνσεις που αναφέρονται παραπάνω είναι:

α. Απαλλαγή από παντός φόρου, τέλους, εισφοράς η κρατήσεως υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου για το εισόδημα αυτών, που αποκτάται από εργασίες ή παροχή υπηρεσιών περί των η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού.

---

<sup>2</sup> Νόμος 27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.» (ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975).

Επίσης, παρέχεται απαλλαγή από τον ειδικό φόρο τραπεζικών εργασιών Φ.Κ.Ε. και από κάθε τέλος χαρτοσήμου αντικειμενικώς ή οποιασδήποτε κράτησης ή τέλους υπέρ τρίτου, πλην των ανταποδοτικών, των συμβάσεων, των εισπράξεων και πληρωμών και γενικώς οποιωνδήποτε πράξεων που διενεργούνται υπό τα ως άνω γραφεία ή υποκαταστήματα ή για λογαριασμό των αντιπροσωπευόμενων από αυτά επιχειρήσεων. Για την καταβολή φόρου προστιθέμενης αξίας εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του ν.1642/1986.

β. Χορηγείται στο πάσης φύσεως αλλοδαπό προσωπικό των επιχειρήσεων τούτων άδεια εργασίας στην Ελλάδα για χρονικό διάστημα μέχρι δύο (2)ετών. Η άδεια αυτή δύναται να παρατείνεται ανά διετία απεριορίστως και εφόσον ισχύει η υπαγωγή των επιχειρήσεων τούτων στις προαναφερόμενες διατάξεις.

### Λιμενικά τέλη και υπηρεσίες

Εκτός από τη φορολόγηση των πλοίων πολύ σημαντικό δημοσιονομικό όφελος από τη ναυτιλία προκύπτει έμμεσα από τα λιμενικά τέλη τα οποία για τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας εισπράττονται από ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, όπως είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης και ο Οργανισμός Λιμένος Πάτρας. Το κύριο αντικείμενο εργασιών των παραπάνω εταιρειών το οποίο δεν παρουσιάζει εποχικότητα, περιλαμβάνει:

- Υπηρεσίες προς τα φορτία: εκφόρτωση, φόρτωση, χειρισμός και αποθήκευση όλων των ειδών των φορτίων (μοναδοποιημένων ή μη) από – προς: πλοία, φορτηγά αυτοκίνητα και σιδηροδρομικά βαγόνια.
- Υπηρεσίες προς τα πλοία: προσόρμιση, παραβολή, υδροδότηση, αποκομιδή σκουπιδιών, παραλαβή πετρελαιοειδών καταλοίπων, παροχή τηλεφωνικής σύνδεσης και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Εξυπηρέτηση των επιβατών της ακτοπλοΐας και των κρουαζιερόπλοιων.
- Εκμετάλλευση χώρων και ακινήτων για πολιτιστικές εκδηλώσεις και άλλες χρήσεις.

Ενδεικτικά αναφέρουμε παρακάτω στοιχεία εσόδων για διάφορα λιμάνια της χώρας απο λιμενικά τέλη και λοιπές προσφερόμενες υπηρεσίες.

σε χιλ. Ευρώ	
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ Ο.Λ.ΠΕΙΡΑΙΩΣ 2006	144.140
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ Ο.Λ.ΘΕΣ/ΚΗΣ 2006	45.947
ΕΣΟΔΑ Ο.Λ.ΠΑΤΡΑΣ 2003	8.989
ΕΣΟΔΑ Ο.Λ.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 2003	5.149
ΕΣΟΔΑ Ο.Λ.ΚΑΒΑΛΑΣ 2003	1.080
ΕΣΟΔΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ 2003	1.985
ΕΣΟΔΑ Ο.Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ 2003	820
ΕΣΟΔΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗΣ 2003	505

Πηγή: ΥΕΝ, ΟΛΠ, ΟΛΘ.

### 3.4 Τουρισμός

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Αν λάβει κανείς υπόψη το γεγονός ότι σημαντικό μέρος της τουριστικής δραστηριότητας στηρίζεται στη ναυτιλία, είτε άμεσα, με δραστηριότητες, όπως η κρουαζιέρα και η θαλάσσια αναψυχή (πχ yachting), είτε έμμεσα, με την εξυπηρέτηση μέσω της ακτοπλοΐας των κυριότερων τουριστικών προορισμών, μπορεί να οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλία αποτελεί τον βασικό άξονα της ελληνικής οικονομίας<sup>1</sup>.

Ακόμα, η επιβατηγός ελληνική ναυτιλία που εξυπηρετεί τις συγκοινωνίες της χώρας με το εξωτερικό, υποβοηθεί την ανάπτυξη του εξωτερικού τουρισμού, συμβάλλοντας στην αύξηση εκ του τουρισμού μέρους του εθνικού εισοδήματος. Και υποβοηθεί η ναυτιλία την ανάπτυξη του εξωτερικού τουρισμού όχι μόνο με την ανάπτυξη των συγκοινωνιών μεταξύ των ελληνικών και ξένων λιμανιών, αλλά και μέσω της διαφημιστικής προσπάθειας την οποία οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διεξάγουν στο εξωτερικό υπέρ της χώρας για την προσέλκυση επιβατών και εκδρομέων. Τα επιβατηγά πλοία δεν εξυπηρετούν μόνο την κίνηση επιβατών, αλλά τη δημιουργούν<sup>2</sup>.

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού παίζει ο τομέας της κρουαζιέρας. Η αναγέννηση της κρουαζιέρας βοηθάει τόσο την ανάπτυξη του τουρισμού, όσο και την ενίσχυση της απασχόλησης Ελλήνων προσοντούχων ναυτικών όλων των ειδικοτήτων, δεδομένου του σημαντικού αριθμού θέσεων εργασίας, που προσφέρουν τα πλοία αυτής της κατηγορίας. Επιπλέον αυτών, η δραστηριοποίηση κρουαζιερόπλοιων έχει παράλληλα θετικές επιδράσεις σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες, όπως η τροφοδοσία πλοίων, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων<sup>3</sup>.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει ιδιαίτερη αναφορά και στον τομέα της παράκτιας τουριστικής ναυτιλίας. Η παράκτια τουριστική ναυτιλία σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να έχει τη μορφή της Κρουαζιεροπλοΐας,

<sup>1</sup> Γ. Βλάχος: "Τα μέτρα του YEN για την ακτοπλοΐα", [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

<sup>2</sup> Ελ. Γεωργαντόπουλος Η εμπορική ναυτιλία ως παράγων της οικονομικής ζωής της χώρας, Εκδόσεις Τσικόπουλος Αθήνα 1961, σελ.21

<sup>3</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

μικρότερης εμβέλειας, χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, σε άλλες περιπτώσεις δε, το αντικείμενο των επιχειρήσεων είναι καθαρά μεταφορικό, όταν τα πλοία και σκάφη ναυλώνονται για ημερήσιες εκδρομές από παράκτια ή νησιωτικά λιμάνια που αποτελούν περισσότερο ή λιγότερο ανεπτυγμένους τουριστικούς προορισμούς προς γειτονικά λιμάνια της ηπειρωτικής ή νησιωτικής χώρας, στα οποία παρατηρείται μια δορυφορική εξάρτηση όσον αφορά την τουριστική δραστηριότητά τους.

Στη δραστηριότητα της παράκτιας τουριστικής ναυτιλίας κατατάσσονται οι ημερήσιες κρουαζιέρες, οι οποίες για την διάκρισή τους από την «κλασική» δραστηριότητα των κρουαζιέρων αποκαλούνται Ημερήσιες Θαλάσσιες Περιηγήσεις<sup>4</sup>.

Οι πελάτες που παίρνουν μέρος στις ημερήσιες εκδρομές είναι πελάτες-τουρίστες που περνούν τις διακοπές του στον τόπο όπου διοργανώνεται η εκδρομή. Είναι γι αυτούς ένα επιμέρους προϊόν που μπορούν να επιλέξουν και το οποίο τους δίνει την ευκαιρία να επισκεφθούν και έναν άλλο προορισμό, έστω και για μία μέρα, τον οποίο είναι πολύ πιθανόν να μην είχαν τη δυνατότητα και την ευκαιρία να επισκεφθούν διαφορετικά. Επίσης με την ημερήσια εκδρομή, η οποία έχει ως κύριο προϊόν την επίσκεψη άλλου προορισμού, δίνεται η ευκαιρία σε πολλούς να επιλέξουν τον προορισμό αυτό στο μέλλον για τις επόμενες διακοπές τους ή συνδυάζοντάς τον και άλλους προορισμούς.

Είναι πολύ σημαντικός ο ρόλος των ημερήσιων εκδρομών για τους προορισμούς των εκδρομών, τόσο για τα οφέλη που αποφέρει από την κατανάλωση των εκδρομέων στην τοπική αγορά, όσο κυρίως από την δυνατότητα που δίνεται για ανάπτυξη, προώθηση και προβολή του προϊόντος που συνθέτει ο τόπος, άμεσα, σε πιθανούς πελάτες – στόχους.

Σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη το 2004 σχετικά με τα οικονομικά δεδομένα της παράκτιας τουριστικής ναυτιλίας, προέκυψαν τα παρακάτω στοιχεία:

---

<sup>4</sup> Γ. Βλάχος: "Τα μέτρα του YEN για την ακτοπλοία", [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)



<b>ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ:</b>
1. ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ: 2.180 άτομα
2. ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: 450 Άτομα (Μερικής Απασχόλησης), 180 Άτομα (Πλήρους Απασχόλησης)
3. ΓΙΑ ΦΥΛΑΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ: 180 Άτομα (Μερικής Απασχόλησης)

#### Δημόσια Έσοδα

<b>ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ: 2.400.000 €</b>
1. Λιμενικά Τέλη Επιβατών : 1.200.000 €
2. ΦΟΡΟΣ ΕΚΟΕΜΝ (Σύνταξη Λιμενικών): 1.200.000 €
<b>ΆΛΛΟΙ ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 643.480 €</b>
1. ΑΔΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΚΔΡΟΜΩΝ: 25.480 €
2. ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΦΟΡΟΣ: 150.000 €
3. Λιμενικά Τέλη για Διαχείριση των Πλοίων: 180.000 €
Λιμενικά Τέλη ΠΡΟΣΟΡΜΗΣΗ-ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗ-ΠΑΡΑΒΟΛΗ: 288.000 €
<b>ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ Ν.27/ 75: 9.744 €</b>
<b>ΦΠΑ ΕΠΙ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ: 6.015.266 €</b>
ΦΠΑ (Μ.Ο. 7,5%) επί καθαρών εσόδων: 3.690.698 €
ΦΠΑ ΕΣΟΔΩΝ από ΤΡΟΦΙΜΑ-ΠΟΤΑ: 348.837 €
ΦΠΑ ΕΣΟΔΩΝ από ΓΕΥΜΑΤΑ: 293.023 €
ΦΠΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ: 1.264.103 €
ΦΠΑ TRANSFER: 418.605 €
Πηγή: Διακομιχάλης Μ., 2006

#### Συνολικά Έσοδα – Έξοδα επιχειρήσεων

<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ: 79.200.000 €</b>
<b>ΕΣΟΔΑ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΚΔΡΟΜΩΝ: 70.000.000 €</b>
ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ - ΠΟΤΩΝ εν πλω ή στους παραθαλάσσιους προορισμούς: <b>5.000.000 €</b>
ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΥΜΑΤΑ (Picnic, Beach Party): 4.200.000 €
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ: 67.935.653 €</b>
<b>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ: 14.700.000 €</b>
<b>ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ: 2.000.000 €</b>
<b>ΚΟΣΤΟΣ ΓΕΥΜΑΤΩΝ (picnic, Beach Party): 1.680.000 €</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ-ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ: 46.502.429 €</b>
<b>ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ: 2.400.000 €</b>
<b>ΆΛΛΟΙ ΚΑΘΑΡΟΙ ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ: 643.480 €</b>
<b>ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ Ν.27/ 75: 9.744 €</b>
<b>ΚΕΡΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ: 11.264.347 €</b>
Πηγή: Διακομιχάλης Μ., 2006)

Από τα παραπάνω στοιχεία γίνεται φανερό, πώς ακόμα κι ένας μικρός τομέας της τουριστικής ναυτιλίας, μπορεί να συμβάλλει πολυπλεύρως στην ανάπτυξη του τουρισμού και στην οικονομία της χώρας γενικά.

### 3.5 Επενδύσεις

Υπερβαίνουν τα 28 δισ. δολάρια οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιήσει μέχρι σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές για την αγορά και την παραγγελία πλοίων, με τα οποία ενισχύουν και ανανεώνουν τους στόλους τους. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία μεσιτικών γραφείων της Ακτής Μιαούλη, από την αρχή του 2007 έχουν αγοραστεί περισσότερα από 311 πλοία συνολικής αξίας 11 δισ. δολαρίων, ενώ οι ελληνικοί ναυτιλιακοί όμιλοι έχουν υπογράψει με τα ναυπηγεία της Ασίας κυρίως, συμβόλαια για την κατασκευή 334 πλοίων, η αξία των οποίων υπερβαίνει τα 17,5 δισεκατομμύρια δολάρια.

Στη λεγόμενη second hand αγορά οι Έλληνες, όπως προκύπτει από την Allied Shipbroking, είναι οι μεγαλύτεροι αγοραστές, καθώς φαίνεται να είναι οι αποδέκτες του 30% περίπου των πλοίων που άλλαξαν χέρια από την αρχή του 2007<sup>1</sup>.

Οι Έλληνες εφοπλιστές δεν δεσπόζουν στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας μόνο για τις τεράστιες επενδύσεις που πραγματοποιούν τα τελευταία χρόνια προκειμένου να μεγαλώσουν τους στόλους τους, αλλά και για τα κέρδη που αποκομίζουν πουλώντας στην κατάλληλη στιγμή πλοία τους στο ιδιότυπο χρηματιστήριο αξιών που λειτουργεί εντός της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Εκτιμάται ότι στους επόμενους μήνες τα συμβόλαια για την κατασκευή πλοίων θα αυξάνονται συνεχώς, ενώ με βάση τα σημερινά δεδομένα είναι πιθανό έως το τέλος του χρόνου η αξία τους να έχει φθάσει τα 25 με 30 δισ. δολάρια. Είναι ενδεικτικό ότι στο πρώτο εξάμηνο του 2007, με βάση την G Moundreas, παραγγέλθηκαν 303 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 25,3 εκατ. τόνων και συνολικής αξίας 16,83 δισ. δολαρίων. Από αυτά τα 21,2 δισ. δολάρια κατευθύνθηκαν σε επενδύσεις για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου που αυτό το διάστημα γνωρίζουν τεράστια ζήτηση στη ναυλαγορά.

