



**Πανεπιστήμιο Πατρών**

**ΣΧΟΛΗ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ  
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

## **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ: ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ  
ΣΗΜΑΙΑ, ΠΩΣ ΑΥΤΟΣ Ο ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ  
ΒΟΗΘΗΣΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : κος ΝΤΕΜΠΡΗΣ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

**ΦΟΙΤΗΤΕΣ :**

- 1. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΡΑ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ**
- 2. ΚΟΤΡΩΤΣΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ**
- 3. ΚΑΚΙΩΝΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ**

ΠΑΤΡΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2020

**«ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΚΑΙ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΠΩΣ ΑΥΤΟΣ  
Ο ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ  
ΒΟΗΘΗΣΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»**



## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ:**

Η παρούσα Πτυχιακή εργασία με τίτλο «Έλληνες πλοικτήτες και ελληνική σημαία, Πως αυτός ο συνδυασμός μπορεί να βοηθήσει την ελληνική οικονομία» εκπονήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των προϋποθέσεων, για τη λήψη του πτυχίου μας από το Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας τμήμα Επιχειρηματικού Σχεδιασμού και Πληροφοριακών Συστημάτων, με έδρα τον Πάτρα. Η ανάληψή της ορίστηκε με υπεύθυνο καθηγητή τον κ. Ντεμίρη Κωνσταντίνο. Η ολοκλήρωσή της πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2020 . Σκοπός μας κατά τη διάρκεια της συγγραφής ήταν όσο δυνατόν πιο κατανοητή ανάλυση του θέματος. Ελπίζουμε το περιεχόμενο να ανταποκρίνεται και στις απαιτήσεις των καθηγητών μας. Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μας, κ Ντεμίρη Κωνσταντίνο, για τη βοήθεια και τις χρήσιμες ιδέες του, που συνέβαλαν στην βελτίωση της εργασίας.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Ευχαριστούμε τον Επιβλέπων καθηγητή κ. κ Ντεμίρη Κωνσταντίνο, γιατί μας έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθούμε με ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον θέμα. Τον ευχαριστούμε θερμά για τις εξαιρετικά ωφέλιμες κριτικές παρατηρήσεις του στην επεξεργασία του θέματος αυτού. Ακόμη ευχαριστούμε όλους τους καθηγητές και τις καθηγήτριες που μας δίδαξαν στα μαθήματα της Σχολής, αφού μας έδωσαν τις απαραίτητες γνώσεις για να φτάσουμε σε αυτό το στάδιο παρουσίασης της πτυχιακής μας εργασίας. Τέλος, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τα μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής, οι οποίοι ευγενικά δέχθηκαν να αξιολογήσουν την παρούσα πτυχιακή εργασία.

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## Πίνακας περιεχομένων

ΠΡΟΛΟΓΟΣ:.....	3
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....	3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ .....	4
Κεφάλαιο 1 <sup>ο</sup> : ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	6
ΟΡΙΣΜΟΣ .....	6
1.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.....	7
Κεφάλαιο 2 <sup>ο</sup> : Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	9
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....	9
2.2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	13
2.3. ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	16
2.4. ΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	18
2.4.1. ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ.....	18
2.4.2 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ .....	21
2.4.3. ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	23
2.4.4 ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ .....	25
2.4.5 ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ.....	28
2.5. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	30
2.6. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	31
2.7 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ.....	34
Κεφάλαιο 3 <sup>ο</sup> : Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	37
3.1 ΟΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	37
3.1.1. BULK ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	38
3.1.2. TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	41
3.2. ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΩΝ .....	42
3.3. ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	45
3.3.1 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	45
3.3.2 Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ -ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ.....	49
3.4. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	53
Κεφάλαιο 4 <sup>ο</sup> : Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ.....	54
4.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	54
4.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	58
4.3. ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ .....	62
Κεφάλαιο 5 <sup>ο</sup> : Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	64
5.1 Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Gross national product) .....	64
5.1.1 Υπολογισμός ΑΕΠ .....	65
$Y = C + I + G + NX$ .....	66
5.2. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	68
5.2.1 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΤΟΜΕΑ... ..	71

<b>5.2.2 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ</b>	<b>77</b>
<b>5.3 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ</b>	<b>82</b>
<b>5.4 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ</b>	<b>84</b>
<b>5.5 Η ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ</b>	<b>86</b>
<b>5.6 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ</b>	<b>88</b>
<b>5.6.1 ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ</b>	<b>91</b>
<b>5.6.2 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΝ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΟΪΑ</b>	<b>93</b>
<b>5.6.3 Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ</b>	<b>95</b>
<b>5.6.4. Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ</b>	<b>95</b>
<b>Κεφάλαιο 6ο: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ - CLUSTERS</b>	<b>96</b>
<b>Κεφάλαιο 7ο : ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b>	<b>97</b>
<b>Κεφάλαιο 8ο: ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ</b>	<b>99</b>
<b>ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ</b>	<b>99</b>
<b>Κεφάλαιο 9ο : ΕΡΕΥΝΑ</b>	<b>112</b>
<b>Συμπεράσματα Έρευνας</b>	<b>148</b>
<b>Συμπεράσματα</b>	<b>151</b>

# Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>: ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## ΟΡΙΣΜΟΣ

Προσπαθώντας να προσεγγίσουμε όσο το δυνατό πληρέστερα έναν ορισμό για τον όρο Εμπορική Ναυτιλία, καταλήγουμε ότι αποτελεί ένα κλάδο στον τομέα των μεταφορών, που μέσω συγκεκριμένων υπηρεσιών μεταφέρει αγαθά σε διάφορα μέρη δια θαλάσσης.

Η Ναυτιλιακή Αγορά αποτελείται από διάφορες και ως επί το πλείστον διαφορετικού τύπου αγορές. Ο διαχωρισμός τους εξαρτάται από το γεωγραφικό στίγμα των διαδρομών, από τις απαιτήσεις των ταξιδιών και από το είδος του πλοίου και του περιεχομένου του, δηλαδή του φορτίου.

Επιπρόσθετα, υπάρχει αμφίδρομη σχέση ανάμεσα στην οικονομία και την Εμπορική Ναυτιλία. Αυτοί οι δύο τομείς βρίσκονται σε συνεχή επιρροή. Η τελευταία, αναπόσπαστο τμήμα του διεθνούς εμπορίου, υπόκειται σε κάθε είδους κοινωνικοπολιτικές και οικονομικές αλλαγές. Τέλος, η Ναυτιλιακή Αγορά αποτελείται από τους φορτωτές, τις οργανώσεις κυβερνητικού χαρακτήρα και τις ναυτιλιακές εταιρίες<sup>1</sup>.

1. Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη, σελ.39.

## 1.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος έπληξε την παγκόσμια οικονομία. Στην Ευρώπη τα αρνητικά αποτελέσματά του διαφαίνονται τόσο σε υλικό και ανθρώπινο δυναμικό όσο και στον οικονομικό τομέα. Χώρες που κινούσαν τα νήματα και συνέβαλαν σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομία, όπως η Γερμανία και η Γαλλία, είχαν τραγικές επιπτώσεις. Εκείνη, λοιπόν, τη χρονική περίοδο η ΗΠΑ, εκμεταλλευόμενη τις καταστάσεις, άρχισε να αποκτά μεγάλη δύναμη, οικονομική κυρίως, σε παγκόσμια κλίμακα.

Η ανάπτυξη λοιπόν, του διεθνούς εμπορίου συμπίπτει χρονικά με το τέλος του πολέμου. Δόθηκε προτεραιότητα στις συναλλαγές σε διεθνές επίπεδο, καθώς αυτές θα οδηγούσαν στην επανεκκίνηση μιας αξιόλογης ανάπτυξης για την οικονομία των κρατών<sup>2</sup>.

Οι αριθμοί, από τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου κι έκτοτε, δείχνουν ότι, με μοναδική εξαίρεση το 1973 και το 1979, που παρουσιάστηκε η κρίση του πετρελαίου, η ανάπτυξη των διεθνών συναλλαγών οδήγησε σε κοινωνική και οικονομική ευημερία. Συγκεκριμένα, από το 1950 έως και το 1974 το εμπόριο σε διεθνές επίπεδο αυξήθηκε πέντε φορές σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Σε αυτό συνέβαλε σημαντικά η τεχνολογία, που βοήθησε με τα μέσα που προσέφερε στην εύκολη διακίνηση των προϊόντων μέσω των θαλάσσιων οδών. Λογικό επακόλουθο, λοιπόν, ήταν να δημιουργηθούν διεθνείς θεσμοί που στόχευαν στη διασφάλιση ενός φιλελεύθερου διεθνούς εμπορίου και οι οποίοι είναι:

1. Οι ενώσεις των τελωνείων των χωρών, για να μπορούν να διακινούνται τα αγαθά χωρίς περιορισμούς

2. Η σταθερότητα και η ισοτιμία μεταξύ χρυσού και συναλλάγματος, για να αποφευχθούν οι διακυμάνσεις και οι κίνδυνοι
  
3. Η ελεύθερη ανταλλαγή προϊόντων μέσω της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (General Agreement on Tariffs and Trade, Q. A. T. T.)

Έτσι, μελετώντας τα παγκόσμια οικονομικά δεδομένα από το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου έως και σήμερα, κατανοούμε ότι εύλογα η διακίνηση των αγαθών δια θαλάσσης έπαιξε πρωταρχικό ρόλο στην διεθνή οικονομική ανάπτυξη, γι' αυτό και δικαίως εντάσσεται στο χώρο των διεθνών συναλλαγών. Βέβαια, η ναυτιλία εκ φύσεως έχει χαρακτηριστικά παγκοσμιοποίησης κι αυτό, γιατί συνήθως ο εφοπλιστής, τα γραφεία μιας εταιρείας, ο τόπος ναυπήγησης, το προσωπικό και τα μεταφερόμενα αγαθά προέρχονται και ταξιδεύουν σε πολλές χώρες του κόσμου.



## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ελληνική ναυτιλία διαθέτει σημαντικό αριθμό πλοίων, μακραίωνη εμπειρία και γνώση. Λογικό επακόλουθο, να αποτελεί ίσως τον πιο σημαντικό κλάδο της εγχώριας οικονομίας.

Η σχέση των Ελλήνων με το υδάτινο στοιχείο ανάγεται στο βάθος των αιώνων. Κι αυτό, βέβαια, δεν είναι τυχαίο, καθώς η γεωγραφία και η γεωπολιτική θέση της χώρας συνέβαλαν σε αυτό. Στη χώρα μας υπάρχουν πάρα πολλά νησιά και τα δύο τρίτα του ηπειρωτικού χώρου βρέχονται από τη θάλασσα. Από νωρίς, λοιπόν, οι Έλληνες εξοικειώθηκαν μαζί της, χρησιμοποίησαν τις ευεργετικές δυνατότητές της, ανέπτυξαν τη «ναυτοσύνη» και ασχολήθηκαν με θαλάσσια επαγγέλματα.

Το γεγονός, ότι πρώτοι οι Έλληνες κατασκεύασαν πλοία και ανέπτυξαν θαλάσσιους πολιτισμούς τους οδήγησε στη δημιουργία αποικιών σε όλη τη Μεσόγειο. Στα έπη του Ομήρου υπάρχουν μαρτυρίες για τη ναυπήγηση πλοιαρίων καθώς και σε πολλές αφηγήσεις άλλων συγγραφέων. Επίσης, καταγραφές συναντάμε και στη λυρική ποίηση. Σε ένα ποίημα του Απολλόδωρου, ο Δευκαλίωνας, ο οποίος ήταν πατέρας του Έλληνα για να σωθεί από έναν κατακλυσμό έκανε χρήση της λάρνακας μαζί με την Πύρρα, τη γυναίκα του, ενός πλεούμενου της εποχής του <sup>3</sup>.

---

3. Κρασανάτης Α, (2008), *Ναυτική Ιστορία του ελληνικού Έθνους*, Αθήνα, σελ.5.

Αρχαιολογικά ευρήματα στο χώρο του Αιγαίου από το 8.000π.Χ., αποδεικνύουν ότι οι Έλληνες ταξίδευαν από τότε, από την Πελοπόννησο και τη Μήλο έως τις Σποράδες<sup>4</sup>

**Εικόνα 1. Ακριβές αντίγραφο αργαίας ελληνικής τριήρους**



Επιπλέον, σε όλη την αρχαιότητα η ναυτιλία και η ναυσιπλοΐα είχε γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη στην Ελλάδα. Το μαρτυρούν ο πολιτισμός των Κυκλάδων με τα πλοία τους, των Μινωιτών με τη θαλασσοκρατία τους και αργότερα ο στόλος της πόλης-κράτους της Αθήνας. Ακόμα και ο αρχαίος επικός ποιητής, ο Όμηρος, στην Ιλιάδα και στην Οδύσσεια αναφέρεται στην τέχνη της ναυπήγησης των πλοίων.

Η άνθηση αυτή αλλά και η ναυπήγηση πλοίων συνεχίστηκε και αργότερα κατά την Ελληνιστική και Βυζαντινή εποχή. Μετέπειτα κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, η ενασχόληση με το υδάτινο στοιχείο συνεχίστηκε . Κι αυτό οφείλεται στους ιδιώτες εμπόρους και στους εμπορικούς οίκους της Δύσης, οι οποίοι επέλεξαν τους Έλληνες

για να προωθήσουν τα προϊόντα τους στην Ανατολή. Η προτίμησή τους γινόταν είτε εξαιτίας

---

4.Μαντά Ε. (2003), *100 Αιώνες Θάλασσα*, Θράκη, Εκδ. Πέλη, σελ. 17.

της εμπειρίας στην πλοήγηση και της τεχνογνωσίας είτε εξαιτίας της τουρκικής γλώσσας που γνώριζε κάποιος και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως διερμηνέας<sup>5</sup>.

Έπειτα, από τη δημιουργία του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους έως τον 20<sup>ο</sup> αιώνα και κυρίως μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η ελληνική ναυτιλία γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση και οδήγησε στην ανάπτυξη της εγχώριας οικονομίας. Το γεγονός, ότι στον ελληνικό στόλο προστέθηκαν δεξαμενόπλοια πλοία καθώς και ο ανταγωνισμός για μεγαλύτερα πλοία, ανάμεσα στον Σταύρο Νιάρχο και στον Αριστοτέλη Ωνάση, συνέβαλαν σημαντικά σε αυτή την ανοδική πορεία. Ενδεικτικό παράδειγμα του ανταγωνισμού τους αποτελεί η ναυπήγηση του «supertanker», του μεγαλύτερου τάνκερ σε όλο το κόσμο, το 1953 από τον Αρ. Ωνάση. Χαρακτηριστικό αποτελούν οι παγκόσμιοι δείκτες, οι οποίοι από τη δεκαετία του '50 και κυρίως τη δεκαετία του '70 κατατάσσουν τον ελληνικό στόλο πάνω από τον αμερικάνικο και τον ιαπωνικό. Επιπλέον, τον 20<sup>ο</sup> αιώνα γίνεται η εξειδίκευση του στόλου ανάλογα με τον χρόνο που μετέφεραν τα αγαθά και το είδος κάθε φορτίου. Παρατηρώντας, λοιπόν, τις ανάγκες των διεθνών αγορών, η εξειδίκευση επικεντρώθηκε σε πλοία-ψυγεία, σε δεξαμενόπλοια και σε πλοία που μετέφεραν ξηρό φορτίο. Ήταν η περίοδος, που το λιμάνι του Πειραιά άρχισε να έχει ζωή και να αναπτύσσεται. Έτσι, το 1950 πέρασαν από τον Πειραιά επιβάτες, 10.000 πλοία και 3.500.000 τόνοι εμπορευμάτων, ενώ το 1970 η αύξηση όλων αυτών ήταν ιδιαίτερα εμφανής: 4.000.000 επιβάτες, 40.000 πλοία και 9.000.000 εμπορεύματα<sup>6</sup>.

---

5.Μαντά Ε. (2003), *100 Αιώνες Θάλασσα*, Θράκη, Εκδ. Πέλιτη,σελ. 98.

---

6.Μαντά Ε. (2003), *100 Αιώνες Θάλασσα*, Θράκη, Εκδ. Πέλιτη,σελ. 183.

Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι η επιτυχία των Ελλήνων στον κλάδο της ναυτιλίας, οφείλεται στη μακραίωνη ενασχόλησή τους με τη θάλασσα, στην εμπειρία τους, στις βαθιές γνώσεις που μεταδόθηκαν από γενιά σε γενιά, στο ελληνικό δαιμόνιο και στην αγάπη των κατοίκων προς αυτή<sup>7</sup>.

**Εικόνα 2. Η πρώτη αεροφωτογραφία του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά.**



---

7.Μαντά Ε. (2003), *100 Αιώνες Θάλασσα*, Θράκη, Εκδ. Πέλιτη, σελ.184.

## 2.2. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ελληνική ναυτιλία χαρακτηρίζεται ως ποντοπόρος, καθώς εκτός των ακτοπλοϊκών πλοίων, διαθέτει και πλοία που διασχίζουν την ανοιχτή θάλασσα, τους ωκεανούς. Για την προστασία, λοιπόν και την ανάπτυξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ψηφίστηκαν νόμοι και θεσμοί από πολύ νωρίς.

Η λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε την οικονομία και ειδικά το χώρο της ναυτιλίας σε δυσχερή κατάσταση. Πολλοί ναυτικοί είχαν πεθάνει και πολλά πλοία είχαν διαλυθεί. Η τραγική κατάσταση της οικονομίας δεν ήταν εφικτό να επιφέρει επανεκκίνηση της ελληνικής ναυτιλίας, εφόσον δεν υπήρχαν χρήματα. Αφού, λοιπόν, οι άλλοτε εύποροι Έλληνες κάτοχοι πλοίων δε μπορούσαν να βοηθήσουν, αναζητήθηκαν κεφάλαια και χρηματοδότηση από το εξωτερικό. Βέβαια, σε ένα ασταθές και αμφίρροπο πολιτικά και οικονομικά κράτος, τα τραπεζικά κεφάλαια του εξωτερικού δεν επιθυμούσαν να κάνουν επενδύσεις στη χώρα.

Έτσι, η Ελλάδα οδηγήθηκε στον πρώτο και στον πιο σημαντικό νόμο, ο οποίος αποτέλεσε τη βάση της ναυτιλιακής πολιτικής και έδωσε ώθηση στην ανάπτυξή της. Ο νόμος «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού (Ν.Δ. 2687/53)» θεσπίστηκε για να προστατεύσει τους ξένους κεφαλαιούχους, που θα ήθελαν να επενδύσουν στη χώρα. Είναι ένας νόμος που αποτελείται από 17 άρθρα και ο οποίος ορίζει ότι από τη μια θα δίνονται κίνητρα για επενδύσεις, ωστόσο το είδος των κινήτρων και οι λεπτομέρειες τους θα καθορίζονται από τον Υπουργό Οικονομικών και το αρμόδιο υπουργείο. Αυτοί από κοινού θα μελετούν και θα εγκρίνουν ένα κεφάλαιο για μια παραγωγική επένδυση, μετά από κοινή υπουργική απόφαση.

Επιπλέον, η δυναμικότητα του νόμου φαίνεται από το γεγονός ότι δεν έγκειται κατάργησης, μόνο τροποποίησης, όταν, το ίδιο το σύνταγμα θα τροποποιούνται<sup>8</sup>.

Κατά το άρθρο 13, το παραπάνω προνομιακό καθεστώς, για τους ξένους κεφαλαιούχους, ισχύει και για πλοία άνω των 1.500 κόνων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) εάν γραφούν σε νηολόγιο κάποιου λιμένα του εσωτερικού, δηλαδή αποκτήσουν ελληνική σημαία<sup>9</sup>. Έτσι, λοιπόν, η ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας θα γινόταν, όχι μόνο με την αύξηση του ελληνικού στόλου, καθώς όπως προαναφέρθηκε φυσικά ή νομικής φύσεως πρόσωπα του εξωτερικού θα μπορούσαν να νηολογηθούν υπό ελληνική σημαία αλλά και θα εισέρχονταν κεφάλαια, αφού προϋπόθεση ήταν πάνω από το 50% των κεφαλαίων της εταιρείας θα έπρεπε να ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα.

Επίσης, ο Ν.Δ.2687/53 περιλαμβάνει και άρθρα για την ενίσχυση της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Όπως:

- τη δυνατότητα ξένων ναυτικών να πληρώνονται σύμφωνα με τις συμβάσεις που έχουν υπογράψει στη χώρα τους
- γενικά τη δυνατότητα να ναυτολογούνται αλλοδαποί και να γίνεται μια ειδική και ξεχωριστή σύνθεση του πληρώματος κάθε πλοίου κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις
- τη φορολόγηση των κεφαλαιούχων, των μετόχων και των πλοίων κάθε πλοιοκτήτριας εταιρείας

---

8.Μαρκιανός - Δανιόλος Ι, «Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας», σελ. 2, [www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf](http://www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf).

- τη δυνατότητα η έγκριση κάθε πλοίου να συνοδεύεται με τη σύσταση εταιρίας ειδικού τύπου ως πλοιοκτήτριας εταιρίας, παρακάμπτοντας το Εταιρικό Δίκαιο<sup>10</sup>.

Βέβαια, πολλές είναι οι εταιρίες που για την καταγραφή των πλοίων τους, στους νηολογικούς καταλόγους κάνουν χρήση διαφορετικών νομοθετικών πλαισίων. Συχνή είναι η χρήση του νόμου 959/79 περί «ναυτικής εταιρίας», του Ν.3190/55 «περί εταιριών περιορισμένης ευθύνης» και του Ν.2190/20 «περί ανωνύμων εταιριών».

Ακόμα, θεσμικοί παράγοντες σταθερότητας της ποντοπόρου ναυτιλίας στην Ελλάδα αποτελούν ορισμένα όργανα:

- ο νόμος 89/67, σύμφωνα με τον οποίο ξένες επιχειρήσεις, με δραστηριότητα εκτός των ελληνικών συνόρων, μπορούν να έρθουν και να εγκατασταθούν στη χώρα, χωρίς να υπόκεινται τα έσοδά τους στην ελληνική φορολόγηση
- ο Ν.Δ. 187/73, ο κώδικας για το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο (Κ.Δ.Ν.Δ.), που περιλαμβάνει όρους αναγκαστικού δικαίου, δημοσίας φύσεως, σχετικά με τα λιμάνια, τους ναυτικούς και τα πλοία
- ο νόμος 3816/58, ο κώδικας για το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο (Κ.Ι.Δ.Ν.), που περιλαμβάνει όρους που ρυθμίζουν τις συμβάσεις των ναυτικών, τη νηολόγηση των πλοίων, τον τρόπο διεξαγωγής του θαλασσιού εμπορίου, την ασφάλιση στη θάλασσα και τη ναυτική υποθήκη <sup>11</sup>.

---

10.Μαρκιανός – Δανιόλος Ι, «Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας», σελ. 3, [www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf](http://www.aya.com.gr/pdf/3markianos.pdf).

11.Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25204>.

## 2.3. ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η καταγραφή των ελληνικών πλοίων στους νηολογικούς καταλόγους του κράτους γίνεται σύμφωνα με τους κάτωθι κρατικούς νόμους:

- Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κώδικα για το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και
- Σύμφωνα με το Ν.Δ.2687/53, ο οποίος έχει συνταγματική ισχύ και συγκεκριμένα βάσει του άρθρου 13 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού».

Το παραπάνω άρθρο έχει, σύμφωνα με το άρθρο 107 του ελληνικού συντάγματος, αυξημένη τυπική ισχύ και από το 1950 έως σήμερα βοηθά στη νηολόγηση των πλοίων σε λιμάνια του ελληνικού κράτους.

Η καταγραφή πλοίων στα νηολόγια του εσωτερικού με ελληνική σημαία δεν υπόκειται σε πολλές γραφειοκρατικές διαδικασίες. Στόχος είναι η άμεση χρήση του πλοίου και η γρήγορη εξυπηρέτηση του ιδιοκτήτη.

Στην υλοποίηση αυτού του στόχου συμβάλλουν:

- Η Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας /ΔΝΠΑ 40
- Τα λιμεναρχεία του εσωτερικού, που διαθέτουν βιβλία υποθηκών των πλοίων και νηολόγια



- Τα 22 Προξενικά λιμεναρχεία στο εξωτερικό, που έχουν τη δυνατότητα να δίνουν προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα σε πλοία που επιθυμούν να εγγραφούν σε νηολόγια της Ελλάδας.
- Τα Προξενικά λιμεναρχεία στο Τόκιο, στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη, που τηρούν υποθηκολόγια και νηολογικούς καταλόγους<sup>12</sup>.

---

12. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prhbr=25208>.

## 2.4. ΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### 2.4.1. ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

Εικόνα 3. Το κτήριο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στον Πειραιά όπως είναι σήμερα



Ο πιο παλιός κοινωνικός ασφαλιστικός φορέας στην Ευρώπη και στην Ελλάδα είναι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.). Η βασίλισσα Αμαλία επιθυμούσε να δημιουργήσει ένα καινοτόμο, για την εποχή, ίδρυμα κοινωνικής ασφάλισης και προστασίας των Ελλήνων ναυτικών. Έτσι, δημιουργήθηκε το Ναυτικό ταμείο το 1861 με το νόμο ΧΛΘ<sup>13</sup>.

Σήμερα, λοιπόν, εξακολουθεί να προστατεύει τους ναυτικούς, ελέγχεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ.. Ο οργανισμός αυτός συλλέγει

---

13.[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C\\_%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%BC%CE%B1%CF%87%CE%B9%CE%BA%CF%8C\\_%CE%A4%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CE%B](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%91%CF%80%CE%BF%CE%BC%CE%B1%CF%87%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%A4%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CE%B)  
F.

χρήματα για την ασφαλιστική κάλυψη των εργαζομένων στη θάλασσα από δευτερεύουσες πηγές, όπως η έκδοση αδειών ή η ανανέωση αδειών αλιείας. Οι κύριοι, όμως, πόροι του προέρχονται από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες. Οι κάτοχοι πλοίων καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές και οι ναυτικοί καταβάλλουν χρήματα, ανάλογα το νόμισμα πληρωμής τους και το ύψος των αποδοχών τους. Οι ασφαλιστικές εισφορές στο εσωτερικό της χώρας εισπράττονται από τον ίδιο τον φορέα ασφάλισης ή από τα κατά τόπους λιμεναρχεία. Στο εξωτερικό από τις ελληνικές παράλιες, Προξενικές Αρχές και από τα Προξενικά Λιμεναρχεία.

Από το 1984 που θεσπίστηκε ο νόμος 1982 το Ν.Α.Τ. πέραν της κύριας σύνταξης παρέχει και επικουρική. Η επικουρική δίνεται σε ναυτικούς που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Από την άλλη η κύρια δίνεται σε ναυτικούς λόγω ατυχήματος, ανικανότητας να ταξιδέψουν ή συμπλήρωσης της προκαθορισμένης συνταξιοδοτικής ηλικίας. Επίσης, δίνεται σε περίπτωση θανάτου, στην οικογένεια του θανόντος. Τέλος, μέσω του ΕΟΠΥΥ δίνεται ιατροφαρμακευτική κάλυψη και περίθαλψη και στους ναυτικούς που ακόμα εργάζονται και σε αυτούς που έχουν συνταξιοδοτηθεί.

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο διοικεί ένα συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν:

- εκπρόσωποι των ναυτικών
- εκπρόσωποι των ιδιοκτητών πλοίων
- συμβουλευτικοί ειδήμονες για τα ασφαλιστικά θέματα
- εκπρόσωποι της Τράπεζας της Ελλάδος και εκπρόσωποι του Υπουργείου των Οικονομικών του κράτους.

Προϊστάμενοι στις κατά τύπους διοικητικές μονάδες είναι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος και σε όλο το διοικητικό συμβούλιο έως το 1982 ο ανώτερος αξιωματούχος του Λιμενικού.

## 2.4.2 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

Ο ελληνικός νηογνώμονας είναι ένας ναυτιλιακός τεχνικός και μη κυβερνητικός, διεθνής οργανισμός, που στοχεύει μέσω κανονισμών ασφαλείας στον εξοπλισμό των πλοίων και τη ναυπήγησή τους, στην προστασία των ανθρώπων και των πλοίων, στην ποιότητα της βιομηχανίας και στην αποτροπή της ρύπανσης της θάλασσας. Ο ελληνικός νηογνώμονας ιδρύθηκε το 1919 και έκτοτε διαθέτει ειδικούς επιθεωρητές που σε παγκόσμια κλίμακα διενεργούν έρευνες έκτακτες και περιοδικές<sup>14</sup>.

Ο νηογνώμονας της Ελλάδας προσφέρει στις διεθνείς υπηρεσίες βιομηχανίας και ναυτιλίας τα ακόλουθα:

- Ταξινόμηση όλων των πλοίων κατά τον τύπο τους σε κλάσεις και των υπεράκτιων εγκαταστάσεων.
- Παρακολούθηση και πιστοποίηση σχεδίων για τα εξαρτήματα, τα βιομηχανικά υλικά των πλοίων, τη ναυπήγηση ενός караβιού ή την τροποποίησή του, για τις μηχανές και τους λέβητες που διαθέτει και για υπεράκτιες εγκαταστάσεις.
- Χορήγηση πιστοποιητικών μετά από έρευνα για εικοσιοκτώ κυβερνήσεις.
- Πιστοποιητικό για το αν οι ναυτιλιακές εταιρειών και τα πλοία που διαθέτουν πληρούν τις προϋποθέσεις του Κώδικα ISM.
- Πιστοποιητικό Ποιότητας βάσει του ISO

---

14.Hellenic Register of Shipping,<http://www.hrs.gr/index.htm>.

- Περιβαλλοντικό Πιστοποιητικό σύμφωνα με το ISO 14001.

- Έκδοση τεχνικών κανονισμών.
- Πιστοποιητικό για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων.
- Χορήγηση πιστοποίησης κατά το διεθνές πρότυπο Ship & Port Facility Security Code.

Το 1870 ιδρύθηκε ο ελληνικός «Veritas Hellenique et Regalements de Classification des Navires» από τον «Banque Maritime Archange», ο οποίος το 1919 επανασυστήθηκε ως ανώνυμη εταιρία με έδρα τον Πειραιά με την ονομασία «Hellenic Register of Shipping» Ελληνικός Νηογνώμονας. Αυτό αποδεικνύει την μακράιωνη πορεία του, καθ' όλη τη διάρκεια της οποίας αντιμετώπισε δυσκολίες. Παρ' όλα αυτά αναπτύχθηκε και κατάφερε να επιβιώσει επιτυχώς.

### 2.4.3. ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το επίσημο συμβουλευτικό όργανο του κράτους επί ναυτιλιακών θεμάτων είναι το Ναυτικό Επιμελητήριο. Ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου στοχεύει στην προάσπιση των ελληνικών συμφερόντων της Εμπορικής Ναυτιλίας, μέσα από μια από κοινού συμμετοχή και συνεργασία των μελών του.

Στις 30 Σεπτεμβρίου του 1936 με τον Α.Ν. 191 το κράτος ίδρυσε το Ναυτικό Επιμελητήριο. Εκείνη την εποχή ήταν αναγκαίο για να προασπιστεί και να αναπτυχθεί ο ναυτιλιακός κλάδος, να δημιουργηθεί ένας φορέας που θα συντονίζει, θα μελετά, θα ελέγχει και θα συμβουλεύει τα ναυτιλιακά θέματα. Βρίσκεται στον Πειραιά υπό την καθοδήγηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Μέλη του αποτελούν όλα τα ελληνικά πλοία που υπόκεινται σε ελληνική νηολόγηση. Όλα τα μέλη εκπροσωπούνται από τις ενώσεις των εφοπλιστών:

- Ένωση Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων
- Εφοπλιστική ένωση Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων
- Η πανελλήνια ένωση «Άγιος Νικόλαος», μια ένωση ναυαγοσωστικών και ρυμουλκών πλοίων
- Ένωση πλοιοκτητών Τουριστικών ελληνικών σκαφών
- Ένωση Ελλήνων εφοπλιστών
- Σύνδεσμος Επιβατηγών Επιχειρήσεων Ναυτιλίας
- Πανελλήνια πλοιοκτητική ένωση Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων

- Ένωση Πλοιοκτητών ναυαγосωστικών πλοίων και ρυμουλκών<sup>15</sup>.



## 2.4.4 ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου αποτελούσε αφενός τον διοικητικό φορέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, και αφετέρου μέσω του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής είχε ως αποστολή την εφαρμογή του νόμου στον θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, στους λιμένες και στη χερσαία ζώνη αυτών, καθώς και σε άλλους χερσαίους, παράκτιους ή θαλάσσιους χώρους.

