



Εργασιακή Πάσα των Χωρών - Ελάτ της ΕΕ  
ομοιοσ Τόμοις της ναυτιλίας και της ναυπηγικής -  
Συμμετοχή - Ελάτ

ΑΠΟΚΟΙΝΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΙΑ

Παύλος Νικολάου



**ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΜΕΛΩΝ  
ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ  
ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ –  
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ**

Η εργασία υποβάλλεται για την μερική κάλυψη των απαιτήσεων  
με στόχο την απόκτηση του διπλώματος

**Μ.Π.Σ. ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

Από  
**Το Πανεπιστήμιο Πειραιά**

**ΔΥΚΟΥΔΗ ΠΩΛΙΝΑ**  
**MN/06063**

<b>ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ</b>	
ΑΡ. ΕΙΣ.	
COMP.	
ΤΑΣΗ	387-5 ΓΥΚ
<b>ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ</b>	

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	2
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	5
1.ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ.....	8
1.1.Η Ναυπηγική Βιομηχανία της ΕΕ.....	8
1.1.1.Οικονομική Επιρροή.....	9
1.1.2.Εργασιακές Τάσεις .....	14
1.1.3.Παράγοντες που Επηρεάζουν την Εργασία .....	16
1.2.Η Ναυτιλιακή Βιομηχανία της ΕΕ.....	20
1.2.1.Εισαγωγή .....	20
1.2.2.Οικονομική Επιρροή.....	20
1.2.3.Διαθεσιμότητα των Στοιχείων Απασχόλησης .....	21
1.2.4.Εργασιακές Τάσεις .....	23
1.2.5.Παράγοντες που Επηρεάζουν την Απασχόληση .....	25
2.ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	30
2.1.Γενικά .....	30
2.1.1.Σύνοψη .....	30
2.1.2.Γενικά μεγέθη.....	33
2.1.3.Οι πιο Σημαντικές Θαλάσσιες Δραστηριότητες .....	34
2.1.4.Το Ανθρώπινο Στοιχείο.....	34
2.2.Ναυπηγική.....	41
2.2.1.Γενικά .....	41
2.2.2.Εισαγωγή της Εθνικής Βιομηχανίας.....	44
2.2.3.Ναυπηγική Ανάπτυξη.....	45
2.2.4.Εξελίξεις στη Συντήρηση, Επισκευή & Μετατροπή Πλοίων .....	45
2.2.5.Εξελίξεις στη Ναυτική Ναυπηγική .....	46
2.2.6.Εργασιακές Τάσεις .....	46
2.2.7.Προβλέψεις .....	48
2.2.8.Δεξιότητες και Κατάρτιση .....	50
2.3.Ναυτιλία .....	51
2.3.1.Οργανωτικές Δομές στη Θαλάσσια Μεταφορά Εμπορευμάτων.....	51

2.3.1.1.Ο Ρόλος των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ιστορία και Οικονομία της Χώρας	51
2.3.1.2.Ο Αριθμός Ναυτιλιακών Εταιριών .....	51
2.3.1.3.Το Εργασιακό Περιβάλλον στην Ναυτιλία .....	56
2.3.2.Εργασιακές Τάσεις .....	56
2.3.3.Προβλέψεις .....	61
2.3.4.Δεξιότητες και Κατάρτιση .....	64
2.3.5.Βασικές Τάσεις - Κλειδιά της Απασχόλησης .....	65
3.ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΡΑΣΗΣ .....	67
3.1.Ναυπηγική .....	67
3.2.Ναυτιλία .....	72
4.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	80
4.1.Σφαιρική Ευρωπαϊκή Επισκόπηση .....	80
4.2.Η Παγκόσμια Οικονομική Κρίση Και Η Επίρροη Της Στην Ελλάδα .....	82
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	86



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία συγγράφεται στο πλαίσιο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στην Ναυτιλία με σκοπό την ολοκλήρωση του προγράμματος. Η επιλογή του θέματος έγινε με βάση τις προπτυχιακές μου σπουδές με αντικείμενο τις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Οικονομικές Σπουδές ώστε να συγκεραστούν οι προπτυχιακές με τις μεταπτυχιακές μου σπουδές. Καταλυτικό ρόλο στην επιλογή του θέματος και στην διάρθρωση του περιεχομένου διαδραμάτισε ο επιβλέπων καθηγητής του μεταπτυχιακού κ. Θεόδωρος Πελαγίδης. Χάρη στην καθοδήγησή του, στο πολύτιμο υλικό που μου παραχώρησε και στις επισημάνσεις του κατορθώθηκε η ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την υποστήριξή τους.