Σημειώνεται ότι στο πρώτο εξάμηνο του 2007 οι Έλληνες κατάφεραν να σπάσουν το ιστορικό ρεκόρ που είχαν καταρρίψει οι ίδιοι στα τέλη του 2006

---

<sup>1</sup>Α. Κάλλη "Επενδύσεις άνω των 28 δισ. δολ. για πλοία", Εφημερίδα ΗΜΕΡΗΣΙΑ, 8/8/2007

όσο αφορά τόσο τον αριθμό των νέων συμβολαίων όσο και την αξία τους. Υπολογίζεται ότι στις 30 Ιουνίου του 2007 στα ναυπηγικά συγκροτήματα κυρίως της Ασίας κατασκευάζονταν για λογαριασμό των ελληνικών ναυτιλιακών ομίλων περί τα 700 πλοία, από τα οποία 310 τάνκερ, 280 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, 45 πλοία μεταφοράς κοντέινερ, 32 LPGs και 33 πλοία διαφόρων άλλων τύπων<sup>2</sup>.

Προβλέπεται ότι με αυτούς τους ρυθμούς και καθώς δεν υπάρχουν ενδείξεις κάμψης της ναυλαγοράς, πως όλες οι διαθέσιμες ναυπηγικές κλίνες σύντομα θα έχουν καλυφθεί μέχρι το 2012.

Η ισχυρή επενδυτική δραστηριότητα στον ναυτιλιακό τομέα αναμένεται να συνεχιστεί και κατά το μεγαλύτερο τμήμα του 2007 αντανακλώντας τις θετικές προοπτικές του κλάδου, τόσο στην αγορά υγρού όσο και ξηρού φορτίου, τα υψηλά κέρδη των προηγούμενων ετών καθώς και την ανάγκη περαιτέρω ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου κυρίως λόγω της προβλεπόμενης απόσυρσης παλαιότερων πλοίων (πετρελαιοφόρων) μετά το 2010.

Οι επενδύσεις σε πλοία αναμένεται να επιβραδυνθούν σημαντικά μετά το 2008 καθώς οι πρόσφατες παραγγελίες, σε συνδυασμό με τις προβλεπόμενες για το 2007, αναμένεται να εξισορροπήσουν την συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα με την αναμενόμενη ζήτηση. Οι πληρωμές για πλοία (πάνω από 5 δις ευρώ το 2006 και 2,3 δις ευρώ το 2005) συνιστούν ένα μη-ανησυχητικό τμήμα της διεύρυνσης του ελλείμματος ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, καθώς συνδέονται με αυξημένες προσδοκίες εσόδων για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία. Ιδιαίτερα ο τομέας της ποντοπόρου ναυτιλίας αναμένεται, μετά και την ολοκλήρωση του εντυπωσιακού επενδυτικού προγράμματός του, να βρεθεί σε ιδιαίτερα ισχυρή ανταγωνιστική θέση αυξάνοντας το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου στην παγκόσμια αγορά (κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες)<sup>3</sup>. Ως εκ τούτου, οι προσδοκώμενες εισπράξεις καθώς και η συνεισφορά του ναυτιλιακού τομέα στο ΑΕΠ θα αυξηθεί μετά το 2010,

<sup>2</sup> Α. Κάλλη "Επενδύσεις άνω των 28 δις. δολ. για πλοία" Εφημερίδα ΗΜΕΡΗΣΙΑ, 8/8/2007.

<sup>3</sup> «ΕΤΕ: Σε προσωρινούς παράγοντες οφείλεται η διόγκωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών» Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ON LINE, 30/3/07.

συντελώντας στη περαιτέρω μείωση του διαρθρωτικού ελλείμματος κατά 0,75%.

Οι επενδύσεις σε πλοία πρέπει ωστόσο να συνοδεύονται και από επενδύσεις σε υποδομές. Πλούσιο το επενδυτικό πρόγραμμα 2007-2013 του ΥΕΝ για τους λιμένες καθώς περιλαμβάνει σημαντικές παρεμβάσεις σε υποδομές και ανωδομές η υλοποίηση των οποίων θα βελτιώσουν σημαντικά τη λειτουργικότητα, την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό<sup>4</sup>.

Ο Πειραιάς για να διατηρήσει την πρωταγωνιστική του θέση και να εξυπηρετήσει την αύξηση της ζήτησης και τα νέα γενιάς πλοία θα πρέπει να τριπλασιάσει τη δυναμικότητά του σε ένα χρονικό πλαίσιο 7-10 χρόνων. Σε διαφορετική περίπτωση, θα δώσει τη δυνατότητα στους ανταγωνιστές να καλύψουν τη ζήτηση και να αναλάβουν την πρωτοβουλία. Έτσι, με στόχο ο Πειραιάς να διατηρήσει την ηγετική του θέση στην περιοχή αλλά και να βελτιώσει τη σημασία του σε ευρωπαϊκό και περιφερειακό επίπεδο, η παρούσα διοίκηση έχει εγκρίνει για την περίοδο 2007 - 2015 επενδυτικό πρόγραμμα - μαμούθ, συνολικού ύψους 533 εκατ. ευρώ. Υπό την προϋπόθεση να έχουν ολοκληρωθεί τα έργα που έχουν προγραμματιστεί, το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά θα αυξήσει τη δυναμικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων σε 4,5 εκατ. TEU ετησίως<sup>5</sup>.

Αντίστοιχη παρέμβαση σχεδιάζεται και για το λιμάνι του Λαυρίου ο μελλοντικός ρόλος του οποίου επιφυλάσσεται πρωταγωνιστικός για την ακτοπλοΐα υπό την προϋπόθεση ότι θα έχει ολοκληρωθεί η σιδηροδρομική κάλυψη (προαστιακός- μετρό). Στους σχεδιασμούς για το λιμάνι του Λαυρίου περιλαμβάνεται η ανάπτυξη υπέργειων στεγασμένων χώρων αναμονής επιβατών κατά τα αεροπορικά πρότυπα και η ανακατανομή των θέσεων πρυμνοδέτησης, πλαγιοδέτησης και παραβολής των επιβατηγών πλοίων ώστε να είναι δυνατή η αποεπιβίβαση των επιβατών με «φυσούνες» όπως ακριβώς συμβαίνει σήμερα στα αεροδρόμια.

---

<sup>4</sup> «Τεράστιες επενδύσεις για λιμενικές υποδομές σχεδιάζονται από το ΥΕΝ», [www.express.gr](http://www.express.gr)

<sup>5</sup> «Επενδύσεις ύψους 533 εκατ. ευρώ από τον ΟΛΠ για να προλάβει τον ανταγωνισμό», [www.express.gr](http://www.express.gr)

## 3.6 Τράπεζες – Χρηματιστήριο

### Τραπεζική χρηματοδότηση

Σταθερή άνοδο παρουσιάζει ο ρυθμός αύξησης της χρηματοδότησης προς τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς το σύνολο του χαρτοφυλακίου των δανείων που είχαν χορηγηθεί έως τα τέλη του 2005 ανερχόταν σε 36,1 δισ.δολάρια. Το ποσό αυτό συνιστά μία αύξηση της τάξεως του 11,62%, έναντι του 2004, όταν τα δάνεια ανέρχονταν σε 32,35 δισ.δολάρια. Είναι χαρακτηριστικό ότι από το 2001 παρατηρείται μία μέση ετήσια αύξηση των δανείων κατά 21,6%, όπως σημειώνει η τελευταία έκθεση της Petrofin, που καταγράφει τα σχετικά στοιχεία κάθε χρόνο<sup>1</sup>.

Άλλο ένα σημαντικό συμπέρασμα της έκθεσης είναι η σημαντική ενίσχυση των ξένων τραπεζών στον κλάδο, έναντι των ελληνικών, καθώς η ανάπτυξη που παρουσιάζουν είναι ταχύτερη. Μόνο κατά τη διάρκεια του 2005, οι ξένες τράπεζες με φυσική παρουσία στην Ελλάδα, ανέπτυξαν τα χαρτοφυλάκιά τους με ρυθμό 40,2% και συνολικά 177,1% από το 2001. Αντιθέτως, οι ελληνικές τράπεζες, αναπτύχθηκαν μόλις κατά 2,82% το 2005 και 97% από το 2001. Το χαρτοφυλάκιο των ξένων ιδρυμάτων που διατηρούν υποκαταστήματα στην ελληνική αγορά αυξήθηκε σε 19,54 δισ.δολάρια το 2005, έναντι 13,94 δισ.δολαρίων το 2004. Αντίστοιχα, εκείνο των ελληνικών τραπεζών ανέρχεται σε 6,52 δισ.δολάρια, ενώ 10 δισ.δολάρια έχουν χορηγήσει οι ξένες τράπεζες χωρίς φυσική παρουσία στην χώρα μας. Όπως σημειώνεται στην έκθεση, η πορεία του κλάδου εμφανίζεται ιδιαίτερα δυναμική και σταθερή, ανεξάρτητα από τον αριθμό των τραπεζών, που εισέρχονται, ή αποχωρούν από την αγορά.

Η πρώτη «πεντάδα» των τραπεζών με την μεγαλύτερη παρουσία στην χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας αφορά ξένους ομίλους, προεξάρχουσας της Royal Bank of Scotland, το χαρτοφυλάκιο της οποίας ανέρχεται σε 8,1 δισ.δολάρια, ενώ έπεται η HSH-Nordbank (η οποία σημειωτέον δεν έχει φυσική παρουσία στην ελληνική αγορά) με 3,46

<sup>1</sup> N. X. Ρουσόνογλου «Οι τράπεζες αρωγός στην προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας» [www.webdirectory.gr](http://www.webdirectory.gr)

δισ.δολάρια. Η HSH-Nordbank καταλαμβάνει για πρώτη φορά την δεύτερη θέση, επιτυγχάνοντας ετήσια αύξηση των χορηγήσεων κατά 22,28%. Από ελληνικής πλευράς, την πρώτη θέση και έκτη συνολικά καταλαμβάνει η Alpha Bank, με χαρτοφυλάκιο 1,48 δισ.δολάρια, ενώ η Εθνική Τράπεζα βρίσκεται στην όγδοη θέση της κατάταξης (και δεύτερη μεταξύ των ελληνικών τραπεζών), καθώς το χαρτοφυλάκιο της διαμορφώνεται σε 1,14 δισ.δολάρια. Τρίτη ελληνική τράπεζα της κατάταξης είναι η Εμπορική και τέταρτη η Τράπεζα Πειραιώς, με χαρτοφυλάκια 938 εκατ.δολαρίων και 897 εκατ.δολαρίων αντίστοιχα.

Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι ότι και οι δέκα κορυφαίες τράπεζες από πλευράς χαρτοφυλακίων δανείων προς την ελληνική ναυτιλία, ξεπερνούν πλέον το όριο του 1 δισ.δολαρίων. Επίσης, κατά την διάρκεια του 2005 υποχώρησε ο αριθμός των τραπεζών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, μιας και πλέον είναι 40, έναντι 50 κατά το 2004. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως σε συγχωνεύσεις, αλλά και σε ορισμένες αποχωρήσεις από την ελληνική αγορά, κυρίως από τράπεζες που η δανειοδότηση προς την ναυτιλία, δεν αποτελεί βασική τους δραστηριότητα<sup>2</sup>.

### Χρηματιστήριο

Το 2005 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η καλύτερη χρηματιστηριακή χρονιά για τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς το κατώφλι του αμερικανικού χρηματιστηρίου διάβηκαν 11 εταιρείες, εκ των οποίων οι έξι ήταν ελληνικών συμφερόντων. Ταυτόχρονα όμως ήταν και η χρονιά που σηματοδότησε την απομάκρυνση των επενδυτών από τον κλάδο, μετά την θετική υποδοχή των πρώτων μηνών, απόρροια της ευφορίας του 2004, όταν εισήχθησαν μόλις τρεις ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτό έγινε περισσότερο εμφανές από το δεύτερο εξάμηνο και μετά, όταν μία σειρά από προγραμματισμένες δημόσιες εγγραφές ναυτιλιακών εταιρειών, είτε ακυρώθηκαν, είτε αναβλήθηκαν επ'αόριστον, ενώ

---

<sup>2</sup> Ν.Χ. Ρουσάνογλου «Οι τράπεζες αρωγός στην προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας»  
[www.webdirectory.gr](http://www.webdirectory.gr)

και όσες τελικά προχώρησαν δεν κατόρθωσαν να καλυφθούν<sup>3</sup>. Κανείς όμως δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι οι πλοιοκτήτες κατόρθωσαν το 2005 ν'αντλήσουν κεφάλαια 2,6 δισ.δολαρίων από την αμερικανική αγορά, η οποία αναδείχθηκε έτσι σε βασικό «εργαλείο» χρηματοδότησης. Σήμερα, διαπραγματεύονται στη Νέα Υόρκη συνολικά 13 εταιρείες ελληνικών συμφερόντων (Ten, Excel Maritime, Top Tankers, Navios Maritime, Genmar, Genco, Stealth Gas, Freeseas, Dryships και Diana Shipping, Aries Maritime, Euroseas και Omega Navigation), ενώ δεν θα πρέπει να παραβλέπουμε και τις Eagle Bulk και Quintana Maritime, οι οποίες διοικούνται από Έλληνες μάνατζερ. Μάλιστα, η Quintana Maritime εδρεύει και στην Αθήνα, πλην όμως βασικοί μέτοχοι είναι αμερικανικά επενδυτικά κεφάλαια. Σύντομα, στο ταμπλό του δείκτη Nasdaq θα κάνει την εμφάνισή της και η Danaos Corporation της οικογένειας Κούστα, με αντικείμενο δραστηριότητας την αγορά των κοντέινερ.

Η αλλαγή συμπεριφοράς των επενδυτών τους τελευταίους μήνες του 2005 αποδίδεται σε μεγάλο ποσοστό στην υποχώρηση των ναύλων, ιδίως στην αγορά των φορτηγών πλοίων, όπου η μείωση προσέγγισε το 50% το 2005. Αυτή η πτώση οδήγησε στις αρχές Δεκεμβρίου 2005, μία σειρά αναλυτών να υποβαθμίσουν τις μετοχές των εταιρειών φορτηγών πλοίων, προτείνοντας νέα μειωμένη τιμή-στόχο για κάθε εταιρεία. Σήμερα, το κλίμα έχει αντιστραφεί πλήρως, καθώς η αγορά των φορτηγών πλοίων ακολουθεί ανοδική πορεία από τις αρχές του 2006, ενώ οι ναύλοι απογειώθηκαν σχεδόν σε όλους τους τύπους φορτηγών πλοίων<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Ν.Χ Ρουσάνογλου «Ναυτιλία και Χρηματιστήριο» [www.webdirectory.gr](http://www.webdirectory.gr)

<sup>4</sup> Στο ίδιο

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**  
**ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ**  
**ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

«Τίποτα, αρχόντοι, δε φελά, μονάχα το καράβι»  
**Κ. Κανάρης**



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Στο τελευταίο κεφάλαιο πραγματευόμαστε τα προβλήματα της ανταγωνιστικότητας που παρουσιάζουν διάφοροι τομείς της ελληνικής ναυτιλίας και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη βελτίωσή της, ενώ εκτιμούμε συνοπτικά και της προοπτικές της για το μέλλον.