Ειδικότερα, στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονταν:

- Η εξασφάλιση της δημόσιας τάξης, που περιλαμβάνει την άσκηση της αστυνομίας γενικής αστυνόμευσης και τροχαίας.
- Η πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας.
- Η οργάνωση όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.
- Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.
- Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων.
- Η διασφάλιση της τήρησης και ο έλεγχος εφαρμογής των κανόνων ναυτικής ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και των όρων ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων, σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει κάθε φορά.
- Ο έλεγχος εφαρμογής απαιτήσεων περί προσωπικού πλοίων.
- Η άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής.
- Η εποπτεία, διοίκηση και εκμετάλλευση των ελληνικών λιμένων, των ναυτιλιακών υποδομών, ναυπηγείων κ.λπ.

- Η διοικητική εποπτεία των θαλασσίων συγκοινωνιών.
- Η εποπτεία των διαδικασιών της ναυτικής εκπαίδευσης, καθώς και της ναυτικής εργασίας και ναυτολόγησης.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου εποπτεύει μέσω των αρμοδίων Υπηρεσιών, για

όλα τα θέματα διοίκησης, λειτουργίας και ανάπτυξης τους ακόλουθους φορείς του

Δημοσίου:

1. Τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε.

Πιο αναλυτικά η Ένωση Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ) μια εταιρία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με στόχο την ανάπτυξη λιμενικής πολιτικής, τη συμμετοχή των λιμένων στην

περιφερειακή ανάπτυξη και τη δημιουργία επιχειρήσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Μέλη της είναι οι 13 Οργανισμοί Λιμένων Ελλάδας που είναι ανώνυμες εταιρίες και 10

Λιμενικά Ταμεία. Αντικείμενό της είναι η αντιμετώπιση και προώθηση όλων των

θεμάτων που αφορούν τους λιμένες μέσα στο πλαίσιο της Ελληνικής, Ευρωπαϊκής και

Διεθνούς νομοθεσίας . Σκοπός της είναι η δημιουργία θέσεων για την ανάπτυξη όλων των

Οργανισμών Λιμένων Ελλάδας, της λιμενικής βιομηχανίας και των μεταφορών.

2. Τα Λιμενικά Ταμεία, αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου

3. Το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε)

Το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.) με έδρα τον Πειραιά έχει ιδρυθεί με

σκοπό την ευκολότερη εύρεση εργασίας ναυτικών αλλά και την εύρεση ναυτικών από τους εργοδότες.

#### 4. Το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας

Υπεύθυνο για την συλλογή διατήρηση και φύλλαξη κειμηλίων ιστορικού ενδιαφέροντος

σχετικά με την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και τη θάλασσα. Η έρευνα και η μελέτη της

ναυτικής ιστορίας αλλά και η καταγραφή των ναυτικών παραδόσεων από την ναυτική εκπαίδευση, την εξέλιξη των πλοίων, τα όργανα ναυσιπλοΐας, τα εξερευνητικά ταξίδια ακόμη η ναυτική αστρονομία, η τέχνη αλλά και η χαρτογράφηση σε σχέση με την

ναυτιλία και τη θάλασσα, τη ναυπηγική τέχνη και ιστορία των λιμανιών από προϊστορικά

χρόνια μέχρι και σήμερα είναι ο σκοπός της σύστασης του παραπάνω ινστιτούτου. Το ινστιτούτο είναι οφέλιμο για την προβολή της ναυτικής ιστορίας και της παράδοσης στους

νέους. Η έκθεση των αντικειμένων ιστορικού ενδιαφέροντος εκτίθονται στο «Μουσείο Εμπορικής Ναυτιλίας» ή σε αίθουσες άλλων μουσείων με τα οποία το Ινστιτούτο μπορεί

να συνεργάζεται ή σε εκθέσεις σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας ακόμη και του εξωτερικού.

#### 5. Το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 29 του παρόντος.

Το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής ενεργεί ως σύμβουλος του κράτους και της αυτοδιοίκησης για τα θέματα χάραξης και άσκησης πολιτικών ως προς τις νησιωτικές περιοχές και συνεργάζεται με ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της ημεδαπής και της αλλοδαπής. Για το σκοπό αυτόν συντάσσει και υποβάλλει ετήσια έκθεση απολογισμού

## 2.4.5 ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ

Το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή (Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ.) είναι Σώμα Ασφαλείας στρατιωτικά

συγκροτημένο. Σκοπός του είναι η φρούρηση και ο έλεγχος των λιμένων της χώρας, των πάσης

φύσεως λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων, εκτός ναυστάθμων και ναυτικών οχυρών, η

προστασία της θαλάσσιας αλιείας, η διάσωση κινδυνευόντων στη θάλασσα, η αντιμετώπιση

διαφόρων εκτάκτων γεγονότων που αφορούν την θαλάσσια συγκοινωνία, την ασφάλεια της

ναυσιπλοΐας και γενικά ο έλεγχος των χωρικών υδάτων της Ελλάδας. Το Λιμενικό Σώμα υπάγεται

διοικητικά στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ Λ.Σ. -ΕΛ.ΑΚΤ.

### 1. ΚΛΑΔΟΣ Α΄: ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ

- α. Διεύθυνση Επιχειρήσεων
- β. Διεύθυνση Επιχειρησιακών Μέσων
- γ. Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας
- δ. Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας
- ε. Διεύθυνση Ασφάλειας και Προστασίας Θαλασσίων Συνόρων
- στ. Διεύθυνση Δίωξης Ναρκωτικών και Λαθρεμπορίου

### 2. ΚΛΑΔΟΣ Β΄: ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

- α. Διεύθυνση Ποντοπόρου Ναυτιλίας
- β. Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας
- γ. Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών
- δ. Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας
- ε. Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών
- στ. Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

### 3. ΚΛΑΔΟΣ Γ΄: ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

- α. Διεύθυνση Κανονισμών και Ελέγχου Οργανισμών
- β. Διεύθυνση Μελετών και Κατασκευών Πλοίων
- γ. Διεύθυνση Επιθεώρησης Πλοίων
- δ. Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων

### 4. ΚΛΑΔΟΣ Δ΄: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

- α. Διεύθυνση Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
- β. Διεύθυνση Εκπαίδευσης Προσωπικού Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
- γ. Διεύθυνση Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Επικοινωνιών

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΥΠΑΓΟΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ

1. Γενική Επιθεώρηση Λιμενικού Σώματος
2. Υπηρεσία Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Επιτήρησης
3. Υπηρεσία Υγειονομικού
4. Υπηρεσία Εναέριων Μέσων
5. Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών
6. Υπηρεσία Συνδέσμων Διασωστών
7. Επισκευαστικές Βάσεις
8. Σχολές Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής
  - α) Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών
  - β) Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ.
  - γ) Σχολή Λιμενοφυλάκων
9. Υπηρεσία Μουσικής

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΥΠΑΓΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΣΤΟΝ ΑΡΧΗΓΟ Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.

1. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) (Πλην αεροπορικού τομέα)
2. Κέντρο Επιχειρήσεων (ΚΕΠΙΧ)

## 2.5. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει μόνο οφέλη από την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Η θετική, λοιπόν, πορεία του ναυτιλιακού κλάδου προσφέρει όχι μόνο οικονομικά έσοδα στην Ευρώπη, αλλά και ισχυροποιεί τη διαπραγματευτική της ισχύ στις διεθνείς ενώσεις. Επίσης, αυξάνεται το ακαθάριστο προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών και γενικότερα όλης της Ευρώπης. Τέλος, υπερτονίζεται ο σημαίνων διεθνής στρατηγικός ρόλος της Ένωσης.

Έτσι, σήμερα όλες οι Ευρωπαϊκές χώρες έχουν επενδύσει και εργάζονται εντατικά για την:

- απελευθέρωση των διεθνών αγορών
- εξασφαλισμένη δραστηριοποίηση των κοινοτικών ναυτικών
- ανταγωνιστικότητα του στόλου της Ένωσης

Μέσω αυτών ο ναυτιλιακός κλάδος θα διασφαλιστεί για να μπορεί να κινείται προς την ανάπτυξη και να προσφέρει τα μέγιστα<sup>16</sup>.

---

16. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25190>.

## 2.6. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Εικόνα 4: International Maritime Organization (I.M.O.)



Ένας διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός που στοχεύει στην ορθή και με ασφάλεια συνεργασία των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη ναυσιπλοΐα είναι ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας, που η ίδρυσή του έγινε το 1948 στη Γενεύη (International Maritime Organization/IMO). Η προαναφερθείσα μετονομασία έλαβε χώρα το 1982 και εδρεύει στο Λονδίνο. Ο διακρατικός, διακυβερνητικός αυτός οργανισμός αρχικά συστάθηκε ως International Maritime Cooperation Organization /IMCO<sup>17</sup>.

Στην αρχή ο οργανισμός αυτός ως IMCO φρόντιζε για την ασφάλεια των καραβιών μέσω ναυσιπλοϊκών κανονισμών. Έναυσμα αποτέλεσε η βύθιση του Τιτανικού το 1914.

Τότε διαπιστώθηκε η απροθυμία κάποιων χωρών να επιβάλλουν ικανοποιητικούς κανόνες

---

17.International Maritime Organization I.M.O. <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>.

ασφαλείας και γενικότερα να ασχοληθούν με την πρόληψη μελλοντικών ναυτικών ατυχημάτων. Ορισμένα κράτη κινήθηκαν προς την ορθή κατεύθυνση, μέχρι τη διακοπή των συντονισμένων προσπαθειών λόγω των Παγκοσμίων Πολέμων. Επιπρόσθετα, μετά το τέλος το Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η μόλυνση της θάλασσας ήταν κρίσιμη λόγω της ελλιπής νομοθεσίας. Έτσι, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας στοχεύει και στην προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

Η προσπάθεια για την ασφάλεια στη θάλασσα και την αποτροπή της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος γνώρισε την ουσιαστική πραγματοποίηση με τον IMO υπό την επίβλεψη του ΟΗΕ. Ο IMO έχει προχωρήσει σε δύο εκδόσεις αυστηρών και πλήρως δεσμευτικών κανονισμών και καθορισμένων προδιαγραφών για τα υπό κατασκευή νέα πλοία. Οι κανονισμοί ισχύουν για όλες τις χώρες του κόσμου.

Ωστόσο, επειδή η ναυπηγική τέχνη αναπτύσσεται και εξελίσσεται κάτω από την επίβλεψη και τις συμβουλές των νηογνομόνων, οι κανόνες αυτοί τροποποιούνται. Η έκδοση SOLAS (Safety Of Life At Sea) αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και η MARPOL την αποφυγή της ρύπανσης.

Επίσης, ελέγχει το εκπαιδευτικό επίπεδο των ναυτικών και την ορθή διαχείριση των φορτίων, από τα πιο ακίνδυνα, όπως σιτάρι έως τα πιο επικίνδυνα, όπως πετρέλαιο.

Συνοψίζοντας, καταγράφονται παρακάτω οι πιο σημαντικοί κανονισμοί και οι πιο καίριες πρωτοβουλίες του.

### Κανονισμοί



1. Συνθήκη για την Ασφάλεια Ζωής στη θάλασσα - SOLAS
2. Συνθήκη για τον Περιορισμό της Θαλάσσιας Ρύπανσης - MARPOL
3. Κανονισμοί για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμένων – ISPS
4. Κανονισμοί Διεθνούς Ισάλου Γραμμής.

#### Πρωτοβουλίες

Την ίδρυση του

1. Παγκόσμιου Πανεπιστημίου της Ναυσιπλοΐας στο Μάλμε της Σουηδίας
2. Την έκδοση ενός παγκόσμιου Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας – GMDSS.

## 2.7 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

### I. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών (International Transport Workers' Federation) ιδρύθηκε το 1896, με την ονομασία «Διεθνής Ομοσπονδία

Εργαζομένων Πλοίων, Αποβάθρων και Ποταμών». Δύο χρόνια αργότερα, συγχωνεύτηκε με την Διεθνή Επιτροπή Σιδηροδρόμων και έλαβε το τελικό όνομά

της. Σήμερα, λειτουργώντας με το ίδιο καταστατικό- Σύνταγμα από το 1946, αντιπροσωπεύει εργαζομένους και σε τομείς όπως η πολιτική αεροπορία και οι αστικές μεταφορές. Με έδρα στο Λονδίνο και γραφεία σε όλες τις ηπείρους, έχει ως σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης των εργαζομένων στις μεταφορές,

προωθώντας παράλληλα τη συνεργασία μεταξύ των συνδικάτων- μελών που την

απαρτίζουν και στηρίζοντάς τα σε τυχόν διαφορές με την κυβέρνηση της χώρας όπου δραστηριοποιούνται. Μέλος μπορεί να γίνει κάθε ανεξάρτητη συνδικαλιστική

οργάνωση που εντάσσεται στον κλάδο των μεταφορών, τόσο χερσαίων και θαλάσσιων όσο και των εναέριων. Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών έχει επικρίνει τόσο τη συμφωνία GATS του ΠΟΕ όσο και τις φιλελεύθερες πολιτικές που ακολουθούν περιφερειακές ενώσεις κρατών, όπως η

ΕΕ και η MERCOSUR (στη Λατινική Αμερική), ως υποβαθμίζουσες τα

δικαιώματα των εργαζομένων στις μεταφορές.

## II. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ιδρύθηκε το 1920 και συμπεριέλαβε προϋπάρχουσες

ναυτικές οργανώσεις όπως η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών ΕΝ (1912) και η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων, ενώ συνέχισε να εντάσσει στα πλαίσιά της και μεταγενέστερες οργανώσεις του κλάδου των ναυτικών. Ήδη από το 1920, ένα μήνα μετά την ίδρυσή της, έγινε μέλος της Διεθνούς

Ομοσπονδίας Εργαζομένων Μεταφορών.

Η ΠΝΟ έχει καταφέρει να προστατεύσει τα δικαιώματα των μελών της και να προωθήσει

τα συμφέροντα των ναυτεργατών. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η σύναψη της πρώτης μεταπολεμικής

συλλογικής συμβάσεως εργασίας μεταξύ ναυτικών σε φορτηγά πλοία και των εφοπλιστών.

Επίσης, η από κοινού με τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών δράση εναντίον των

πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, οδήγησε τελικώς σε σύναψη συλλογικής σύμβασης εργασίας για τους εργαζομένους στα πλοία αυτά, με αποτέλεσμα να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και οι

μισθοί των ελλήνων ναυτεργατών.

Η ΠΝΟ συνεχίζει να προωθεί και να εξασφαλίζει τα συμφέροντα των ελλήνων ναυτεργατών, επεμβαίνοντας δυναμικά όταν απαιτείται.

## Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

### 3.1 ΟΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η ναυτιλιακή αγορά, στην οποία οι κάτοχοι πλοίων δραστηριοποιούνται για να προσφέρουν τα προϊόντα τους, αποτελείται από πολλούς και διαφορετικούς τομείς. Είναι ένα σύνολο αγορών, μια ποικιλόμορφη σύνθεση πολλών βιομηχανιών. Εκτός αυτού, ο περιβάλλοντας χώρος δράσης της, το διεθνές περιβάλλον, οι παγκόσμιες αγορές δεν είναι στάσιμες, αλλά συνεχώς μεταβάλλονται. Για τους λόγους αυτούς είναι απαραίτητος ο διαχωρισμός της ναυτιλίας σε επί μέρους τομείς, σε υπο-αγορές.

Ο Δρ. Martin Stopford διαχώρισε τη ναυτιλία σε δύο βασικούς τομείς, την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk shipping market) και την αγορά γραμμών (liner shipping market)<sup>18</sup>.

Αυτός ο διαχωρισμός βασίζεται στην ποικιλομορφία των μεταφερόμενων φορτίων. Έτσι, λοιπόν, υπάρχουν αγαθά που μεταφέρονται δια θαλάσσης χύδην, ενώ άλλα θέλουν ιδιαίτερο και πιο προσεκτικό τρόπο μεταφοράς, όπως τα τεχνολογικά αγαθά. Επίσης, άλλα απαιτούν τακτικό δρομολόγιο, άλλα όχι.

---

<sup>18</sup>Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλη, σελ. 41.

### 3.1.1. BULK ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο διαχωρισμός, λοιπόν, της ναυτιλιακής αγοράς, σε δύο επιμέρους αγορές, την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίων και την αγορά γραμμών, σχετίζεται με τα δύο διαφορετικά φορτωτικά είδη μεταφοράς, το bulk και το general cargo:

- Bulk cargo: πρόκειται για τα φορτία, που η ποσότητα του αγαθού είναι πάρα πολύ μεγάλη και καλύπτει από μόνη της τη χωρητικότητα του πλοίου.
- General cargo: πρόκειται για τα φορτία, που η ποσότητα του μεταφερόμενου αγαθού δεν είναι μεγάλη και συνεπώς χρειάζονται και άλλα είδη φορτίων για να καλυφθεί η χωρητικότητα του πλοίου<sup>19</sup>.

Εν συνεχεία, αναφερόμενοι στα χύδην φορτία, τα οποία είναι bulk cargo, καθώς η μεταφερόμενη ποσότητα ξεπερνά τους 2.000 με 3.000 τόνους, χωρίζονται στις εξής κατηγορίες.

1. Τα εξειδικευμένα φορτία (dry cargoes), τα οποία χρειάζονται εξειδικευμένους και λεπτούς χειρισμούς και κατά το γέμισμα του αμπαριού, αλλά και κατά τη μεταφορά και την αποθήκευσή τους.
2. Τα υγρά φορτία (liquid bulks), όπως το πετρέλαιο, που ταξιδεύουν με δεξαμενόπλοια και η ποσότητα τους κυμαίνεται από 1.000 έως 500.000 τόνους αγαθά.

---

<sup>19</sup>Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλη, σελ. 42.

3. Τα κύρια ξηρά φορτία (five major bulks), τα οποία είναι πέντε και ταξιδεύουν με bulk carries. Είναι τα φωσφάτα, τα σιτηρά, ο Βωξίτης, ο άνθρακας και τα σιδηρομεταλλεύματα.
4. Τα δευτερεύοντα ξηρά φορτία (minor bulks), όπως ο χάλυβας, το αλάτι και η ξυλεία.

Από την άλλη, και τα general cargo, τα φορτία μικρότερης ποσότητας, που απαιτούν συμπλήρωση του αμπαριού και με άλλα αγαθά, χωρίζονται και αυτά σε κατηγορίες, που είναι οι εξής:

1. Βαριά και δυσκολοκίνητα φορτία (heavy and awkward cargo) , τα οποία είναι προϊόντα πολύ μεγάλα και με μεγάλο βάρος, που η μεταφορά και ο γενικότερος χειρισμός τους είναι δύσκολος.
2. Κατεψυγμένα φορτία (refrigerated cargo), είναι τα φαγώσιμα προϊόντα, που πρέπει να διατηρούνται κατεψυγμένα ή παγωμένα κατά τη μεταφορά τους, για να μην αλλοιωθούν.
3. Υγρά φορτία (liquid cargo), που μεταφέρονται κατά μικρές ποσότητες σε βαρέλια, δεξαμενές ή δοχεία.
4. Τα φορτία σε παλέτες (palletized cargo), που μεταφέρονται κατ' αυτόν τον τρόπο για ευκολία.
5. Τα γενικά, μη μοναδοποιημένα φορτία (loose cargo ή break bulk cargo), που είναι μηχανικά εξαρτήματα ή άλλα κιβώτια.

6. Τα φορτία σε κιβώτια εμπορευμάτων (containerized cargo), που τα φορτία αυτά μεταφέρονται σε ειδικά εμπορευματοκιβώτια με μήκος από 20 έως 40 πόδια, πλάτος 8 πόδια και ύψος 8,5 πόδια.

**Εικόνα 5. Containerized cargo**





### 3.1.2. TRAMP ΚΑΙ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Εκτός από τη διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς ανάλογα το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, η αγορά διακρίνεται και πάλι σε δύο κατηγορίες βάσει το είδος της μεταφοράς, τον μεταφορικό τύπο πλοίων. Έτσι, λοιπόν, υπάρχει η tramp και η liner ναυτιλία.

Στην tramp ναυτιλία το δρομολόγιο που ακολουθεί κάθε πλοίο, δεν είναι συγκεκριμένο, αλλά καθορίζεται από τις υπάρχουσες κάθε φορά ανάγκες, από τις επίκαιρες απαιτήσεις των αγορών.

Στην liner ναυτιλία, το δρομολόγιο των πλοίων είναι προγραμματισμένο και τακτικό. Η θαλάσσια μεταφορά των προϊόντων ακολουθεί μια συγκεκριμένη και τακτική πορεία ανάμεσα στα διάφορα γεωγραφικά μέρη.

Χαρακτηριστικά της ναυτιλίας γραμμών, όπως αλλιώς λέγεται, είναι:

- οι προκαθορισμένες αναχωρήσεις
- τα συγκεκριμένα ναυτολόγια
- ο κανονικός ρυθμός κάθε δρομολογίου
- η παρεμπόδιση του ελεύθερου ανταγωνισμού<sup>20</sup>

---

20.Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλη, σελ. 42.

## 3.2. ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΝΑΥΛΑΓΩΡΩΝ

Με τον όρο ναύλωση εννοούμε τη διμερή συμφωνία ανάμεσα στον εκναυλωτή, δηλαδή τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή και στον ναυλωτή ή φορτωτή. Ο εκναυλωτής διαθέτει στον τελευταίο ένα ελεύθερο πλοίο για εμπορική μεταχείριση<sup>21</sup>.

Η ναύλωση έχει πρακτικά διάφορες μορφές:

1. Η ναύλωση για ένα ταξίδι (voyage charter): ναυλώνεται το πλοίο για ένα ταξίδι, για μια μεταφορά μιας συγκεκριμένης ποσότητας αγαθού. Η αμοιβή δίνεται για κάθε τόνο φορτίου.
2. Η ναύλωση χρόνου ή αλλιώς η χρονοναύλωση (time charter): ο ναυλωτής νοικιάζει ένα πλοίο με όλο το πλήρωμά του, πληρώνοντας χρηματική αμοιβή για κάθε μέρα.
3. Η ναύλωση γυμνού πλοίου ή αλλιώς η ναύλωση κατά παραχώρηση (bareboat charter). Ο ναυλωτής πληρώνοντας ανά ημέρα τον εκναυλωτή, νοικιάζει ένα πλοίο για προκαθορισμένο χρόνο, αναλαμβάνοντας παράλληλα τη στελέχωση και την ασφάλισή του.

---

21.Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), *Ναυλώσεις*, Αθήνα, Εκδ. Σταμούλη, σελ. 42.

4. Η εργολαβική ναύλωση (contract of affreightment). Αφορά την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, συγκεκριμένου όγκου, για κάποιο συγκεκριμένο χρόνο από τον πλοιοκτήτη. Αυτή η εργολαβική μεταφορά γίνεται συνήθως από εταιρείες με κρουαζιερόπλοια ή εταιρείες έργων<sup>22</sup>.

Η ναυλαγορά ή όπως αλλιώς λέγεται η αγορά των ναύλων είναι ένας πολυσύνθετος χώρος, που αποτελείται από διαφορετικά είδη αγορών, τα οποία χωρίζονται βάσει ορισμένων κριτηρίων:

- Ανάλογα το είδος και την ποιότητα του αγαθού που μεταφέρεται συναντάμε την:
  - ✓ αγορά γενικού φορτίου (general cargo market)
  - ✓ την ειδικού φορτίου αγορά (special cargo market)
  - ✓ την αγορά που περιλαμβάνει χύδην φορτίο υγρό (liquid bulk cargo market)
  - ✓ την αγορά με χύδην φορτίο ξηρό (dry bulk cargo market)
- Ανάλογα το είδος του караβιού οι αγορές διακρίνονται σε:
  - ✓ ψυγεία πλοία (reefer market)
  - ✓ πλοία με εμπορευματοκιβώτια (containership market)
  - ✓ πλοία RO/RO (RO/RO market)
  - ✓ πλοία που έχουν δεξαμενές (tankers, chemical, LPG/LNG market)
  - ✓ πλοία με διαφορετικά είδη φορτίων (combined carrier market)

- ✓ πλοία με ξηρό χύδην φορτίο (bulk carriers market)
- ✓ πλοία με δύο καταστρώματα (tween decker market)
- Ανάλογα με την προέλευση και τον προορισμό των μεταφερόμενων προϊόντων και συγκεκριμένα τον καταμερισμό τους.
- Ανάλογα το είδος της ναύλωσης, της διμερούς σύμβασης που προαναφέρθηκε.
- Ανάλογα τον επιθυμητό χρόνο της ναύλωσης του πλοίου.<sup>23</sup>

### 3.3. ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

#### 3.3.1 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ανάλογα το είδος της ναυλαγοράς, και τη φύση του προϊόντος απαιτείται η χρήση πλοίου για μια θαλάσσια εμπορική μεταφορά με συγκεκριμένο εξοπλισμό, χωρητικότητα, μέγεθος και γενικότερα με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα. Έτσι, τα πλοία χωρίζονται σε διαφορετικές κατηγορίες, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

1. Τα ψυγεία πλοία (reefer vessels). Αυτά τα πλοία μεταφέρουν ευπαθή και εύκολα στην αλλοίωση προϊόντα, τα οποία πρέπει να αποθηκεύονται κατά τη μετακίνησή τους σε πάγο ή σε καταψύκτες. Ανάμεσα στους δύο γεωγραφικούς τόπους που ταξιδεύουν, μεταφέρουν φορτίο από τη μια πάντα ρότα (one way routes). Λόγω της φύσης των προϊόντων απαιτείται εξειδικευμένος και σύγχρονος εξοπλισμός. Επίσης, το κόστος κατά τη μεταφορά είναι υψηλό. Για παράδειγμα ο ηλεκτρισμός που απαιτείται είναι από 2.500dwt έως 18.000dwt.
2. Τα πλοία με εμπορευματοκιβώτια (containership vessels). Το μέγεθος αυτών των μεταφορικών πλοίων μετριέται σε εμπορευματοκιβώτια των είκοσι ποδιών, δηλαδή σε TEU (Twenty-foot Equivalent Units). Με σειρά από το μεγαλύτερο προς το μικρότερο σε μέγεθος είναι τα:
  - Post – panama (>4.000 TEU)
  - Panamax (3.000 – 3.999 TEU)
  - Sub – panamax (2.000 – 2.999 TEU)
  - Feedetmax (500 – 999 TEU)
  - Feeder (0 – 499 TEU)

Τα τρία πρώτα μεταφέρουν τα προϊόντα σε πολύ μεγάλες αποστάσεις, ενώ τα υπόλοιπα είναι για μεταφορές κοντινών αποστάσεων. Όλα, όμως, ταξιδεύουν σε σύγχρονα εκβιομηχανισμένα μέρη.

3. Τα RO/RO πλοία τα LO/LO (Roll-on/Roll-off//Lift-on/Lift-off). Τα πλοία διαθέτουν των προαναφερθέντα εξοπλισμό, απ' όπου πήραν και το όνομά τους, γιατί μεταφέρουν φορτία και κιβώτια, που απαιτούν για τη μετακίνησή τους μηχανήματα ανυψωτικά.
4. Τα δεξαμενόπλοια πλοία (tankers). Με βάση το μέγεθός τους ταξινομούνται σε:
  - Ultra Large Crude Carriers/ULCC (320.000 – 550.000 dwt)
  - Very Large Crude Carriers/VLCC (200.000 – 320.000 dwt)
  - Suezmax (120.000 – 200.000 dwt)
  - Aframax (80.000 – 120.000 dwt)
  - Panama (60.000 – 80.000 dwt)
  - Handy Size (10.000 – 60.000 dwt).

Όλες αυτές οι κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων πλοίων διακινούν χύδην υγρό φορτίο, κυρίως το αργό πετρέλαιο και τα υποπροϊόντα του. Επίσης, μεταφέρουν και άλλα υγρά, όπως το κρασί και διάφορα έλαια.

5. Τα πλοία με διαφορετικά είδη φορτίων (combination carriers/combo carriers). Τα πλοία αυτά έχουν μέγεθος πάνω από 70.000 dwt. Μπορούν ταυτόχρονα να μεταφέρουν χύδην ξηρό φορτίο, σιδηρομεταλλεύματα και πετρέλαιο.

6. Τα πλοία με χύδην ξηρό φορτίο(bulk carrier). Χωρίζονται ανάλογα το μέγεθός τους σε:
- Capesize bulkers (100.000 – 200.000 dwt). Αυτά μεταφέρουν κυρίως σιδηρομεταλλεύματα και άνθρακα κι εξαιτίας του εκτοπίσματός τους περνάνε από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας κι όχι από τη διώρυγα του Παναμά.
  - Panamaxbulkers (60.000 – 100.000 dwt). Αυτά μεταφέρουν κυρίως σιδηρομεταλλεύματα, σιτηρά, βωξίτη και άνθρακα.
  - Super ή Ultra Handymax bulkers (50.000 – 60.000 dwt). Αυτά είναι τα μεγαλύτερα σε μέγεθος και χωρητικότητα, ενώ υπάρχουν και άλλα που κυμαίνονται από 3.000 – 15.000 dwt, 15.000 – 35.000 dwt και 35.000 – 50.000 dwt.
7. Τα πιο μικρά καράβια (smallships). Αυτά τα πλοία κάνουν δρομολόγια, μεταφέροντας αγαθά σε κοντινές αποστάσεις.
8. Τα πλοία που μεταφέρουν αυτοκίνητα (car carrying vessels). Για τη μεταφορά των οχημάτων από την Ευρώπη προς την Αμερική ή την Ιαπωνία και αντίστροφα χρησιμοποιούνται πλοία τύπου PVHCC ή PCTC και PCC. Η φόρτωση και η εκφόρτωση των αυτοκινήτων γίνεται με τη μέθοδο RO/RO.
9. Τα πλοία που μεταφέρουν εξειδικευμένο φορτίο (special ships). Τα πιο πολυχρησιμοποιημένα εξειδικευμένα πλοία είναι τα ημιβυθιζόμενα, οι πλωτές πλατφόρμες, οι φορτηγίδες και τα πλοία που μεταφέρουν βαρέα φορτία.

**Εικόνα 6. Πλοίο τύπου Capesize bulk carrier**





**Εικόνα 7. Πλοίο τύπου Containership**



### **3.3.2 Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ – ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

Η επιβατηγός ναυτιλία, και ιδιαίτερα η ακτοπλοΐα, αποτελεί ξεχωριστό κεφάλαιο για την Ελλάδα. Αποτελεί μια από τις ελάχιστες δραστηριότητες που έχουν συνυφανθεί χρονικά με την εξέλιξη του νεότερου ελληνικού κράτους λίγες δεκαετίες μετά την απελευθέρωσή από την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Σκοπός της η μετακίνηση προσώπων.

Από την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα, οι Έλληνες διεύρυναν την παρουσία τους στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας με πλοία που εξυπηρέτησαν, πέρα από την ακτοπλοΐα, δρομολόγια στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και δημιουργώντας

γέφυρα επικοινωνίας με την αμερικανική ήπειρο. Στη συνέχεια και κατά τη διάρκεια του

μεσοπολέμου, Έλληνες επιχειρηματίες εισήλθαν και στο χώρο των περιηγήσεων, όπως

ήταν τότε γνωστός ο κλάδος της κρουαζιέρας. Ιδιαίτερα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο,

η παρουσία των Ελλήνων στην επιβατηγό ναυτιλία υπήρξε έντονη τόσο σε παραδοσιακές

δραστηριότητες όπως η ακτοπλοΐα, όσο και σε δυναμικά ανερχόμενες αγορές, όπως ο τομέας της μετανάστευσης αλλά και η κρουαζιέρα, στη διαμόρφωση της οποίας ο ρόλος

των Ελλήνων υπήρξε καθοριστικός.

Σήμερα οι τα επιβατηγά πλοία χωρίζονται στις εξής κατηγορίες [Υπερωκεάνια](#) ή

"Ωκεανοπλόα", που εκτελούν υπερπόντια ναυσιπλοΐα (Ωκεανοπλοΐα)

- Επιβατικά Κλειστών θαλασσών όπως τα Μεσογειακά και
- Ακτοπλοϊκά ή κοινώς λεγόμενα "Ποστάλια", που εκτελούν εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Παλαιότερα μέχρι το 1970 υπήρχε μια ακόμη κατηγορία τα φορτηγοποστάλια.

Άλλες κατηγορίες επιβατικών πλοίων είναι τα Κρουαζιερόπλοια, τα Τουριστικά επαγγελματικά, Επιβατικά - οχηματαγωγά και τα νεότερα ταχύπλοα όπως τα επιβατικά καταμαράν, επιβατικά υδροπτέρυγα, επιβατικά αερόστρωμα (γνωστότερα ως χόβερκκραφτς) και άλλα με συνδυασμό οχηματαγωγού.

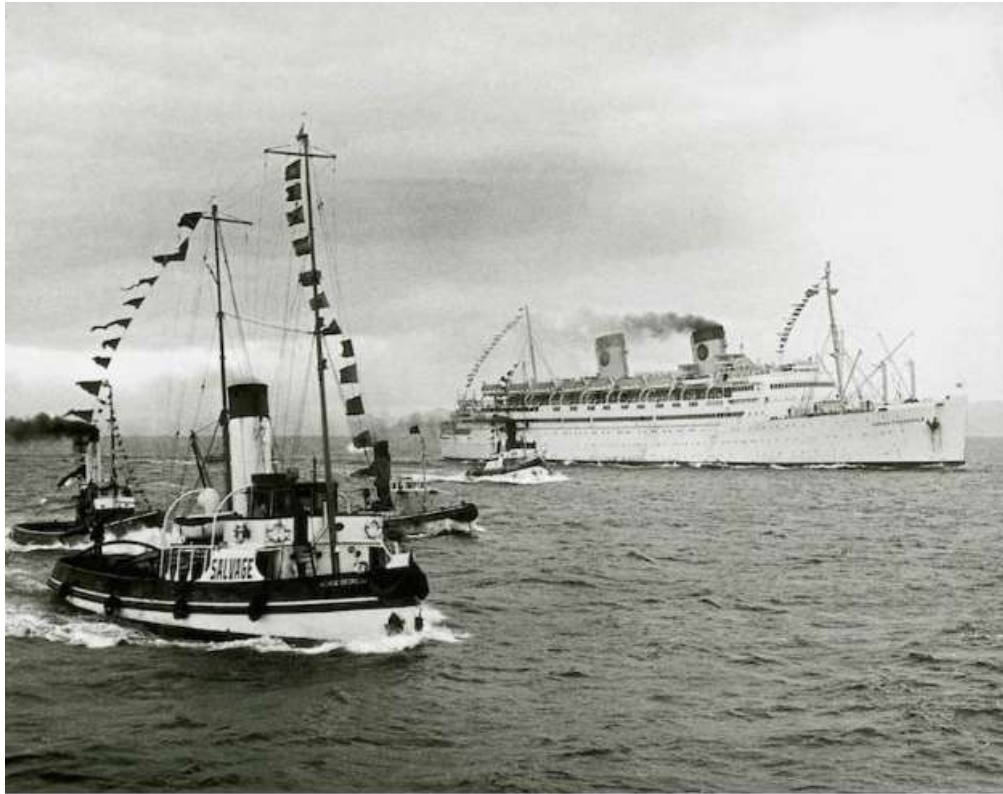
Η παρούσα ενότητα παρουσιάζει το χώρο της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας μέσα στο χρόνο και την σημαντικότητα της από τα παλαιά χρόνια έως και σήμερα.



Τα επιβατηγά πλοία που συνέδεσαν τα ελληνικά νησιά με το λιμάνι του Πειραιά από το 1945 έως το 2000.



Τα επιβατηγά πλοία ελληνικών συμφερόντων που δρομολογήθηκαν πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.



Τα επιβατηγά πλοία που εκτέλεσαν τακτικές γραμμές από την Ελλάδα σε προορισμούς εκτός της ελληνικής επικράτειας και τα κρουαζιερόπλοια ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιήθηκαν από τα τέλη της πρώτης δεκαετίας του 20ου μέχρι τις αρχές του 21ου αιώνα.



Τα ελληνόκτητα επιβατηγά πλοία που τέθηκαν σε λειτουργία μετά το 2000. (21<sup>ος</sup> αιώνας)

### 3.4. ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ποντοπόρος ναυτιλία, ο κλάδος αυτός των θαλάσσιων μεταφορών, δεν είναι μια αγορά στάσιμη. Η ναυτιλία αποτελεί μια ενεργή αγορά που επηρεάζει και επηρεάζεται από την προσφορά και την ζήτηση των αγαθών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Εν συνεχεία, αναφέρονται οι παράγοντες αυτοί εν συντομία.

#### A. Παράγοντες που ασκούν επιρροή στην προσφορά:

- Η καταστροφή πλοίων
- Τα ναύλα, με τους εξελικτικούς δείκτες τους και τις προσδοκίες που εκκολάπτουν
- Η χωρητικότητα όλων των εμπορικών πλοίων σε όλο τον κόσμο
- Οι παράγοντες και οι όποιου τύπου ομάδες που λαμβάνουν τις αποφάσεις
- Οι παραδόσεις των μικρών σε ηλικία, των νεότευκτων, πλοίων

#### B. Παράγοντες που επιδρούν στη ζήτηση για τις μεταφορές δια θαλάσσης:

- Η ρότα που τηρούν τα πλοία για τις μεταφορές
- Η μέση απόσταση που διανύουν τα εμπορικά πλοία κατά τη μεταφορά αγαθών
- Οι δείκτες της παγκόσμιας οικονομίας
- Τα πολιτικά δρώμενα
- Το μεταφορικό κόστος

## Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>: Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

### 4.1 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η μελέτη του στόλου των πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα και συγκεκριμένα η παρατήρηση της δομής και του γεωγραφικού καταμερισμού του, θα μας βοηθήσουν να εξαγάγουμε κρίσιμες πληροφορίες για τον κλάδο της ναυτιλίας γενικά και την πορεία του τα τελευταία χρόνια.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 1, στον παγκόσμιο στόλο των πλοίων διακρίνουμε μείωση στη μέση ηλικία των πλοίων, αλλά αύξηση στη χωρητικότητα και στον αριθμό τους. Από τη δεκαετία του 1980 και έπειτα ο ρυθμός αύξησης ήταν 10% και το 2012 η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών πλοίων ήταν 1.534 εκατομμύρια dwt και ο αριθμός τους 104.305.<sup>24</sup>

**Πίνακας 1. Παγκόσμιος στόλος ανά τύπο πλοίου σε εκατομμύρια dwt**

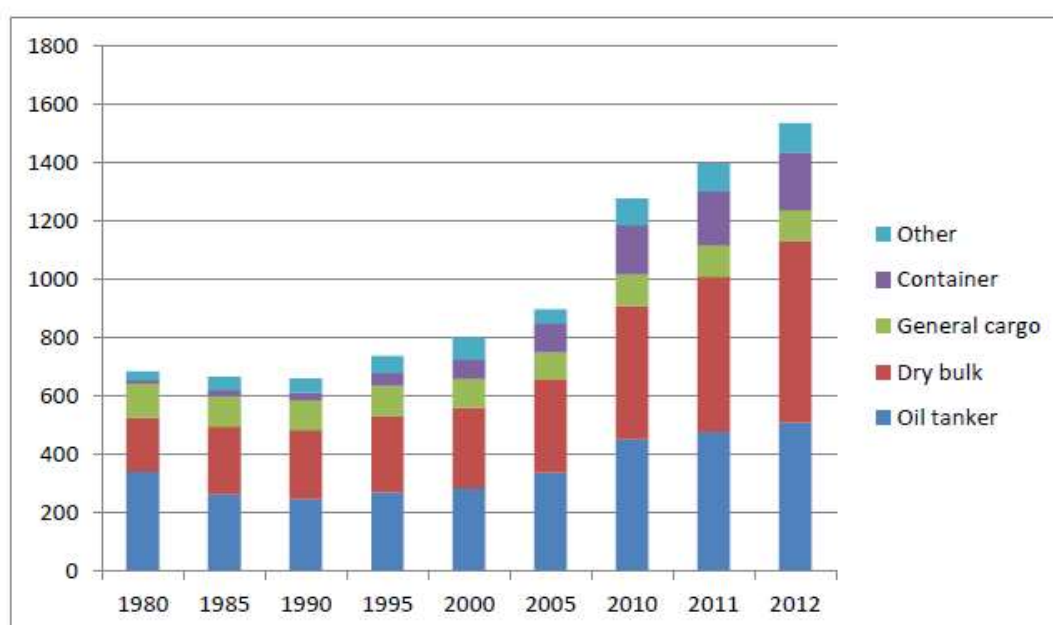
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012
Oil tanker	339	261	246	268	282	336	450	475	507
Dry bulk	186	232	235	262	276	321	457	532	623
General cargo	116	106	103	104	101	92	108	109	106
Container	11	20	26	44	64	98	169	184	198
Other	31	45	49	58	75	49	92	96	100

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication

24. United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication, σελ. 34.

Επίσης, σύμφωνα με το Διάγραμμα 1, 17% αυξήθηκε η χωρητικότητα των bulk carrier πλοίων. Έτσι, τα συγκεκριμένου τύπου πλοία κάλυπταν το 40,6% το 2012 της παγκόσμιας χωρητικότητας όλων των πλοίων. Σε αυτό συνέβαλε η ανταπόκριση των πλοιοκτητών για κατασκευή πλοίων μεγάλης χωρητικότητας για να καλύψουν τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες μιας πολυπληθούς χώρας, της Βραζιλίας, σε σιδηρομεταλλεύματα.

**Διάγραμμα 1. Συνολικός παγκόσμιος στόλος σε εκατομμύρια dwt**



Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012, United Nations Publication*

Επιπλέον, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων είχαν αύξηση στην παγκόσμια χωρητικότητα των πλοίων. Για παράδειγμα τα πρώτα αυξήθηκαν κατά 6,9% και κάλυπταν το 2012 το 33,1% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Τα δεύτερα κάλυπταν την ίδια χρονική περίοδο το 12,9% παγκοσμίως, αυξάνοντας τη χωρητικότητά τους κατά 7,7%. Στον πίνακα 2 φαίνεται η ποσοστιαία διαφορά των ετών 2011 και 2012.

**Πίνακας 2. Παγκόσμιος στόλος σε γιλιάρδες dwt και μερίδιο στην αγορά**

Βασικοί τύποι πλοίων	2011	2012	Ποσοστιαία διαφορά 2012/2011
Oil tankers	474.846 34%	507.454 33,1%	6,9% -0,9%
Bulk carriers	532.039 38,1%	622.536 40,6%	17% 2,5%
General cargo	108.971 7,8%	106.385 6,9%	-2,4% -0,9%
Container ships	183.859 13,2%	198.002 12,9%	7,7% -0,3%
Other types	96.028 6,9%	99.642 6,5%	3,8% -0,4%
Liquefied gas	43.339 3,1%	44.622 2,9%	3% -0,2%
Offshore supply	33.227 2,4%	37.468 2,4%	12,8% 0,1%
Ferries and passenger	6.164 0,4%	6.224 0,4%	1% 0%
Other /n.a.	13.299 1%	11.328 0,7%	-14,8% -0,2%
<b>Σύνολο</b>	<b>1.395.743</b> <b>100%</b>	<b>1.534.019</b> <b>100%</b>	<b>9,9%</b>

**Πηγή:** United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2012), *Review on Maritime Transport 2012*, United Nations Publication

Όλη αυτή η αύξηση οδήγησε σε αυξητικό ρυθμό και τη γενικότερη παγκόσμια χωρητικότητα των εμπορικών πλοίων το έτος 2012 κατά 9,9% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Αυτό, σε συνδυασμό με τη μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων (πίνακας 3) μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αν και η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει αρνητικές επιπτώσεις σε όλους τους κλάδους, στο ναυτιλιακό έγιναν σημαντικές επενδύσεις με την κατασκευή πολλών νεότευκτων πλοίων. Έτσι, το 2012 η μείωση της ηλικίας των πλοίων εμφανίζεται σημαντική στα bulk carrier πλοία, καθώς η διάλυση των παλιών και η κατασκευή καινούργιων έριξε το μέσο ηλικιακό όρο. Το 41,5% είναι από 0 έως 4 ετών πλοία.



**Πίνακας 3. Μέσος όρος ηλικίας ανά είδος πλοίου την 01/01/2012**

ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	0-4 ΧΡΟΝΙΑ	5-9 ΧΡΟΝΙΑ	10-14 ΧΡΟΝΙΑ	15-19 ΧΡΟΝΙΑ	20 + ΧΡΟΝΙΑ	Μ.Ο. ΗΛΙΚΙΑΣ 2012	Μ.Ο. ΗΛΙΚΙΑΣ 2011	ΔΙΑΦΟΡΑ 2012/2011
<u>Bulk carriers</u>	33.7%	14.3%	11.3%	12,4%	28,2%	13,18	15,29	-2,11
Dwt	41,5%	16,6%	11,3%	13,1%	17,6%			
μ.ο. dwt	77.098	73.344	63.300	66.520	39.569			
<u>Container</u>	23,28%	27,9%	18,3%	17,4%	12,6%	10,9	10,7	0,2
Dwt	32,8%	31%	16,6%	12%	7,5%			
μ.ο. dwt	54.465	43.915	35.837	27.267	23.718			
<u>General cargo</u>	11,5%	10,7%	8,2%	11,2%	58,4%	23,26	24,15	-0,89
Dwt	21,4%	13,7%	11,8%	10,2%	42,8%			
μ.ο. dwt	9.698	6.670	7.451	4.723	3.795			
<u>Oil tanker</u>	24,7%	21,2%	11%	10,5%	32,6%	15,7	16,37	-0,66
Dwt	34,7%	29%	18,4%	9,4%	8,5%			
μ.ο. dwt	63.483	61.884	75.896	40.588	11.756			
<u>Other</u>	106%	9,7%	9,2%	8,%	62%	25,06	25,19	-0,13
Dwt	27,2%	18,3%	10,7%	7,7%	36,1%			
μ.ο. dwt	4.417	3.240	1.992	1.580	1.006			
<u>Σύνολο</u>	15,1%	12,5%	9,9%	10%	52,6%	21,9	22,49	-0,58
Dwt	35,8%	22,5%	14,3%	11,2%	16,2%			
μ.ο. dwt	34.827	26.518	21.378	16.431	4.543			

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD. (2012). *Review on Maritime Transport 2012, United Nations Publication*

## 4.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία είναι λογικό να επηρεάζουν και τον κλάδο της ελληνικής ναυτιλίας. Ο ελληνικός στόλος και οι ναυτιλιακές εταιρείες, στις οποίες ανήκει παίζουν σημαίνοντα παγκόσμιο ρόλο και κατέχουν ηγετική θέση. Τα ελληνικά πλοία είναι σημαντικά σε χωρητικότητα και αριθμό και οι εταιρείες πολλές και με άξιο λόγο οικονομικό ρόλο.

Πιο συγκεκριμένα ο ελληνικός στόλος το 2012 διέθετε 3.760 πλοία, χωρητικότητας 264.054.167 dwt και 155.904.976 grt. Ιδιαίτερα, ο αριθμός tonnage είναι ο μεγαλύτερος παγκοσμίως και δικαιολογεί την ηγετική θέση που κατέχει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία. Η αυξητική αυτή πορεία των πλοίων δεν ήταν απότομη, αλλά σταδιακή και συνεχόμενη από τη δεκαετία του '80. Στο Διάγραμμα 2 και στον Πίνακα 4, πηγές από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος<sup>25</sup> φαίνεται ότι και το 2012, τα έτη 2008 και το 2009 κατέχουν τη δυναμικότερη θέση, καθώς η χωρητικότητα και ο αριθμός των πλοίων ήταν τα μεγαλύτερα, 263.560.741 dwt και 4.173 πλοία αντίστοιχα.

Επίσης, πιο κάτω παρατηρείται ότι οι ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες σε σχέση με πιο παλιά δεν προτιμούν τη νηολόγηση των πλοίων με ελληνική σημαία, αλλά με σημαίες άλλων χωρών της Μεσογείου, όπως της Κύπρου και της Μάλτας. Έτσι, μόνο το 30% των πλοίων τους το 2012 ταξίδευε με σημαία ελληνική, ακολουθώντας, βέβαια, μια γενικευμένη παγκόσμια τάση.

**Διάγραμμα 2. Αριθμός πλοίων ελληνόκτητου στόλου**



Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

**Πίνακας 4. Ο ελληνόκτητος στόλος σε όρους dwt και gt ανά έτη**

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	DWT	GT
2012	3,760	264,054,167	155,904,976
2011	3,848	261,675,981	153,128,919
2010	3,996	258,121,898	152,616,046
2009	4,161	263,560,741	156,214,619
2008	4,173	260,929,221	154,599,221
2007	3,699	218,229,552	129,765,470
2006	3,397	190,058,534	113,603,803
2005	3,338	182,540,868	109,377,819
2004	3,379	180,140,898	108,929,135
2003	3,355	171,593,487	103,807,860
2002	3,480	164,613,935	98,195,100
2001	3,618	168,434,370	100,220,348
2000	3,584	150,966,324	90,227,491
1999	3,424	139,255,184	83,454,890
1998	3,358	133,646,831	78,900,843
1997	3,204	127,782,567	74,982,110
1996	3,246	129,737,336	75,156,763
1995	3,142	126,128,352	71,666,943
1994	3,019	120,650,373	66,342,046
1993	2,749	103,958,104	56,918,268
1992	2,688	98,218,176	53,891,528
1991	2,454	87,102,785	47,906,852
1990	2,426	84,439,159	46,580,539
1989	2,428	81,928,296	45,554,419
1988	2,487	85,047,436	47,269,018

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος <http://www.nee.gr/default.asp?t=-GFF&c=2>

Πρέπει να επισημανθεί ότι στη χώρα μας ο κλάδος των μεταφορών δεν είναι ανεπτυγμένος, γι' αυτό και ο ελληνικός στόλος επηρεάζεται από τις ξένες αγορές ναύλων και χρηματοπιστώσεων. Τα ελληνικά πλοία εμπορεύονται αγαθά άλλων χωρών, με συνέπεια να υπόκεινται στις εξωτερικές συνθήκες ξένων κρατών και κυβερνήσεων και να δέχονται επιρροές από τα παγκόσμια δεδομένα.

Τα πλοία της Ελλάδος είναι κυρίως επιβατηγά, φορτηγά, δεξαμενόπλοια και άλλα είδη καραβιών. Οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν αρχίσει τα τελευταία χρόνια να διαλύουν τα παλιά καράβια και να κατασκευάζουν νέα και πιο σύγχρονα, όπως τα LPG/LNG.

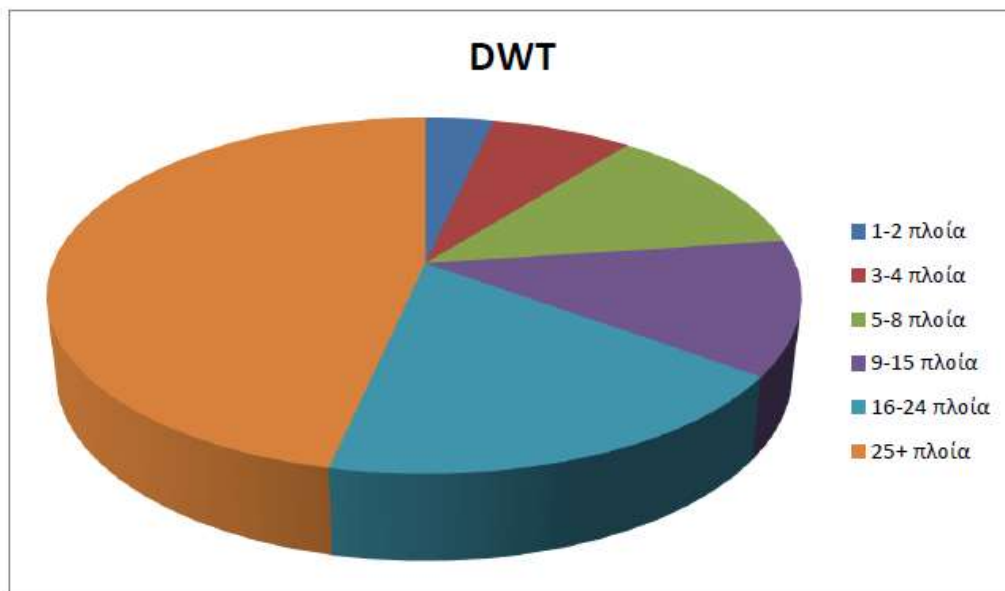
Στον Πίνακα 5, φαίνεται ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών στην Ελλάδα. Το 2011 ήταν 762 και το 2012 718. Η μείωση αυτή των ελληνικών εταιριών, που οι περισσότερες έχουν έδρα στον Πειραιά, είναι συνέπεια της παγκόσμιας και της ελληνικής οικονομικής κρίσης. Η κρίση σκιαγραφείται και στον αριθμό των πλοίων που διαχειρίζεται κάθε εταιρία. Το 5% των εταιριών χειρίζονται από 25 πλοία και πάνω, λίγες έχουν την επιμέλεια τριών ή τεσσάρων πλοίων, ενώ οι περισσότερες ελέγχουν ένα ή δύο (Διάγραμμα3).

**Πίνακας 5. Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ανά έτος και ανά πλήθος πλοίων που διαχειρίζονται**

GROUP	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A (25+ vsls)	19	19	23	19	24	25	31	26	28	29	32	31	31	34	35
B (16-24 vsls)	11	25	22	29	25	31	36	36	30	35	32	35	33	37	37
C (9-15 vsls)	68	76	85	82	84	69	59	52	64	63	70	80	80	65	54
D (5-8 vsls)	149	143	140	134	128	138	141	131	137	126	125	123	103	111	113
E (3-4 vsls)	196	166	189	172	170	158	155	157	146	165	159	161	171	165	167
F (1-2 vsls)	483	325	376	349	318	308	311	288	288	307	340	343	340	350	312
<b>Total number of companies</b>	<b>926</b>	<b>754</b>	<b>835</b>	<b>785</b>	<b>749</b>	<b>729</b>	<b>733</b>	<b>690</b>	<b>693</b>	<b>725</b>	<b>758</b>	<b>773</b>	<b>758</b>	<b>762</b>	<b>718</b>

Πηγή: Petrofin Research (2011), *Greek Fleet Stats*

Διάγραμμα 3. Κατανομή ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών ανά πλήθος πλοίων που διαχειρίζονται



Πηγή: Petrofin Research (2011), *Greek Fleet Stats*

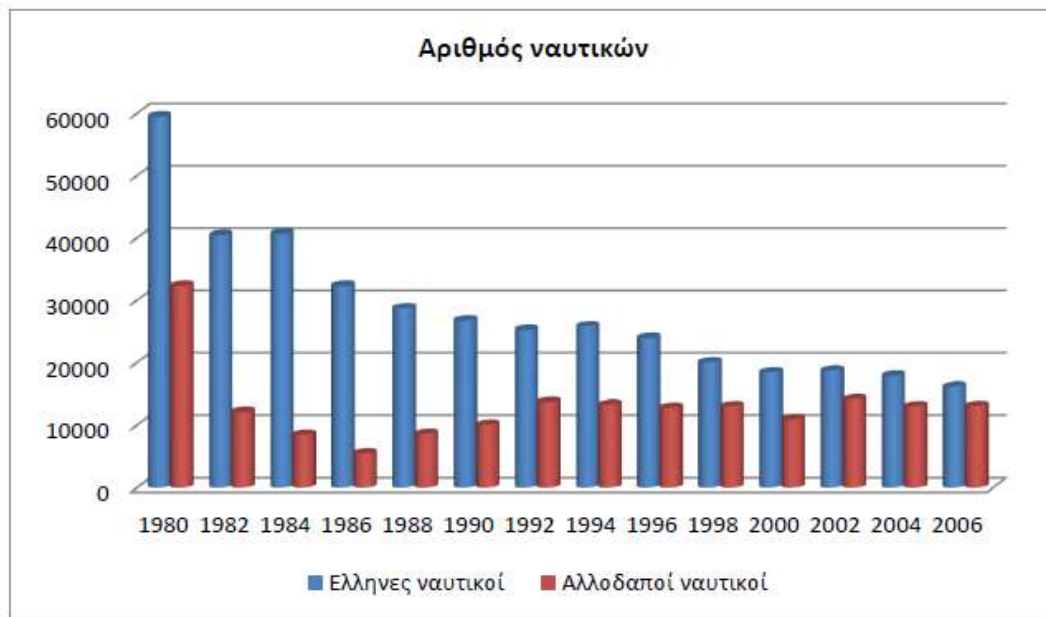
### 4.3. ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Πίνακας 6. Αριθμός ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στην ελληνική ναυτιλία

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
1980	59.534	32.338
1982	40.467	12.094
1984	40.720	8.464
1986	32.340	5.490
1988	28.735	8.632
1990	26.766	10.085
1992	25.278	13.717
1994	25.842	13.280
1996	23.992	12.774
1998	20.067	13.030
2000	18.450	10.935
2002	18.747	14.179
2004	17.897	13.023
2006	16.182	13.078

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?pmbr=25166>

**Διάγραμμα 4. Πλήθος ανθρώπινου δυναμικού σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία**



Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?pmbr=25166>

Οι ναυτικοί της Ελλάδας φημίζονται σε όλο τον κόσμο για τις ικανότητες και την πείρα τους, απόσταγμα πολλών γενεών. Το ελληνικό αυτό δυναμικό γνωρίζοντας σε βάθος τη θάλασσα επηρεάζει τον ελληνικό ναυτιλιακό κλάδο και ασκεί επιρροή στην αναπτυξιακή του πορεία. Σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στη χρονική περίοδο από το 1980 έως και το 2006 ο αριθμός των Ελλήνων ναυτών που δουλεύουν σε εμπορικά πλοία μειώθηκε κατά 70%. Το 1980 δούλευαν στον ελληνικό στόλο 59.534 Έλληνες ενώ το 2006 μόλις 16.182. Παράλληλα το 1988 ξένης προέλευσης ναυτικοί ήταν 32.338, ενώ την τελευταία παρουσιαζόμενη χρονιά 13.078. Η τεχνολογική εξέλιξη φαίνεται ότι επηρέασε τον ναυτιλιακό κλάδο, μειώνοντας το ανθρώπινο δυναμικό και αντικαθιστώντας το από νέο και σύγχρονο εξοπλισμό, ένας άλλος παράγοντας, που όπως δείχνουν τα αριθμητικά δεδομένα είναι η μη προτίμηση του συγκεκριμένου επαγγέλματος από τους νέους. Έτσι, το 1992 οι Έλληνες ναυτικοί στελέχωναν τα πλοία με ελληνική σημαία σε ποσοστό 73,7%, ενώ 10 χρόνια αργότερα το ποσοστό μειώθηκε κατά 4,6% κι έφτασε το 68,9%. Εν αντιθέσει

παρατηρήθηκε στα ίδια έτη αύξηση κατά 4,6% σε ξένο ανθρώπινο δυναμικό που στελεχώνει τα ελληνικά εμπορικά πλοία. Το 2002 ήταν 31%, ενώ το 1992 26,4%.

## **Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>: Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

### **5.1 Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Gross national product)**

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν είναι η συνολική αξία των τελικών αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται κατά τη διάρκεια ενός έτους, από συντελεστές παραγωγής που ανήκουν σε μόνιμους κατοίκους μιας χώρας, ανεξάρτητα από τη χώρα όπου βρίσκονται οι συντελεστές παραγωγής.

Το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν αποτελεί δηλαδή δείκτη της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας μιας χώρας.

Διαφέρει από το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν γιατί δεν συμπεριλαμβάνει το εισόδημα που απέκτησαν αλλοδαπές επιχειρήσεις εντός της χώρας.

Το πραγματικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν μίας χώρας ,μετρά το συνολικό εισόδημα της οικονομίας της. Φανερώνει την ποσότητα των αγαθών και των υπηρεσιών που μπορεί να αγοράσει η οικονομία μίας χώρας και συνδέεται στενά με το συνολικό προϊόν της οικονομίας της. Η αύξηση του πραγματικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος ονομάζεται οικονομική μεγέθυνση.



Πολλές φορές δημιουργείται σύγχυση με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν το οποίο όμως μετρά το προϊόν που παράγεται από τους συντελεστές παραγωγής που βρίσκονται στην εγχώρια οικονομία ανεξαρτήτως από το ποιος τους κατέχει, δηλαδή μετρά το συνολικό εισόδημα που αποκτούν οι κάτοικοι της χώρας ανεξάρτητα από το σε ποια χώρα προσφέρουν τις υπηρεσίες συντελεστών που διαθέτουν.

Παράδειγμα:

*Η αξία των τηλεοράσεων που κατασκευάζονται από μια αμερικανική εταιρία στη Γερμανία, όπως μετριέται από την αμοιβή που εισπράττει από την κυβέρνηση της Γερμανίας, υπολογίζεται στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της Γερμανίας, όχι όμως στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν.*

*Ομοίως, το μέρος της αξίας των τηλεοράσεων που κατασκευάζονται στις ΗΠΑ, από εταιρία γερμανικών συμφερόντων, υπολογίζεται στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν της Γερμανίας και το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των ΗΠΑ, όχι όμως στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν των ΗΠΑ.*

### **5.1.1 Υπολογισμός ΑΕΠ**

Το εθνικό προϊόν ταυτίζεται με το εθνικό εισόδημα (αν αφαιρεθούν οι καθαροί έμμεσοι φόροι) και προκύπτει από το άθροισμα των επιμέρους αμοιβών των συντελεστών παραγωγής για τη συμμετοχή τους στην παραγωγική διαδικασία.

Το ΑΕΠ υπολογίζεται με τρεις εναλλακτικούς τρόπους όπως οι λογαριασμοί εθνικού εισοδήματος:

1. **Μέθοδος δαπάνης**, όπου το ΑΕΠ υπολογίζεται αθροίζοντας τις αξίες όλων των νεοπαραχθέντων τελικών αγαθών και υπηρεσιών κατά τη διάρκεια του έτους. Το άθροισμα αυτό ονομάζεται Εθνικό Προϊόν.

2. **Εισοδηματική μέθοδος**, όπου το ΑΕΠ υπολογίζεται αθροίζοντας τις αμοιβές (εισοδήματα) των συντελεστών που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή του προϊόντος. Το άθροισμα αυτό ονομάζεται Εθνικό Εισόδημα.
3. **Μέθοδος παραγωγής**, όπου αθροίζονται οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους για την απόκτηση όλων των νεοπαραχθέντων τελικών αγαθών και υπηρεσιών. Το άθροισμα αυτό ονομάζεται Εθνική Δαπάνη.

Εθνικό Προϊόν = Εθνικό Εισόδημα = Εθνική Δαπάνη

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν είναι το άθροισμα της κατανάλωσης, της επένδυσης, των δημόσιων αγαθών και των καθαρών εξαγωγών.

Η παρακάτω εξίσωση αποτελεί μία ταυτότητα δηλαδή μία εξίσωση που ισχύει από τον ίδιο τρόπο ορισμού των μεταβλητών που την αποτελούν και ονομάζεται ταυτότητα των λογαριασμών του εθνικού εισοδήματος ή εθνικολογιστική ταυτότητα του εθνικού εισοδήματος μίας χώρας.

$$Y = C + I + G + NX$$

Όπου:

Y είναι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (GDP)

C είναι η ιδιωτική κατανάλωση (Consumption)

I είναι οι επενδύσεις (Investment)

G είναι η κρατική δαπάνη (Government)

$NX$  είναι η διαφορά Εισαγωγές μείον Εξαγωγές (Imports – Exports)

Η κατανάλωση αποτελείται από αγαθά και υπηρεσίες στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η εργασία που προσφέρεται, και τα οποία αγοράζονται από νοικοκυριά. Οι επενδύσεις αποτελούνται από αγαθά που αγοράζονται για μελλοντική χρήση και εκμετάλλευση είτε από τα νοικοκυριά είτε από επιχειρήσεις. Οι δημόσιες δαπάνες είναι οι δαπάνες που πραγματοποιούνται από τη κυβέρνηση για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών. Στις δημόσιες δαπάνες δεν περιλαμβάνονται μεταβιβαστικές πληρωμές προς άτομα όπως επιδόματα ανεργίας και συντάξεις, καθώς αποτελούν ανακατανομή του υπάρχοντος εισοδήματος και δεν αφορούν δαπάνη που αφορά αγορά αγαθού ή υπηρεσίας. Τέλος, οι καθαρές εξαγωγές λαμβάνουν υπόψη το εμπόριο που πραγματοποιείται με άλλες χώρες και αντιπροσωπεύουν την καθαρή δαπάνη από το εξωτερικό για τα αγαθά και τις υπηρεσίες μίας χώρας η οποία παρέχει εισόδημα στους εγχώριους παραγωγούς. Τέλος, το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ως μέγεθος, προσφέρει μέσω του υπολογισμού και της ετήσιας ποσοστιαίας μεταβολής του, συμπεράσματα για τον ρυθμό μεγέθυνσης μίας οικονομίας, ο οποίος εκλαμβάνεται ως μέτρο σχετικής οικονομικής επίδοσης μίας οικονομίας αφού μπορεί να συγκριθεί με τους ρυθμούς μεγέθυνσης προηγούμενων ετών της ίδιας οικονομίας ή ακόμα και με τους ρυθμούς μεγέθυνσης άλλων οικονομιών για την ίδια χρονική περίοδο.