### **4.1 Ανταγωνιστικότητα ελληνικής ναυτιλίας**

Σύμφωνα με την έκθεση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος «Πεπραγμένα 2006», στον τομέα της ανταγωνιστικότητας, η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει τα εξής προβλήματα<sup>1</sup>.

#### **ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Η Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Έχει περίπου το 8.4% των πλοίων και το 16.1% της μεταφορικής ικανότητας του παγκοσμίου στόλου. Οι εξελίξεις όμως στην Ελληνική εμπορική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια είναι δυσοίωνες. Χάνει μερίδιο της αγοράς. Ας σημειωθεί ότι το 2003 είχαμε το 18.3% του παγκοσμίου στόλου. Αυτό σηματοδοτεί την έλλειψη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνόκτητου στόλου.

Το 2004 οι άμεσα εργαζόμενοι στην ναυτιλία ανήρχοντο σε 50.000 περίπου ενώ οι έμμεσα εξαρτώμενοι σε 250.000 περίπου. Η ναυτιλία, το 2004, προσέφερε πέντε εξαρτημένες θέσεις εργασίας στην στεριά για κάθε μία θέση εργασίας σε πλοία ή γραφεία. Η πολιτική που συμφέρει την Ελληνική οικονομία πρέπει να στοχεύει στην αύξηση των πολύ περισσότερων εξηρημένων από την ναυτιλία θέσεων εργασίας. Αυτό επιτυγχάνεται μόνον μέσω της αύξησης της ανταγωνιστικότητας ούτως ώστε να επιτευχθεί ανάπτυξη και να ανακτηθεί το απολεσθέν μερίδιο αγοράς.

#### **Ανταγωνιστικότητα/σύνθεση πληρώματος:**

##### Πρόβλημα:

Στα Ελληνικής σημαίας πλοία η Ελληνική νομοθεσία ορίζει τον ελάχιστο αριθμό Ελλήνων στην σύνθεση κáνοντας την ναυτική εργασία "κλειστό επάγγελμα", πράγμα που στρεβλώνει το ύψος των μισθών οι οποίοι είναι πολύ

---

<sup>1</sup> Έκθεση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος «Πεπραγμένα 2006»

μεγαλύτεροι αυτών των συλλογικών συμβάσεων. Αυτό τελικά ορίζει την διαφορά τού λειτουργικού κόστους του ελληνικού πλοίου.

#### Λύση<sup>2</sup>:

- Για να γίνει ανταγωνιστικό το Ελληνικό πλοίο πρέπει να έχει ελαστική σύνθεση (απελευθέρωση των συνθέσεων)
- Να γίνει απορρόφηση ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία.

#### **Ναυτική εκπαίδευση:**

#### Πρόβλημα:

Τα πλοία κοστίζουν από λίγα εκατομμύρια ως και άνω των 500 εκατομμυρίων ευρώ. Οι ζημιές και οι καθυστερήσεις κοστίζουν πολύ και, όταν συμβαίνουν, κάνουν την λειτουργία του πλοίου μη ανταγωνιστική.

#### Λύση:

- Καλά εκπαιδευμένοι και με επικαιροποιημένες γνώσεις ναυτικοί.
- Προβολή της ναυτιλίας για την προσέλκυση των καλύτερων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Διεθνώς γνωστό είναι ότι τουλάχιστον το 80% των ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος. Είναι προφανές ότι η σωστή λειτουργία και η αποφυγή ζημιών στα πλοία είναι πάρα πολύ σοβαρό θέμα. Η όποια ζημιά κοστίζει πολλά χρήματα και το πλοίο μένει ακίνητο, άνευ οποιουδήποτε εσόδου για πολύ καιρό. Η απρόσκοπτη λειτουργία των πλοίων αυξάνει την ανταγωνιστικότητά τους.

Σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία οι υπηρεσίες διαπραγματεύονται διεθνώς (tradable services). Όταν επιλέγεις μεταξύ ίδιας ποιότητας το βασικό κριτήριο είναι το κόστος. Η καλύτερη ποιότητα, όπως αυτή κρίνεται από την αγορά, δικαιολογεί μεγαλύτερες αποδοχές. Τούτων δοθέντων είναι φανερό ότι η ύπαρξη ικανού, κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού είναι βασικό στοιχείο το οποίο βοηθά την ανταγωνιστικότητα. Έτσι μόνο δικαιολογούνται οι υψηλότεροι μισθοί.

---

<sup>2</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

## ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### Πρόβλημα:

Έλλειψη ανταγωνιστικότητας η οποία επιφέρει μείωση κερδοφορίας, αδυναμία αντικαταστάσεως των πλοίων και γήρανση του στόλου. Η Μεσογειακή Φορτηγός ναυτιλία είναι άλλος ένας κλάδος που τείνει σε εξαφάνιση λόγω ελλείψεως ανταγωνιστικότητας.

### Λύση:

- Απελευθέρωση των συνθέσεων
- Απορρόφηση ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία
- Επιδότηση
- Δυνατότητα ένταξης στο ΧΑΑ με λιγότερο αυστηρούς όρους
- Μακροχρόνια ευνοϊκή χρηματοδότηση.

Ηλικία πλοίων: Η μέση ηλικία του εκ 300 πλοίων αποτελούμενου Μεσογειακού Φορτηγού Στόλου ξεπερνά πλέον τα 34 έτη. Πολλά από αυτά τα πλοία είναι δεξαμενόπλοια, με προφανείς κινδύνους για δραστική μείωση της παρουσίας των Ελλήνων πλοιοκτητών στον εξαιρετικής σημασίας για τη χώρα μας χώρο της Μεσογείου και Εύξεινου Πόντου. Είναι προφανής και επιτακτική η ανάγκη για ανανέωση του γερασμένου Μ/Γ - Φ/Γ στόλου, λαμβάνοντας υπόψη τον ανταγωνισμό που υφίσταται από τρίτες σημαίες Κοινοτικές και μη.

Ανελαστικές Συνθέσεις: Τα μεσογειακά πλοία υπό Ελληνική σημαία δεν δύνανται λόγω νομοθεσίας, να επωφεληθούν από το καθεστώς των εγκριτικών πράξεων που ισχύουν για τα ποντοπόρα. Όσα εξ' αυτών εκτελούν πλόες εσωτερικού, υποχρεούνται σε αμιγώς Ελληνική σύνθεση, την οποία όμως διατηρούν και στους εξωτερικούς πλόες μια και δεν είναι εύκολη η συχνή αλλαγή πληρώματος. Τα πλοία αυτά δεν μπορούν να επωφεληθούν από πιο φιλελεύθερες διατάξεις άλλων κοινοτικών σημαιών, γιατί ο Κοινοτικός Κανονισμός περί καμποτάζ υποχρεώνει σε Ελληνική σύνθεση εφ' όσον κάνουν μεταφορές και σε νησιά.

Γερασμένος στόλος: Η αδυναμία αντικατάστασης του στόλου προέρχεται από τα συμπιεσμένα περιθώρια κέρδους, και αυτά από την έκθεση στον

ανταγωνισμό με πλοία που έχουν πολύ χαμηλό κόστος επάνδρωσης (πχ Ρώσικα, Τουρκικά, Συριακά κτλ) σε συνδυασμό ως ανωτέρω με συνθέσεις υπό καθεστώς παγίων διατάξεων στην Ελληνική σημαία. Το πρόβλημα θα λυθεί αν στο μέλλον ισχύσει ενιαίος ναυτιλιακός χώρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προτείνεται στο πρόσφατο Green Paper, αν και αυτό δεν θα είναι εύκολο στα πλαίσια του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου.

## **ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

### Πρόβλημα:

Προσβασιμότητα των νησιών, ανάπτυξη της νησιωτική χώρας. Πρέπει οι συγκοινωνίες να είναι επαρκείς και οι ναύλοι να είναι προσιτοί για να υπάρχει κίνητρο επίσκεψης και ανάπτυξής τους.

### Λύση:

- Απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών,
- Κατάργηση των μη ανταποδοτικών κρατήσεων υπέρ τρίτων,
- Απελευθέρωση συνθέσεων ξενοδοχειακού προσωπικού,
- Απαιτήσεις ενδιαίτησεως βάσει διεθνών προτύπων,
- Επιχορήγηση των άγονων γραμμών

## **ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ/ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΟΩΝ**

### Πρόβλημα:

Η χώρα μας συνδέεται με την Ευρωπαϊκή Ένωση μόνο μέσω της θαλάσσιας οδού με τα Ε/Γ- Ο/Γ τα οποία και αποτελούν νευραλγικό τομέα της Ελληνικής οικονομίας. Τα πλοία αυτής της κατηγορίας συναντούν έντονο τον ανταγωνισμό από πλοία άλλων σημαιών ιδιαίτερα στο ξενοδοχειακό προσωπικό.

### Λύση:

- Απελευθέρωση των συνθέσεων
- Απορρόφηση κόστους ασφάλισης Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία
- Συμμετοχή του κράτους στον εκσυγχρονισμό του ξενοδοχειακού εξοπλισμού
- Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου

Η απελευθέρωση στη στελέχωση (πλήρωμα) των συνθέσεων των πλοίων και η εφαρμογή κανόνων του IMO για το Safety Manning μαζί με την επιδότηση των συνδρομών προς NAT θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα και πολλοί Έλληνες ναυτικοί θα μπορέσουν να βρίσκουν δουλειά. Η συμμετοχή του κράτους στην ανανέωση και εκσυγχρονισμό του ξενοδοχειακού εξοπλισμού θα φέρει θετικά αποτελέσματα στην ανταγωνιστικότητα. Γενικότερα απαιτείται εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου. Χαρακτηριστικά σημειώνουμε ότι λόγω των αναχρονιστικών απαιτήσεων συνθέσεως αδυνατούν τα πλοία αυτά να ναυλωθούν σε ξένους με το σύστημα " time charter " σε άλλες περιοχές όταν απαιτείται να συμμορφωθούν με τοπικές ανάγκες πρόσληψης ξένων ναυτικών.

## **ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ**

### Πρόβλημα:

Κάποτε είχαμε πολλά Ελληνικής σημαίας κρουαζιερόπλοια, τώρα δεν έχουμε σχεδόν κανένα με αποτέλεσμα να υπάρχουν μεγάλες απώλειες και στα παράπλευρα επαγγέλματα που κάποτε ανθούσαν και έδιναν δουλειά σε πολλούς. Τις θέσεις εργασίας αυτές τις καρπούνται άλλοι μια και με την δική μας νομοθεσία τις απωθήσαμε. Χάθηκαν πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας από όσες οι συνδικαλιστές προσπαθούσαν να διατηρήσουν οι οποίες χάθηκαν κι' αυτές.

### Λύση:

- Απελευθέρωση συνθέσεως
- Απορρόφηση κόστους ασφάλισης Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία
- Μείωση της ειδικής εισφοράς NAT
- Να επιτραπεί η χρήση όλων των λιμένων για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών

## **ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ**

### Πρόβλημα:

Τα Ελληνικά τουριστικά σκάφη και γενικότερα ο θαλάσσιος τουρισμός του είδους είναι σημαντικός για την Ελλάδα, δέχεται όμως ισχυρότατο

ανταγωνισμό από τα σκάφη των οποίων η εκμετάλλευση γίνεται από λιμένες της Αδριατικής ή της Τουρκίας από τους οποίους ξεκινούν σκάφη με τουριστικό προορισμό τα Ελληνικά νησιά.

Λύση:

- Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών από μαρίνες
- Ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας τουριστικών σκαφών
- Οικονομικά κίνητρα από το κράτος

## **ΑΚΤΟΠΛΟΥΣΑ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Πρόβλημα:

Η Ακτοπλοούσα Φορτηγός Ναυτιλία μαζί με μέρος της Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας εξυπηρετεί τις μεταφορές χύδην και υγρών καυσίμων κλπ., της νησιωτικής και όχι μόνον Ελλάδος.

Ο Κλάδος αυτός της Ναυτιλίας έχει ανάγκη από την κρατική μέριμνα για να αντιμετωπίσει προβλήματα αναφορικά με την ανανέωσή του στόλου του, τις συνθέσεις, τον εξοπλισμό, τα λιμάνια κλπ.

Λύση:

- Προσαρμογή των διατάξεων για διπλώματα και συνθέσεις βάσει των προσφερομένων ναυτικών.
- Μείωση των συνθέσεων.
- Απαλλαγή από εξοπλισμό λόγω πλου πλησίον των ακτών.
- Εξασφάλιση χώρου στα νησιωτικά λιμάνια για φορτοεκφόρτωση, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, λόγω πληθώρας κρουαζιερόπλοιων, σκαφών αναψυχής κλπ.
- Ένταξη σε προγράμματα ανανέωσης του στόλου.

Ο Κανονισμός των Οργανισμών Λιμένων σχετικά με τα τέλη για την εναπόθεση/διάθεση των αποβλήτων των πλοίων, για τα συγκεκριμένα πλοία τα οποία εκτελούν 20-25 κατάπλους και απόπλους το μήνα, δεν έχει λάβει κάποια μέριμνα και το κόστος καθίσταται υπέρογκο.

## **ΡΥΜΟΥΛΚΑ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ**

### Πρόβλημα:

Είναι ένας ακόμη Κλάδος της Ναυτιλίας, μέλος Ν.Ε.Ε. που προσφέρει στην εξυπηρέτηση και εύρυθμη λειτουργία των λιμένων και την βοήθεια των πλοίων. Η κατηγορία των ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών έχει αντίστοιχα με τους άλλους Κλάδους της Ναυτιλίας προβλήματα ανταγωνιστικότητας.

### Λύση:

- Δημιουργία μόνιμης θέσης αγκυροβολίας στον Πειραιά.
- Να καταργηθεί η δωρεάν εκτέλεση υπηρεσίας ασφάλειας λιμένα.
- Εναρμόνιση των τιμολογίων εργασιών ρυμουλκών με αντίστοιχα τιμολόγια ΟΛΠ, ΟΛΘ κλπ.
- Αναγνώριση του συνόλου της Υπηρεσίας στα ρυμουλκά για απόκτηση διπλώματος αντί του 50% σήμερα.
- Να δοθούν οικονομικά κίνητρα από το Δ' ΚΠΣ στις εταιρείες Ρ/Κ-Ν/Γ με στόχο την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό τους.

## **ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ**

### Πρόβλημα:

Καλό είναι ο Ελληνόκτητος στόλος να έχει κατάλληλη επισκευαστική βάση με υποδομές για την τεχνική υποστήριξή του. Οι υπηρεσίες αυτές προσφέρουν πολλά και στην Ελληνική οικονομία. Η έλλειψη της ανταγωνιστικότητας έχει σχέση με το νομοθετημένο λειτουργικό πλαίσιο, τις κακώς εννοούμενες συντεχνιακές διεκδικήσεις και την ανυπαρξία υποδομών.