## 5.2. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ναυτιλία είναι ένας πολύ σημαντικός κλάδος της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας μας. Η ναυτιλία δεν αποτελεί ανεξάρτητο οικονομικό τομέα μιας και εμπλέκεται σε πολλούς άλλους κλάδους με διάφορες μορφές. **Πρόκειται για τον πιο εξωστρεφή και δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας** με ειδοποιό διάφορα ότι δεν βασίστηκε σε κρατικές επιχορηγήσεις και ενισχύσεις όπως άλλοι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας. Με τις δίκες του δυνάμεις και τη μακραίωνη γνώση και εμπειρία των ικανοτάτων στελεχών του, μπόρεσε και εξακολουθεί και μπορεί να πρωτοπορεί παγκοσμίως.

Η ναυτιλία, όπως συμβαίνει για πολλές άλλες ναυτικές χώρες παγκοσμίως, έτσι και στην Ελλάδα, αποτελεί θα μπορούσαμε να πούμε μαζί με τον τουρισμό, την ατμομηχανή της ελληνικής οικονομίας. Έχοντας πετύχει για πολλές δεκαετίες υψηλές διεθνείς επιδόσεις εξαιτίας της γνώσης, της εμπειρίας αλλά και της διορατικότητας και της ρεαλιστικής προσέγγισης των επιχειρηματικών σχεδίων, κατάφερε σήμερα να συνεισφέρει πολλά στην κατά τα άλλα αδύναμη ελληνική οικονομία. Η επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και ειδικότερα στους ελληνικούς μακροοικονομικούς δείκτες της οικονομίας είναι αξιολογώτερη.

Σε γενικές γραμμές η ναυτιλιακή δραστηριότητα θα λέγαμε ότι είναι πολύ σημαντική για την ελληνική οικονομία. Η σημασία της αφορά στα εξής μακροοικονομικά δεδομένα:

- ✓ Συμμετέχει με ποικίλους τρόπους στην αύξηση του Α.Ε.Π.

**δημιουργώντας προστιθέμενη αξία στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν.**

Επίσης λειτουργεί πολλαπλασιαστικά για τους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας μιας και το εισόδημα που προέρχεται από τη ναυτιλία, μεταφέρεται στην αγορά, δημιουργώντας επιπλέον ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά, και τελικά αύξηση της ανάπτυξη της πραγματικής οικονομίας.

- ✓ Επιπλέον και εξίσου σημαντικό με την αύξηση του Α.Ε.Π., αποτελεί το γεγονός ότι η **ναυτιλία συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης.** Πράγματι ο ναυτιλιακός κλάδος απασχολεί μεγάλο αριθμό εργαζομένων παγκοσμίως τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά.

Μεγάλος αριθμός, επίσης, ασχολείται και σε παραναυτιλιακά επαγγέλματα, τα όποια συντηρούνται από τον ευρύτερο ναυτιλιακό κλάδο. Δημιουργεί λοιπόν μεγάλο αριθμό νέων θέσεων εργασίας μειώνοντας ταυτόχρονα το πρόβλημα της ανεργίας, πρόβλημα που μαστίζει πραγματικά την Ελλάδα και που ειδικά τα τελευταία χρόνια τείνει να πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις.

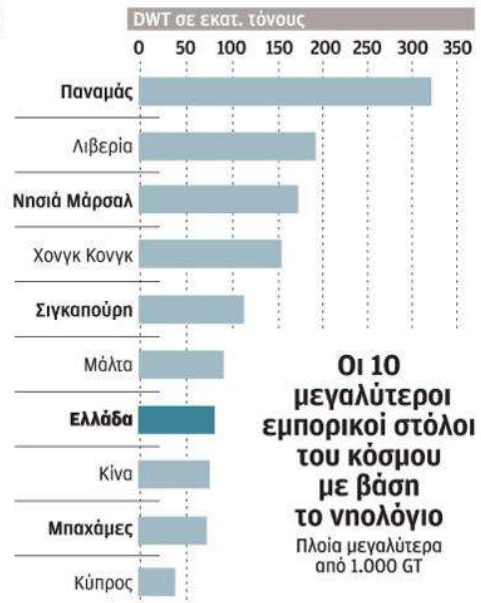
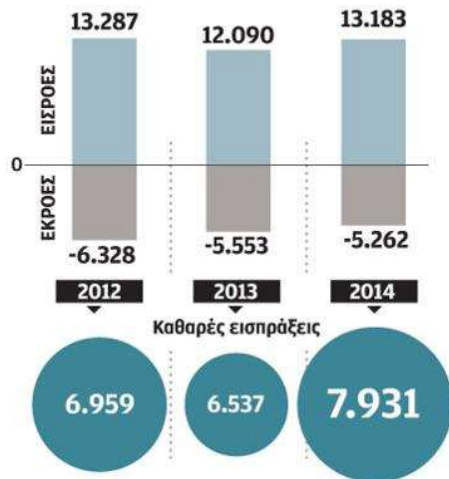
- ✓ Τρίτον και εξίσου σημαντικό με τα δυο προηγούμενα είναι η **συμβολή στην βελτίωση του ισοζυγίου υπηρεσιών, του εμπορικού ισοζυγίου και γενικότερα του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας.** Οι εξαγωγές και τα κεφάλαια που εισρέουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα, είναι μεγάλα ενώ ταυτόχρονα υπερβαίνουν τις εισαγωγές και τα κεφάλαια που εκρέουν, με αποτέλεσμα να συνεισφέρουν θετικά στην ισοσκελίση του ισοζυγίου πληρωμών της Ελλάδας.
- ✓ Τέλος, η ναυτιλία συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία μέσω της

**φορολόγησης και των φορολογικών εσόδων**, στην οποία υπόκεινται οι εργαζόμενοι στο ναυτιλιακό κλάδο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και όλες οι παραναυτιλιακές εταιρίες που εξαρτώνται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η φορολόγηση αυτή έχει τη μορφή είτε της άμεσης είτε της έμμεσης φορολόγησης στα παραπάνω οικονομικά υποκείμενα.

Παράλληλα, εκτός από την **άμεση συνεισφορά** της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία που εκφράστηκε παραπάνω, **υπάρχουν και έμμεσες επιπτώσεις** της ναυτιλίας στην οικονομία. Αν θέλαμε να ορίσουμε την άμεση και έμμεση συνεισφορά του κλάδου (direct effect–indirect effect) θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι άμεση συνεισφορά του κλάδου είναι τα οικονομικά μεγέθη που προκύπτουν από την ικανοποίηση της τελικής ζήτησης του εξεταζομένου κλάδου με εγχώρια παράγωγή χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αλληλεπιδράσεις με το υπόλοιπο της οικονομίας. Έμμεση συνεισφορά είναι η αύξηση των οικονομικών μεγεθών των κλάδων εκείνων με τους οποίους η ναυτιλία συνεργάζεται. Οι επιπτώσεις αυτές είναι μετρήσιμες και υπολογίζονται με το μοντέλο / υπόδειγμα εισροών– εκροών.

## Εισροές ξένου συναλλάγματος στην Ελλάδα από τη ναυτιλία

Σε δισ. ευρώ



ΠΗΓΗ: IHS Maritime&Trade/World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2015, Τράπεζα της Ελλάδας, Ετήσια Έκθεση Ε.Ε.Ε.

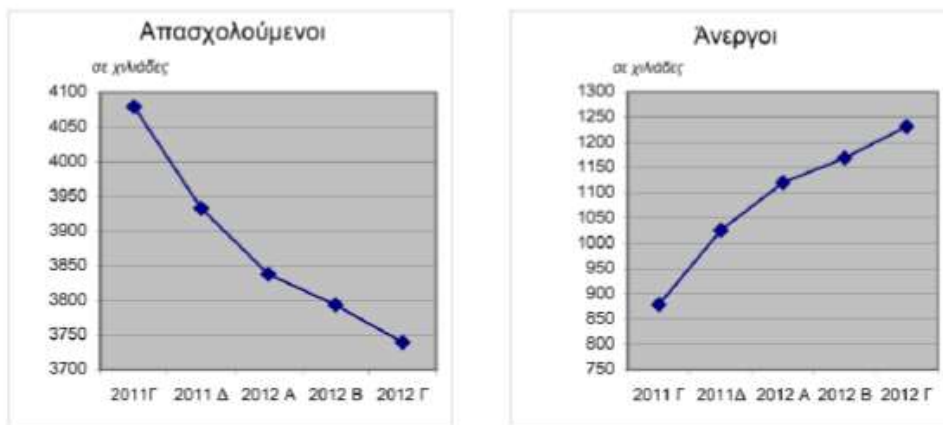
Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

<http://www.kathimerini.gr/830663/article/oikonomia/epixeirhseis/naymaxia-gia-tis-ellhnikes-naytiliakες>

### 5.2.1 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΤΟΜΕΑ

Ο ναυτιλιακός κλάδος είναι ιδιαίτερα σημαντικός στην καταπολέμηση της ανεργίας, μιας και το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολείται στις θάλασσες είναι άξιο σεβασμού. Ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία, που η ανεργία ακολουθεί ανοδική πορεία και πλήττει και τα δύο φύλα όλων των ηλικιακών ομάδων και ιδιαίτερος τους νέους από 15 έως 29 ετών, η συμβολή της ναυτιλίας αξίζει την προσοχή όλων. Στις αρχές του 2012 υπήρχαν στην Ελλάδα 1.250.000 άνεργοι, δηλαδή το 24,8% του συνόλου του πληθυσμού δεν εργαζόταν<sup>32</sup>.

**Διάγραμμα 12. Εξέλιξη απασχολούμενων και ανέργων**



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

32. Ελληνική Στατιστική Αρχή, ( Δεκέμβριος 2013 ) , Έρευνα Εργατικού Δυναμικού Γ τρίμηνο 2012, δελτίο τύπου της ΕΛΣΤΑΤ.

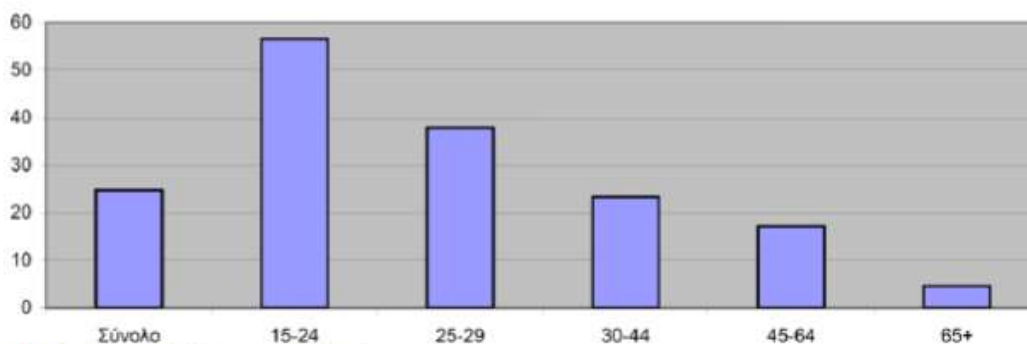


**Πίνακας 12. Ηλικιακή κατανομή και κατανομή ανά φύλο ανέργων**

Ηλικία	Γ' τρίμηνο					
	2011			2012		
	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο
Σύνολο	15,0	21,5	17,7	21,7	28,9	24,8
15-24	39,4	51,9	45,0	48,9	65,4	56,6
25-29	26,4	35,1	30,2	35,2	41,4	38,0
30-44	12,9	20,4	16,2	20,1	27,4	23,4
45-64	10,3	12,0	11,0	15,8	19,4	17,2
65+	1,7	6,3	3,2	5,0	3,5	4,6

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

**Διάγραμμα 13. Ανεργία κατά ηλικιακή ομάδα**



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

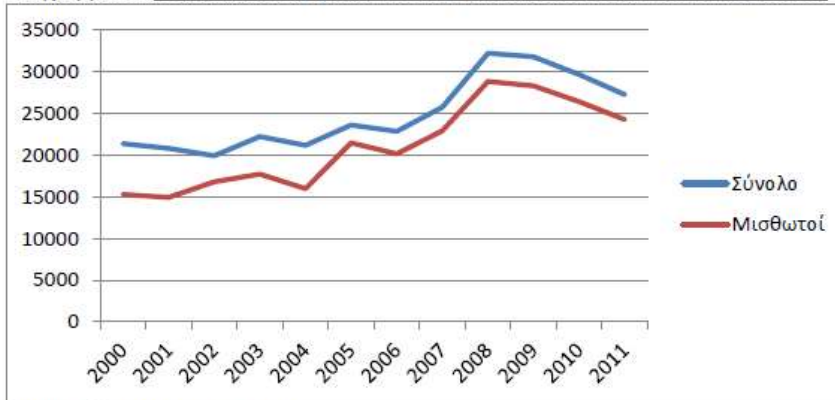
Τα παρακάτω στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής μας δείχνουν τον αριθμό των μισθωτών εργαζομένων ναυτικών που ταξιδεύουν με ελληνικά πλοία με σημαία άλλης χώρας ή της Ελλάδας, αλλά ανήκουν στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, από το 2000 έως το 2011. Έπειτα, θα οριστεί ο αριθμός των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών που δουλεύουν στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι, το 2011 σε ένα σύνολο 27.249 απασχολούμενων, οι μισθωτοί ήταν το 90%, δηλαδή 24.265. Ο αριθμός αυτός σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος μειώθηκε κατά 9%, καθώς το 2010 στο σύνολό τους ήταν 29.664 και οι έμμισθοι ήταν 26.415.

**Πίνακας 13. Απασχόληση στις πλωτές μεταφορές**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2009*	2010*	2011*
Μισθωτοί	15294	14932	16808	17716	15984	21482	20157	22902	28833	28318	26415	24265
Σύνολο	21373	20807	19908	22216	21167	23595	22862	25746	32220	31800	29664	27249

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

**Διάγραμμα 14. Διαγραμματική απεικόνιση της απασχόλησης στις πλωτές μεταφορές**



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Μελετώντας τα δεδομένα των ετών 2000, 2004 και 2006 βλέπουμε ότι οι περισσότεροι εργάζονταν σε καράβια άνω των 100 grt. Άρα, λαμβάνοντας υπόψη μας το ότι τα πλοία της έρευνας ανήκαν σε ελληνικές εφοπλιστικές, ήταν μεγαλύτερα από 100 grt και όλοι οι ναυτικοί ήταν συμβεβλημένοι με το NAT, το 2006 το 55% του ανθρώπινου δυναμικού ήταν Έλληνες, 16.182 και το 45% ξένοι 13.078. Από όλους αυτούς οι περισσότεροι το 65% οι 18.906 ανήκαν στο προσωπικό, το 25%, οι 7.393 ήταν ανώτερο προσωπικό και πλοίαρχοι, το 5%, οι 1530 δεν ανήκε στο ναυτικό προσωπικό αλλά ήταν άλλων ειδικοτήτων και ο μικρότερος αριθμός, οι 1.431 ήταν δόκιμοι και προσωπικό υγειονομικής φροντίδας. Επίσης, εκ των ερευνών διαφαίνεται ότι το 33% των εργαζομένων το 2006 ήταν ηλικίας 30 έως 39 ετών (9.577), το 29%

από 40 έως 49 χρόνων (7.847), το 25% από 20 έως 29 ετών (7.478), το 2% ήταν κάτω από 20 χρόνων (669) και οι άνω των 60 ετών κάλυπταν το 0,01% (225).

**Πίνακας 14. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2006 σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, 100 ΚΟΧ και άνω, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων και ηλικιών**

Ομάδες ηλικιών	Μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων				Σύνολο	Από αυτούς		Ομάδες ηλικιών
	Πλοίαρχοι και ανώτερο προσωπικό	Κατώτερο προσωπικό	Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό	Προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων		Ελληνες	Αλλοδαποί	
<b>Σύνολο</b>	<b>7.393</b>	<b>18.906</b>	<b>1.431</b>	<b>1.530</b>	<b>29.260</b>	<b>16.182</b>	<b>13.078</b>	<b>Σύνολο</b>
Κάτω των 20 ετών	7	130	501	31	<b>669</b>	572	97	Κάτω των 20 ετών
20 - 29 ετών	1.488	4.457	795	724	<b>7.464</b>	3.323	4.141	20 - 29 ετών
30 -39 >>	1.814	7.154	79	530	<b>9.577</b>	3.881	5.696	30 -39 >>
40 -49 >>	2.651	4.965	43	188	<b>7.847</b>	5.293	2.554	40 -49 >>
50 -59 >>	1.339	2.090	13	46	<b>3.478</b>	2.918	560	50 -59 >>
60 ετών και άνω	94	120	0	11	<b>225</b>	195	30	60 ετών και άνω
Άγνωστης ηλικίας	0	0	0	0	<b>0</b>	0	0	Άγνωστης ηλικίας

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Το πρόβλημα στη μέθοδο για την καταμέτρηση ξένων και Ελλήνων ναυτικών από την ΕΛΣΤΑΤ είναι ότι καταγράφονται καράβια συμβεβλημένα με το Ναυτικό Ταμείο. Για να διαπεραστούν οι περιορισμοί στον υπολογισμό για την απασχόληση θα γίνει χρήση της γνωστής αναλογίας των ελληνικών πλοίων με κάθε σημαία, η οποία είναι ότι το 2010 το 52,5% είχαν ελληνική σημαία. Έτσι, το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών το 2013 παρουσίασε έρευνα, σύμφωνα με την οποία στα ελληνικά πλοία με σημαία άλλης χώρας εργάζονται 35.600 ναυτικοί και απασχολούμενοι διαφόρων ειδικοτήτων, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι αλλοδαποί. Υποθέτοντας ότι το 10% είναι Έλληνες, αν ξεκινήσουμε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή την καταμέτρηση, ο αριθμός είναι 3.560 και κάθε διπλασιάζεται<sup>33</sup>.

33. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών ( 2013 ), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ. 35.

Συμπερασματικά, διαπιστώνουμε ότι ο ναυτιλιακός κλάδος απασχολεί πολλούς εργαζόμενους και παίζει σημαίνοντα ρόλο κατά της ανεργίας. Βέβαια, παρατηρείται η αντίθεση ότι, ενώ από τη μια προσφέρει θέσεις εργασίας, από την άλλη οι νέοι δεν τις προτιμούν. Την παρούσα χρονική στιγμή αυτά τα ερευνητικά δεδομένα δεν προβληματίζουν. Ωστόσο, στο μέλλον, όταν η ναυτιλία θα χρειάζεται νέο, εξειδικευμένο και ορθά καταμερισμένο προσωπικό ανωτέρων θέσεων θα αρχίσουν τα προβλήματα, γιατί θα έχει χαθεί ένα εκ των πιο βασικών χαρακτηριστικών της που την έκαναν ισχυρή σε παγκόσμιο επίπεδο.

## 5.2.2 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Η οικονομική συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην Ελλάδα καταγράφεται από τις συνέπειες που έχουν οι δραστηριότητές της στο ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών.

Τις τελευταίες περίπου δύο δεκαετίες και κυρίως τα τελευταία 15 έτη, οι εξαγωγές προϊόντων δια θαλάσσης ανεβαίνουν κάθε χρόνο όσο και το ΑΕΠ, κατά 4% σταθερά. Επίσης, οι εξαγωγές άλλων υπηρεσιών κατά 10%. Έτσι, η ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τη βαριά βιομηχανία και την κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας.

Σε έκθεση που παρουσίασε ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος, μειώθηκε το έλλειμμα στο ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών για το έτος 2012.

Έτσι, έφτασε τα 5,6 δις ευρώ<sup>34</sup>. Από το 2011 που ήταν 20,6 δις , μειώθηκε κατά 75% εξαιτίας ενδογενών και διεθνών παραγόντων. Το έλλειμμα το 2008 ήταν σε ποσοστό 14,9% του ΑΕΠ, το 2011 9,9%, το 2012 20,9% και αυτή η καθοδική πορεία περιμένουν να συνεχιστεί τα επόμενα χρόνια.

**Πίνακας 15. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών σε εκατ. ευρώ**

	2010	2011	2012
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών	-22.506	-20.633,5	-5.583,7

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας, Έκθεση Διοικητή 2012

34. Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2012 σελ. 107.

Η μεγάλη μείωση του ελλείμματος το 2012 φαίνεται ότι αφορά:

1. Μια μείωση στις εισαγωγές κεφαλαιακών, ενδιάμεσων και καταναλωτικών προϊόντων, εξαιτίας της μείωσης στις επενδύσεις, στην κατανάλωση και λόγω της ύφεσης.
2. Μια μείωση στις καθαρές πληρωμές των τόκων για το δημόσιο χρέος, εξαιτίας των δανείων στήριξης, που δίνουν χρονική παράταση στην καταβολή των τόκων και της εφαρμογής του P.S.I.<sup>35</sup>.

Αν και η μείωση ελλείμματος στο ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών το 2012 είναι σημαντικά αισθητή δε διαφαίνεται ότι μπορεί να κρατηθεί σε αυτά τα επίπεδα εις βάθος χρόνου. Υπάρχουν προβλήματα άλτα, τα οποία μόνο αν αντιμετωπιστούν και με παράλληλη στήριξη από ξένους επενδυτές, με μείωση της ανεργίας και με ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας, θα σταθεροποιηθεί μια ευνοϊκή και σταθερή κατάσταση. Δύο εκ των σημαντικών προβλημάτων είναι η μη δυνατότητα χρήσης εγχώριων προϊόντων αντί εισαγόμενων και η μη εξάρτηση της Ελλάδας ενεργειακά από άλλες χώρες.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 16 φαίνεται ότι από το 2000 έως το 2008 το έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο συναλλαγών καλύφθηκε κατά 20% από τη ναυτιλία.

Επιπλέον, φαίνεται ότι οι πρωταγωνιστές είναι οι θαλάσσιες μεταφορές που συνεχώς τα νούμερά τους αυξάνονται<sup>36</sup>.

---

35. Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2012 σελ. 107.

36. Παναγιώτου Σ., Μπραγουδάκης, (2010), *Θαλάσσιες Μεταφορές – Ποντοπόρος Ναυτιλία*, Έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδας για το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδας, σελ. 221.

Πίνακας 16. Μακροοικονομικά μεγέθη θαλασσιών μεταφορών

Καθαρές εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών για θαλάσσιες μεταφορές:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2000-2008	2000-2003	2004-2008
- ως % του ΑΕΠ	3,4	2,8	2,6	3,0	4,3	4,3	3,9	4,5	4,7	3,1	3,8	2,9	4,3
- ως % του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών	43,3	38,9	39,3	45,7	73,9	56,3	34,9	31,4	32,0	28,1	40,0	41,9	39,4
- ως % του εμπορικού ισοζυγίου	21,0	19,1	17,6	22,7	31,1	30,1	23,4	24,7	25,3	24,3	24,3	20,1	26,4
- ως % των εισπράξεων από υπηρεσίες	52,8	45,0	37,2	44,7	51,2	54,0	53,8	61,8	65,0	59,1	53,1	44,5	57,4
- ως % των εισπράξεων από μεταφορές	110,0	109,5	114,7	110,7	104,5	108,8	112,6	111,8	112,8	115,3	110,5	111,1	110,3

Πηγή: Παναγιώτου Σ., Μπραγουδακης, (2010), Θαλάσσιες Μεταφορές – Ποντοπόρος Ναυτιλία, Έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδας για το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδας

Στην 5<sup>η</sup> έκδοση στο Εγχειρίδιο Ισοζυγίου Πληρωμών, στις μεταφορικές υπηρεσίες δια θαλάσσης εννοούνται τα εξής:

- Η διακίνηση προσώπων.
- Η μεταφορά των προϊόντων, που χωρίζεται σε προσφορά υπηρεσιών για την μεταφορά προϊόντων από και προς μια συγκεκριμένη χώρα και το εμπόριο διαμετακομιστικού τύπου προς άλλα τρίτα κράτη.
- Οι υπόλοιπες υπηρεσίες που υποβοηθούν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως για παράδειγμα η πλοήγηση.

Πριν προσδιορίσουμε τα αίτια που ασκούν επίδραση στις καθαρές εισπράξεις από τις μεταφορές στη θάλασσα, πρέπει να αναφέρουμε ότι αυτές από το 2000 έως το 2008 ακολούθησαν ανοδική πορεία επηρεαζόμενες από την ταυτόχρονη άνοδο των ναύλων.

Οι αιτίες επιρροής, είναι:

- Η κατάσταση που επικρατεί στη ναυτιλιακή αγορά σε διεθνές επίπεδο και τα ναύλα
- Ο όγκος του ελληνικού συνόλου των πλοίων

Έτσι, λοιπόν, η προαναφερθείσα ανοδική πορεία των καθαρών εισπράξεων στις πλωτές μεταφορές από το 2000 έως το 2008, οφειλόταν στο γεγονός ότι σε παγκόσμιο επίπεδο η ανάγκη για σιτηρά, σιδηρομεταλλεύματα και άνθρακα αυξήθηκε. Αυτό σε συνδυασμό με τη προσφορά των πλοίων που ήταν μικρότερη και δεν ακολουθούσε τους ανοδικούς ρυθμούς της ζήτησης, οδήγησε σε άνοδο των ναύλων. Με τη σειρά της αυτή η κατάσταση έφερε πολλά κέρδη στους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι, επειδή επικρατούσε ρευστότητα στις διεθνείς αγορές, ανανέωσαν τον ελληνικό στόλο. Όλοι αυτοί οι αιτιολογικοί παράγοντες έκαναν τη συνεισφορά της ναυτιλίας στο ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών ακόμα υψηλότερη, τα επόμενα έτη, από το 2009 έως το 2012, χρόνια κατά τα οποία, η κρίση σε παγκόσμια κλίμακα είχε γενικευτεί, ο ρόλος του ναυτιλιακού κλάδου στο ισοζύγιο ήταν σημαντικός. Σύμφωνα με έκθεση της τράπεζας της Ελλάδος<sup>37</sup>, το 2011 οι θαλάσσιες μεταφορές κάλυψαν το 23% του κρατικού ελλείμματος, προσφέροντας έσοδα στο ισοζύγιο 46,9%. Το 2012 το ισοζύγιο υπηρεσιών αυξήθηκε κατά 0,6%, επειδή μειώθηκαν οι πληρωμές και αυξήθηκαν οι εισπράξεις. Έτσι, το πλεόνασμα έφτασε τα 14,7 δις ευρώ.

---

37. Έκθεση Διοικητή Τράπεζας της Ελλάδας για το έτος 2012 σελ. 111.



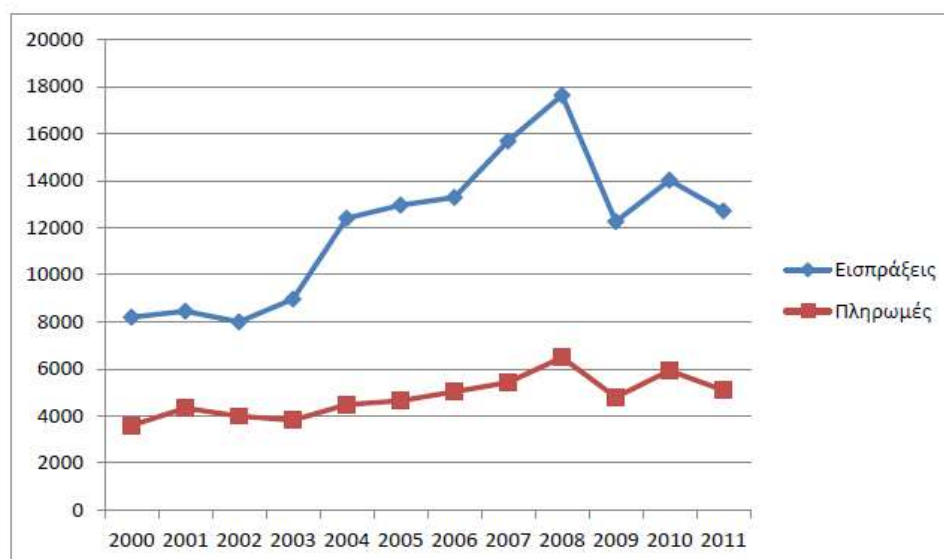
Πίνακας 17. Το ισοζύγιο υπηρεσιών της Ελλάδας την τελευταία δεκαετία

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Εισπράξεις	8193,9	8451,4	7997	8961,1	12404,2	12953	13280,2	15678,5	17623,6	12261,6	14013,1	12710,9
Πληρωμές	3.593,2	4.331,7	3.991,5	3.817,9	4.486,0	4.646,9	5.024,5	5.426,8	6.484,6	4.789,7	5.924,8	5.080,7

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Στο διάγραμμα 15 απεικονίζονται οι ακαθάριστες εισπράξεις, οι οποίες παρουσιάζουν μείωση κατά την τελευταία δεκαετία και οι πληρωμές που υπέστησαν κι αυτές μείωση της τάξης του 12,6%. Οι αιτίες της μείωσης, η οποία ισορροπήθηκε από την ανατίμηση του δολαρίου, ήταν η αύξηση στη χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων και η παράλληλη μείωση των ναύλων.

Διάγραμμα 15. Διαγραμματική απεικόνιση ακαθάριστων εισπράξεων από την εμπορική ναυτιλία



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

## 5.3 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Μέσω των θαλάσσιων μεταφορών εισρέει από τον κλάδο της ναυτιλίας

συνάλλαγμα, που είναι πολύ σημαντικό για την πορεία της ελληνικής οικονομίας. Το

ναυτιλιακό συνάλλαγμα επηρεάζεται από :

- την πορεία των διεθνών ναυλαγορών
- την εργασία των ναυτικών
- την αύξηση με νέα πλοία του στόλου
- την ανοδική πορεία του εμπορίου δια θαλάσσης
- τον αριθμό των πλοίων που ταξιδεύουν με ελληνική σημαία.

Επίσης, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα επηρεάζεται από ορισμένους μεταβλητούς

παράγοντες:

- Την νομισματική ισοτιμία στο εξωτερικό, καθώς μια πιθανή νομισματική υποτίμηση μειώνει το συνάλλαγμα που εισρέει στην χώρα και το αντίθετο.
- Υπάρχει μια σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ τους
- Ο πληθυσμός σε μια χώρα επηρεάζει την εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το οποίο χρησιμοποιείται για ανελαστικές δαπάνες.

Τέλος, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατάσσονται παρακάτω παρατηρούμε από

το 2000 έως το 2010 ο ρυθμός εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος να ακολουθεί

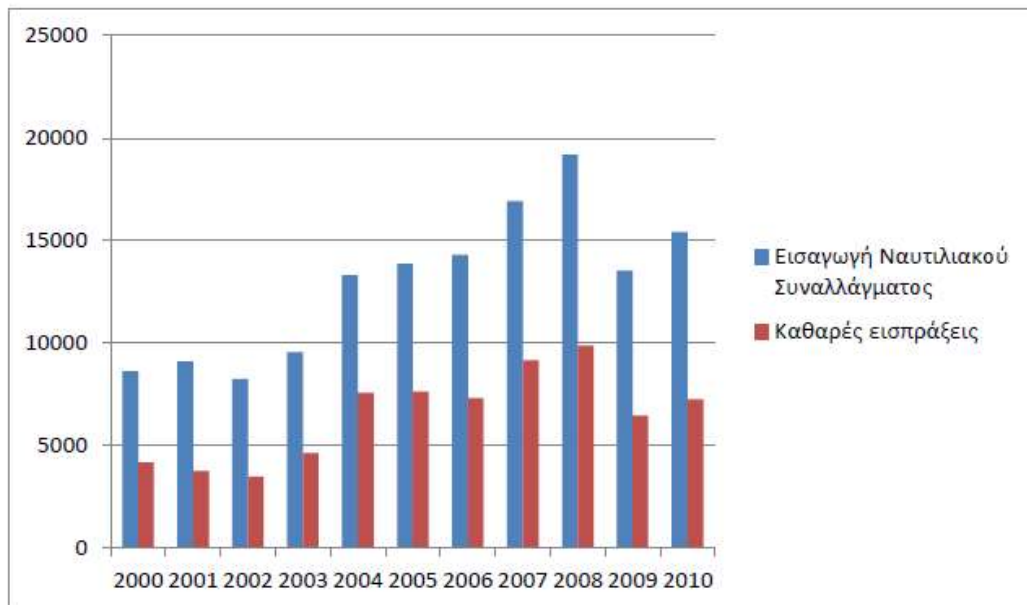
ανοδική πορεία, εκτός από το 2009 που επηρεάστηκε από την παγκόσμια ύφεση.

**Πίνακας 18. Διαχρονική εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος την τελευταία δεκαετία σε εκατομμύρια ευρώ**

	Εισαγωγή	Εξαγωγή	Καθαρές εισπράξεις
2000	8.641	4.458	4.182
2001	9.113	5.351	3.762
2002	8.253	5.030	3.494
2003	9.569	4.924	4.646
2004	13.307	5.728	7.579
2005	13.871	6.238	7.633
2006	14.325	6.991	7.334
2007	16.939	7.771	9.168
2008	19.188	9.316	9.872
2009	13.552	7.073	6.479
2010	15.418	8.155	7.263

Πηγή: Ναυτεμπορική έντυπη έκδοση 08/07/2011, «Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος»

**Διάγραμμα 16. Διαγραμματική απεικόνιση ναυτιλιακού συναλλάγματος**



Πηγή: επεξεργασία στοιχείων από Ναυτεμπορική έντυπη έκδοση 08/07/2011, «Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος»

## 5.4 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Τα φορολογικά έσοδα της χώρας επηρεάζονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η ναυτιλία, λοιπόν, παρέχει στο κράτος άμεσα ή έμμεσα οικονομικά οφέλη. Αυτά προέρχονται άμεσα από:

- τη φορολογία στα ποντοπόρα πλοία
- τη φορολογία των εργαζομένων στα ναυτιλιακά γραφεία ως φυσικών προσώπων και στην ποντοπόρο ναυτιλία
- τη φορολόγηση στα κέρδη επιχειρήσεων που εργάζονται σε σχετικούς κλάδους, όπως τα μεσιτικά γραφεία
- τη φορολόγηση των εργαζομένων ως φυσικά πρόσωπα που δουλεύουν σε επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν οικονομικά οφέλη από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες

Από την άλλη πλευρά τα έμμεσα οικονομικά οφέλη του κράτους από τη ναυτιλία προέρχονται από:

- τη φορολογία και συγκεκριμένα το Φ.Π.Α. και τους φόρους κατανάλωσης στα πλοία
- τη φορολόγηση των σχετικών με το ναυτιλιακό κλάδο επιχειρήσεων.

Τα στοιχεία που μας παρέχει η Τράπεζα της Ελλάδος δείχνουν ότι το 2009 η άμεση φορολογία των ποντοπόρων πλοίων ήταν 13 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το 2010 αυξήθηκε κατά 7,7% και ανήλθε στα 14 εκατομμύρια. Στο ίδιο ποσό κυμάνθηκε και το 2011, ενώ το 2012 έφτασε τα 18 εκατομμύρια, αυξήθηκε δηλαδή κατά 28,6%. Γενικά, λοιπόν,

συνυπολογίζοντας τους φόρους στα προϊόντα αναλύσεων και στη χωρητικότητα, τα έσοδα από την άμεση φορολογία ανήλθαν στα 560 εκατομμύρια. Σχετικά με τους έμμεσους φόρους, τα έσοδα είναι 231 εκατομμύρια και 121 εκατομμύρια από την κατανάλωση των ιδιωτών. Συνολικά, λοιπόν, από τους άμεσους και έμμεσους φόρους το κράτος κέρδισε έσοδα 790 εκατομμύρια ευρώ<sup>38</sup>.

38. Γκιζιάκης Κ., Καρλής Α., Ρεΐζης Ν. (2005), *Διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία*, επιστημονική μελέτη, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## 5.5 Η ΕΜΜΕΣΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σύμφωνα με έρευνα του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών το 2013 η ιδιωτική κατανάλωση που υποστηρίζεται από το ναυτιλιακό κλάδο ενισχύεται κατά 3,9 δις. Στο Διάγραμμα 17 φαίνονται οι κλάδοι που ενισχύονται με σειρά , ανάλογα την προστιθέμενη αξία σε ευρώ.

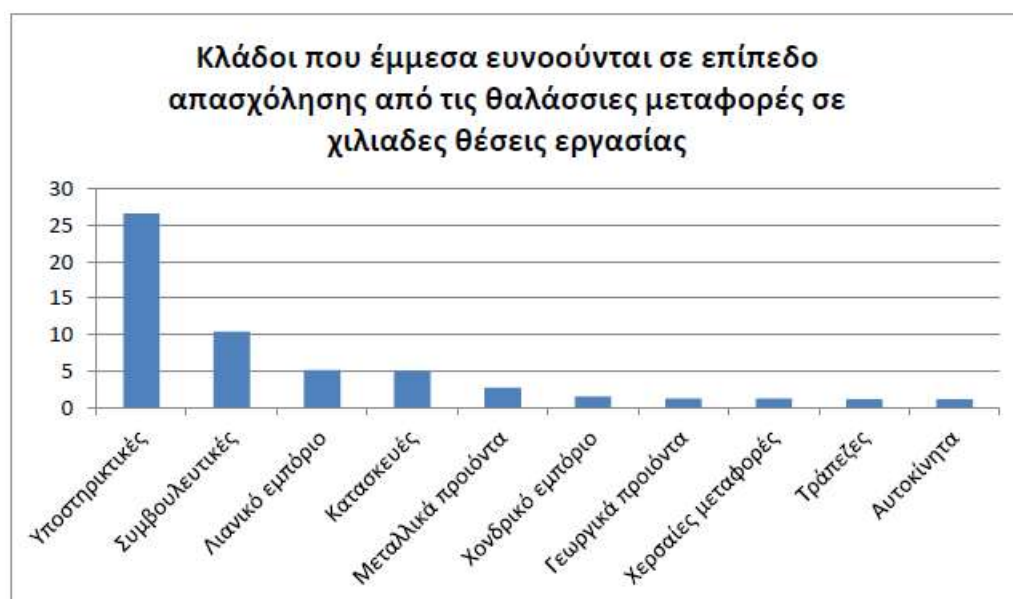
Διάγραμμα 17. Κλάδοι με μεγαλύτερη έμμεση επίδραση στην προστιθέμενη αξία των θαλασσίων μεταφορών



Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών ( 2013 ). Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Μελέτη του IOBE

Επίσης, η απασχόληση εργαζομένων σε επαγγέλματα που σχετίζονται με τις μεταφορές, τις ναυτιλιακές εταιρείες και τη ναυλαγορά, προσφέρει πολλές θέσεις εργασίας.

Διάγραμμα 18. Κλάδοι που ευνοούνται έμμεσα σε επίπεδο απασχόλησης από ναυτιλία



Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών ( 2013 ), Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία, Μελέτη του IOBE

Πίνακας 19. Συνοπτική συμβολή ναυτιλίας

	Συμβολή
Εγχώρια προστιθέμενη αξία	8.422 εκατομ. ευρώ
Εισόδημα από εργασία	732 εκατομ. ευρώ
Φόροι	559 εκατομ. ευρώ
Απασχόληση	34 χιλιάδες

## 5.6 Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί σημαντικό έργο στη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα, καθώς αποτελεί το κύριο μέσο εγχώριας συγκοινωνίας με τα νησιά, ακόμη και σε προορισμούς με αεροδρόμιο. Σε μια χώρα όπως η Ελλάδα, η σημασία συχνών και αξιόπιστων θαλασσίων συνδέσεων σε διάρκεια του έτους είναι άκρως σημαντική. Οι νησιωτικές περιοχές εξαρτώνται από την ύπαρξη θαλάσσιου μεταφορικού δικτύου για την εξυπηρέτηση των οικονομικών αναγκών αλλά και την εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών καθώς και την ανάπτυξη του τουρισμού, που αποτελεί βασικό συστατικό για την ελληνική οικονομία. Μάλιστα βάση το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών ερευνών (IOBE) σε όρους ΑΕΠ, η συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές στις γραμμές εσωτερικού το 2016 εκτιμάται σε 1,5 δισ. Ευρώ. Λαμβάνοντας υπόψη και τις καταλυτικές επιδράσεις η συνολική συμβολή της εγχώριας ακτοπλοΐας εκτιμάται σε 7,3% του ΑΕΠ το 2016 (€12,9 δισ. Ευρώ). Σε όρους απασχόλησης, η συνολική συνεισφορά του κλάδου διαμορφώθηκε σε 349 χιλ. θέσεις εργασίας (ή 9,7% της συνολικής απασχόλησης). Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών ανέβηκε σταδιακά σύμφωνα με τα προηγούμενα έτη με τη δημιουργία θετικών προοπτικών για την ανάπτυξη του κλάδου τα επόμενα έτη, ωστόσο ανησυχίες προκαλεί την σήμερον ημέρα η αύξηση κρουσμάτων κοροναϊού



σχετικά με τον τουρισμό καθώς και οι υποβαθμισμένες λιμενικές υποδομές σε σθνδουασμό με την υψηλή φορολογία που επηρεάζουν αρνητικά τη δραστηριότητα του κλάδου. Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία παραμένει όμως μια από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, καθώς μέσω αυτής πραγματοποιείται το 17% της θαλάσσιας επιβατικής κίνησης στο σύνολο της ΕΕ. Στην Ελλάδα παρατηρείται ο μεγαλύτερος αριθμός λιμένων μεταξύ των χωρών της ΕΕ από τα οποία εκτελούνται θαλάσσιες συγκοινωνίες (145), ενώ ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο σε επιβατική κίνηση λιμάνι της ΕΕ (7,9 εκατ. επιβάτες το 2015). Επομένως, ο κλάδος έχει αυξημένη σημασία για την οικονομία της Ελλάδας, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ, στηρίζοντας καταλυτικά τον τουρισμό και την οικονομική δραστηριότητα στις νησιωτικές περιοχές της χώρας.

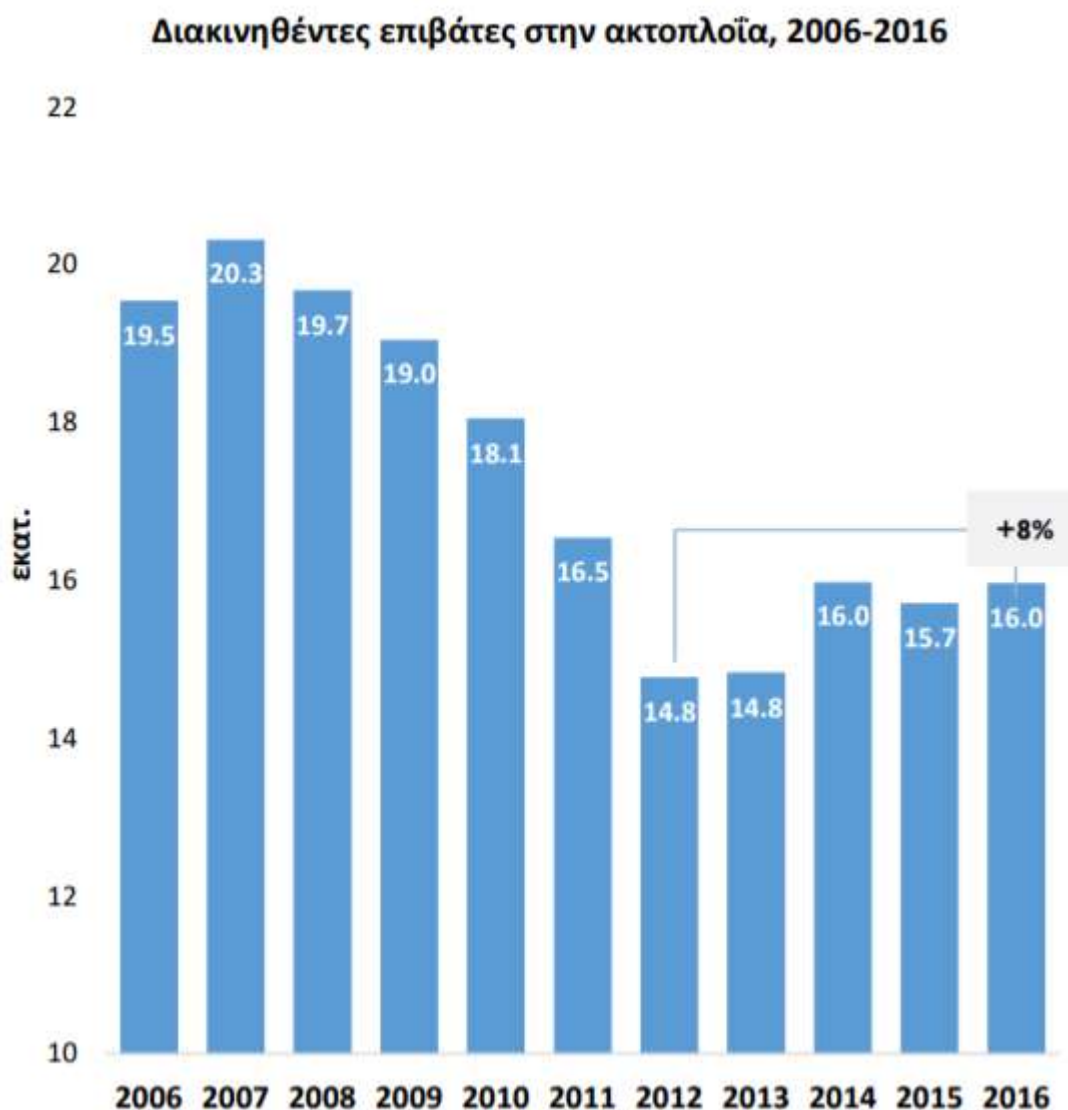
<https://www.capital.gr/oikonomia/3251549/iobe-16-1-dis-euro-suneisefere-sto-aep-i-epibatigos-nautilia-to-2016>

# Συνεισφορά του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία



## 5.6.1 ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Βάση των πιο πρόσφατων δεδομένων από έρευνα του ΙΟΒΕ προκύπτουν οι παρακάτω πίνακες σχετικά με την κίνηση επιβατών και οχημάτων στην ακτοπλοΐα την χρονική περίοδο 2006-2016.



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Εκτιμήσεις ΙΟΒΕ

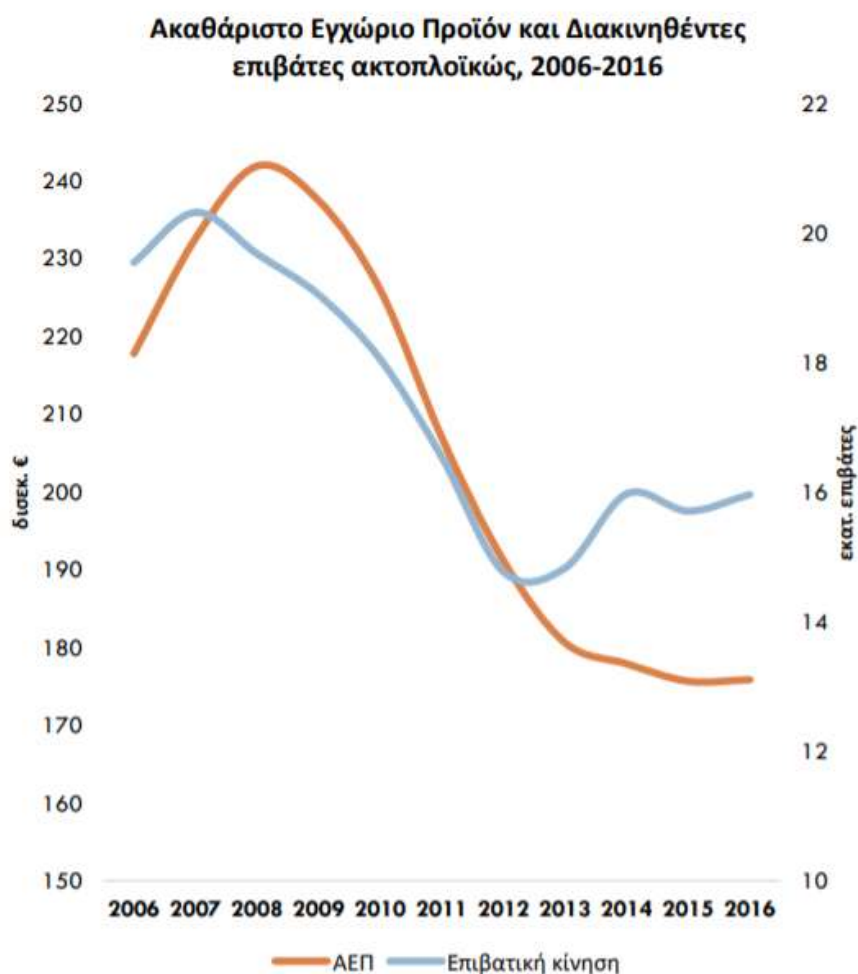
- Η ακτοπλοϊκή κίνηση ανέκαμψε το 2014 (+7,7% σε σχέση με το 2013) έπειτα από την πτωτική πορεία την πενταετία 2008- 2012
- Το 2015 παρατηρείται μικρή μείωση, παρά το γεγονός ότι σημαντικός αριθμός προσφύγων μετακινήθηκε ακτοπλοϊκώς από τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου προς τον Πειραιά
- Το 2016 καταγράφεται άνοδος κατά 1,6% (ή 255 χιλ. επιβάτες) σε σχέση με το προηγούμενο έτος
- Σημαντική πτώση σε σχέση με τα προκρίσης επίπεδα
- Σε σχέση με το 2009 η επιβατική κίνηση υπολείπεται κατά 16,2% το 2016
- Ως προς το 2007 η κάμψη ξεπερνά το 21%



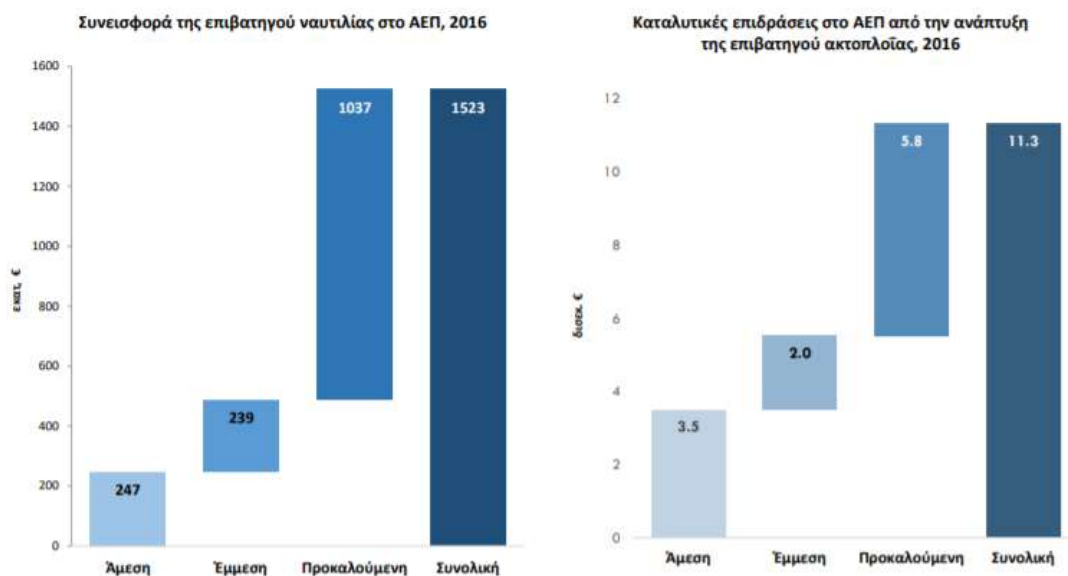
- Το 2012 η κίνηση οχημάτων είχε μειωθεί κατά 32% (ή 1,2 εκατ. οχήματα) σε σχέση με το 2007
- Τη διετία 2013-2014 η τάση αυτή αντιστρέφεται με συνέπεια η ζήτηση να εμφανίζει μικρή άνοδο
- Το 2016 καταγράφεται σημαντική άνοδος κατά 13% (ή 341 χιλ. οχήματα) σε σχέση με το 2015 όταν και σημειώθηκε πτώση κατά 4%

## 5.6.2 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΟΪΑ

Τη τετραετία 2009-2012 η πτώση της ακτοπλοϊκής επιβατικής κίνησης ήταν παραπλήσια με την κάμψη του ΑΕΠ . Η ανοδική πορεία των διακινηθέντων επιβατών με ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες από το 2013 και έπειτα οφείλεται κυρίως στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος από το εξωτερικό.



Η μεταφορική δραστηριότητα των γραμμών εσωτερικού συμβάλλει κατά €1,5 δισεκ. στο ΑΕΠ (0,9% του ΑΕΠ το 2016). Η συνεισφορά της ακτοπλοΐας λόγω των καταλυτικών επιδράσεων στα νησιά της χώρας εκτιμάται σε €11,3 δισεκ. (6,5% του ΑΕΠ το 2016)



#### Το οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ναυτιλίας στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, 2016

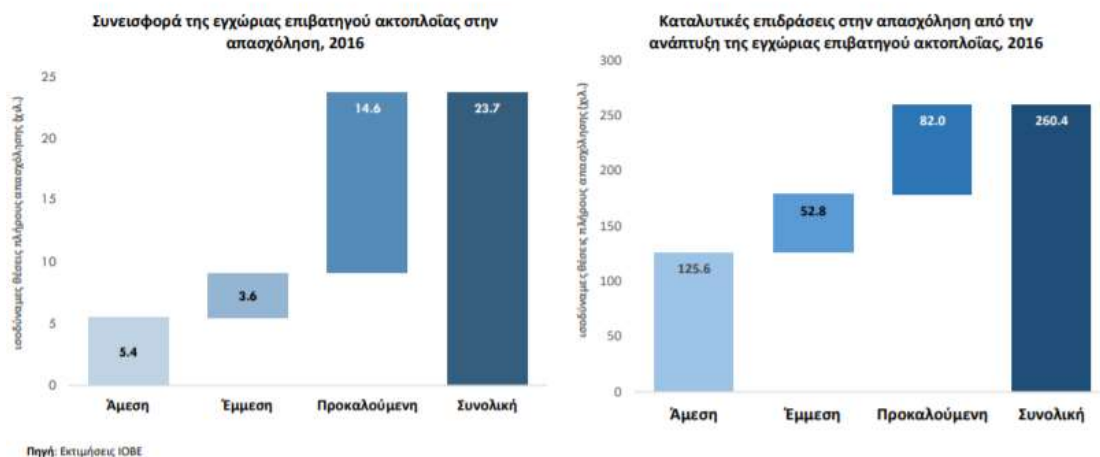
	Επίδραση από τη ζήτηση για ναύλους	Καταλυτικές επιδράσεις	Σύνολο
<b>Ακτοπλοΐα</b>			
ΑΕΠ (δισ. €)	1,5	11,3	12,9
Απασχόληση (χιλ.)	24	260	284
<b>Αδριατική αγορά (γραμμή Ελλάδα – Ιταλίας)</b>			
ΑΕΠ (δισ. €)	0,8	2,5	3,3
Απασχόληση (χιλ.)	11	54	65
<b>Επιβατηγός ναυτιλία – Σύνολο κλάδου*</b>			
ΑΕΠ (δισ. €)	2,3	13,8	16,1
Απασχόληση (χιλ.)	34	315	349

\*Δεν λαμβάνονται υπόψη οι πορθμειακές γραμμές και η κρουαζιέρα.

Σε όρους απασχόλησης, η συνεισφορά της επιβατηγού ναυτιλίας εκτιμάται σε 9,7% των συνολικών θέσεων εργασίας το 2016 (349 χιλ. θέσεις εργασίας).

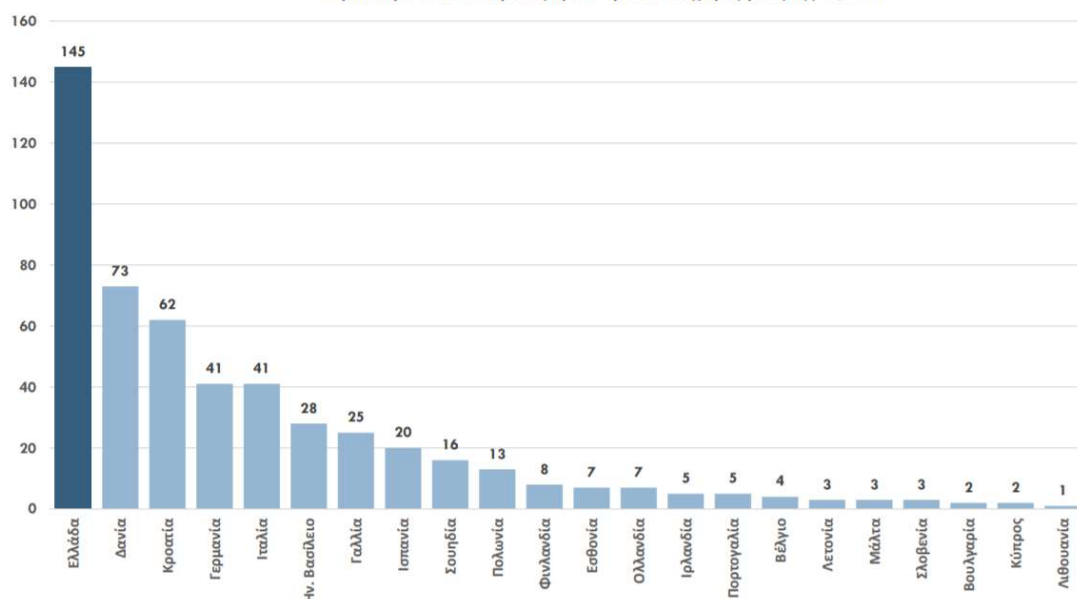
### 5.6.3 Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Η συνολική συμβολή της ακτοπλοΐας ανέρχεται στο 7,9% της συνολικής απασχόλησης. Αντιστοιχεί στο 53% της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες. Η άμεση επίδραση στην απασχόληση εκτιμάται σε περίπου 5,4 χιλ. θέσεις εργασίας σύμφωνα με τα παρακάτω διαγράμματα.



### 5.6.4. Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Λιμάνια με θαλάσσια μεταφορά επιβατών σε χώρες-μέλη της ΕΕ, 2015



Πηγή: Eurostat Επεξεργασία στοιχείων: IOBE

## Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup>: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ – CLUSTERS

Με τον όρο clusters εννοούμε τις επιχειρήσεις που σχετίζονται γεωγραφικά και έχουν ένα κοινό πεδίο δράσης. Πρόκειται για βιομηχανίες που εξειδικεύονται σε διαφορετικούς τομείς, αλλά είναι αλληλένδετες και ανταγωνιστικές παράλληλα. Έτσι, το βιομηχανικό cluster είναι γεωγραφικά κάπου συγκεντρωμένες εταιρείες που αποκτούν πλεονεκτήματα τόσο οι ίδιες όσο και η οικονομία στην οποία δρουν. Τα οφέλη είναι:

- οι νέες παραγωγικές μέθοδοι
- οι επιπτώσεις στο παραγωγικό κόστος
- η αμοιβαία και αλληλοεπηρεαζόμενη συνεργασία
- τα υποστηρικτικά αναπτυξιακά προγράμματα

Μια τέτοια ναυτιλιακή συστάδα (maritime cluster) βρίσκεται στον Πειραιά, όπου κλάδοι που σχετίζονται με τη ναυτιλία δραστηριοποιούνται από το 1960. Έτσι, πέρα του ναυτιλιακού κλάδου, η χώρα πρέπει να ενισχύει τις επιχειρήσεις που έμμεσα σχετίζονται με τη ναυτιλία, καθώς τα οικονομικά οφέλη είναι πολλά.



## **Κεφάλαιο 7<sup>ο</sup> : ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Η συνεισφορά του ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία είναι τεράστια. Για το λόγο αυτό, επιβάλλεται η μελλοντική ενίσχυσή του και από τις εκάστοτε κυβερνήσεις. Προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να κινηθεί μια πιθανή προσέλευση ελληνικών πλοίων που δεν είναι συμβεβλημένα στο NAT, αλλά ανήκουν σε ελληνικές εταιρείες καθώς και πλοία που ανήκουν σε γραφεία εφοπλιστών αλλά βρίσκονται εκτός Ελλάδας. Ακόμα θα είχε θετικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία, γιατί θα οδηγούσε σε:

1. βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών
2. αύξηση της εξαγωγής
3. αύξηση της προστιθέμενης αξίας
4. αύξηση στην απασχόληση και νέες θέσεις εργασίας και συγκεκριμένα πιθανολογείται ο αριθμός σε 522.000 θέσεις<sup>39</sup>.

Σύμφωνα με μελέτη του 2013 του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών <sup>40</sup> το αναμενόμενο εισόδημα από την απασχόληση θα μπορούσε να φθάσει τα 9,9 δις και η προστιθέμενη αξία τα 25,9 δις. Τέλος, τα φορολογικά έσοδα τα 1,9 δις. Σε μια περίοδο οικονομικών προβλημάτων, τα οποιαδήποτε οικονομικά οφέλη είναι σημαντικά και η ενίσχυση της ναυτιλιακής δυναμικής πρωτεύουσας σημασίας.

Για τη βελτίωση της όμως, πρέπει να ληφθούν πολιτικά μέτρα, οικονομική σταθερότητα και ενιαία από όλες τις κυβερνήσεις ναυτιλιακή πολιτική. Επίσης, ενίσχυση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, ανάπτυξη της ναυπήγησης και της επισκευής ελληνικών πλοίων, εκσυγχρονισμός των ήδη υπαρχόντων με καινοτόμα και νέα τεχνολογικά συστήματα. Όλα αυτά θα παρέχουν βελτιωμένες υπηρεσίες και θα

αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα. Εξίσου σημαντικό είναι και οι άνθρωποι που απασχολούνται στη ναυτιλία.

Έτσι, απαιτείται ο εκσυγχρονισμός των ναυτικών σχολών, των υποδομών και του εκπαιδευτικού συστήματος. Επίσης, η λύση των προβλημάτων τους και η σύνδεσή τους με την ναυτιλιακή αγορά.

Από την άλλη η ενίσχυση των ναυτιλιακών συστάδων θα δώσει νέα ώθηση στον κλάδο. Θα μπορούσαν να αναπτυχθούν υπηρεσίες που βοηθούν τη ναυτιλία και την ενισχύουν, όπως ασφαλιστικά γραφεία και παροχή τραπεζικών υπηρεσιών.

Όλα τα παραπάνω θα μπορούν να λειτουργήσουν μόνο μέσα σε ένα σταθερό οικονομικό περιβάλλον με υποδομές σταθερές και κεφάλαια στήριξης. Το κράτος οφείλει να παρέχει όλες τις προϋποθέσεις αυτές, να καταργήσει τα εμπόδια και να παρακάμψει τη γραφειοκρατία.

---

39. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών ( 2013 ), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ 58.

40. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών ( 2013 ), *Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία*, Μελέτη του IOBE σελ. 62.

## **Κεφάλαιο 8<sup>ο</sup>: ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

Από τη Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια

Η Ναυπηγική Βιομηχανία (Shipbuilding Industry) 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, αφετέρου 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 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.

Στην Ελλάδα λειτουργούν τρεις μεγάλες τέτοιες μονάδες, τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά που απασχολούν περί τους 5000 εργαζόμενους, ιδρύθηκαν το 1957, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας που ιδρύθηκαν το 1969, τα ναυπηγεία Νεώριου Σύρου που ιδρύθηκαν υπό νέα μορφή το 1970, των οποίων και ακολουθούν ως μεσαίες μονάδες τα ναυπηγεία Χαλκίδας, Πύλου, Καλαμάτας, καθώς επίσης και πλήθος άλλων μεσαίων και μικρών μονάδων κυρίως στο Πέραμα (Πειραιά) από τις οποίες ξεχωρίζουν: τα "Ενωμένα ναυπηγεία Περάματος - Ιτέας", το Ναυπηγείο "Αργώ", τα "Ναυπηγεία Σαλαμίνας Α.Ε.", η "Επισκευαστική Βάσις Κυνοσούρας Α.Ν.Β.Ε.", Τα "Ναυπηγεία ΝΑΥΣ" των Αφών Φιλίππου, το Ναυπηγείο Γενικών Επιχειρήσεων Περάματος (συγκρότημα της Εμπορικής Τράπεζας), τα "Ναυπηγεία Αναστασιάδη - Τσορτανίδη", τα "Ναυπηγεία Γκούμα" Σαλαμίνας και τα "Ναυπηγεία Κορωναίου".

Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά μικρά ναυπηγεία - κυρίως για κατασκευή μικρών σκαφών. Τα τρία μεγαλύτερα είναι:

- Ναυπηγεία Σκαραμαγκά
- Ναυπηγεία Ελευσίνας
- Νεώριου Σύρου

Ναυπηγεία Σκαραμαγκά:

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά είναι οι μεγαλύτερες και παλαιότερες σύγχρονες ναυπηγικές εγκαταστάσεις στην Ελλάδα. Παλαιότερα ήταν ιδιόκτητα και κατόπιν δημόσιας ιδιοκτησίας, ενώ σήμερα ελέγχονται από την κρατική ναυπηγική βιομηχανία του Abu Dhabi Mar του Αμπού Ντάμπι, η οποία κατέχει το 75,1% του μετοχικού κεφαλαίου, και τη γερμανική ThyssenKrupp η οποία κατέχει το 24,9%. Βρίσκονται στην περιοχή Σκαραμαγκά στα δυτικά του νομού Αττικής, στον όρμο του Σκαραμαγκά.