### Λύση:

- Αλλαγή νομοθετημένου λειτουργικού πλαισίου και των κακώς εννοούμενων συντεχνιακών διεκδικήσεων και δημιουργία υποδομών.
- Δημιουργία επισκευαστικών θέσεων με καλή προσβασιμότητα.
- Να επιτρέπεται να εκτελούν εργασίες τα ναυτολογημένα πληρώματα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ποιότητα των επισκευών στα πλοία, όπου και να γίνονται, πρέπει να είναι αποδεκτή από τον νηογνώμονα του πλοίου βάσει διεθνών κριτηρίων. Ως εκ τούτου συζητήσεις για ποιοτικές διαφορές μεταξύ

επισκευαστικών βάσεων είναι χωρίς νόημα. Για την προσέλκυση επισκευαστικού έργου οι μόνοι παράμετροι είναι χρόνος και κόστος.

## **ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

### Πρόβλημα:

Οι υποδομές και το πλαίσιο λειτουργίας πρέπει να βελτιωθούν. Είναι αξιοσημείωτο ότι ενώ στην Ευρώπη υπάρχει μια άνθιση στην ναυπηγική και πολλά Ευρωπαϊκά κράτη θέλουν να προσελκύσουν νέους στο επάγγελμα, στην χώρα με την μεγαλύτερη ναυτιλία η οποία έχει ναυπηγεία τα οποία κάποτε έκτιζαν πλοία, σήμερα κτίζονται πολύ λίγα εμπορικά πλοία.

Σημειώνουμε ότι στην Γερμανία υπάρχουν υπό παραγγελία 230 πλοία αξίας ΕΥΡΩ 11.8 δις. Το περασμένο έτος η γερμανική ναυπηγική βιομηχανία παρέδωσε 69 ωκεανοπόρα πλοία αξίας ΕΥΡΩ 2.6 δις (Lloyd's List 25/9/06). Η Ελλάδα με το συγκριτικό πλεονέκτημα χαμηλότερων ημερομισθίων και την μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο είναι κρίμα να μην έχει αντίστοιχες αποδόσεις.

### Λύση:

- Ανταγωνιστικό πλαίσιο λειτουργίας

## **ΛΙΜΑΝΙΑ**

### Πρόβλημα:

Οι υποδομές και οι λειτουργίες των λιμανιών πρέπει να βελτιωθούν. Η σωστή λιμενική υποδομή και ανταγωνιστικές υπηρεσίες συμπιέζουν το κόστος των θαλασσίων μεταφορών και βοηθούν στην ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής οικονομίας. Τα Ελληνικά λιμάνια υστερούν στην προσφορά ανταγωνιστικών υπηρεσιών.

### Λύση:

- Βελτίωση υποδομών
- Ιδιωτικοποίηση υπηρεσιών
- Δημιουργία καταλλήλων χώρων αναμονής επιβατών

Στους εμπορευματικούς λιμένες οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι ακριβές και αναξιόπιστες πράγμα πού είναι αντικίνητρο στην προσέλκυση



διαμετακομιστικού έργου. Πρέπει να σημειωθεί ότι το μέσο κόστος φορτοεκφορτώσεως των εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσωπεύει περίπου το 11% του μέσου ναύλου προς Αμερική. Το κόστος τοποθέτησης του σε φορτηγό είναι περίπου το 5% του ναύλου ενώ σε άλλα είναι λιγότερο.

Όραμα πρέπει να είναι, να γίνει ο Πειραιάς, ή γενικότερα τα λιμάνια της Ελλάδος, το διαμετακομιστικό κέντρο των Βαλκανίων αξιοποιώντας την καίρια θέση τους (χερσαία προβολή στην Μεσόγειο με πρόσβαση στις Βαλκανικές αναδυόμενες αγορές ή οποία δεν δημιουργεί σημαντική παράκαμψη για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων). Τούτο σημαίνει την ύπαρξη επίσης άρτιου σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου και την απρόσκοπτη σύνδεση του εμπορικού λιμένα με τα δίκτυα αυτά. Το Ικόνιο δεν έχει ακόμη συνδεθεί σιδηροδρομικώς με το Θριάσιο Πεδίο και το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το σιδηροδρομικό δίκτυο ακόμη δεν έχει αναβαθμιστεί ως τα σύνορά μας για να εξυπηρετήσει το αυξανόμενο εμπόριο των Βαλκανίων.

Η καθυστέρηση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από το Ικόνιο προς τους κυρίως μεταφορικούς άξονες της χώρας είναι μεγάλη και επιβαρύνει το κόστος λειτουργίας της οικονομίας. Όλα τα ανωτέρω δεν βοηθούν την Ελλάδα να αναπτυχθεί σε διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου. Η ακτοπλοΐα αλλά και μελέτη του ΕΜΠ επισημαίνουν τις ελλείψεις και τα προβλήματα σε διάφορα λιμάνια της χώρας που καθιστούν την χρήση των λιμένων της νησιωτικής Ελλάδας προβληματική. Πρέπει να γίνει αναβάθμιση των λιμένων της νησιωτικής Ελλάδας.

## **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ/ΣΥΣΤΑΔΑ**

Πρόβλημα:

Το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδος είναι ακόμα υποτυπώδες.

Λύση:

- Ενθάρρυνση ανάπτυξης υποδομών σε όλους τους τομείς στους οποίους η ναυτιλία έχει κύριο λόγο, όπου υπάρχει και μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω η τεχνογνωσία.

Η ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος/συστάδας (maritime clusters) της Ελλάδας πρέπει να βοηθηθεί. Τα οφέλη για την Ελληνική οικονομία είναι πολλά. Το ναυτιλιακό πλέγμα/συστάδα δημιουργείται πρωτίστως από υπηρεσίες και κατασκευές που έχει ανάγκη και ελέγχει ο εφοπλισμός. Ευκολότερα αυτά δημιουργούνται όταν η χώρα διαθέτει ήδη εμπειρία, γνώσεις και υποτυπώδη υποδομή.

Η Ελλάδα διαθέτει το αξιόλογο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) το οποίο έχει από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές σχολές της Ευρώπης, αν όχι την μεγαλύτερη. Η τεχνογνωσία που έχει αναπτύξει είναι μεγάλη αλλά εν πολλοίς, όσον αφορά την Ελληνική ναυτιλία, αναξιοποίητη.

Η Ελλάδα διαθέτει τον Ελληνικό Νηογνώμονα ο οποίος όμως δεν κατάφερε να ανδρωθεί. Αναμφισβήτητα η τεχνογνωσία του Πολυτεχνείου θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην έρευνα και ανάπτυξη που χρειάζεται ο Ελληνικός νηογνώμονας, αυτός δε θα μπορούσε να υποστηριχτεί ούτως ώστε να ανδρωθεί παραμένοντας υπό τον έλεγχο Ελλήνων. Ο Ελληνικός νηογνώμονας πρέπει να αναβαθμιστεί και να γίνει μέλος του IACS ούτως ώστε να κτίζονται και να εντάσσονται σε αυτόν Ελληνικά ποντοπόρα πλοία. Η ανάπτυξη του Ελληνικού νηογνώμονα θα μπορούσε να προσφέρει πολλές θέσεις εργασίας ερευνητών και άλλων τεχνικών στα κεντρικά του γραφεία στην Ελλάδα, πέραν των διαφόρων επιθεωρητών που θα δημιουργούσε ανά τον κόσμο, όπου πιθανότατα θα προτιμούνται Έλληνες. Χρειάζεται να δημιουργηθούν αξιόπιστα τεχνικά γραφεία τα οποία να μπορούν να ερευνούν σε βάθος και να γνωμοδοτούν για τα κάθε μορφής συμβάντα ή και ατυχήματα που συμβαίνουν στα Ελληνικά ποντοπόρα πλοία. Τα γραφεία αυτά θα πρέπει να είναι ικανά να κάνουν, πέραν των συνήθων διαπιστώσεων και εκτιμήσεων πλοιάρχων και μηχανικών, επιστημονικά τεκμηριωμένες αναλύσεις συμβάντων, ατυχημάτων κλπ, προσομοιώσεις, μεταλλουργικούς ελέγχους κ.α.. Τα ανωτέρω είναι δυνατόν να συμβούν ή να δημιουργηθούν σχετικά εύκολα λόγω της υπάρξεως του ΕΜΠ, άλλων ερευνητικών κέντρων και των πολλών και καλών τεχνικών που διαθέτει και ήδη υπηρετούν την Ελληνική ναυτιλία. Η

χρήση των ανωτέρω υπηρεσιών εξαρτάται από την βούληση των πλοιοκτητών εφ' όσον υπάρχει η κατάλληλη υποδομή και διεθνής αξιοπιστία.

Ελαφριές βιομηχανίες ηλεκτρονικών συστημάτων και άλλες θα μπορούσαν να δημιουργηθούν για να εξυπηρετούν όχι μόνον την Ελληνική ναυτιλία εντός και εκτός Ελλάδος.

Καλό θα είναι να γίνονται Διαιτησίες στην Ελλάδα αλλά αναγκαστικά για να συμβεί αυτό πρέπει να το επιθυμεί όχι μόνο ο Έλληνας εφοπλιστής αλλά να το δέχεται και ο ξένος αντισυμβαλλόμενός του. Το ΝΕΕ σύμφωνα με τον κανονισμό Διαιτησίας που του παρέχει την δυνατότητα κατά το νομοθετικό διάταγμα 644/1948 να διενεργεί Διαιτησίες, έχει κάνει μόνο 4 τα τελευταία 20 χρόνια. Η ανάπτυξη του ναυτιλιακού πλέγματος της Ελλάδας έχει πολλά να προσφέρει στην Ελληνική οικονομία και πρέπει να βοηθηθεί να ανδρωθεί.

## 4.2 Μέτρα αύξησης της ανταγωνιστικότητας

Θα αναφερθούμε με αδρές γραμμές στις προτεινόμενες λύσεις για την ανάκτηση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας. Τα βασικότερα μέτρα θα αναλυθούν παρακάτω<sup>1</sup>.

### **ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Ανταγωνιστικότητα/σύνθεση πληρώματος

- Ελαστική σύνθεση πληρώματος (απελευθέρωση των συνθέσεων)
  - Απορρόφηση ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία
- Ναυτική εκπαίδευση
- Καλά εκπαιδευμένοι και με επικαιροποιημένες γνώσεις ναυτικοί.
  - Προβολή της ναυτιλίας για την προσέλκυση των καλύτερων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

### **ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

- Απελευθέρωση των συνθέσεων
- Απορρόφηση ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία
- Επιδότηση
- Δυνατότητα ένταξης στο ΧΑΑ με λιγότερο αυστηρούς όρους
- Μακροχρόνια ευνοϊκή χρηματοδότηση.

### **ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

- Απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών,
- Κατάργηση των μη ανταποδοτικών τελών υπέρ τρίτων,
- Απελευθέρωση συνθέσεων ξενοδοχειακού προσωπικού,
- Απαιτήσεις ενδιαιτήσεως βάσει διεθνών προτύπων,
- Επιχορήγηση των άγονων γραμμών

### **ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ/ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΛΟΩΝ**

- Απελευθέρωση των συνθέσεων
- Απορρόφηση του κόστους ασφάλισης Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία
- Συμμετοχή του κράτους στον εκσυγχρονισμό του ξενοδοχειακού εξοπλισμού
- Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου

---

<sup>1</sup> Έκθεση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος «Πεπραγμένα 2006»

## **ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ**

- Απελευθέρωση συνθέσεων
- Απορρόφηση του κόστους ασφάλισης Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία
- Μείωση της ειδικής εισφοράς ΝΑΤ
- Να επιτραπεί η χρήση όλων των λιμένων για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών

## **ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ**

- Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών από μαρίνες
- Ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας τουριστικών σκαφών
- Οικονομικά κίνητρα από το κράτος

## **ΑΚΤΟΠΛΟΥΣΑ ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

- Προσαρμογή των διατάξεων για διπλώματα και συνθέσεις βάσει των προσφερομένων ναυτικών.
- Μείωση των συνθέσεων.
- Απαλλαγή από εξοπλισμό λόγω πλου πλησίον των ακτών.
- Εξασφάλιση χώρου στα νησιωτικά λιμάνια για φορτοεκφόρτωση, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες.
- Ένταξη σε προγράμματα ανανεώσεως του στόλου.

## **ΡΥΜΟΥΛΚΑ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ**

- Δημιουργία μόνιμης θέσης αγκυροβολίας στον Πειραιά.
- Να καταργηθεί η δωρεάν εκτέλεση υπηρεσίας ασφάλειας λιμένα.
- Εναρμόνιση των τιμολογίων εργασιών ρυμουλκών με αντίστοιχα τιμολόγια ΟΛΠ, ΟΛΘ κλπ.
- Αναγνώριση του συνόλου της Υπηρεσίας στα ρυμουλκά για απόκτηση διπλώματος αντί του 50% σήμερα.
- Να δοθούν οικονομικά κίνητρα από το Δ' ΚΠΣ στις εταιρείες Ρ/Κ-Ν/Γ με στόχο την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό τους.

## **ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ**

- Η έλλειψη της ανταγωνιστικότητας έχει σχέση με το νομοθετημένο λειτουργικό πλαίσιο, τις κακώς εννοούμενες συντεχνιακές διεκδικήσεις και την ανυπαρξία υποδομών.

- Έλλειψη επισκευαστικών θέσεων με καλή προσβασιμότητα.
- Να επιτρέπεται να εκτελούν εργασίες τα ναυτολογημένα πληρώματα.

### **ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

- Ανταγωνιστικό πλαίσιο λειτουργίας

### **ΛΙΜΑΝΙΑ**

- Βελτίωση υποδομών
- Ιδιωτικοποίηση υπηρεσιών
- Δημιουργία καταλλήλων χώρων αναμονής επιβατών

### **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ/ΣΥΣΤΑΔΑ**

- Ενθάρρυνση ανάπτυξης υποδομών σε όλους τους τομείς στους οποίους η ναυτιλία έχει κύριο λόγο, όπου υπάρχει και μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω η τεχνογνωσία

### **ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΜΕΤΡΩΝ:**

#### **Ελαστική σύνθεση (απελευθέρωση των συνθέσεων):**

Αντίστοιχα μέτρα έχουν πάρει προ πολλών ετών κατόπιν μελέτης άλλες Ευρωπαϊκές χώρες για να ενισχύσουν τις ναυτιλίες τους και τα οφέλη από τα ναυτιλιακά πλέγματα ή συστάδες (maritime clusters) που αναπτύσσονται. Καιρός είναι να νομοθετήσει τα μέτρα αυτά και η Ελλάδα για να μην χάσει την πρωτοπορία της. Αυτό όμως προσκρούει στις αντιρρήσεις των συνδικάτων με αποτέλεσμα να χάνει το Ελληνικό πλοίο την ανταγωνιστικότητά του, πράγμα που αργά ή γρήγορα θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην Εθνική οικονομία.