Τα ναυπηγεία ιδρύθηκαν το 1958 από τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο, για την κατασκευή και συντήρηση των πλοίων του, αλλά και τις μετασκευές των μεταχειρισμένων σκαφών που η ναυτιλιακή αγοράζε. Ως θέση επελέγη ένα παλαιότερο ναυπηγείο του Βασιλικού Πολεμικού Ναυτικού το οποίο, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε καταστραφεί. Παραμένουν σε αυτές τις εργασίες έως το 1965, όταν η συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό έχει ως αποτέλεσμα την κατασκευή της κλάσης παράκτιων περιπολικών "Παναγόπουλος".

Πλέον τα ναυπηγεία γνωρίζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη και αρχίζουν την ναυπήγηση πολιτικών και στρατιωτικών σκαφών. Αυτή η περίοδος ακμής θα διατηρηθεί μέχρι περίπου τη δεκαετία του 1970. Το 1985, τα ναυπηγεία εθνικοποιούνται. Με την κρίση στην ελληνική βαριά βιομηχανία τα ναυπηγεία προσπαθούν να επιβιώσουν σε συνεργασία με τα γερμανικά Blohm+Voss για την παραγωγή φρεγατών του Πολεμικού Ναυτικού MEKO 200HN - κλάση "Υδρα" στην Ελλάδα. 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 Thyssen (2 Ιανουαρίου 2005) τα ναυπηγεία θα ακολουθήσουν. Η δύσκολη κατάσταση στην ευρωπαϊκή ναυπηγική όμως είχε εγείρει από το 2006 φήμες για πώληση των ναυπηγείων σε ασιατικό όμιλο βαριάς βιομηχανίας. Στις 13 Οκτώβρη 2009 ανακοινώθηκε απόφαση αποχώρησης της ThyssenKrupp από τα Ναυπηγεία .

Πλην όμως τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά παρά το γεγονός ότι αποτελούσαν ιδιωτική εταιρία εξακολουθούσαν να λαμβάνουν παράνομα κρατικές επιδοτήσεις δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό. Έγινε καταγγελία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ιούνιο του 2008 επιβάλλεται πρόστιμο που σήμερα ανέρχεται στα 539 εκατομμύρια Ευρώ το οποίο κρίνεται ανέφικτο να πληρωθεί. Η Ελληνική κυβέρνηση προκειμένου να αποφύγει το κλείσιμο πρότεινε στην Ευρωπαϊκή Ένωση το Ναυπηγείο του Σκαραμαγκά να πουλήσει ή να αχρηστεύσει τον εξοπλισμό που χρησιμοποιεί για εργασίες σε εμπορικά πλοία Ελλήνων και Διεθνών Πελατών και για 15 χρόνια να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για πολεμικά πλοία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Δηλαδή να αιμοδοτείται μόνο από χρήματα του Ελληνικού Κρατικού Προϋπολογισμού.

Στα τέλη του 2009, η ιδιοκτήτρια εταιρεία ανακοίνωσε την πρόθεσή της να πουλήσει τα ναυπηγεία, εξαιτίας της μειωμένης κερδοφορίας τους. Πέντε εταιρείες, μεταξύ των οποίων και μια ελληνική, εκδήλωσαν ενδιαφέρον, με τα ναυπηγεία τελικά να καταλήγουν στην Abu Dhabi Mar από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η συμφωνία για τη μεταβίβαση των Ναυπηγείων στην Abu Dhabi Mar υπογράφηκε στις 18

Μαρτίου 2010 και ολοκληρώνεται το Σεπτέμβρη του ίδιου έτους με την αναγνώριση της οφειλής περί τα 1,3 δισ. ευρώ του ελληνικού Δημοσίου προς τα ναυπηγεία.

Εγκαταστάσεις:

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 δεξαμενές (72 χιλιάδες, 60 χιλιάδες και 36 χιλιάδες τόνοι). Επίσης, κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για την κατέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών.

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

Εργασίες:

Από την αρχή της λειτουργίας του, το ναυπηγείο έχει εκτελέσει εργασίες σε πάνω από 9.000 πλοία όπως:

- Πλοία του 6ου Αμερικανικού Στόλου
- Πλοία του Πολεμικού Ναυτικού
- Φρεγάτες MEKO 200<sup>HN</sup>
- Υποβρύχια 209
- Υποβρύχια 214
- Superfast Ferries

Το τελευταίο μεγάλο επίτευγμα των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαρामαγκά είναι η εξ αρχής κατασκευή του Επιβατηγού / Οχηματαγωγού πλοίου Νήσος Μύκονος με 4 κινητήρες Wartsila 12V38, μήκους 141 μέτρων και υψηλών ταχυτήτων που παραδόθηκε το 2005 στην ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία Hellenic Seaways

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία είναι πιστοποιημένα με ISO 9001:2000.

Ναυπηγεία Ελευσίνας:

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας που βρίσκονται στον κόλπο της Ελευσίνας καταλαμβάνει έκταση 250.000τμ. Οι βιομηχανικές του εγκαταστάσεις καλύπτουν 37.800τμ, οι αποθηκευτικοί του χώροι 9.800τμ και τα κτήρια διοικητικών υπηρεσιών 9.800τμ. Διαθέτει επιπλέον δίκτυα για την τροφοδοσία των πλοίων με ηλεκτρικό ρεύμα 380 V και 450 V, νερού, οξυγόνου, πεπιεσμένου αέρα, προπανίου, τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες κλπ. Στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Ελευσίνας, περιλαμβάνονται οι τρεις πλωτές δεξαμενές. Οι δεξαμενές υποστηρίζονται με γερανούς δυναμικότητας



5-20 τόνων. Η ναυπηγική του κλίνη έχει μήκος 200 μ. και πλάτος 55 μ, και σε αυτήν μπορούν να κατασκευαστούν πλοία των 100.000 τόνων. Η κλίνη υποστηρίζεται από γερανογέφυρα ανυψωτικής ικανότητας 400 τόνων. Το τμήμα ναυπηγήσεων, διαθέτει επίσης ελασματοουργείο 6.600 τετραγωνικών μέτρων, εξοπλισμένο με εργαλειομηχανές της νεότερης τεχνολογίας. Επίσης το νέο υπόστεγο για νέες ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων στο οποίο μπορούν να κατασκευαστούν πλοία έως το μέγεθος της Κορβέτας.

#### Ανθρώπινο δυναμικό

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας απασχολούν συνολικά 940 εργαζόμενους από αυτούς οι 112 είναι ενταγμένοι σε διοικητικές, επιτελικές υπηρεσίες και οι υπόλοιποι στις καθαρά παραγωγικές. Η απασχόληση δεν είναι μικρότερη των 900 ατόμων, ενώ έφτανε κατά περιόδους και ανάλογα με τις απαιτήσεις των εργασιών και τα 2000 άτομα. Σε ότι αφορά στην επιμόρφωση του προσωπικού, η εταιρεία σε συνεργασία με το Κ.Ε.Κ. Νεωρίου, υλοποιεί σε ετήσια βάση εκπαιδευτικά προγράμματα για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων ομάδων του προσωπικού αναλόγως των απαιτήσεων του παραγωγικού προγραμματισμού. Τα προγράμματα αφορούν είτε καθαρά τεχνικές δεξιότητες είτε γνωστικά αντικείμενα που έχουν σχέση με νέες τεχνολογίες και πρακτικές διοικητικής διαχείρισης.

#### Επενδυτικά σχέδια

Από το 1997, ξεκίνησε η εφαρμογή ένα ευρύ επενδυτικό πρόγραμμα. Σε πρώτη φάση έγιναν σημαντικές επενδύσεις αναβάθμισης και διασφάλισης των εγκαταστάσεων και μηχανημάτων του ναυπηγείου (πλωτές δεξαμενές, γερανοί, μηχανήματα

μηχανουργείου κλπ.), η κατάσταση των οποίων σε πολλές περιπτώσεις εγκυμονούσε κινδύνους για την ασφάλεια των εργαζομένων. Από το 2001 οπότε τα Ν.Ε. ανέλαβαν τα δύο προγράμματα του Π.Ν., δηλαδή τη ναυπήγηση των ΤΠΚ και του πλοίου υποστήριξης Στόλου, ξεκίνησε η εφαρμογή ενός νέου επενδυτικού προγράμματος. Αυτό αφορούσε κυρίως την κατασκευή ενός ειδικού υπόστεγου ελεγχόμενης ατμόσφαιρας για τα ΤΠΚ και την προμήθεια εργαλειομηχανών και συστημάτων κοπής υψηλής ακρίβειας. Συνολικά από το 1997 έως σήμερα, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, έχουν επενδύσει περισσότερα από 49 εκατομμύρια ευρώ (σε ιστορικές τιμές).

Δραστηριότητες και Κατασκευές νέων πλοίων.

Η εταιρεία στις εγκαταστάσεις της, στην Ελευσίνα, μπορεί να κατασκευάσει πλοία μήκους έως 200μ., περίπου, δηλαδή όσο είναι και το μήκος της ναυπηγικής κλίνης που διαθέτει, ενώ με σχετική επέκταση, είναι δυνατή η κατασκευή και μεγαλύτερων πλοίων.

- Νήσος Χίος
- Δέλτα Βερενίκη
- Σκάφη δίωξης λαθρεμπορίου
- Επιβατηγά οχηματαγωγά ανοιχτού τύπου
- Πλοία του πολεμικού Ναυτικού
- Επισκευές πλοίων
- Μετασκευές

- Βιομηχανικές κατασκευές

#### Νεώριο Σύρου:

Το Νεώριο Σύρου είναι ναυπηγείο που λειτουργεί από το 1861 στο νησί της Σύρου με μεγάλη ιστορία στον τομέα των κατασκευών και των επισκευών. Είναι η μεγαλύτερη βιομηχανική μονάδα της Ερμούπολης και ένα από τα παλαιότερα μηχανουργεία της Ελλάδας.

Το ναυπηγείο δημιουργήθηκε στη θέση του παλαιού λοιμοκαθαρηρίου, που κατεδαφίστηκε στα 1857-58. Χτίστηκε το 1860, με σχέδια που έγιναν στην Ευρώπη και με την επίβλεψη του P. Sampro. Ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1861 από την πρώτη Ατμοπλοϊκή Εταιρεία που διηύθυνε επί χρόνια ο Ηλίας Κεχαγιάς.

Η πρώτη ξύλινη αναβάθρα για την ανέλκυση των πλοίων κατασκευάστηκε το 1857 από τον Χιώτη ναυπηγό Νικόλαο Παγίδα. Αρχικά, το εργοστάσιο κατασκεύαζε μικρές ατμομηχανές, αντλίες, λέβητες, πιεστήρια, ακόμα και μικρά ραβδωτά κανόνια κατά την Κρητική Επανάσταση του 1866-1869. Ακόμη, περιελάμβανε τμήματα μηχανουργείου, λεβητοποιείου και χυτηρίου.

Τη δεύτερη αναβάθρα κατασκεύασε η γαλλική Compagnie des Forges et Chantiers στα 1883-1885. Το κτίριο της παλαιάς εισόδου χτίστηκε το 1885, όταν έγινε η πρώτη επέκταση της μονάδας. Απλό, με συμμετρική διάταξη και μεγάλο διαμπερές άνοιγμα-

πύλη στο ισόγειο, αποκτά μνημειακότητα με το υπερυψωμένο κεντρικό τμήμα, με αετωματική απόληξη.

Το πρώτο μεταλλικό εμπορικό πλοίο στην Ελλάδα ναυπηγήθηκε στο Νεώριο το 1892 και το δεύτερο στα 1903-1904, με σχέδια του Ερμουπολίτη ναυπηγού Αλέξανδρου Κρυστάλλη.

Στη μακρόχρονη ιστορία του το ναυπηγείο άλλαξε πολλά χέρια και πέρασε από διαδοχικές φάσεις ακμής και παρακμής. Τα πρώτα χρόνια την τεχνική διεύθυνση είχαν Άγγλοι και Γάλλοι μηχανικοί (D. Smith, D. Thomas, Ed. Eyssartier), ενώ οι σημαντικότεροι Ερμουπολίτες διατέλεσαν μέτοχοι, σύμβουλοι, αλλά και δανειστές ή προμηθευτές της εταιρείας, που πτώχευσε το 1893.

Το 1898 ανέλαβε το εργοστάσιο η εταιρεία «Νεώριον & Μηχανουργεία Σύρου» των Κ. Τσιροπινά, Υιών Ε. Λαδοπούλου, Νικ. και Σταμ. Βαφιαδάκη, Ιωάν. Ζ. και Θεμ. Ι. Πετροκόκκινου.

Τον έλεγχο απέκτησε το 1925 ο Κασσιώτης εφοπλιστής Μηνάς Διακάκης. Το 1926 το ναυπηγείο επισκεύασε δύο αντιτορπιλικά του Πολεμικού Ναυτικού.

Το 1950 ανέλαβε την επιχείρηση ο εφοπλιστής Μηνάς Ρεθύμνης. Το 1955 παραχωρήθηκε στο Νεώριο μια σιδερένια πλωτή δεξαμενή, που είχε αποκτήσει το Ελληνικό Δημόσιο μέσω των γερμανικών επανορθώσεων. Η δεξαμενή εγκαταστάθηκε στην ανατολική πλευρά του λιμανιού της Ερμούπολης.

Το 1968 οι Ανδριώτες εφοπλιστές αδελφοί Γουλανδρή (Γιάννης, Αλέξανδρος και Λεωνίδα) αγόρασαν την εταιρεία. Στα 1970-73 η επιφάνεια της εγκατάστασης υπερδιπλασιάστηκε και κατέφθασαν στο Νεώριο οι δύο πλωτές δεξαμενές "ΒΙΟΛΑΝΤΩ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ" και "ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ", που υπάρχουν και σήμερα.

Παράλληλα, ανεγείρονται νέα μηχανουργεία με σύγχρονα για την εποχή μηχανήματα, επεκτείνονται οι προβλήτες και αυξάνεται σημαντικά η απασχόληση.

Τον Σεπτέμβριο του 1976, σε ελάχιστο χρόνο κατά την διάρκεια δεξαμενισμού του φορτηγού πλοίου Almansour, μία από τις δεξαμενές βυθίστηκε αιφνιδίως παίρνοντας κλίση προς την πρύμη, με βύθισμα πλώρης εκείνη τη στιγμή 16 μέτρα και πρύμης 21 μέτρα. Από τους 37 εργαζόμενους δεν έπαθε κανείς κάτι.

Το 1979 οι αδελφοί Γουλανδρή εγκαταλείπουν την επιχείρηση εξαιτίας των συνθηκών που είχαν δημιουργηθεί από την οικονομική κρίση της εποχής. Η εταιρεία περιήλθε στον έλεγχο των τραπεζών και του κράτους, που ανέθεσαν τη διαχείριση του στην αγγλική εταιρεία Appledore.

Το Νεώριο παραμένει υπό τον έλεγχο των τραπεζών έως το 1992, όταν η τότε κυβέρνηση Μητσοτάκη αποφασίζει το κλείσιμο του, στο πλαίσιο τωΜετά το κλείσιμο του επί δύο σχεδόν χρόνια, το Νεώριο αγοράστηκε το 1994 από τη σημερινή «Νεώριον Νέα Α.Ε.» και άρχισε να λειτουργεί ξανά. Το 1997 η εταιρεία προέβη στην αγορά και των ναυπηγείων της Ελευσίνας.

Τα πρώτα χρόνια (1994-1995), η νέα εταιρεία έδωσε προτεραιότητα στη συντήρηση των εγκαταστάσεων του ναυπηγείου και στη βελτίωση της εικόνας του λόγω της πολύχρονης εγκατάλειψης που είχε προηγηθεί. Συντηρήθηκαν και χρωματίστηκαν δεξαμενές και γερανοί, αναδείχθηκαν τα κτίρια του Νεωρίου τα οποία αποτελούν σημαντικά μνημεία βιομηχανίας και εγκαταστάθηκε μονάδα αφαλάτωσης για να καλυφθούν οι ανάγκες του ναυπηγείου και να μην υπάρξουν επιπτώσεις στην ομαλή υδροδότηση του νησιού.ν ιδιωτικοποιήσεων.

Σήμερα το ναυπηγείο απασχολεί σε μόνιμη βάση εξειδικευμένους τεχνίτες, τεχνικούς, μηχανικούς, στελέχη και υπαλλήλους, ενώ περιστασιακά προσλαμβάνει έκτακτο προσωπικό ανάλογα με τις ανάγκες της παραγωγής. Λόγω οικονομικών προβλημάτων τα τελευταία χρόνια έχουν μείνει ελάχιστοι υπάλληλοι, οι οποίοι προσπαθούν να "σώσουν" τη βιομηχανία από άλλο ένα κλείσιμο. Υπάρχει ο σκληρός ανταγωνισμός των ναυπηγείων της Τουρκίας και της Μάλτας.[1] Εξυπηρετεί κυρίως ακτοπλοϊκά πλοία με ελληνική σημαία των γραμμών του Αιγαίου για τον ετήσιο τακτικό δεξαμενισμό και συντήρησή τους.

Στο κέντρο της εγκατάστασης υπάρχει ακόμη το αρχικό εργοστάσιο, περικυκλωμένο από νεότερα κτίσματα. Σε μία πτέρυγά του εξακολουθεί να στεγάζεται το παλιό χυτήριο.

#### Δεξαμενές

Η μεγαλύτερη πλωτή δεξαμενή "Βιολάντω Γουλανδρή" είναι 75.000 τόνων, έχει ολικό μήκος 230 μέτρα, πλάτος 35 μέτρα και μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία με ολικό μήκος έως 245 μέτρα και πλάτος έως 32,4 μέτρα. Φέρει δύο γερανούς των 10 τόνων καθώς και έναν των 10 τόνων. Η διαδικασία άντλησης του έρματος για την βύθιση ή την ανάδυση της διαρκεί 160 λεπτά.

Η μικρότερη πλωτή δεξαμενή "Ερμούπολις" είναι 40.000 τόνων. Έχει ολικό μήκος 195 μέτρα και πλάτος 33,5 μέτρα. Μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία ολικού μήκους έως 215 μέτρων και πλάτους έως 32,4 μέτρων. Η διαδικασία άντλησης του έρματος διαρκεί 100 λεπτά και φέρει τρεις γερανούς: 10, 12,5 και 15 τόνων.

Και οι δύο δεξαμενές είναι εφοδιασμένες με υδραυλικούς βραχίονες, ρυθμιζόμενα πλευρικά μπλοκ. Διαθέτουν γλυκό και θαλασσινό νερό, παροχή συμπιεσμένου αέρα, ατμού, υγροποιημένου προπανίου καθώς και τροφοδοτικά συνεχούς και εναλλασσόμενου ρεύματος.

## Κεφάλαιο 9<sup>ο</sup> : ΕΡΕΥΝΑ

Για τις ανάγκες της εργασίας, απεστάλησαν σε αρκετές εταιρείες που απασχολούνται στον τομέα της ναυτιλίας ερωτηματολόγια, οι οποίες ενημερώθηκαν ότι τα ερωτηματολόγια θα παραμείνουν ανώνυμα και ότι οι απαντήσεις των ερωτηματολογίων θα χρησιμοποιηθούν μόνο για τη στατιστική ανάλυση της παρούσας εργασίας. Από τα ερωτηματολόγια που απεστάλησαν, επεστράφησαν 16 απαντημένα από στελέχη των εταιρειών και τα οποία θα συμπεριληφθούν στην ανάλυση.

Στην πρώτη ερώτηση, τα στελέχη καλούνταν να απαντήσουν αναφορικά με τον τύπο της ναυτιλιακής εταιρείας που απασχολούνται και οι απαντήσεις που μπορούσαν να δώσουν ήταν Πλοιοκτήτρια, Διαχειρίστρια και Πλοιοκτήτρια και Διαχειρίστρια.

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα.

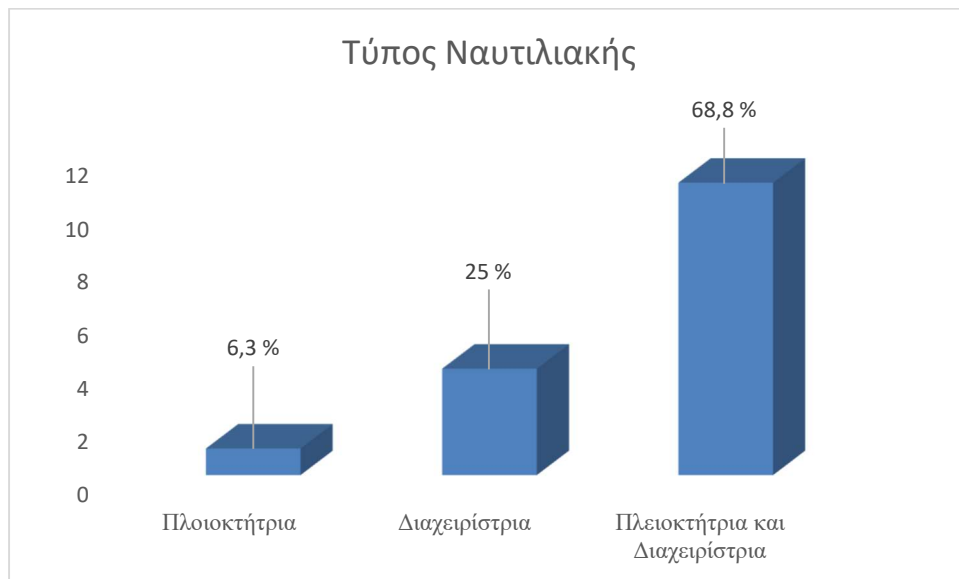
Τύπος Ναυτιλιακής		
Κατηγορίες	%	Απαντήσεις
Πλοιοκτήτρια	6,3 %	1
Διαχειρίστρια	25,0 %	4
Πλοιοκτήτρια και Διαχειρίστρια	68,8 %	11
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 1. Πίνακας Συχνότητας Τύπου Ναυτιλιακής**



Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 1, σε Σύνολο 16 ερωτηματολογίων, οι ναυτιλιακές προτιμούν να είναι και Πλοιοκτήτριες και Διαχειρίστριες καθώς 11 από αυτές, σε ποσοστό 68,8 % είναι Πλοιοκτήτριες και Διαχειρίστριες, 3 εταιρείες είναι Διαχειρίστριες ενώ μόνο 1 είναι Πλοιοκτήτρια.

Τα ίδια αποτελέσματα παρουσιάζονται και στο επόμενο ιστόγραμμα.



**Εικόνα 1. Ιστόγραμμα της μεταβλητής του τύπου Ναυτιλιακής**

Οι επόμενες ερωτήσεις, στις οποίες κλήθηκαν να απαντήσουν τα στελέχη των ναυτιλιακών αφορούσαν τον αριθμό των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία, αλλά και τον αριθμό των πλοίων με Ελληνική σημαία και με σημαία αλλοδαπής χώρας.

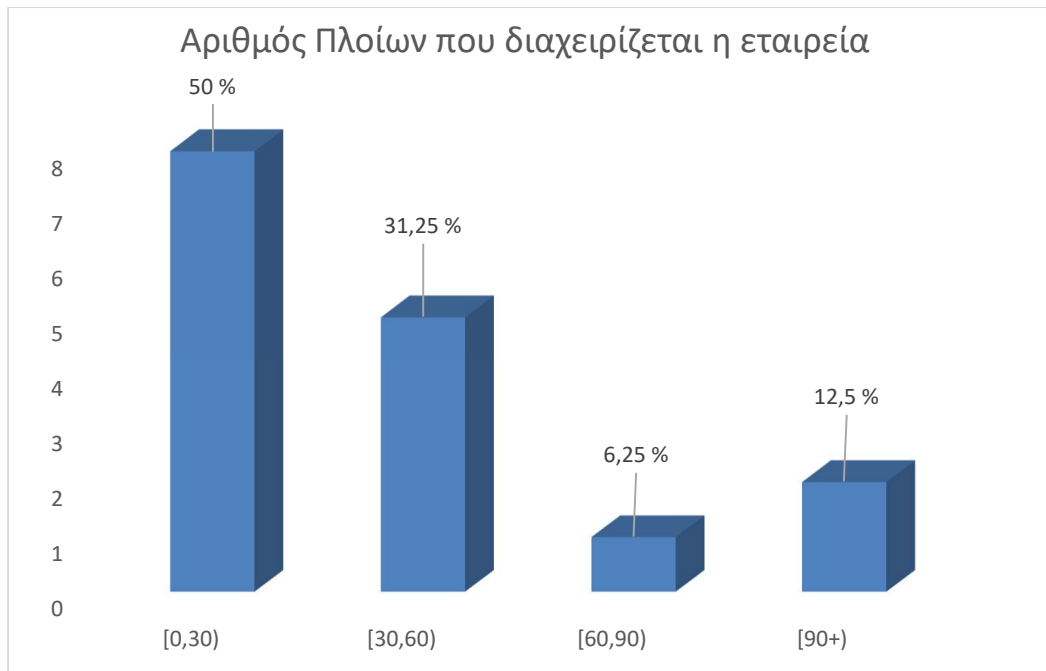
Ο πίνακας που ακολουθεί, παρουσιάζει τις συχνότητες των πλοίων, χωρισμένες σε τάξεις μεγέθους 30.

<b>Αριθμός Πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
[1,30)	50 %	8
[30,60)	31,25 %	5
[60,90)	6,25 %	1
[90+)	12,5 %	2
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 2. Πίνακας Συγκοτήτων Αριθμού Πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία**

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2, από τις 16 εταιρείες που έδωσαν απαντήσεις στα ισάριθμα ερωτηματολόγια, 8 ναυτιλιακές εταιρείες διαχειρίζονται από 1 έως 30 πλοία. Είναι οι μισές ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες βρίσκονται σε αυτή την τάξη. 5 ναυτιλιακές διαχειρίζονται από 30 μέχρι και 59 πλοία. Το αντίστοιχο ποσοστό είναι 31,25 %. Μόλις μια ναυτιλιακή εταιρεία βρίσκεται στην τάξη που διαχειρίζονται από 60 έως και 89 πλοία, όπου το ποσοστό τους είναι 6,25 %, ενώ στην τάξη διαχείρισης 90 πλοίων και άνω, βρίσκονται 2 ναυτιλιακές, σε ποσοστό 12,5 %.

Τα αποτελέσματα του Πίνακα 2 παρουσιάζονται γραφικά στην επόμενη Εικόνα.



**Εικόνα 2.** Ιστόγραμμα της μεταβλητής του αριθμού των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία

Στον Πίνακα 3 παρουσιάζεται ο αριθμός των πλοίων των ναυτιλιακών σύμφωνα με τη σημαία που αυτά φέρουν.

<b>Χώρες σημαιών σε αριθμό</b>					
<b>Ελλάδα</b>	<b>Λιβερία</b>	<b>Μάρσαλ</b>	<b>Κύπρος</b>	<b>Μάλτα</b>	<b>Άλλη</b>
0	0	30	0	0	0
0	53	3	0	4	0
0	7	0	0	0	0
0	0	8	0	0	0
4	14	28	14	11	81
0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	31
0	0	0	0	19	0
0	1	0	0	0	1
0	0	18	0	0	0
8	11	0	0	2	0
0	0	0	0	0	22
25	23	0	5	2	35
0	2	44	0	0	0
0	0	38	0	0	0
19	15	0	0	3	0
<b>9,6 %</b>	<b>21,6 %</b>	<b>28,98 %</b>	<b>3,26 %</b>	<b>7,03 %</b>	<b>29,5 %</b>

**Πίνακας 3. Πίνακας Συχνοτήτων σημαιών χωρών στα πλοία των εταιρειών**

Από τον Πίνακα 3 μπορούμε να δούμε ότι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, 29,5% οι εταιρείες δίνουν σημαία κάποιας άλλης χώρας στα πλοία τους, ενώ ακολουθεί με ποσοστό 28,98 % η σημαία των νησιών Μάρσαλ και της Λιβερίας με ποσοστό 21,6 %. Σε μικρότερα ποσοστά ακολουθούν η Ελλάδα (9,6 %), η Μάλτα (7,03 %) και η Κύπρος (3,26 %).

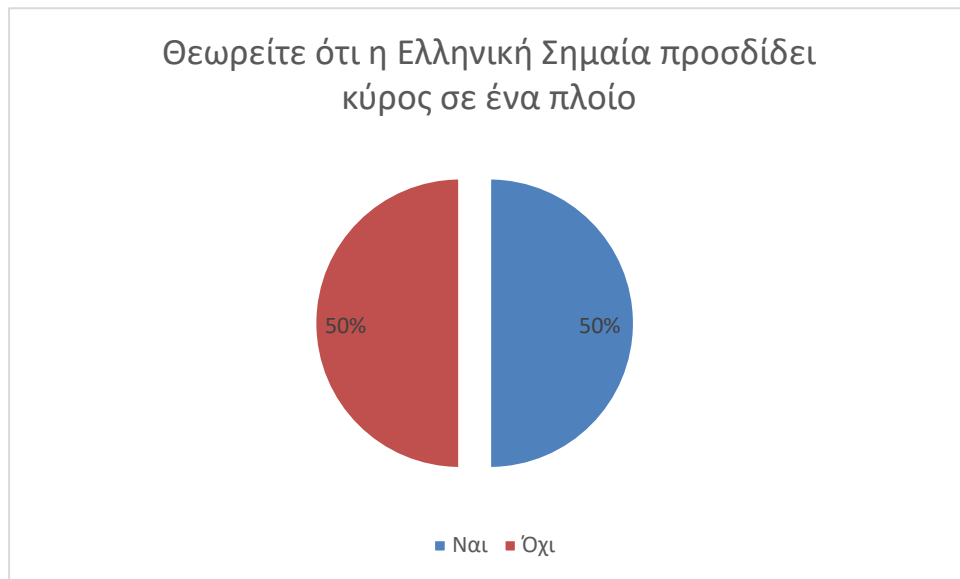
Ο Πίνακας 4 παρουσιάζει τα συνοπτικά αποτελέσματα από τις απαντήσεις των 16 ερωτηματολογίων, στην ερώτηση εάν η Ελληνική σημαία προσθέτει σε κύρος σε ένα πλοίο Ελληνικής ναυτιλιακής, όταν εκείνο φέρει την Ελληνική σημαία.

<b>Θεωρείτε ότι η Ελληνική Σημαία προσδίδει κύρος σε ένα πλοίο</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
Ναι	50 %	8
Όχι	50 %	8
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 4. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι η Ελληνική Σημαία προσδίδει κύρος σε ένα πλοίο"**

Από τον Πίνακα 4 προκύπτει ότι οι απαντήσεις σχετικά με το αν προσδίδει κύρος σε ένα πλοίο η Ελληνική σημαία είναι μοιρασμένες μεταξύ των ερωτηθέντων των ερωτηματολογίων, καθώς οι μισοί από τους 16 ερωτώμενους, σε ποσοστό 50 %, απάντησαν ότι όντως η Ελληνική σημαία προσδίδει κύρος στο πλοίο, ενώ το υπόλοιπο 50 % απάντησαν ότι δεν προσδίδει κύρος. Άρα δεν μπορούμε να έχουμε σαφή εικόνα για τις απόψεις των ερωτώμενων αναφορικά με το αν προσδίδει κύρος η Ελληνική σημαία σε ένα πλοίο.

Τα αποτελέσματα του Πίνακα 4 παρουσιάζονται στο επόμενο γράφημα πίτας της Εικόνας 3.