Οι "νομοθετημένες" θέσεις εργασίας λειτουργούν σαν "κλειστό επάγγελμα". Στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό και εκτοξεύουν τις αποδοχές στα ύψη. Παρέχουν υπέρογκες αμοιβές σε λίγους. Αυτές παρασύρουν και τις αμοιβές Ελλήνων στα Ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία πλοία κάνοντάς τα και αυτά λιγότερο ανταγωνιστικά. Έτσι όμως οι πολλοί χάνουν τις δουλειές τους. Μόνο ένα στα τέσσερα περίπου ελληνόκτητα πλοία φέρει την Ελληνική σημαία ενώ τα υπόλοιπα, για να ανακτήσουν την ανταγωνιστικότητά τους χρησιμοποιούν ολοένα και λιγότερους Έλληνες ή έχουν αμιγώς ξένα

πληρώματα. Οι νομοθετημένες θέσεις εργασίας, που απομάκρυναν τα κρουαζιερόπλοια από την Ελληνική σημαία, τώρα τείνουν να κάνουν το ίδιο και στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Είναι γνωστό ότι στην οικονομία της αγοράς καλή αμοιβή έχουν όσοι μπορούν να προσθέσουν αξία. Μη ανταγωνιστικές πρακτικές αφαιρούν αξία. Αν δεν καταργηθούν έγκαιρα, βλάπτουν την οικονομία. Για να υπάρχουν δουλειές πρέπει να υπάρχουν εύρωστες εταιρείες. Για να είναι εύρωστες πρέπει να είναι ανταγωνιστικές. Η ελαστική σύνθεση θα φέρει τη σωστή ισορροπία στις αμοιβές και θα αυξήσει τον αριθμό των εργαζομένων.

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο η έννοια των νομοθετημένων ή αδιαπραγμάτευτων "κεκτημένων" έχει σαν αποτέλεσμα την απώλεια οικονομικών δραστηριοτήτων και ως εκ τούτου των "κεκτημένων" και των θέσεων εργασίας σε κάθε οικονομία. Στην Ελληνική ναυτιλία το φαινόμενο αυτό, ενώ παρατηρείται, έως τώρα καμία κυβέρνηση δεν θέλησε να το αντιμετωπίσει.

### **Απορρόφηση ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων ναυτικών από την Πολιτεία:**

Για να προσλαμβάνονται περισσότεροι κοινοτικοί ναυτικοί, οι οποίοι εξ ορισμού είναι κυρίως ακριβότεροι των ναυτικών της Ασίας, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιτρέπει στις Κυβερνήσεις να απορροφούν τις ασφαλιστικές εισφορές εργοδότη και εργαζομένου στα πλοία.

Λόγω των σημαντικά υψηλότερων αποδοχών των Ελλήνων ναυτικών, οι οποίες σε πολύ μεγάλο ποσοστό επαναπατρίζονται, το μέτρο αυτό συμφέρει την Ελληνική οικονομία, γιατί σε κάθε περίπτωση θα προσλαμβάνονταν περισσότεροι Έλληνες. Θα βοηθούσε δε μερικώς και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικής σημαίας πλοίου.

### **Καλά εκπαιδευμένοι και με επικαιροποιημένες γνώσεις ναυτικοί:**

Η μόρφωση των αξιωματικών πρέπει να είναι επικαιροποιημένη. Πολλά εγχειρίδια και πρακτικές έχουν ξεπεραστεί. Πρέπει να διδάσκονται επίκαιρες γνώσεις και πρακτικές πολλές των οποίων δεν υπάρχουν σε εγχειρίδια. Ο

μόνος τρόπος αποκτήσεώς τους είναι μέσω κατάλληλων παρουσιάσεων από ειδικούς, λόγου χάριν από ασφαλιστικούς οργανισμούς, κατασκευαστές μηχανημάτων κ.α. Παρόμοιοι ειδικοί υπάρχουν κυρίως στο εξωτερικό.

Πρέπει να ενθαρρύνονται παρόμοιες παρουσιάσεις στα ΚΕΣΕΝ. Οι διδάσκοντες πρέπει να έχουν επικαιροποιημένη γνώση της λειτουργίας των πλοίων και να έχουν πρόσφατα ταξιδέψει σε υπεύθυνη θέση με ποντοπόρο πλοίο. Δάσκαλοι πού έχουν χρόνια να ταξιδέψουν έχουν πολύ λίγα να προσφέρουν στην σωστή μόρφωση των κατάλληλων αξιωματικών πού έχει ανάγκη ή ναυτιλία. Η τεχνολογία και ή τεχνογνωσία σε όλες τις μορφές καλύπτει και πρέπει οι δάσκαλοι να έχουν γνώσεις από πρώτο χέρι. Εφ' όσον οι Έλληνες ναυτικοί είναι καλά εκπαιδευμένοι και παραγωγικοί θα είναι περιζήτητοι διεθνώς.

### **Προβολή της ναυτιλίας για την προσέλκυση των καλύτερων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ):**

Η προσέλκυση νέων και η αναβάθμιση των σχολών για να δημιουργηθούν ικανοί πλοίαρχοι/μηχανικοί χειριστές των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι πολύ βασικό. Ατυχώς ή μέχρι τούδε προσπάθειες της Κυβέρνησης για την προσέλκυση και την αναβάθμιση των σχολών δεν έχουν φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Ως σήμερα οι Ακαδημίες Εμπορικού (ΑΕΝ) είναι τελευταίες στην προτίμηση των νέων και δεν προσελκύουν τους καλύτερους παρ' όλο πού οι μισθοί στην ναυτιλία είναι σημαντικά υψηλότεροι των μισθών στην στεριά.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος προς τον σκοπό της καλύτερης ενημέρωσης των νέων για την ναυτιλία υπό την αιγίδα του ΥΕΝ θέσπισε την "Ημέρα Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού" ή οποία θα εορτάζεται κάθε χρόνο. Η Πολιτεία πρέπει να προβάλλει την εμπορική ναυτιλία με σκοπό την καλύτερη ενημέρωση του Ελληνικού κοινού, ιδιαίτερα των νέων. Η Πολιτεία πρέπει να στηρίζει την προσέλκυση ικανών νέων για να ωφεληθεί η Ελλάδα από αυτήν την μεγαλύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία του κόσμου.



### **Απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών:**

Τα πλοία της ακτοπλοΐας συνδέουν την νησιωτική Ελλάδα με τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας. Συνδέουν και τα νησιά μεταξύ τους. Είναι οι δρόμοι που τα κάνουν προσβάσιμα. Η ακτοπλοΐα είναι κύριος μοχλός τουριστικής ανάπτυξης των νησιών μας. Τα νησιά πρέπει να είναι προσβάσιμα. Πρέπει να έχουν τακτικές, ποιοτικές συγκοινωνίες που να εκτελούνται με φθινό κόστος. Τα προϊόντα που πωλούνται στα νησιά θα έπρεπε να μην είναι ακριβότερα από τα αντίστοιχα στον κύριο κορμό της χώρας.

Η αυξημένη προσβασιμότητα ανέπτυξε την Κρήτη την δεκαετία του '60, τα νησιά του Αργοσαρωνικού την δεκαετία του '70 και πρόσφατα τις κοντινές Κυκλάδες. Το μέχρι τούδε σύστημα απέτυχε στον σκοπό αυτό. Η ελληνική ακτοπλοΐα λειτουργεί βάσει του Νόμου 2932/2001 ο οποίος δεν λαμβάνει υπ' όψιν τις απαιτήσεις του νόμου 3577 του 1992 της Ε.Ε. Τα αποτελέσματα είναι απόρροια αυτού του νόμου. Θα πρέπει να υπάρξει πλήρης εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 και στην Ελλάδα χωρίς παρεκκλίσεις και χωρίς εξαιρέσεις, όπως ακριβώς συμβαίνει και στα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη. Η πλήρης εφαρμογή του ευρωπαϊκού νόμου αποτελεί την μόνη απάντηση σε όλα τα ερωτήματα για την ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η συνεχιζόμενη αβεβαιότητα όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο, τόσο για την ηλικία των πλοίων όσο και για την μη πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς δημιουργεί συνθήκες που δεν ευνοούν την ανάπτυξη επενδυτικών προγραμμάτων των ακτοπλοϊκών εταιρειών και τη ναυπήγηση νέων πλοίων προς αντικατάσταση των παλαιότερων. Η ανάπτυξη ενός ξεκάθαρα και σταθερού νομοθετικού πλαισίου είναι βασικό κίνητρο για επενδύσεις. Έτσι θα κτιστούν νέα πλοία, η ποιότητα ταξιδιού θα αναβαθμιστεί, η συχνότητα των δρομολογίων θα αυξηθεί και θα ενταθεί ο ανταγωνισμός των εταιρειών προς όφελος του καταναλωτή με την παροχή νέων υπηρεσιών και οικονομικών προσφορών.

Είναι απαραίτητο επίσης να εξορθολογισθεί η δρομολόγηση σε περιόδους χαμηλής κινήσεως γιατί μόνο έτσι θα μπορέσει να μειωθεί περαιτέρω το

κόστος λειτουργίας και τα εισιτήρια. Θα πρέπει να επιτρέπεται επίσης η δρομολόγηση πλοίων για λίγους μήνες κατά τις περιόδους αιχμής όταν τα νησιά τα έχουν ανάγκη, χωρίς να επιβάλλεται ως προϋπόθεση η παραμονή τους στην γραμμή για όλο το έτος και η δεκάμηνη απασχόληση του πληρώματος. Είναι παράλογο να ταξιδεύουν πλοία με λίγους επιβάτες. Οι αεροπορικές εταιρείες σε παρόμοιες περιπτώσεις συνδυάζουν και συμπύσσουν πτήσεις μεταξύ τους. Εκτός από λίγες εβδομάδες το καλοκαίρι πολλές φορές συμβαίνει το πλήρωμα να είναι περισσότεροι από τους επιβάτες πράγμα το οποίο επιβαρύνει αδικαιολόγητα τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων.

### **Κατάργηση των μη ανταποδοτικών κρατήσεων υπέρ τρίτων:**

Τα εισιτήρια μέχρι πρότινος καθορίζονταν εξολοκλήρου από το ΥΕΝ. Φέτος έχουν απελευθερωθεί μόνο γραμμές οι οποίες πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Τα εισιτήρια εξακολουθούν να καθορίζονται από το ΥΕΝ σε μικρότερο όμως βαθμό από το παρελθόν, στις γραμμές και συνδέσεις εκείνες που δεν έχουν ακόμη απελευθερωθεί καθώς και στις γραμμές όπου υπάρχουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας. Όλα τα εισιτήρια βαρύνονται με μη ανταποδοτικούς φόρους υπέρ τρίτων οι οποίοι ανέρχονται στο 30% περίπου εκ των όποιων ένα ποσοστό αντιπροσωπεύει ΦΠΑ. Επιβαρύνονται δε με 3% επίναυλο (Ν.293201). Αντίστοιχο τέλος δεν επιβαρύνει τα εισιτήρια των λοιπών μεταφορικών μέσων της χώρας. Οι φόροι αυτοί κάνουν τα εισιτήρια ακριβότερα, τα νησιά λιγότερο προσβάσιμα και έτσι δεν αναπτύσσονται τουριστικά. Οι κρατήσεις υπέρ Τρίτων στο ακτοπλοϊκό εισιτήριο που αντιπροσωπεύουν μη ανταποδοτικά τέλη πρέπει άμεσα να καταργηθούν. Σήμερα υπάρχουν τέλη επί του εισιτηρίου όπως λεμβουχικά, αχθοφορικά που αναφέρονται σε μη παρεχόμενες ουδόλως υπηρεσίες, τα οποία στην πραγματικότητα έχουν καταργηθεί από την δεκαετία του 1960 και εισπράττονται από 5-10 άτομα που πλουτίζουν από μη παρεχόμενη εργασία.

Ο ΦΠΑ στα οχήματα είναι 19% με αποτέλεσμα να αυξάνεται υπέρμετρα το κόστος μεταφοράς προϊόντων από και προς το νησιωτικό σύμπλεγμα, πράγμα που δεν βοηθάει την τουριστική ανάπτυξη των νησιών. Υφίστανται

επίσης μη ανταποδοτικά τέλη υπέρ NAT 6,5%, υπέρ Οργανισμών Λιμένων και Λιμενικών Ταμείων 5%, επίναυλος 3% τα οποία ομοίως πρέπει να καταργηθούν. Έχει υπολογισθεί από την ΕΕΑ, οι ανωτέρω κρατήσεις υπέρ τρίτων (NAT, Λιμ. Ταμεία, επίναυλος) ότι αντιστοιχούν σε συνολικό ποσοστό επιβάρυνσης 14,5% επί των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, τούτο ισοδυναμεί σε ευρώ στην αξία ενός νεότευκτου πλοίου ταχύτητας 23 νμ/ω, μήκους 120 μέτρων, μεταφορικής ικανότητας 1.500 επιβατών και 500 ΙΧ οχημάτων ετησίως. Η Ελληνική πολιτεία μέχρι σήμερα λόγω του επικαλούμενου "πολιτικού κόστους" δε αγγίζει το θέμα της κατάργησης των μη ανταποδοτικών υπέρ τρίτων κρατήσεων.

Τα τέλη αυτά καταργούμενα θα έκαναν φτηνότερο το ακτοπλοϊκό εισιτήριο και έτσι η επιπλέον ζήτηση μεταφοράς επιβατών και οχημάτων βασιζόμενη στο φτηνότερο εισιτήριο θα έφερνε επιπλέον οικονομικό κέρδος στην τουριστική αλυσίδα των νησιών μας.

#### **Απελευθέρωση συνθέσεων ξενοδοχειακού προσωπικού:**

Βάσει την ελληνικής αναχρονιστικής νομοθεσίας τα πληρώματα επιβάλλεται να είναι ή Έλληνες ή βάσει του Ν. 2932/01 άρθρου δευτέρου, παράγραφος 7 εδάφ. 2 και αλλοδαποί αλλά στην περίπτωση αυτή να νομιμοποιούνται με την προσκόμιση πιστοποιητικού ελληνομάθειας από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Αν αναλογιστούμε ότι κανένας Ευρωπαίος ναυτικός δεν πρόκειται να καθίσει στα θρανία για να πάρει το πιστοποιητικό Ελληνομάθειας πολύ δε περισσότερο ο αλλοδαπός ναυτικός του ξενοδοχειακού τομέα των ακτοπλοϊκών πλοίων, τότε τεκμαίρεται ότι εμμέσως επιβάλλεται να είναι αμιγώς ελληνικό ολόκληρο το πλήρωμα.

Θα πρέπει όμως να εξετασθεί η ύπαρξη δυνατότητας μείωσης του κόστους εκμετάλλευσης των Ε/Γ πλοίων εκ της μειωμένης μισθοδοσίας πληρώματος του ξενοδοχειακού τομέα με προσφορά για ναυτολόγηση φτηνότερων ναυτικών που θα προέρχονται από μερικές από τις πρόσφατα νεοεισαχθείσες χώρες στην Ε.Ε ή και τρίτες χώρες. Οι εν λόγω ναυτολογήσεις αλλοδαπών ναυτικών οι οποίες αν γίνουν στον ξενοδοχειακό τομέα των

ακτοπλοϊκών πλοίων θα επιφέρουν μείωση 30% στο κόστος μισθοδοσίας του ξενοδοχειακού προσωπικού, μπορούν να οδηγήσουν σε αντίστοιχη μείωση των εισιτηρίων περίπου 2% - 3%.

Οι συνθέσεις του ξενοδοχειακού προσωπικού, όπως επιβάλλονται από το ΠΔ 177/74 πρέπει άμεσα να καταργηθούν και να αφήεται ο πλοιοκτήτης ελεύθερα να επιλέγει τον αριθμό και τα προσόντα των εργαζομένων στον ξενοδοχειακό τομέα των πλοίων βάσει αντιστοίχων προτύπων των ξενοδοχείων ξηράς. Ο δε υποχρεωτικός χαρακτήρας της επάνδρωσης των Ε/Γ πλοίων με ναυτικούς να αναφέρεται μόνο στο SAFE MANNING, τούτου αναφερομένου μόνον επί των κανόνων ασφαλείας IMO και υπολογιζόμενου βάσει των χωρητικότητων και της ιπποδυνάμεως ενός εκάστου Ε/Γ πλοίου.

#### **Απαιτήσεις ενδιαίτησεως βάσει διεθνών προτύπων:**

Νέα πλοία δεν παραγγέλλονται ούτε προβλέπεται να ενταχθούν στην ελληνική ακτοπλοΐα τόσο λόγω των μη ανταγωνιστικών συνθηκών επάνδρωσης και λειτουργίας των πλοίων αλλά και εξ αιτίας της αναχρονιστικής και μόνο στην Ελλάδα ισχύουσας νομοθεσίας περί ενδιαίτησεως των Ε/Γ πλοίων, η οποία θέτει παράλογες και χωρίς διεθνές προηγούμενο προϋποθέσεις εσωτερικής ανάπτυξης του πλοίου.

#### **Να επιτραπεί στα κρουαζιερόπλοια η χρήση όλων των λιμένων για την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών:**

Τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν μια άλλη κατηγορία πλοίων που έχει τη δική της σημαντική συμμετοχή στην Ελληνική Οικονομία και το Κοινωνικό σύνολο. Οι χιλιάδες επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται τη χώρα μας συμβάλουν ουσιαστικά στην τοπική οικονομία προσφέροντας απασχόληση και ανάπτυξη.

Οι επιβάτες πρέπει να μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από τα κρουαζιερόπλοια από ή για τις χώρες προέλευσής τους. Έτσι προσφέρεται εργασία σε μεγάλο μέρος της Ελληνικής οικονομίας όπως τουριστικά γραφεία, ξενοδοχεία, εστιατόρια, λεωφορεία, αεροπλάνα κ.α.

### **Μείωση της ειδικής εισφοράς NAT:**

Τα Ελληνόκτητα κρουαζιερόπλοια υπό ξένη σημαία που είναι συμβεβλημένα με το NAT καλούνται να πληρώνουν υπέρογκα ποσά "Ειδική εισφορά" προς το NAT επιβαρύνοντας περαιτέρω την λειτουργία τους. Το αποτέλεσμα είναι να διαγράφονται από το NAT, να χάνονται θέσεις εργασίας και πόροι. Προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση το αναγκαίο μέτρο θα ήταν να μειωθεί η φορολογία και η ειδική εισφορά στο ίδιο επίπεδο που προ τριετίας έγινε για τα ποντοπόρα.

### **Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών από μαρίνες:**

Για να αναπτυχθεί περαιτέρω ο κλάδος των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, ο οποίος και αυτός προσφέρει πολλά στον Ελληνικό τουρισμό, πρέπει να βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες από τις μαρίνες που σε σύγκριση με τις γειτονικές ανταγωνίστριες χώρες υστερούν πολύ.

Για να εξελιχθεί όμως ο κλάδος αυτός και να αποδώσει τα αναμενόμενα στην Εθνική οικονομία για μια Μεσογειακή νησιωτική χώρα με τις ομορφιές της Ελλάδας, πρέπει και αυτός να γίνει ανταγωνιστικός. Σήμερα ατυχώς δεν είναι. Πέραν του εκσυγχρονισμού των υποδομών των μαρίνων και υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής απαιτείται επίσης εκσυγχρονισμός και του θεσμικού πλαισίου.

### **Ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας τουριστικών σκαφών:**

Το θεσμικό πλαίσιο έχει να κάνει με τον Φ.Π.Α. στις ναυλώσεις, τις Συνδρομές προς το NAT, τις διαδικασίες για τις ΝΕΠΑ (Ν.3182/03), την ένταξη στους αναπτυξιακούς νόμους, τις επαγγελματικές άδειες κλπ.

Για την αντιμετώπιση των ανωτέρω απαιτείται να :

- απαλλάσσονται από το Φ.Π.Α. και οι ναυλώσεις σκαφών αναψυχής που δεν προσεγγίζουν σε λιμένες τρίτης χώρας, καθώς και οι εργασίες και υλικά επισκευών, συντηρήσεως κλπ.

- παραγραφούν οι από το 1981 εκκρεμούσες ασφαλιστικές εισφορές στο NAT που έγιναν κατά παρέκκλιση των προβλεπομένων στο νόμο 792/78 και στο εξής οι ασφαλιστικές εισφορές να υπολογίζονται με βάση τις συλλογικές συμβάσεις όπως ο Ν. 792/78 ορίζει.
- να ομαλοποιηθούν οι διαδικασίες μετατροπής των ΕΠΕ, ΑΕ σε ΝΕΠΙΑ αναφορικά με τα περιουσιακά στοιχεία τους, Γραφεία, Αυτοκίνητα κλπ.
- εκσυγχρονισθούν οι διαδικασίες για τη χορήγηση επαγγελματικών αδειών.
- ενταχθεί ο κλάδος των σκαφών αναψυχής στους αναπτυξιακούς νόμους.

**Προσαρμογή των διατάξεων για διπλώματα και συνθέσεις βάσει των προσφερομένων ναυτικών στην ακτοπλοούσα φορτηγό ναυτιλία:**

Η οργανική σύνθεση που απαιτείται για τα Motorship είναι τουλάχιστον οκτώ (8) άτομα και είναι ίδια για πλοία τα οποία είναι, είτε 800 d.w.t., είτε 3000 d.w.t., Η δε σύνθεση της μηχανής ορίζει πως μέχρι 750 hp επανδρώνεται με 2 άτομα και από 751 hp και άνω με 3 άτομα, το οποίο τρίτο άτομο είναι χειριστής μηχανής δηλαδή μια ανύπαρκτη ειδικότητα. Με αυτές τις συνθέσεις υπάρχει έλλειψη ανταγωνιστικότητας.

Η εφαρμογή του ISM Code από τον Φεβρουάριο του 2008 καθίσταται αδύνατη λόγω της έλλειψης προσοντούχων αξιωματικών. Οι προσοντούχοι αξιωματικοί δεν έρχονται να δουλέψουν στην συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων ακόμα και στα τελευταία χρόνια της καριέρας τους λόγω κυρίως της αλλαγής της κλίμακας της συντάξεώς τους, παρόλο που πληρώνουν τα ίδια απομαχικά.

**Απαλλαγή από εξοπλισμό λόγω πλου πλησίων των ακτών στην ακτοπλοούσα φορτηγό ναυτιλία:**

Οι πλόες που πραγματοποιούν τα συγκεκριμένα πλοία είναι μικρής εμβέλειας και διάρκειας, παρόλα αυτά τα μέσα τηλεπικοινωνίας που απαιτούνται είναι της κατηγορίας A1+A2, όπως και σε πλοία που ταξιδεύουν στην Μεσόγειο και απαιτείται, εκτός από το περιττό κόστος και ένα δεύτερο δίπλωμα χειριστού ραδιοτηλεφωνίας. Επίσης οποιαδήποτε αλλαγή σε

εξοπλισμό ραδιοτηλεφωνίας, είτε λόγω βλάβης ή παλαιότητας, σημαίνει ταυτόχρονα την αλλαγή της άδειας ασυρμάτου πράγμα χρονοβόρο γραφειοκρατικό και πολυέξοδο.

### **Δημιουργία μόνιμης θέσης αγκυροβολίας στον Πειραιά των ρυμουλκών-ναυαγοσωστικών:**

Στους μεγαλύτερους λιμένες της χώρας, τα ρυμουλκά αναγκάζονται σε καθημερινή περιπλάνηση προκειμένου να βρουν ελεύθερο χώρο για αναμονή. Τούτο δημιουργεί μεγάλα προβλήματα και παράλληλα ταλαιπωρία στα πληρώματα χωρίς ιδιαίτερο λόγο. Έχει τεθεί το πρόβλημα προς τον ΟΛΠ από χρόνια με το αίτημα προσδιορισμού μόνιμου χώρου παραμονής.

### **Βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου και των υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης:**

Ανταγωνιστικό κόστος: Ενώ η ναυπηγοεπισκευαστική βάση κάποτε προσέφερε τις υπηρεσίες της σε μεγάλο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου τώρα εργάζεται υποτονικά. Έχει όμως ακόμη μερικούς άριστους τεχνίτες. Οι προσπάθειες για την αναβάθμιση της πρέπει να στοχεύουν στην προσφορά ανταγωνιστικού έργου μέσω υποδομών και κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου με μακρόχρονες βλέψεις. Όπως λειτουργεί σήμερα έχει ολοένα και λιγότερη απασχόληση και οι προοπτικές δεν είναι ευοίωνες. Οι εταιρείες που προγραμματίζουν επισκευές των πλοίων τους στην Μεσόγειο-Μαύρη Θάλασσα θα προτιμούσαν να επισκευάζουν τα πλοία στην Ελλάδα εφ' όσον οι συνθήκες είναι ανταγωνιστικές. Στόχος πρέπει να είναι η βελτίωση της ταχύτητας, η αξιοπιστία, η συρρίκνωση του κόστους επισκευής ούτως ώστε οι επισκευές στην Ελλάδα, όταν συνυπολογισθούν όλες οι παράμετροι, να είναι ελκυστικές.

Το κόστος της επισκευής ενός πλοίου διαμορφώνεται από το κόστος της επισκευής αυτής καθ' αυτής και την απώλεια εσόδων κατά το χρόνο της επισκευής (downtime). Στο κόστος αυτό συμπεριλαμβάνεται και το κόστος μετακίνησης του πλοίου σε άλλη, οικονομικότερη επισκευαστική βάση.

Η Ελλάδα είναι σε καίριο σημείο εντός της Μεσογείου, όπου οι όποιες παρακλήσεις από την πορεία είναι μικρές, με καλό κλίμα που ευνοεί ορισμένες εργασίες, αμφότερα σημαντικά πλεονεκτήματα. Η δυνατότητα προγραμματισμού των επισκευών με τις εγκατεστημένες εταιρείες στην Ελλάδα είναι ευκολότερη. Τα συγκριτικά αυτά πλεονέκτημα θα μπορούσαν να λειτουργούν σε όφελος της Εθνικής οικονομίας. Παρά ταύτα και την καλή σημερινή ναυλαγορά ο Πειραιάς δεν προσελκύει επισκευαστικό έργο λόγω ελλείψεως ανταγωνιστικότητας.

#### **Δημιουργία επισκευαστικών θέσεων με καλή προσβασιμότητα:**

Επισκευαστικές προβλήτες καταλαμβάνονται από αρκούντα πλοία και έτσι παρεμποδίζουν την επισκευή όσων πλοίων θέλουν να επισκευαστούν στην Ελλάδα. Η ορθή λειτουργία μέσω εκμίσθωσης προβλητών σε πολυμετοχική εταιρεία επισκευαστών θα ήταν λύση στο πρόβλημα. Η μη ύπαρξη καταλλήλων, προσιτών επισκευαστικών προβλητών αυξάνει το επισκευαστικό κόστος και συμβάλει εις το να κάνει την επισκευή στην Ελλάδα μη ανταγωνιστική.

#### **Να επιτρέπεται να εκτελούν εργασίες τα ναυτολογημένα πληρώματα:**

Τα πληρώματα των επισκευαζόμενων πλοίων πρέπει να μπορούν να εκτελούν τις προβλεπόμενες υπηρεσίες τους όταν το πλοίο επισκευάζεται στην Ελλάδα όπως συμβαίνει παντού στον κόσμο. Η παρούσα απαγόρευση εκτελέσεως κάθε εργασίας από το ναυτολογημένο πλήρωμα βάσει του Ν.2642/1998, άρθρο 3, παρ.3, είναι άλλο ένα αντικίνητρο που ανεβάζει το κόστος των επισκευών στην Ελλάδα και απωθεί τα πλοία.

#### **Ιδιωτικοποίηση υπηρεσιών στα λιμάνια:**

Η Ελλάδα είναι το μόνο κράτος μέλος της ΕΕ που διατηρεί μονοπώλιο στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών εμπορευματοκιβωτίων και μάλιστα κρατικό ουσιαστικό μονοπώλιο. Συνέπεια αυτής της πρακτικής είναι το χρόνιο έλλειμμα ανταγωνιστικότητας, παραγωγικότητας και αποδοτικότητας με



επακόλουθα την επιβάρυνση της εθνικής οικονομίας και την καταστρατήγηση των κανόνων ανταγωνισμού.

Το πνεύμα της ΕΕ για τα λιμάνια, μέσω της ατυχήσασας σχετικής οδηγίας αλλά και της νέας πρωτοβουλίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι η δραστηριοποίηση σε κάθε κύριο λιμένα δύο τουλάχιστον παροχών λιμενικών υπηρεσιών κάθε μορφής, συμπεριλαμβανομένης της φορτοεκφόρτωσης. Οι δύο κύριοι λιμενικοί οργανισμοί θα πρέπει να διατηρήσουν μόνο τις ιδιότητες του ελεγκτού και ύποπτου των λειτουργιών και του εκμισθωτού, μέσω Διεθνών διαγωνισμών των υπηρεσιών παροχής υπηρεσιών. Για παράδειγμα, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιώς διαθέτει τη δυνατότητα λειτουργίας τριών ανταγωνιστικών μεταξύ τους Terminals (Προβλήτες I και II και η III κατασκευή με το σύστημα BOT) και αντίστοιχα στη Θεσσαλονίκη. Παράλληλα να ενθαρρυνθεί η λειτουργία (π.χ. στον Αστακό) και η δημιουργία (π.χ. Τυμπάκι ή όπου αλλού) τερματικών σταθμών, κυρίως μεταφόρτωσης. Ως παράδειγμα αναφέρουμε ότι η μόνη σήμερα απελευθερωμένη υπηρεσία στον Πειραιά είναι αυτή των ρυμουλκήσεων που εκτελείται με συνέπεια και ιδιαίτερα χαμηλό κόστος, αντίθετα με όλες τις άλλες.