**Εικόνα 3. Pie chart της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι η Ελληνική Σημαία προσδίδει κύρος σε ένα πλοίο"**

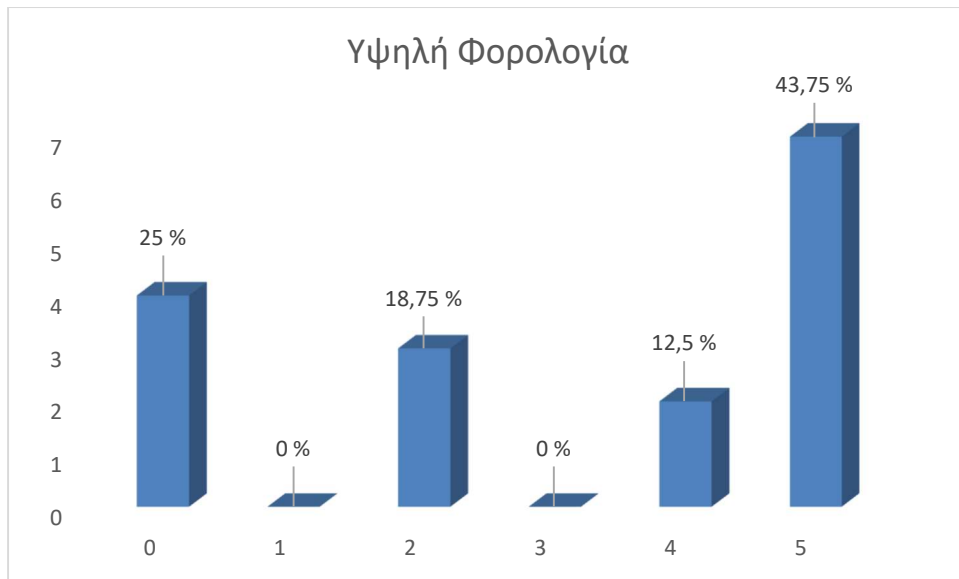
Αναφορικά με το κατά πόσο η υψηλή φορολογία της Ελλάδας δυσκολεύει την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία, οι απαντήσεις των στελεχών των ναυτιλιακών παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.

<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Υψηλή Φορολογία.</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	25 %	4
1	0 %	0
2	18.75 %	3
3	0 %	0
4	12.5 %	2
5	43.75 %	7
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 5. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρεται τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Υψηλή Φορολογία"**

Φαίνεται από τον Πίνακα 5 ότι τα στελέχη των ναυτιλιακών θεωρούν σε ποσοστό 43,75 %, δηλαδή οι 7 από τους 16 ότι η φορολογία στην κλίμακα 0-5 επηρεάζει σε βαθμό 5 (Πάρα πολύ) την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία. 2 στους 16 και σε ποσοστό 12,5 % βαθμολογούν τη φορολογία με 4. 3 και 4 απαντήσεις αντίστοιχα βαθμολογούν με 2 και με μηδέν τη φορολογία, θεωρώντας ότι δεν τη δυσκολεύει καθόλου, είτε σε κάποιο μικρό βαθμό.

Τα αποτελέσματα του Πίνακα 5 παρουσιάζονται και στο επόμενο Ιστόγραμμα της Εικόνας 4.



**Εικόνα 4. Ιστόγραμμα μεταβλητής "Θεωρείτε ότι η υψηλή φορολογία της Ελλάδας δυσκολεύει την υιοθέτηση της Ελληνικής Σημαίας στα πλοία "**

Ο επόμενος Πίνακας 5 παρουσιάζει τις συχνότητες που απάντησαν οι ερωτώμενοι σχετικά με το πόσο δυσκολεύει την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία η γραφειοκρατία και η κρατική παρέμβαση στην Ελλάδα.

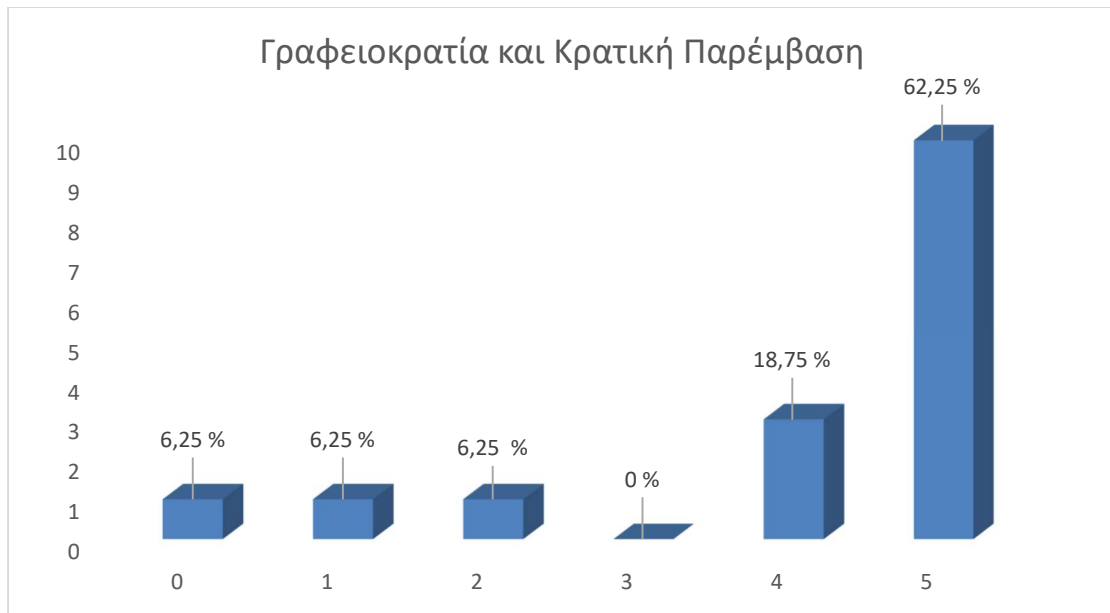


<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Γραφειοκρατία και Κρατική Παρέμβαση.</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	6,25 %	1
1	6,25 %	1
2	6,25 %	1
3	0 %	0
4	18,75 %	3
5	62,5 %	10
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 6. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Γραφειοκρατία και Κρατική Παρέμβαση."**

Από τον Πίνακα 6 μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι 10 από τα 16 στελέχη των ναυτιλιακών, σε ποσοστό 62,5 %, ποσοστό που είναι μεγαλύτερο από τους μισούς βαθμολόγησε με 5 τη γραφειοκρατία και την κρατική παρέμβαση ως ανασταλτικούς παράγοντες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία των ναυτιλιακών εταιρειών. 3 από τους 16 συμμετέχοντες βαθμολόγησαν με 4, ενώ από μια απάντηση είχε η βαθμολογία 0,1 και 2.

Μπορούμε να θεωρήσουμε σαν γενικό συμπέρασμα ότι τα στελέχη των ναυτιλιακών στην πλειοψηφία τους, θεωρούν ανασταλτικούς παράγοντες τη γραφειοκρατία και την κρατική παρέμβαση, ώστε τα πλοία των Ελληνικών ναυτιλιακών να έχουν Ελληνική σημαία, γεγονός που φαίνεται και στο Ιστόγραμμα της Εικόνας 5.



**Εικόνα 5. Ιστόγραμμα μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Γραφειοκρατία και Κρατική Παρέμβαση."**

Στην επόμενη ερώτηση, ζητήθηκε η γνώμη των στελεχών των ναυτιλιακών σχετικά με τον παράγοντα του υψηλού κόστους των ασφαλιστικών ταμείων και κατά πόσο αυτός ο παράγοντας επηρεάζει την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία.

Ο Πίνακας 7 παρουσιάζει συνοπτικά τα αποτελέσματα του συνόλου των απαντήσεων.

<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Υψηλό κόστος ασφαλιστικών ταμείων.</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	37,5 %	6
1	0 %	0
2	6,25 %	1
3	18,75 %	3
4	12,5 %	2
5	25 %	4
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 7. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Υψηλό κόστος ασφαλιστικών ταμείων."**

Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 7, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτώμενων (37,5 %) δεν θεωρεί ως πολύ σημαντικό το κόστος ασφαλιστικών ταμείων, καθώς το βαθμολογεί με μηδέν. Αντίστροφα, μεγάλο ποσοστό (25 %) βαθμολογεί το υψηλό κόστος των ασφαλιστικών ταμείων με 5, που σημαίνει ότι 4 από τους 16 συμμετέχοντες θεωρεί ως πολύ σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα το υψηλό κόστος των ασφαλιστικών ταμείων. Λιγότερες απαντήσεις έχουν οι ενδιάμεσες βαθμολογίες, από το 1 έως το 4.

Το Ιστόγραμμα της μεταβλητής "Κατά πόσο θεωρείτε ότι το υψηλό κόστος ασφαλιστικών ταμείων δυσκολεύει την υιοθέτηση της Ελληνικής Σημαίας στα πλοία", παρουσιάζεται στην Εικόνα 6.



**Εικόνα 6. Ιστόγραμμα μεταβλητής "Κατά πόσο θεωρείτε ότι το υψηλό κόστος ασφαλιστικών ταμείων δυσκολεύει την υιοθέτηση της Ελληνικής Σημαίας στα πλοία"**

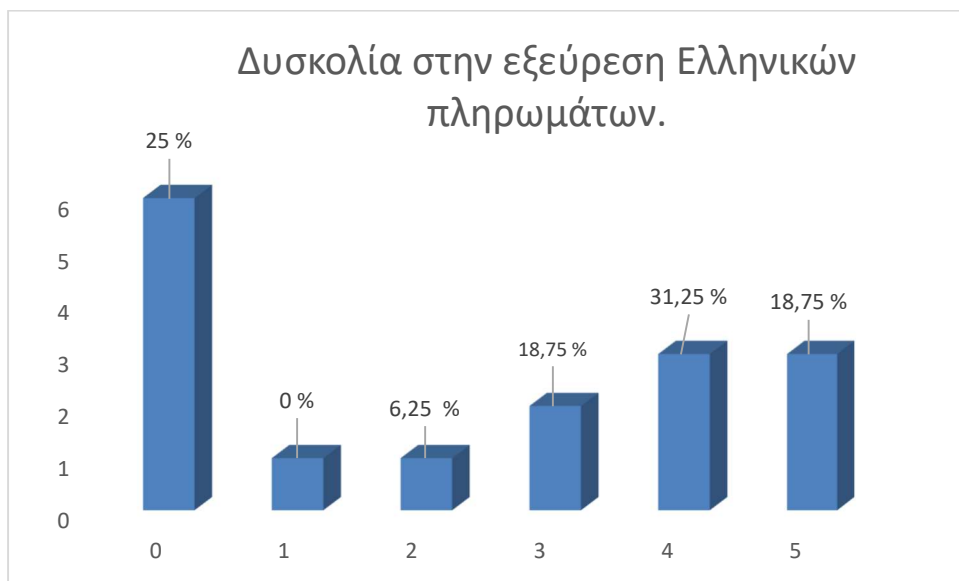
Το ερωτηματολόγιο ζητούσε από τα στελέχη των ναυτιλιακών που το απαντούσαν να εκφράσουν τη γνώμη τους κατά πόσο η δυσκολία εύρεσης Ελληνικού Πληρώματος δυσκολεύει την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία και τα συνοπτικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στον πίνακα 8.

<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Δυσκολία στην εξεύρεση Ελληνικών πληρωμάτων.</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	37,5 %	6
1	0 %	0
2	6,25 %	1
3	18,75 %	3
4	12,5 %	2
5	25 %	4
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 8. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Δυσκολία στην εξεύρεση Ελληνικών πληρωμάτων."**

Από τον Πίνακα 8 φαίνεται ότι το 25 % των στελεχών των ναυτιλιακών θεωρούν τη δυσκολία εύρεσης Ελληνικών Πληρωμάτων έναν παράγοντα που δυσκολεύει την υιοθέτηση Ελληνικής Σημαίας στα πλοία. Μεγάλο είναι και το ποσοστό των συμμετεχόντων (37,5 %) που θεωρούν ότι δεν παίζει καθόλου ρόλο αναφορικά με την υιοθέτηση της ελληνικής σημαίας στα πλοία. Μικρότερα είναι τα ποσοστά των ενδιάμεσων βαθμολογιών.

Η Εικόνα 7 παρουσιάζει σε Ιστόγραμμα αυτά τα αποτελέσματα.



**Εικόνα 7. Ιστόγραμμα μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Δυσκολία στην εξεύρεση Ελληνικών πληρωμάτων."**

Ο επόμενος παράγοντας που ζητούσε από τα στελέχη των ναυτιλιακών να απαντήσουν είναι κατά πόσο θεωρούν ότι δυσκολεύει την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία αφορά το συνδικαλισμό.

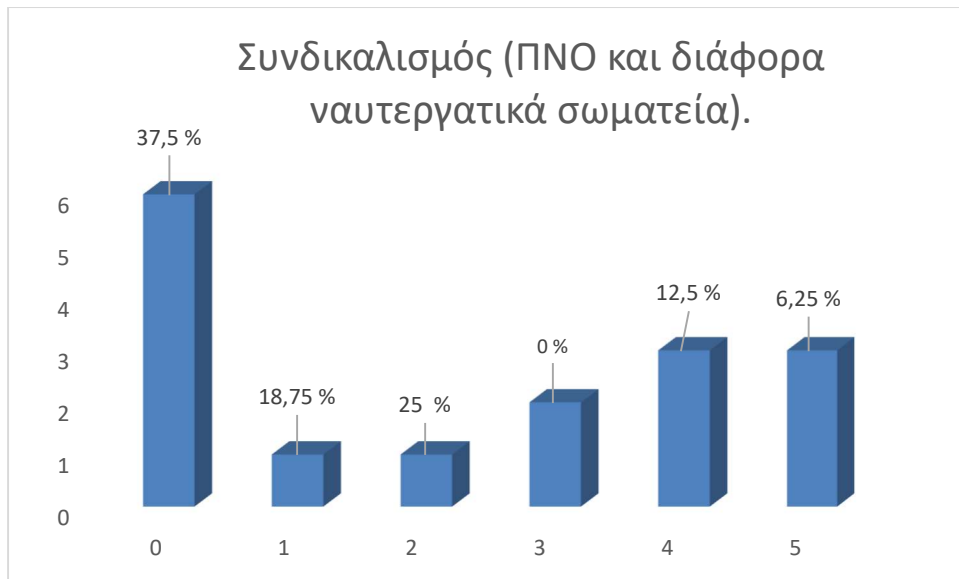
Τα συνοπτικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στον Πίνακα 9.

<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Συνδικαλισμός (ΠΝΟ και διάφορα ναυτεργατικά σωματεία).</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	37,5 %	6
1	18,75 %	3
2	25 %	4
3	0 %	0
4	12,5 %	2
5	6,25 %	1
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 9. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας και βαθμολογήστε από 0-5. Συνδικαλισμός (ΠΝΟ και διάφορα ναυτεργατικά σωματεία)."**

Στον Πίνακα 9 φαίνονται να μην έχουν κατά νου τα στελέχη των ναυτιλιακών ως πολύ σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα το συνδικαλισμό, καθώς τα 6 από τις 16 (37,5 %) στελέχη βαθμολογούν με μηδέν και 3 στελέχη βαθμολογούν με 1 (18,75 %). Μικρότερα είναι τα ποσοστά που δίνουν μεγαλύτερη βαθμολογία αναφορικά με τη σημαντικότητα του συνδικαλισμού αναφορικά με την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία των εταιριών, όπου 7 από τους 16 συμμετέχοντες απαντούν από 2 έως 5.

Τα ίδια αποτελέσματα φαίνονται και στο επόμενο Γράφημα.



**Εικόνα 8. Ιστόγραμμα μεταβλητής "Κατά πόσο θεωρείτε ότι η δυσκολία στην εύρεση Ελληνικών Πληρωμάτων επηρεάζει την υιοθέτηση της Ελληνικής Σημαίας στα πλοία "**

Στον επόμενο Πίνακα 10 παρουσιάζονται οι συχνότητες του προσωπικού που απασχολείται στην ναυτιλιακή εταιρεία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό στην ξηρά και στη θάλασσα, δηλαδή το προσωπικό που βρίσκεται επάνω σε πλοίο της ναυτιλιακής. Ο διαχωρισμός γίνεται σε Έλληνες αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα και σε αλλοδαπούς αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα.



Αριθμός Προσωπικού που απασχολείται στην εταιρεία					
Ξηρά		Πλοία			
Προσωπικό στην Ελλάδα	Προσωπικό στο Εξωτερικό	Έλληνες Αξιωματικοί	Έλληνες κατώτερο πλήρωμα	Αλλοδαποί Αξιωματικοί	Αλλοδαποί κατώτερο πλήρωμα
60	0	0	0	240	420
100	30	0	0	308	460
20	0	0	0	60	92
25	0	0	0	60	120
160	50	49	0	813	1435
10	0	0	0	17	28
60	0	0	0	240	510
15	20	0	0	76	285
10	0	0	0	24	36
60	0	0	0	125	270
75	15	90	0	180	360
50	30	0	0	200	300
200	50	700	100	300	880
120	40	0	0	368	552
145	0	0	0	250	700
100	5	145	50	140	400
<b>83.45%</b>	<b>16.55%</b>	<b>8.64%</b>	<b>1.32%</b>	<b>29.88%</b>	<b>60.16%</b>

**Πίνακας 10. Πίνακας συχνοτήτων του προσωπικού στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό στην ξηρά, και του προσωπικού στα πλοία.**

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 10, από το προσωπικό που απασχολείται στην ξηρά, το 83,45 % βρίσκεται στην Ελλάδα και το υπόλοιπο 16,55 % βρίσκεται στο εξωτερικό.

Από το προσωπικό που απασχολείται σε πλοία των ναυτιλιακών, το 8,64 % είναι Έλληνες αξιωματικοί, ενώ το 1,32 % είναι κατώτερο πλήρωμα Ελλήνων. Τα αντίστοιχα ποσοστά αλλοδαπών είναι 29,88 % και 60,16 %. Συνοπτικά, οι ναυτιλιακές εταιρείες απασχολούν περισσότερους αλλοδαπούς για τα πλοία τους, παρά Έλληνες.

Οι επόμενες πέντε ερωτήσεις στο ερωτηματολόγιο ζητούσαν την αίσθηση που έχουν τα στελέχη των ναυτιλιακών αναφορικά με τους Έλληνες ναυτικούς και κατά πόσο θεωρούν ότι ο αριθμός τους θα αυξηθεί, αλλά και κατά πόσο θεωρούν ότι οι παράγοντες του κόστους μισθοδοσίας και φορολογίας, της γραφειοκρατίας και της κρατικής παρέμβασης, του κόστους των ασφαλιστικών εισφορών και της δυσκολίας εύρεσης ελληνικών πληρωμάτων θα επηρεάσουν την μερική ή μη ναυτολόγηση. Στον Πίνακα 11 παρουσιάζονται συνοπτικά τα αποτελέσματα στην ερώτηση κατά πόσο θεωρούν οι ερωτώμενοι ότι ο αριθμός των Ελλήνων θα αυξηθεί το επόμενο διάστημα.

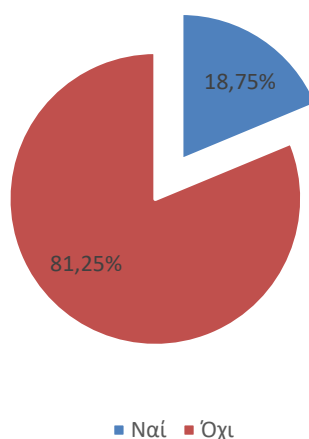
<b>Θεωρείτε ότι ο αριθμός των Ελλήνων θα αυξηθεί το αμέσως επόμενο διάστημα στην Εταιρεία σας;</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
Ναι	18,75 %	3
Όχι	80,25 %	13
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 2. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι ο αριθμός των Ελλήνων θα αυξηθεί το αμέσως επόμενο διάστημα στην εταιρεία σας"**

Στην πλειοψηφία τους τα στελέχη των ναυτιλιακών, στο 80,25 %, που απαντούν στα ερωτηματολόγια θεωρούν ότι ο αριθμός των Ελλήνων απασχολούμενων δεν θα αυξηθεί στο επόμενο διάστημα, ενώ το υπόλοιπο 18,75 % θεωρεί ότι θα αυξηθεί.

Τα ίδια αποτελέσματα παρουσιάζονται και στο επόμενο Ιστόγραμμα της Εικόνας 9.

Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές ΕΝ πρέπει να λειτουργούν αποκλειστικά με κρατική επίβλεψη



**Εικόνα 9. Pie chart της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι ο αριθμός των Ελλήνων θα αυξηθεί το αμέσως επόμενο διάστημα στην εταιρεία σας"**

Από την Εικόνα 10 γίνεται εμφανές ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτώμενων απαντούν όχι (θεωρούν ότι δεν θα αυξηθεί ο αριθμός των Ελλήνων απασχολούμενων στην εταιρεία, ενώ το μικρότερο ποσοστό απαντούν ναι (θεωρούν ότι θα αυξηθεί).

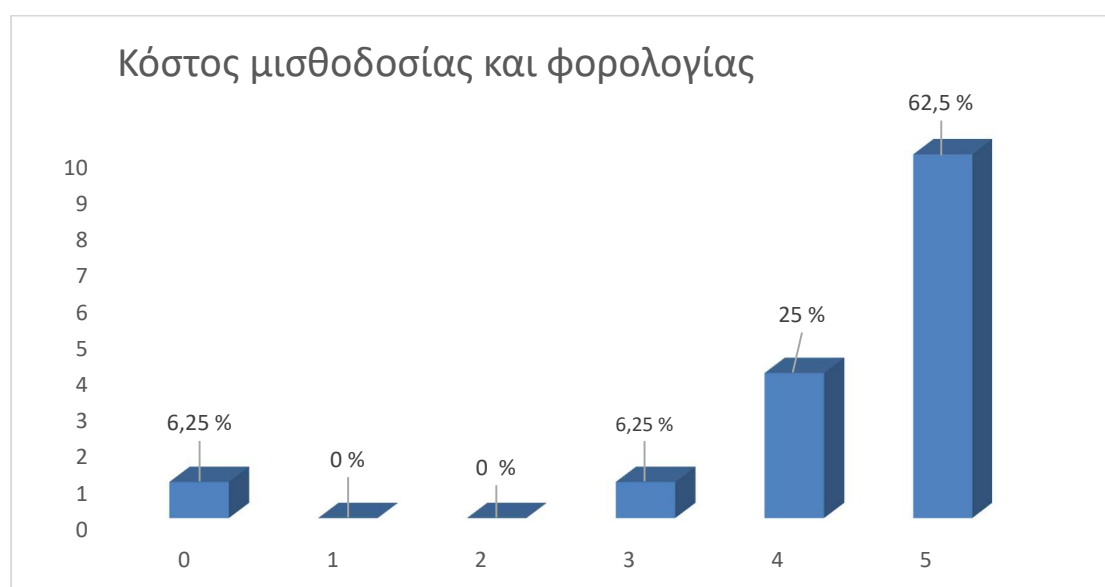
<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Κόστος μισθοδοσίας και φορολογίας</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	6,25 %	1
1	0 %	0
2	0 %	0
3	6,25 %	1
4	25 %	4
5	62,5 %	10
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 3. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5.**

**Κόστος μισθοδοσίας και φορολογίας "**

Αναφορικά με τον παράγοντα του κόστους μισθοδοσίας και φορολογίας και κατά πόσο αυτός ο παράγοντας επηρεάζει τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών, το 62,5 % των ερωτηθέντων βαθμολογούν με 5 και το 25 % βαθμολογούν με 4, γεγονός που δείχνει πόσο σημαντικό παράγοντα θεωρούν τα στελέχη των ναυτιλιακών το κόστος μισθοδοσίας και φορολογίας για τη μη ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών. Μόλις 1 στέλεχος βαθμολογεί με 3 και 1 ακόμα βαθμολογεί με 0.

Τα ίδια αποτελέσματα παρουσιάζονται γραφικά στο Ιστόγραμμα της επόμενης Εικόνας 11.



**Εικόνα 10. Ιστόγραμμα της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Κόστος μισθοδοσίας και φορολογίας "**

Στον επόμενο Πίνακα 12, παρουσιάζονται τα συνοπτικά αποτελέσματα στην ερώτηση κατά πόσο ο παράγοντας της γραφειοκρατίας και της κρατικής παρέμβασης επηρεάζει τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών.

<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Γραφειοκρατία και κρατική παρέμβαση</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	37,5 %	6
1	0 %	0
2	6,25 %	1
3	12,5 %	2
4	6,25 %	1
5	37,5 %	6
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 4. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Γραφειοκρατία και κρατική παρέμβαση"**

Στην ερώτηση αυτή διχάζονται οι απόψεις, καθώς αυτοί που βαθμολογούν με 5 χαρακτηρίζοντας τη γραφειοκρατία και κρατική παρέμβαση ως το πιο σημαντικό παράγοντα για τη μη ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών, ταυτόχρονα στο ίδιο ποσοστό (37,5 %) βαθμολογούν με μηδέν, ως το λιγότερο σημαντικό παράγοντα. Οι ενδιάμεσες βαθμολογίες έχουν χαμηλότερα ποσοστά.

Στο Ιστόγραμμα της Εικόνας 12 παρουσιάζονται γραφικά τα ίδια αποτελέσματα.



**Εικόνα 11. Ιστόγραμμα της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5.**

#### **Γραφειοκρατία και κρατική παρέμβαση "**

Η επόμενη ερώτηση αφορά το κόστος ασφαλιστικών ταμείων και κατά πόσο αυτό το υψηλό κόστος επηρεάζει την μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών. Τα συνοπτικά αποτελέσματα παρουσιάζονται στον Πίνακα 13.

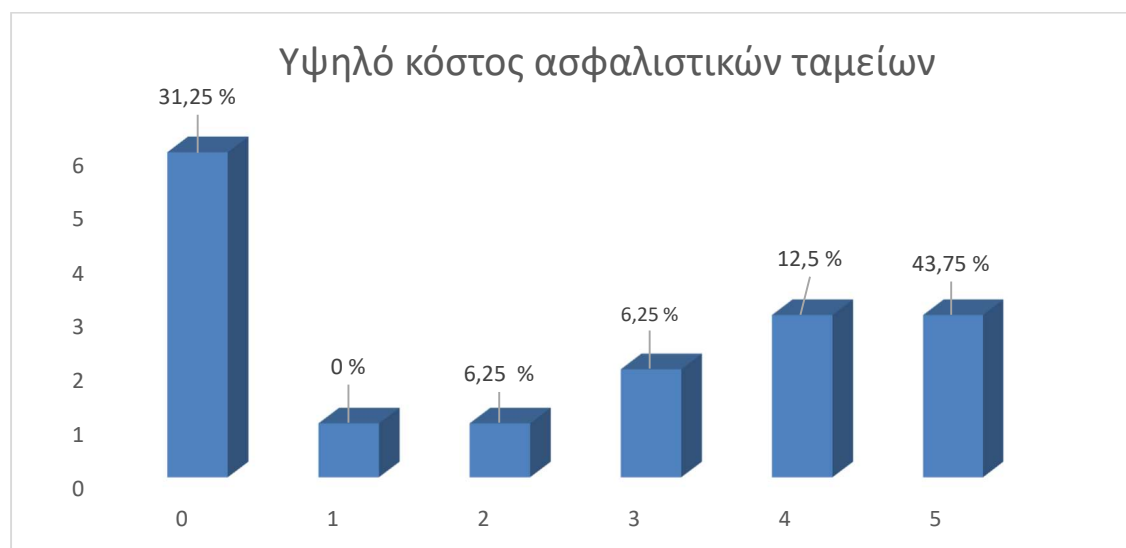
<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Υψηλό κόστος ασφαλιστικών ταμείων</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	31,25 %	5
1	0 %	0
2	6,25 %	1
3	6,25 %	1
4	12,5 %	2
5	43,75 %	7
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 5. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5.**

**Υψηλό κόστος ασφαλιστικών ταμείων "**

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 13, όπως και στην προηγούμενη ερώτηση υπάρχει μια ασάφεια στις απόψεις των συμμετεχόντων, καθώς το 43,75 % χαρακτηρίζει τον παράγοντα του υψηλού κόστους ασφαλιστικών ταμείων ως τον πιο σημαντικό, ενώ το 31,3 % βαθμολογεί με μηδέν, χαρακτηρίζοντας τον παράγοντα ως το λιγότερο σημαντικό. Οι ενδιάμεσες βαθμολογίες έχουν χαμηλότερα ποσοστά.

Τα ίδια αποτελέσματα παρουσιάζονται και στην Εικόνα 13.



**Εικόνα 12. Ιστόγραμμα της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Υψηλό κόστος ασφαλιστικών ταμείων "**

Ο επόμενος παράγοντας για τον οποίο θα ζητηθεί η γνώμη των στελεχών των ναυτιλιακών αναφορικά με τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών, είναι η δυσκολία εξεύρεσης Ελληνικών πληρωμάτων.

Συνοπτικά τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα 14.

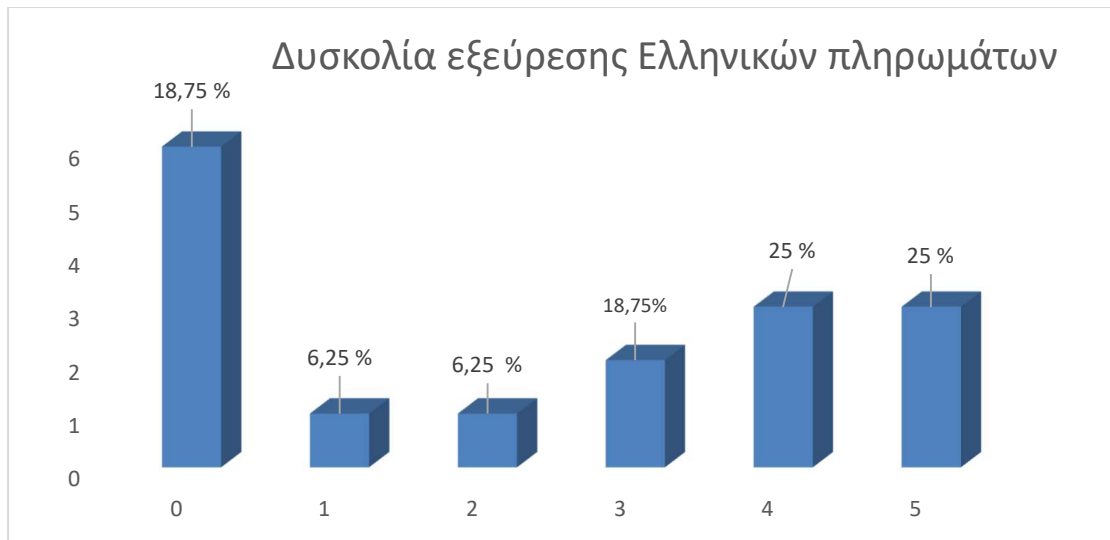
<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Δυσκολία εξεύρεσης Ελληνικών πληρωμάτων</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	18,75 %	3
1	6,25 %	1
2	6,25 %	1
3	18,75 %	3
4	25 %	4
5	25 %	4
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 6. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Δυσκολία εξεύρεσης Ελληνικών πληρωμάτων "**

Στον Πίνακα 14 φαίνεται ότι ο παράγοντας δυσκολίας εξεύρεσης Ελληνικών πληρωμάτων είναι σημαντικός, καθώς το 50 % των ερωτηθέντων βαθμολογούν με 5 ή 4. Το υπόλοιπο 50 % βαθμολογεί από 3 και κάτω.

Στο Ιστόγραμμα της Εικόνας 14 παρουσιάζονται τα ίδια αποτελέσματα.





**Εικόνα 13. Ιστόγραμμα της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Δυσκολία εξεύρεσης Ελληνικών πληρωμάτων "**

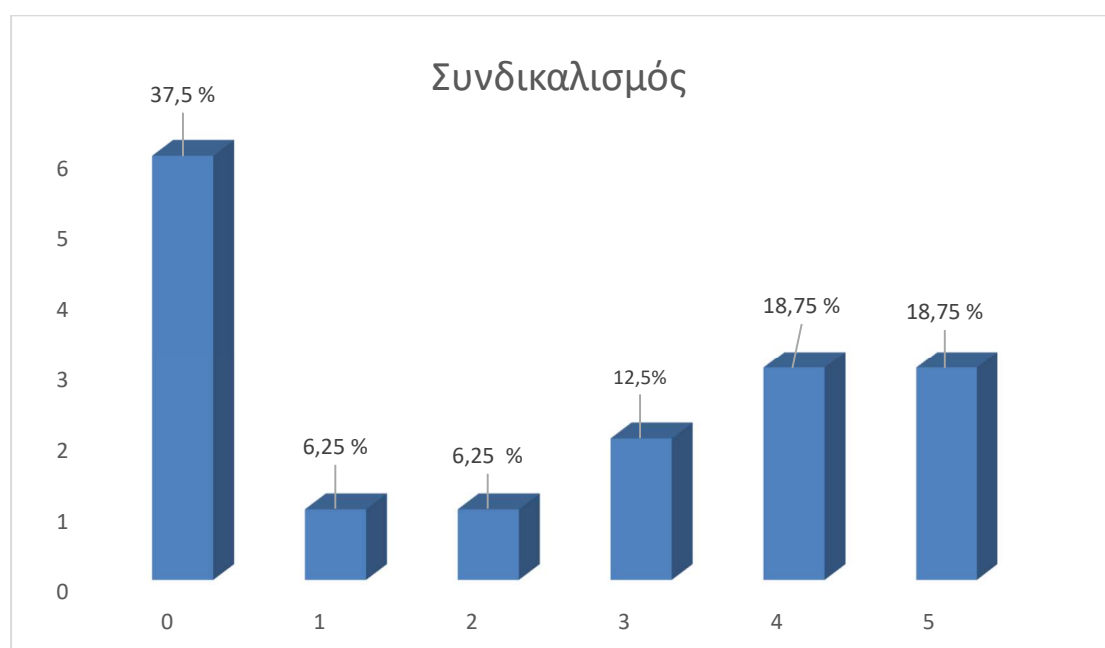
Στον Πίνακα 15 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα αναφορικά με τις απόψεις των ναυτιλιακών στελεχών ως προς τη μη ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών, και κατά πόσο ο συνδικαλισμός είναι ανασταλτικός παράγοντας.

<b>Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Συνδικαλισμός</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
0	37,5 %	6
1	6,25 %	1
2	6,25 %	1
3	12,5 %	2
4	18,75 %	3
5	18,75 %	3
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 15. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Συνδικαλισμός "**

Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 15, το 37,5 δεν θεωρεί το συνδικαλισμό ως σημαντικό παράγοντα για τη μη ναυτολόγηση Ελληνικών πληρωμάτων. Αντίθετα, ένα 37,5 % βαθμολογεί με 4 ή 5 θεωρώντας τον σημαντικό παράγοντα.

Στο Γράφημα της Εικόνας 15 απεικονίζονται τα ίδια αποτελέσματα.



**Εικόνα 14. Ιστόγραμμα της μεταβλητής " Αναφέρετε τις δυσκολίες για τη μη ή μερική ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών και βαθμολογήστε από 0-5. Συνδικαλισμός "**

Οι επόμενες δυο ερωτήσεις ζητούν από τα στελέχη των ναυτιλιακών που κλήθηκαν να απαντήσουν τα ερωτηματολόγια, την άποψή τους σχετικά με τις παραγωγικές σχολές Εμπορικού Ναυτικού.

Στην πρώτη ερώτηση απαντούν σχετικά με το επίπεδο κατάρτισης που παρέχουν οι παραγωγικές σχολές Εμπορικού Ναυτικού στους σπουδαστές τους.

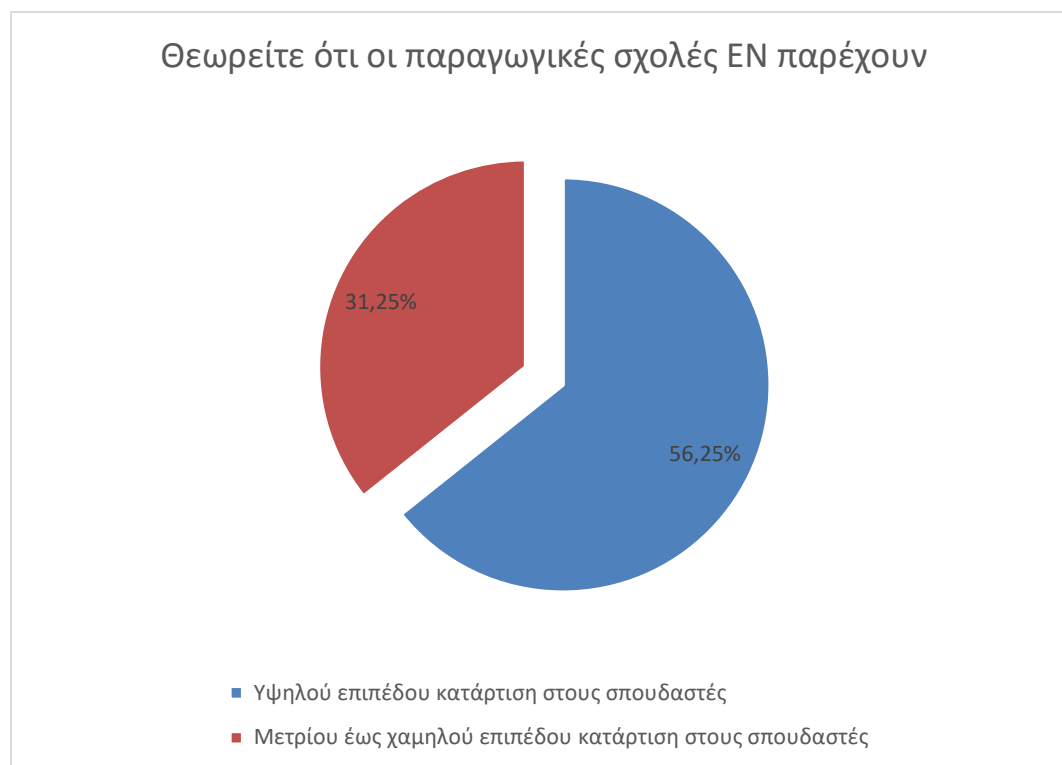
Τα συνοπτικά αποτελέσματα της ερώτησης αυτής παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα 16.

<b>Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές ΕΝ παρέχουν</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
Υψηλού Επιπέδου Κατάρτιση στους σπουδαστές	56,25 %	11
Μέτριου έως χαμηλού Επιπέδου Κατάρτιση στους σπουδαστές	43,75 %	5
Σύνολο	100,0%	16

#### **Πίνακας 7. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές Εμπορικού Ναυτικού παρέχουν"**

Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 16, στην πλειοψηφία τους 56,25 % τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών θεωρούν ότι η κατάρτιση που λαμβάνουν οι σπουδαστές των σχολών Εμπορικού Ναυτικού είναι Υψηλού Επιπέδου, ενώ σε μικρότερο ποσοστό 43,75 % θεωρούν ότι η κατάρτιση που λαμβάνουν από τις σχολές Εμπορικού Ναυτικού είναι Μετρίου έως Χαμηλού επιπέδου.

Τα ίδια αποτελέσματα παρουσιάζονται και στο επόμενο γράφημα πίτας (piechart), στην Εικόνα 15.



**Εικόνα 15. Piechart της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές Εμπορικού Ναυτικού παρέχουν "**

Είναι αρκετά εμφανές ότι στο γράφημα της Εικόνας 15 επικρατεί το χρώμα μπλε που έχει τη θέση της κατάρτισης υψηλού επιπέδου, ενώ μικρότερη επιφάνεια στο γράφημα καταλαμβάνει το κόκκινο χρώμα, που έχει τη θέση της κατάρτισης μετρίου ή χαμηλού επιπέδου.

Η δεύτερη ερώτηση αναφορικά με τις σχολές Εμπορικού Ναυτικού ζητούσε την άποψη των στελεχών για το αν πρέπει να λειτουργούν οι σχολές αυτές αποκλειστικά υπό κρατική επίβλεψη.

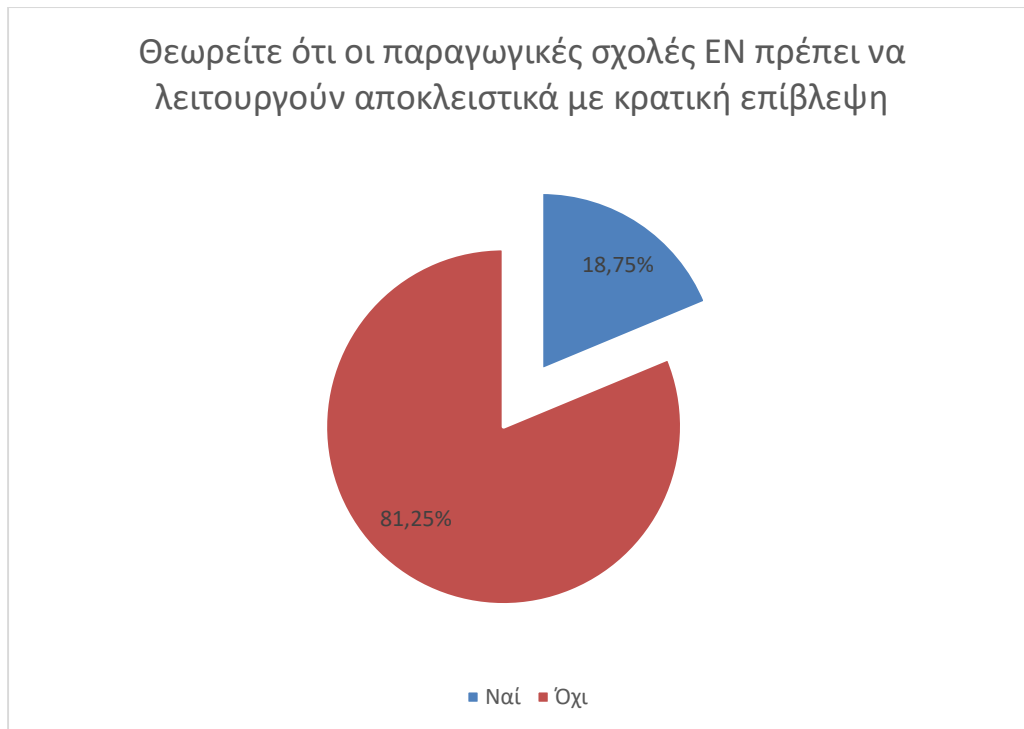
Συνοπτικά τα αποτελέσματα που προέκυψαν παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα 17.

<b>Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές ΕΝ πρέπει να λειτουργούν αποκλειστικά με κρατική επίβλεψη</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
Ναι	18,75 %	3
Όχι	81,25 %	13
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 8. Πίνακας Συχνοτήτων της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές ΕΝ πρέπει να λειτουργούν αποκλειστικά με κρατική επίβλεψη"**

Στον Πίνακα 16 όπου παρουσιάζονται τα αποτελέσματα σχετικά με την άποψη των στελεχών των ναυτιλιακών εάν θα πρέπει να λειτουργούν οι σχολές Εμπορικού Ναυτικού αποκλειστικά με κρατική επίβλεψη, σε πολύ μεγάλο ποσοστό 81,25 % οι απαντήσεις είναι αρνητικές, ενώ στο υπόλοιπο 18,75 % οι απαντήσεις είναι θετικές. Η πλειοψηφία των στελεχών των ναυτιλιακών θεωρεί ότι οι σχολές του Εμπορικού Ναυτικού δεν θα έπρεπε να λειτουργούν με την αποκλειστική κρατική επίβλεψη, αλλά να υπάρχει και επίβλεψη από άλλους, μη κρατικούς φορείς.

Στην Εικόνα 16, με το γράφημα πίτας παρουσιάζονται τα ίδια αποτελέσματα.



**Εικόνα 16. Piechart της μεταβλητής "Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές ΕΝ πρέπει να λειτουργούν αποκλειστικά με κρατική επίβλεψη"**

Στο γράφημα της Εικόνας 16 είναι πολύ εμφανής η επικράτηση της αρνητικής απάντησης σχετικά με την αποκλειστική κρατική επίβλεψη, σε σχέση με τη θετική απάντηση, καθώς φαίνεται το κόκκινο χρώμα να καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της πίτας σε σχέση με το μπλε.

Οι επόμενες δυο ερωτήσεις στο ερωτηματολόγιο αφορούν τις χώρες που προτιμούν οι ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να ναυπηγήσουν ένα νέο πλοίο τους είτε να επισκευάσουν ένα υπάρχον πλοίο τους που έχει βλάβη.

Ο Πίνακας 18 παρουσιάζει συνοπτικά τα αποτελέσματα σχετικά με τις χώρες ναυπήγησης πλοίων.

Τα πλοία της εταιρείας σας σε ποια χώρα έχουν ναυπηγηθεί (Αριθμός)				
Κίνα	N. Κορέα	Ιαπωνία	Ελλάδα	Άλλη
12	8	10	0	0
0	60	0	0	0
0	7	0	0	0
8	0	0	0	0
1	1	1	0	0
0	0	1	0	0
7	15	8	0	1
4	13	2	0	0
0	0	1	0	0
0	1	1	0	0
0	7	0	0	14
0	22	0	0	0
0	60	20	0	10
1	1	0	0	0
0	25	5	0	8
2	26	9	0	0
<b>12.46%</b>	<b>87.54%</b>	<b>0.84%</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.48%</b>

**Πίνακας 9. Πίνακας Συχνότητων της μεταβλητής "Τα πλοία της εταιρείας σας σε ποια χώρα έχουν ναυπηγηθεί"**

Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 18 οι ναυτιλιακές δείχνουν προτίμηση στις Ασιατικές χώρες, όπως τη Ν. Κορέα, σε ποσοστό 87,54 % ώστε να ναυπηγήσουν τα νέα τους πλοία, ενώ σε ποσοστό 12,46 % προτιμούν την Κίνα. Σε μικρότερο ποσοστό, 0,84 %, προτιμούν την Ιαπωνία. Καμία ναυτιλιακή δεν δήλωσε ότι προτιμά την Ελλάδα. Σε ένα πολύ μικρό ποσοστό 0,48 % οι ναυτιλιακές ναυπηγούν τα πλοία τους σε άλλες χώρες.

Στον επόμενο Πίνακα 19 οι ερωτώμενοι καλούνται να απαντήσουν σχετικά με τις χώρες που επιλέγουν οι ναυτιλιακές εταιρείες να επισκευάσουν τα πλοία τους. Τα συνοπτικά αποτελέσματα είναι τα εξής:

<b>Ποιες από τις παρακάτω χώρες επιλέγει κυρίως η εταιρεία σας για τις επισκευές των πλοίων της</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
Κίνα	46,7 %	14
N. Κορέα	6,7 %	2
Ιαπωνία	0 %	0
Ελλάδα	3,3 %	1
Τουρκία	36,7 %	11
Άλλού	6,7 %	2
Σύνολο	100,0%	

**Πίνακας 10. Πίνακας Συχνότητας της μεταβλητής "Ποια χώρα επιλέγει κυρίως η εταιρεία σας για τις επισκευές των πλοίων της"**

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 19, το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτιλιακών, 46,7 %, επιλέγει την Κίνα για τις επισκευές των πλοίων της. Μεγάλη προτίμηση δείχνουν οι εταιρείες στην Τουρκία σε ποσοστό 36,7 %, ενώ σε μικρότερα ποσοστά επιλέγουν τη Ν. Κορέα, σε ποσοστό 6,7 %, την Ελλάδα σε ποσοστό 3,3 % και Άλλη χώρα σε ποσοστό 6,7 %. Καμία εταιρεία δεν προτιμά την Ιαπωνία για τις επισκευές των πλοίων της.

Στο τελευταίο κομμάτι του ερωτηματολογίου τα στελέχη των ναυτιλιακών που απαντούν στα ερωτηματολόγια, καλούνται να απαντήσουν σχετικά με το αν και κατά



πόσο τα capital controls που επιβλήθηκαν επηρέασαν τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών και στην τελευταία ερώτηση εάν υπάρχουν πολιτικές ανάπτυξης της Ελληνικής ναυτιλίας από το κράτος.

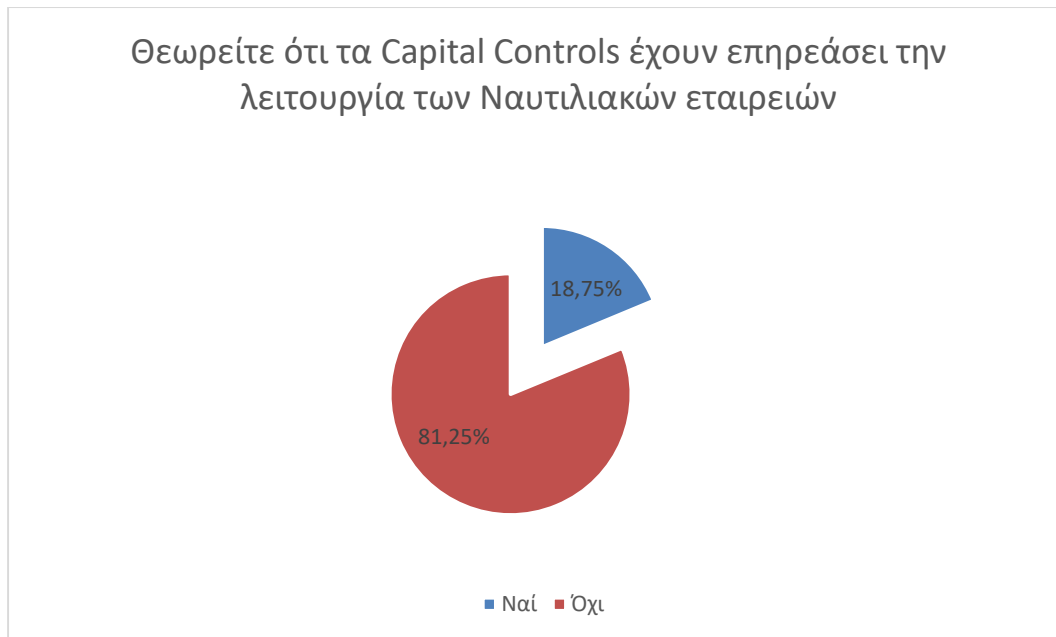
Στον Πίνακα 20 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα στην ερώτηση αναφορικά με τα capital controls.

<b>Θεωρείτε ότι οι παραγωγικές σχολές ΕΝ πρέπει να λειτουργούν αποκλειστικά με κρατική επίβλεψη</b>		
<b>Κατηγορίες</b>	<b>%</b>	<b>Απαντήσεις</b>
Ναι	93,75 %	15
Όχι	6,25 %	1
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 20. Πίνακας Συχνότητας της μεταβλητής " Θεωρείτε ότι τα capital controls έχουν επηρεάσει τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών "**

Από τον Πίνακα 20 γίνεται σαφές ότι τα στελέχη των ναυτιλιακών συμφωνούν στο γεγονός ότι τα capital controls όντως επηρέασαν τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς οι 15 από τους 16 που απάντησαν την ερώτηση αυτή έδωσαν καταφατική απάντηση.

Τα στοιχεία του Πίνακα 20 απεικονίζονται και στο επόμενο γράφημα της Εικόνας 17.



**Εικόνα 17. Piechart της μεταβλητής " Θεωρείτε ότι τα Capital Controls έχουν επηρεάσει την λειτουργία των Ναυτιλιακών εταιρειών "**

Γίνεται πολύ εμφανές από την Εικόνα 17 ότι το χρώμα μπλε που αντιστοιχεί στην καταφατική απάντηση επικρατεί έναντι του κόκκινου χρώματος που αντιστοιχεί στην απάντηση όχι, αναφορικά με την ερώτηση εάν τα capital controls επηρέασαν τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών.

Άλλη μια ερώτηση στην οποία δείχνουν να συμφωνούν, τουλάχιστον στην πλειοψηφία τους τα στελέχη των ναυτιλιακών είναι η ύπαρξη πολιτικών ανάπτυξης της ναυτιλίας από το ελληνικό κράτος, όπως παρουσιάζονται στον Πίνακα 21.

Θεωρείτε ότι υπάρχουν από το Ελληνικό κράτος πολιτικές για την ανάπτυξη της ναυτιλίας		
Κατηγορίες	%	Απαντήσεις
Ναι	18,75 %	3
Όχι	81,25 %	13
Σύνολο	100,0%	16

**Πίνακας 20. Πίνακας Συχνότητας της μεταβλητής " Θεωρείτε ότι υπάρχουν από το Ελληνικό κράτος πολιτικές για την ανάπτυξη της ναυτιλίας "**

Σε ποσοστό 81,25 % τα στελέχη των ναυτιλιακών δίνουν αρνητική απάντηση, θεωρώντας ότι το ελληνικό κράτος δεν έχει προετοιμάσει κάποιο σχέδιο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, ενώ από τις 16 απαντήσεις οι 3 ήταν θετικές.

Τα ίδια αποτελέσματα παρουσιάζονται και στο γράφημα της Εικόνας 18.



**Εικόνα 18. Piechart της μεταβλητής " Θεωρείτε ότι υπάρχουν από το Ελληνικό κράτος πολιτικές για την ανάπτυξη της ναυτιλίας "**

## Συμπεράσματα Έρευνας

Από την ανάλυση των 16 ερωτηματολογίων τα οποία απαντήθηκαν από στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, από τους οποίους οι περισσότεροι απασχολούνται σε ναυτιλιακές οι οποίες είναι και πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες, μπορούμε να εξάγουμε αρκετά χρήσιμα συμπεράσματα.

Αρχικά, σύμφωνα με τα δεδομένα του Πίνακα 3 αλλά και του Ιστογράμματος της Εικόνας 3 η Ελληνική σημαία στα πλοία, δεν φαίνεται να είναι, απαραίτητα, ένας παράγοντας κύρους της ναυτιλιακής εκείνης που έχει την Ελληνική σημαία στα πλοία της, αφού όπως προκύπτει από τα ερωτηματολόγια, οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες.

Αναφορικά με την υιοθέτηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία και τους παράγοντες οι οποίοι δυσκολεύουν την υιοθέτηση στα πλοία των ναυτιλιακών, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις των στελεχών στα ερωτηματολόγια, φαίνεται ότι ανασταλτικός παράγοντας είναι η γραφειοκρατία και η κρατική παρέμβαση, σε μικρότερο βαθμό η φορολογία και λιγότερο παράγοντες όπως η φορολογία, η εξεύρεση Ελληνικών πληρωμάτων και το κόστος ασφαλιστικών εισφορών.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης, το γεγονός ότι κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες δεν απασχολούν καθόλου Ελληνικό πλήρωμα, ενώ αντίθετα, ο αριθμός αλλοδαπού πληρώματος είναι αρκετά μεγάλος.

Σχετικά με την απασχόληση στον τομέα της ναυτιλίας, σε αρκετά υψηλά ποσοστά οι ερωτώμενοι θεωρούν ότι οι εταιρείες τους δεν θα αυξήσουν τον αριθμό των απασχολούμενων εργαζομένων τους.

Όταν ερωτώνται για τους παράγοντες που επηρεάζουν την μερική ή καθόλου ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών, μερικοί από τους παράγοντες που θεωρούν ότι

επηρεάζουν σε Πολύ Μεγάλο βαθμό είναι τα κόστη μισθοδοσίας και φορολογίας, το κόστος των ασφαλιστικών εισφορών και σε μικρότερο βαθμό η γραφειοκρατία και η κρατική παρέμβαση και η δυσκολία εύρεσης Ελληνικών πληρωμάτων.

Στο επόμενο κομμάτι του ερωτηματολογίου, ζητήθηκε η άποψη των στελεχών των ναυτιλιακών σχετικά με τις σχολές του εμπορικού ναυτικού και πιο συγκεκριμένα εάν θεωρούν ότι το επίπεδο κατάρτισης αυτών των σχολών είναι υψηλό ή όχι και εάν το καθεστώς κρατικής επίβλεψης με το οποίο λειτουργούν μέχρι και σήμερα είναι το κατάλληλο, ή θεωρούν ότι θα έπρεπε να αλλάξει.

Από τις απαντήσεις τους προκύπτει ότι η πλειοψηφία τους θεωρεί υψηλό το επίπεδο κατάρτισης που προσφέρουν στους σπουδαστές τους οι σχολές του εμπορικού ναυτικού, ενώ σε πολύ μεγάλο ποσοστό θεωρούν ότι η επίβλεψη θα πρέπει να σταματήσει να είναι αποκλειστικά κρατική.

Στο επόμενο τμήμα του ερωτηματολογίου ζητήθηκε από τα στελέχη των ναυτιλιακών να ονομάσουν τη χώρα που προτιμούν οι ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να ναυτολογήσουν τα πλοία τους, αλλά και τη χώρα εκείνη που προτιμούν για να επισκευάσουν τις βλάβες στα πλοία τους.

Από τις απαντήσεις τους, φαίνεται ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δείχνουν σαφή προτίμηση στη Ν. Κορέα για να ναυτολογήσουν τα πλοία τους, ενώ για τις επισκευές των πλοίων τους δείχνουν να προτιμούν την Κίνα και την Τουρκία.

Το τελευταίο τμήμα του ερωτηματολογίου αφορούσε τις προοπτικές του τομέα της ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα εάν υπάρχουν κάποιες στρατηγικές ανάπτυξης της ναυτιλίας και εάν οι ναυτιλιακές εταιρείες επηρεάστηκαν από τα capital controls.

Όπως προκύπτει από τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου, σχεδόν το σύνολο των στελεχών απάντησαν ότι οι εταιρείες επηρεάστηκαν από τα capital controls ως προς τη λειτουργία τους, ενώ στη συντριπτική τους πλειοψηφία τα στελέχη των ναυτιλιακών απαντούν ότι δεν υπάρχουν πολιτικές ανάπτυξης της ναυτιλίας.

## Συμπεράσματα

Με την παρούσα μελέτη επιχειρείται μια προσέγγιση του χώρου της ναυτιλίας, τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω έρευνα καθιστά σαφές ότι το διεθνές εμπόριο αποτελεί βασικό πυλώνα της παγκόσμιας οικονομίας και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με αυτή. Στην εξέλιξη αυτή σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε αφενός η λήξη του Β Παγκοσμίου πολέμου και αφετέρου η πρόοδος της τεχνολογίας.

Ειδικότερα, η Ελληνική ναυτιλία, διαθέτοντας αξιόλογο αριθμό πλοίων και ναυτιλιακών εταιριών, συνιστά μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων της ελληνικής οικονομίας. Το ελληνικό κράτος, σε μεγάλο βαθμό, επωφελείται οικονομικά από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, κυρίως μέσω της φορολόγησης, η οποία μπορεί να είναι είτε άμεση ( φορολόγηση πλοίων και εργαζομένων), είτε έμμεση ( φορολόγηση κατανάλωσης στην επιβατηγό ναυτιλία και φορολόγηση επιχειρήσεων και εργαζομένων σχετικών με τον κλάδο της ναυτιλίας- παραναυτιλιακές επιχειρήσεις) .

Περίοδος ορόσημο για την ελληνική ναυτιλία υπήρξε το διάστημα από το 2000 έως το 2008, καθώς η υψηλή ζήτηση για συγκεκριμένα προϊόντα, σε συνδυασμό με τον περιορισμένο παγκόσμιο αριθμό πλοίων, εξασφάλισαν υψηλά κέρδη για τους Έλληνες εφοπλιστές, εξαιτίας της διατήρησης υψηλών ναύλων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να καρποφορήσουν, γεγονός που οδήγησε στην ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου. Έτσι, τα επόμενα έτη ( 2009 – 2012) χάριν αυτών των εξελίξεων, πέρα απ' την ανανέωση του στόλου, υπήρξε μείωση του ελλείματος στο ισοζύγιο συναλλαγών, επιφέροντας σημαντικά οικονομικά οφέλη για τη χώρα. Γεγονός είναι ότι παρότι ο αριθμός πλοίων και

tonnage αυξήθηκε ραγδαία η ελληνική σημαία υψώθηκε σε πολύ μικρό αριθμό πλοίων.

Η πολιτεία καλείται στην αναζήτηση των λόγων καθώς και στην εξεύρεση λύσεων που θα ωθήσει την ελληνική σημαία στη παγκόσμια θέση που της ανήκει. Πολλές άλλωστε ευρωπαϊκές χώρες έχουν προχωρήσει σε διορθωτικές κινήσεις αύξησης της ανταγωνιστικότητας τους με «ειδικού» σκοπού νηολόγια, όπως:

α. Ηνωμένου Βασιλείου με νηολόγια Βερμούδων, νήσων Κέυμαν, Γιβραλτάρ.

β. Γαλλία με νηολόγιο νήσων Κεργκουελεν.

γ. Ολλανδία με νηολόγιο Ολλανδικών Αντιλλών.

δ. Πορτογαλία με νηολόγιο Μαδέρας.

Η δυναμική της ποντοπόρου και επιβατηγού ναυτιλίας θα πρέπει να αξιοποιηθεί ώστε να μπορέσει τα κέρδη που αποφέρει από τις δραστηριότητες στο παγκόσμιο εμπόριο να επιστραφούν στη πραγματική οικονομία με τη μορφή επενδύσεων, στη ναυπηγοεπισκευαστική αλυσίδα αλλά και σε καινοτομίες που θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας με υψηλού επιπέδου προσφοράς υπηρεσιών και προϊόντων.

Είναι αδιανόητο οι επενδύσεις των ελλήνων εφοπλιστών στην αγορά νέων πλοίων να κατευθύνονται στη Κίνα, Κορέα, Ιαπωνία ακόμη και στη Τουρκία και όχι στη χώρα που η ύπαρξη της είναι άμεσα συνδεδεμένη με το υδάτινο στοιχείο.



Η ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα χρονολογείται από πολύ παλιά και για αυτό ευθύνεται η γεωγραφική και γεωπολιτική της θέση. Επιπλέον, η μακρόχρονη εμπειρία των ναυτικών με τη θάλασσα και οι ικανότητες που διαθέτουν, αποτελούν παράγοντες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Όμως, παρά το γεγονός ότι το επάγγελμα του ναυτικού στη χώρα μας, θεωρείται ότι είναι « παραδοσιακό», πολλοί νέοι σήμερα δεν το προτιμούν λόγω των δύσκολων συνθηκών που έχει από τη φύση του το ναυτικό επάγγελμα.

Η πολιτεία σεβόμενη την προσφορά της ναυτιλίας όχι μόνο στο οικονομικό κομμάτι αλλά και στην ιστορία μας ως ναυτικό έθνος θα πρέπει να γνωρίσει τον κόσμο της ναυτιλίας στους νέους, ώστε να συμμετέχουν με τη σειρά τους όπως και τόσες προηγούμενες γενιές ελλήνων, σαν ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας αλλά και της επαγγελματικής τους εξέλιξης μέσα ή έξω από τα πλοία.

Επίσης η δημιουργία σύγχρονων εκπαιδευτικών κέντρων (όπως του εξωτερικού) θα αυξήσει το επίπεδο της γνώσης και επιμόρφωσης των ναυτικών μας ώστε να γίνουν ανταγωνιστικοί στο διεθνές απαιτητικό περιβάλλον που θα αξιολογήσει στο μέγιστο δυνατό επίπεδο προσφέροντας καλύτερους μισθούς και συνθήκες εργασίας για να τους κρατήσει. Δε νομίζω ότι η εκπαίδευση και επιμόρφωση μπορεί να γίνει καλύτερη μόνο με την ιδιωτική ή τη δημόσια πρωτοβουλία, μπορεί να γίνει εξίσου καλά και από τους δύο ή ακόμη και με σύμπραξη, αρκεί όμως να γίνει σωστά με διεθνείς κανόνες και πλαίσια.

Παρά τις δυσκολίες που υφίστανται, η ελληνική οικονομία εξακολουθεί να στηρίζεται στη ναυτιλία η προσαρμογή και εξέλιξη κρίνονται θέματα επιτακτικά για την τόνωση και τη παραγωγή πλούτου που θα επιστρέψει στη χώρα μας ώστε το εμπόριο δια θαλάσσης να γίνει το συγκριτικό μας πλεονέκτημα, καθιερώνοντας τη

ελληνική σημαία και τους έλληνες ναυτικούς στην ανώτερη βαθμίδα που δικαιοματικά μας ανήκει στην ασφάλεια, προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με τη αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

Επιπρόσθετα, σημαντικό μέρος της ναυτιλιακής υποδομής της χώρας αποτελεί και η ναυπηγική βιομηχανία που διαθέτει. Στην Ελλάδα, ως σήμερα, λειτουργούν τρεις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες: τα Ελληνικά ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα ναυπηγεία Ελευσίνας και τα ναυπηγεία Νεώριου Σύρου, τα οποία απασχολούν σημαντικό αριθμό ανθρώπινου δυναμικού και αναλαμβάνουν επισκευές, αλλά και θα μπορούσαν να ναυπηγήσουν σύγχρονα εμπορικά πλοία. Δυστυχώς, η λειτουργία εξαρτάται στις μέρες μας μόνο λόγω κονδυλίων του κρατικού προϋπολογισμού για κάποια εξοπλιστικά προγράμματα του Πολεμικού Ναυτικού. Αυτό μπορεί και πρέπει να αλλάξει αρκεί να ξεφύγουμε από τις όποιες αγκυλώσεις, μικροσυντεχνιακών η πολιτικών συμφερόντων για τη παραγωγή νέου πλούτου και την επιστροφή των ελλήνων εφοπλιστών στη ναυπήγηση και επισκευή των πλοίων τους σε ελληνικά χέρια.

Μέσω της έρευνας, λοιπόν, καθίσταται σαφής ο σημαντικός ρόλος της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία, καθώς, η διακίνηση αγαθών και προσώπων δια θαλάσσης, σε διάφορα μέρη του κόσμου, αποτελούσε και θα συνεχίσει να αποτελεί βασικό μέσο για την κάλυψη βασικών αναγκών των ανθρώπων.