#### **Δημιουργία καταλλήλων χώρων αναμονής επιβατών:**

Η ανυπαρξία χώρων αναμονής επιβατών στο σύνολο των Ελληνικών λιμένων, η μη ύπαρξη στεγασμένων χώρων στα λιμάνια που να διαθέτουν κλιματισμό, άνετα καθίσματα, πίνακες ηλεκτρονικών ανακοινώσεων, μεγαφωνικές εγκαταστάσεις, υδρόψυκτες, τουαλέτες, δημιουργεί εκνευρισμό και καταγγελίες από επιβάτες που έχει καθυστερήσει η αναχώρηση του πλοίου στο οποίο πρόκειται να επιβιβασθούν με αποτέλεσμα η αγανάκτηση αυτή να μεταφέρεται προς τα ΜΜΕ. Ενώ αντίθετα ισόχρονη ταλαιπωρία επιβατών στα αεροδρόμια λόγω της πολιτισμένης παραμονής των εκεί επιβατών αντιμετωπίζεται εντελώς διαφορετικά. Η υποχρέωση των Οργανισμών λιμένων και των Λιμενικών Ταμείων για την άμεση κατασκευή τέτοιων αιθουσών και χώρων αναμονής προκύπτει από την είσπραξη επί 40 και πλέον ετών του τέλους 5% επί των εισιτηρίων.

### 4.3 Εκτιμήσεις για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας

Κατά την διάρκεια του αιώνα που πέρασε σημειώθηκαν επαναστατικές αλλαγές που άλλαξαν ριζικά το τοπίο και οδήγησαν την ναυτιλία να μεταφέρει σήμερα το συντριπτικό ποσοστό του διεθνούς εμπορίου.

Από την άλλη πλευρά οι αλλαγές που συντελέστηκαν οδήγησαν στο προσκήνιο νέες ναυτιλιακές δυνάμεις και παραμέρισαν παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη. Επιπλέον, άλλαξε η δομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας με αποτέλεσμα σήμερα να υπάρχει μεγάλη πληθώρα επιμέρους κατηγοριών δραστηριοποίησης με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

Η νέα χιλιετία μας βρίσκει στο μέσον μιας διαρκούς τεχνολογικής επανάστασης που συνοδεύεται από διαρκείς πολιτικές και οικονομικές μεταβολές. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, του οικονομικού φαινομένου της απελευθέρωσης των αγορών διεθνώς και της δημιουργίας ενιαίων κανόνων στο εμπόριο και, ευρύτερα, στην οικονομική ζωή, μέσω το οποίου δημιουργείται μία σχετικά ομοιογενής παγκόσμια αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, οι ποιοτικές υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών θα κληθούν να παίξουν καταλυτικό ρόλο.

Η Ελλάδα θα πρέπει να έχει καθαρή και δυνατή φωνή στους διεθνείς οργανισμούς όπου καθορίζονται ήδη και θα καθορίζονται σε ολοένα αυξανόμενο βαθμό οι «κανόνες του παιχνιδιού».

Για αυτόν ακριβώς το λόγο η χώρα μας στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας, υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτικές ή περιφερειακές πρακτικές<sup>1</sup>.

Η διεθνής ναυτιλία προάγεται όταν οι σημαντικές γι' αυτήν αποφάσεις λαμβάνονται και υιοθετούνται στους αρμόδιους Διεθνείς Οργανισμούς και εφαρμόζονται ομοιόμορφα από όλα τα Κράτη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

---

<sup>1</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Αναμφισβήτητα ο τομέας των εξαγωγίμων υπηρεσιών και συγκεκριμένα οι τομείς της ναυτιλίας και του τουρισμού, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από σημαντική επενδυτική δραστηριότητα και συνιστούν δύο από τους δυναμικότερους τομείς για την ελληνική οικονομία τα τελευταία χρόνια, αναμένεται να συνεισφέρουν στον περαιτέρω περιορισμό του διαρθρωτικού ελλείμματος στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών.

Ιδιαίτερα ο τομέας της ποντοπόρου ναυτιλίας αναμένεται, μετά και την ολοκλήρωση του εντυπωσιακού επενδυτικού προγράμματός του, να βρεθεί σε ιδιαίτερα ισχυρή ανταγωνιστική θέση αυξάνοντας το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου στην παγκόσμια αγορά (κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες). Ως εκ τούτου, οι προσδοκώμενες εισπράξεις καθώς και η συνεισφορά του ναυτιλιακού τομέα στο ΑΕΠ θα αυξηθεί μετά το 2010, συντελώντας στη περαιτέρω μείωση του διαρθρωτικού ελλείμματος κατά 0,75% της ποσοστιαίας μονάδας<sup>2</sup>.

Η ισχυρή επενδυτική δραστηριότητα στον ναυτιλιακό τομέα αναμένεται να συνεχιστεί και κατά το μεγαλύτερο τμήμα του 2007 αντανακλώντας τις θετικές προοπτικές του κλάδου, τόσο στην αγορά υγρού όσο και ξηρού φορτίου, τα υψηλά κέρδη των προηγούμενων ετών καθώς και την ανάγκη περαιτέρω ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου κυρίως λόγω της προβλεπόμενης απόσυρσης παλαιότερων πλοίων (πετρελαιοφόρων) μετά το 2010.

Οι επενδύσεις σε πλοία αναμένεται να επιβραδυνθούν σημαντικά μετά το 2008 καθώς οι πρόσφατες παραγγελίες, σε συνδυασμό με τις προβλεπόμενες για το 2007, αναμένεται να εξισορροπήσουν την συνολική διαθέσιμη χωρητικότητα με την αναμενόμενη ζήτηση. Οι πληρωμές για πλοία συνιστούν επίσης ένα μη-ανησυχητικό τμήμα της διεύρυνσης του ελλείμματος καθώς συνδέονται με αυξημένες προσδοκίες εσόδων για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία.

Όσον αφορά τις προκλήσεις που θα κληθεί η χώρα μας να αντιμετωπίσει μελλοντικά, φαίνεται βέβαιο ότι η τεχνολογική επανάσταση πρόκειται να

---

<sup>2</sup> ΕΤΕ: Σε προσωρινούς παράγοντες οφείλεται η διόγκωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών Η Ναυτεμπορική online, 30 Μαρτίου 2007.

συνεχισθεί με αμείωτο ρυθμό. Η εξέλιξη των συστημάτων επικοινωνίας, εντοπισμού στίγματος και πορείας θα βελτιώσουν τόσο τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο όσο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του και την δυνατότητα άμεσης παροχής συνδρομής σε περίπτωση ατυχήματος.

Η τεχνολογία προβλέπεται ότι θα αυξήσει την ταχύτητα των πλοίων καθώς και τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού τους. Τα περιθώρια του ανθρώπινου λάθους θα στενέψουν ενώ θα υπάρξει περαιτέρω αναβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα και ανάδειξη της ναυτικής εκπαίδευσης σε ακρογωνιαίο λίθο της δραστηριοποίησης στο θαλάσσιο στίβο.

Οι προκλήσεις, τις οποίες αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία, τόσο μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και στο παγκόσμιο περιβάλλον των θαλασσιών μεταφορών, στο οποίο δραστηριοποιείται είναι μεγάλες, γεγονός που θα πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό αλλά και την υλοποίηση κάθε μορφής ναυτιλιακής δραστηριότητας<sup>3</sup>.

Μέσα σε ένα ασταθές διεθνές τοπίο, του οποίου οι ανισοροπίες επιτείνονται από κανόνες συμπεριφοράς μιας συνεχώς επεκτεινόμενης παγκοσμιοποίησης, οι μελλοντικές στρατηγικές και επιλογές του YEN θα καθορίζονται και θα υλοποιούνται θέτοντας ως γνώμονα την εξυπηρέτηση των μακροχρόνιων συμφερόντων του εθνικού νηολογίου και των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτικών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της κυρίαρχης ελληνικής ναυτιλιακής δύναμης.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, οι πολιτικές που αναπτύσσονται για το έτος 2007 στοχεύουν κυρίως<sup>4</sup>:

- Στην ανάπτυξη του εθνικού λιμενικού συστήματος, ώστε να ανταπεξέλθει στις σύγχρονες προκλήσεις και ευκαιρίες. Οι προσπάθειες του YEN θα εστιασθούν στην ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής και ανωδομής, στη βελτίωση της λιμενικής οργάνωσης και λειτουργίας, την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων, την προώθηση της απασχόλησης στους λιμένες, καθώς επίσης στον εκσυγχρονισμό, τη βελτίωση και

---

<sup>3</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

<sup>4</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολιτικές για την εμπορική ναυτιλία 2004-2007

αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών. Παράλληλα, θα επιδιωχθεί ο προγραμματισμός δράσεων που θα ενισχύσουν την προσπελασιμότητα και τη γεωγραφική συνοχή και θα εξυπηρετήσουν την περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη. Οι στρατηγικοί στόχοι της εθνικής λιμενικής πολιτικής για το 2007, που θα υποστηριχθούν μέσα από ανάλογες πολιτικές, μπορούν να συνοψισθούν στην:

ο βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που αφορούν στην εξυπηρέτηση φορτίων εισαγωγής και εξαγωγής,

ο αύξηση της προσέλκυσης φορτίων προς διαμετακόμιση καθώς και της αναλογίας τους σε σχέση με τα φορτία εισαγωγής / εξαγωγής, με τη λειτουργία των Ελληνικών λιμένων ως hub ports

ο αύξηση της προσέλκυσης φορτίων που προορίζονται για την εκτός των Ελληνικών συνόρων ενδοχώρα, μέσω της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών και της αξιοποίησης της σύνδεσης των Ελληνικών λιμένων με το Διευρωπαϊκό και το Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

ο εξυπηρέτηση των εσωτερικών μεταφορών και ειδικά αυτών που αφορούν σε νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές για την ενίσχυση της συνοχής του Εθνικού χώρου.

ο ανάπτυξη του εθνικού λιμενικού συστήματος στη βάση του τρίπτυχου: «ασφάλεια – ανταγωνιστικότητα – ταχύτητα εξυπηρέτησης»

• Στην αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με παράλληλη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και προώθηση μέτρων ενίσχυσης της ποιότητας, της αξιοπιστίας και της ασφάλειας των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και οχημάτων. Ειδικότερα, για τις γραμμές u960 που οι πλοιοκτήτες κατά την διαδικασία της τακτικής δρομολόγησης δεν εκδηλώνουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον επιδίωξη του ΥΕΝ είναι να συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, έναντι μισθώματος, κατόπιν διεθνών μειοδοτικών διαγωνισμών με χρονική διάρκεια μέχρι δώδεκα (12) έτη. Με τη ρύθμιση αυτή θα δημιουργηθούν καλύτερες συνθήκες προσέλκυσης και δραστηριοποίησης ναυτιλιακών εταιρειών και αναμένεται η ενίσχυση της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας με την αύξηση της προσφοράς

παροχής υπηρεσιών στην εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών. Θα εφαρμοσθούν επίσης καινοτομίες που θα αποσκοπούν στην ενθάρρυνση νέων επενδύσεων και την αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, οι οποίες έχουν να κάνουν με τη θέσπιση κριτηρίων ηλικίας και ταχύτητας, με την καθιέρωση δωρεάν μετακινήσεων των κατοίκων μικρών νησιών, με τη δυνατότητα εξυπηρέτησης νησιών μέσω ανταποκρίσεων, με την ενοποίηση ορισμένων γραμμών και με την καθιέρωση ρήτρας πληθωρισμού και συντελεστή καυσίμων.

Για την προστασία των επιβατών ως καταναλωτών και την καλύτερη ενημέρωσή τους επί των δικαιωμάτων τους, το ΥΕΝ θα θέσει σε εφαρμογή Προεδρικό Διάταγμα για τη ρύθμιση θεμάτων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τόσο των επιβατών όσο και (πρωτίστως) των μεταφορέων στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

- Στην προσέλκυση νέων επενδύσεων και την ενθάρρυνση πρωτοβουλιών στον τομέα της κρουαζιέρας με προφανή θετικά αποτελέσματα για τις τοπικές νησιωτικές οικονομίες και την τουριστική τους ανάπτυξη. Εντός του πλαισίου αυτού, θα προωθηθεί σχέδιο κανονιστικής ρύθμισης με το οποίο θα καθορίζονται οι προϋποθέσεις της δραστηριοποίησης κρουαζιεροπλοίων με σημαία τρίτου μη κοινοτικού κράτους υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

- Στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, προκειμένου επιτευχθεί η μεγιστοποίηση των ωφελημάτων για την εθνική οικονομία από την ύπαρξη, δραστηριοποίηση και περαιτέρω ενίσχυση ενός ισχυρού εθνικού στόλου. Ανακοινώθηκε πρόσφατα και θα υλοποιηθεί άμεσα δέσμη μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με την καθιέρωση ελαστικών συνθέσεων κατωτέρων πληρωμάτων, με κύριο στόχο την προσέλκυση των ελληνικών συμφερόντων υπαρχόντων και ναυπηγούμενων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Παράλληλα επιδιώκεται να μειωθεί δραστικά η ανεργία στο ναυτικό επάγγελμα, διαμέσου της επιδότησης των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Έτσι θα μειωθεί το κόστος εργασίας δίνοντας κίνητρα για προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία, που θα απορροφήσουν Έλληνες

άνεργους ναυτικούς. Ταυτόχρονα θα συνεχισθεί αμείωτη η προσπάθεια προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, δια των οποίων θα διαφυλαχθεί η ελληνική ναυτιλιακή τεχνογνωσία.

- Ο παράγοντας “ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας” αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί το επίκεντρο της πολιτικής που υλοποιήθηκε με ένα πλέγμα ενεργειών και ταυτόχρονα καθίσταται στοιχείο των μέτρων και των ενεργειών που σχεδιάζονται να υλοποιηθούν στο άμεσο μέλλον.

- Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής, αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία στη διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας, στην επιδίωξη διατύπωσης των απόψεων και των θέσεων τους για τη διαμόρφωση, κατ’ αρχήν, των άμεσων προτεραιοτήτων προς υλοποίηση του βασικού δόγματος της ναυτιλιακής πολιτικής “ανάπτυξη, ασφάλεια, ποιότητα, ανταγωνιστικότητα, απασχόληση”.

- Ταυτόχρονα και μέσα στο πλαίσιο της ακολουθούμενης πολιτικής, οι αναληφθείσες και οι σχεδιαζόμενες ενέργειες αποσκοπούν στη διαμόρφωση μέτρων που αντανακλούν με ρεαλισμό τις συνθήκες δραστηριοποίησης της ναυτιλίας, τις εξελίξεις, την ανταπόκριση στο συνολικό πολιτικό και τεχνολογικό περιβάλλον που διαμορφώνεται, χωρίς να παραβλέπεται η σκοπιμότητα διατήρησης θεσμών στους οποίους στηρίχθηκε και εξακολουθεί να στηρίζεται το Ελληνικό θαύμα της εμπορικής ναυτιλίας. Παράλληλα αξιοποιείται με αποτελεσματικότητα η εμπειρία του διοικητικού φορέα της εμπορικής ναυτιλίας, ενισχύεται η διεθνής συνεργασία και διαμορφώνεται μια σταθερά δυνατή και εποικοδομητική παρουσία στα διεθνή ναυτιλιακά fora και την Ευρωπαϊκή Ένωση, που επιδιώκει τη διαμόρφωση κοινών και ενιαίων όρων για τη δραστηριοποίηση της ποντοπόρου ναυτιλίας, τη διαμόρφωση συνθηκών εργασίας ναυτικών και επικεντρώνεται στην ομοιόμορφη εφαρμογή τους και τον έλεγχο εφαρμογής τους.

- Στην υποστήριξη και προώθηση των ελληνικών θέσεων στο πλαίσιο της Ε.Ε. και Διεθνών Οργανισμών με την ενεργή συμμετοχή και ανάληψη πρωτοβουλιών, όπου συζητούνται ναυτιλιακά θέματα, με περαιτέρω στόχους την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την

ενίσχυση των μέτρων για αποτροπή έκνομων ή τρομοκρατικών ενεργειών και την κατάργηση των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές.

- Στην περαιτέρω αναβάθμιση της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, ιδίως μετά την έναρξη λειτουργίας του Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης ΠΟΣΕΙΔΩΝ, παράλληλα με την προμήθεια εκπαιδευτικού εξοπλισμού και κτιριακών παρεμβάσεων στις σχολές Εμπορικού Ναυτικού. Κατά το έτος 2006 από το ΥΕΝ αναλήφθηκαν και υλοποιήθηκαν καινοτόμες δράσεις στο πλαίσιο των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΥΠΕΠΘ (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Εκπαίδευση και Αρχική Επαγγελματική Κατάρτιση II) και του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση). Συγκεκριμένα στο πλαίσιο του ΕΠΕΑΕΚ έχουν εγκριθεί και θα υλοποιηθούν δράσεις συνολικού προϋπολογισμού 23 εκατ. ευρώ, ενώ για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση» ο αντίστοιχος προϋπολογισμός ανέρχεται στα 11,2 εκατ. ευρώ. Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αυτών των δράσεων ολοκληρώνεται στις 31/12/2008. Αναφορικά με την 4η Προγραμματική Περίοδο 2007-2013, το ΥΕΝ έχει υποβάλλει συγκεκριμένες προτάσεις στα Τομεακά Προγράμματα των προαναφερομένων Υπουργείων (ΥΠΕΠΘ, Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας) προκειμένου συμπεριληφθούν στα Επιχειρησιακά τους Προγράμματα.

- Στην αναβάθμιση των επιπέδων ασφάλειας των πλοίων με την εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό Ελληνική αλλά και ξένη σημαία που καταπλέουν σε Ελληνικά λιμάνια και την ενίσχυση του συστήματος του ελέγχου των πλοίων από τις αρχές των λιμένων (port state control).

- Στην αναβάθμιση του συντονισμού του έργου έρευνας και διάσωσης στη θαλάσσια περιοχή ευθύνης της Ελλάδας και ευρύτερα, μέσω της εγκατάστασης, στελέχωσης και έναρξης λειτουργίας του Ελληνικού Επίγειου



Δορυφορικού Σταθμού (GRMCC) στο πλαίσιο του Διεθνούς Δορυφορικού Οργανισμού για την Έρευνα και Διάσωση COSPAS – SARSAT.

- Λαμβάνοντας υπόψη και τα νέα ενεργειακά προγράμματα που υλοποιούνται στην περιοχή μας, όπως ο αγωγός μεταφοράς πετρελαίου Μπακού-Τσειχάν και ο αγωγός Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη, στην αξιοποίηση όλων των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την προβολή της χώρας μας στα διεθνή Fora ως χώρα με τις καθαρότερες θάλασσες, την ενίσχυση των διμερών σχέσεων με όμορες χώρες σε θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, την ενίσχυση του υπάρχοντος εξοπλισμού και ανακατανομή του στις Λιμενικές Αρχές με γνώμονα την αμεσότερη ανταπόκριση σε περιστατικά ρύπανσης.
- Γενικά, η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθείται δε στηρίζεται στον άξονα «πολιτική για την πολιτική» αλλά έμπρακτα αποδεικνύει ότι έχει ως γνώμονα το «μέτρα για τον άνθρωπο, την ανάπτυξη με άμεσο αποτέλεσμα στην κοινωνία και την εθνική οικονομία»<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοψίζοντας μπορούμε να αναφερθούμε στη φράση του Ξενοφώντα «Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία», που παρουσιάζει άριστα τη σχέση της ελληνικής οικονομίας με τη θάλασσα και τη ναυτιλία και μας δίνει αφορμή να επαναλάβουμε ακόμα μια φορά με συντομία τα πολλαπλά οφέλη που αποκομίζει η ελληνική οικονομία από τον ευρύτερο τομέα της ναυτιλίας.

Η ελληνική ναυτιλία, με ιστορία που ξεκινάει από την εποχή του Ομήρου, διατηρεί σήμερα την πρώτη θέση κατάταξης διεθνώς, κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, με σχεδόν 3.700 πλοία ελληνικών συμφερόντων υπό διάφορες σημαίες. Χαρακτηρίζεται από συνεχή αύξηση χωρητικότητας και μείωση μέσου όρου ηλικίας των πλοίων, που δηλώνει την συνεχιζόμενη διαδικασία ανανέωσης του ελληνικού στόλου.

Η ναυτιλία, που περιλαμβάνει την ποντοπόρο ναυτιλία, φορτηγό ναυτιλία, ακτοπλοΐα, κρουαζιερόπλοια, τουριστική ναυτιλία και ναυπηγική βιομηχανία, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα εξέλιξης της ελληνικής οικονομίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισρέει κάθε χρόνο στη χώρα αυξάνεται συνεχώς τα τελευταία χρόνια, ξεπερνώντας τα 14 δις ευρώ και καλύπτει πάνω από το 7% του Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος.

Σημαντική είναι η συνεισφορά της ναυτιλίας και στον τομέα της απασχόλησης με περίπου 15.000 άμεσα απασχολούμενους και προσφέροντας πάνω από 50.000 θέσεις εργασίας συνολικά στην θάλασσα και τη στεριά. Πτωτική πορεία παρουσιάζει ωστόσο ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών και των απασχολουμένων στη ναυπηγική βιομηχανία κυρίως λόγω της έλλειψης ανταγωνιστικότητας των μισθών, που αυξάνει το κόστος εργασίας.

Η ναυτιλία έχει άμεσο αντίκτυπο και επί των δημοσιονομικών εσόδων της χώρας, που προέρχονται από τη φορολόγηση των πλοίων και την είσπραξη λιμενικών και άλλων τελών. Φυσικά, προσφέροντας σύνδεση με τους νησιωτικούς και άλλους προορισμούς της χώρας συμβάλλει και στην ανάπτυξη του τουρισμού.

Στον τομέα των επενδύσεων η συμβολή της ναυτιλίας είναι εντυπωσιακή, με τους έλληνες εφοπλιστές να έχουν πραγματοποιήσει μέχρι σήμερα επενδύσεις ύψους 28 δις δολαρίων για την αγορά και παραγγελία νέων πλοίων, που αναμένεται να φέρουν την ελληνική ναυτιλία σε ακόμα ανταγωνιστικότερη θέση.

Οι χρηματοδοτήσεις των τραπεζών στην ναυτιλία παρουσιάζουν σταθερά ανοδική πορεία ξεπερνώντας τα 36 δις δολάρια και χαρακτηρίζονται από την σημαντική παρουσία ξένων τραπεζών στον κλάδο. Τέλος, η πορεία των ναυτιλιακών εταιρειών στην χρηματιστηριακή αγορά είναι αρκετά ικανοποιητική.

Παρά τη συνεχώς βελτιούμενη εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας, υπάρχουν αρκετά προβλήματα σε διάφορους τομείς, όπως φορτηγός ναυτιλία, ακτοπλοΐα, ναυπηγήσεις κτλ., που μειώνουν την ανταγωνιστικότητά της. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπιστούν σε σημαντικό βαθμό με ευνοϊκές νομοθετικές ρυθμίσεις και βελτίωση υποδομών.

Γενικά η ναυτιλία είναι ένας πολλά προσφερόμενος και πολλά υποσχόμενος τομέας της ελληνικής οικονομίας, από τον οποίο πηγάζει μεγάλο μέρος της εθνικής υπερηφάνειας των Ελλήνων. Από τη φράση του Λυσία «Επίστασθε δε ότι η μεν αρχή των κρατούντων της θαλάσσης = γνωρίζετε βεβαίως πως η εξουσία ανήκει σε όσους κυριαρχούν στη θάλασσα», καταλαβαίνουμε ότι η επιδίωξη της κυριαρχίας στη θάλασσα από τη μεριά των Ελλήνων μπορεί να προσφέρει τα μέγιστα για τη χώρα και την οικονομία της.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Δρ . Κ . Ν. Παπαγιαννούλης, Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002.

Ελένη Θ. Θανοπούλου, Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1994.

Ελ. Γεωργαντόπουλος- Γ.Π Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομία, Εκδόσεις Τζέι και Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 1997.

Λαζάρου Θ. Χουρμανίδη- Κωνσταντίνου Α. Ζώη, Συνολική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας Από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι Σήμερα (Γεγονότα και Προβλήματα), Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα 1996.

Γ.Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2000.

Δημήτρης Ν. Μυλωνόπουλος, Ναυτιλία (έννοιες-τομείς-δομείς), Εκδόσεις Σταμούλη Αθήνα 2004

Ανδρέα.Γ.Λαιμού, Ναυτιλιακά Θέματα, Εκδόσεις- Τσικόπουλος, Αθήνα 1974.

Δημήτρης Ν. Μυλωνόπουλος, Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, Εκδόσεις Σταμούλης Πειραιάς 1993.

Ελ. Γεωργαντόπουλος, «Η εμπορική ναυτιλία ως παράγων της οικονομικής ζωής της χώρας», Εκδόσεις Τσικόπουλος, Αθήνα 1961.

Ινστιτούτο Ιστορίας της ελληνικής ναυτιλίας, <http://museum.yen.gr/History.htm>

Πανεπιστήμιο Αιγαίου: Αναγόρευση Ευθύμιου Μητρόπουλου, Γ.Γ. του Διεθνούς Ναυτιλ. Οργανισμού των Ην. Εθνών, σε Επίτιμο Διδάκτορα του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.

Νίκογλου Δ. Ελληνική Ναυτιλία: Το παρόν και το μέλλον, εφημερίδα Καθημερινή 24-9-2006.

Ορφανός Δ. Αντιναύαρχος ,Τα πολλαπλά οφέλη της χώρας μας από την εμπορική ναυτιλία , Απρίλιος του 2005 [www.apodimos.com](http://www.apodimos.com)

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Αδ. Γ. Κρασσανάκης, ΚΗ Αυθεντική Ναυτική Ιστορία του Ελληνικού Έθνους,  
[www.krassanakis.gr](http://www.krassanakis.gr).

Ν. Χ. Ρουσάνογλου, Σταθερά στην κορυφή η ελληνική ναυτιλία,  
[www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, [www.nee.gr](http://www.nee.gr)

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

Γ. Βλάχος: "Τα μέτρα του ΥΕΝ για την ακτοπλοία" [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, Ελληνική Ακτοπλοία και Cabotage , Εκδόσεις Ίδρυμα  
Ευγενίδου Αθήνα 1997.

Αυξήθηκε η διακίνηση επιβατών με πλοία κατά 11,22%.,  
[www.greekshippingnews.gr](http://www.greekshippingnews.gr) Ακτοπλοία

Ε. Σουμέλη «Η κρίση της Ναυπηγικής Βιομηχανίας στην Ελλάδα»  
[www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

Γ. Σκορδίλης, «Τα ελληνικά ναυπηγεία έχασαν το... πλοίο & Η έκρηξη των νέων  
παραγγελιών των ελλήνων εφοπλιστών δεν βοήθησε καθόλου τη  
ναυπηγοεπισκευαστική μας ζώνη», Το ΒΗΜΑ, 10/04/2005

Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, [www.hellenic-shipyards.gr](http://www.hellenic-shipyards.gr)

Νεώριον Α.Ε., [www.neorion-holdings.gr](http://www.neorion-holdings.gr)

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, [www.nat.gr](http://www.nat.gr)

Ν. Μπαρδούνια , «Θαλασσινή αύρα τόνωσης της εθνικής οικονομίας»  
Καθημερινή, 1-4-2007

«Σε ύψη ρεκόρ το έλλειμμα» άρθρο της Εθνικής Τράπεζας, [www.economics.gr](http://www.economics.gr)

Δελτίο τύπου ΕΣΥΕ, 17/7/2007, Δύναμη ελληνικών εμπορικών πλοίων 100κοχ  
και άνω, Μάιος 2007

Τράπεζα της Ελλάδος, [www.bankofgreece.gr](http://www.bankofgreece.gr)

«Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα» Μελέτη Ερευνητικής ομάδας Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, μετά από ανάθεση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2006

Γράτσος Γ., Δελτίο της Ναυτιλίας-ΝΕΕ, Τεύχος 157, Α 24

Νόμος 27/1975 «Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.» (ΦΕΚ Α' 77 19/22.4.1975).

Α. Κάλλη, “Επενδύσεις άνω των 28 δισ. δολ. για πλοία” της Αγγ. Καλλή, ΗΜΕΡΗΣΙΑ, 8/8/2007

«ΕΤΕ: Σε προσωρινούς παράγοντες οφείλεται η διόγκωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών» Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΟΝ ΛΙΝΕ, 30/3/07.

Βικιπαίδεια, η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια <http://el.wikipedia.org>

«Τεράστιες επενδύσεις για λιμενικές υποδομές σχεδιάζονται από το ΥΕΝ», [www.express.gr](http://www.express.gr)

«Επενδύσεις ύψους 533 εκατ. ευρώ από τον ΟΛΠ για να προλάβει τον ανταγωνισμό», [www.express.gr](http://www.express.gr)

Ν. Χ. Ρουσάνογλου «Οι τράπεζες αρωγός στην προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας» [www.webdirectory.gr](http://www.webdirectory.gr)

Ν. Χ. Ρουσάνογλου «Ναυτιλία και Χρηματιστήριο» [www.webdirectory.gr](http://www.webdirectory.gr)

Έκθεση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος «Πεπραγμένα 2006»

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολιτικές για την εμπορική ναυτιλία 2004-2007 [www.yen.gr](http://www.yen.gr)