Αθήνα, 14 Σεπτεμβρίου 2009

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέσα στο πλαίσιο του αυξανόμενου αριθμού οικονομικών δραστηριοτήτων σχετιζόμενων με τη θάλασσα, η θάλασσα έχει γίνει όλο και περισσότερο το θέμα πολιτικής συζήτησης ενώ έχει δημιουργηθεί η ανάγκη για μια πιο ολιστική μελέτη σχετικά με τις θαλάσσιες υποθέσεις. Πράγματι, η νέα ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική στοχεύει στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης στις θαλάσσιες δραστηριότητες που ωφελεί τους Ευρωπαίους ειδικότερα με τη δημιουργία της οικονομικής ανάπτυξης περισσότερων και καλύτερων εργασιών για τους πολίτες της ΕΕ με ένα βιώσιμο τρόπο.

Η ανάπτυξη της θαλάσσιας πολιτικής απαιτεί διάφορα θέματα κλειδιά για να εξεταστεί, συμπεριλαμβανομένης και της κατανόησης του αντίκτυπου απασχόλησης και των τάσεων των δραστηριοτήτων σχετιζόμενων με τη θάλασσα ή τη χρησιμοποίηση των πόρων της θάλασσας. Παραδείγματος χάριν, στο παρελθόν η οικονομική επίδραση των δραστηριοτήτων σχετικών με τη θάλασσα έχει υποτιμηθεί λόγω του μάλλον στενού καθορισμού της θαλάσσιας συστάδας (που περιλαμβάνει κυρίως τις δραστηριότητες τις σχετικές με τη ναυτιλία, τους λιμένες και την ναυπηγική). Επιπλέον, μια αποτελεσματική εφαρμογή των ευρωπαϊκών πολιτικών στο θαλάσσιο τομέα απαιτεί μια αξιολόγηση των πολιτικών που στοχεύουν στην ώθηση της σχετικής με την θάλασσα απασχόλησης.

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει στόχο να παράσχει μια καλύτερη και πιο ολιστική εικόνα της απασχόλησης και των τάσεων απασχόλησης στους τομείς της ναυτιλίας και της ναυπηγικής σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο καθώς επίσης να τοποθετήσει τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως. Η διεύρυνση της ΕΕ πέρα από τις νέες προκλήσεις και τις ευκαιρίες που δημιουργεί για το Ευρωπαϊκό οικοδόμημα εγκυμονεί και αρκετούς κινδύνους δεδομένου ότι το πλαίσιο στο οποίο καλούμαστε να λειτουργήσουμε καθίσταται πιο ανταγωνιστικό. Σήμερα η Ελληνική Ναυτιλία δεν έχει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό μόνο των λεγόμενων σημαίων ευκαιρίας αλλά τον ανταγωνισμό παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών τα οποία έχουν αντιληφθεί την σημασία της Ναυτιλίας για την στήριξη των οικονομιών τους, έχουν τις δυνατότητες να προσαρμόζονται στις σύγχρονες απαιτήσεις και λαμβάνουν συνεχώς

μέτρα ενισχύσεως των σημαίων τους. Τέτοιες χώρες είναι η Μ. Βρετανία, η Ολλανδία, η Γερμανία και βέβαια η Νορβηγία. Με την διεύρυνση της ΕΕ δημιουργούνται ακόμα πιο πολύπλοκα δεδομένα. Η ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας συνέβαλλε ώστε αυτές οι δύο χώρες να καταστήσουν πιο ανταγωνιστικές τις ναυτιλίες τους δεδομένου ότι ακόμα και τώρα διατηρούν ορισμένα χαρακτηριστικά των σημαίων ευκαιρίας και τώρα τους δίνεται η δυνατότητα να διαχειριστούν το κύρος του κράτους μέλους της ΕΕ.

Αρχικά θέτουμε τη περιγραφή και ανάλυση της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ στους τομείς της ναυπηγικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η θεωρητική τεκμηρίωση προηγείται και έπεται η παράθεση στοιχείων όσον αφορά την οικονομική επιρροή των τομέων αυτών, των εργασιακών τάσεων αλλά και των παραγόντων που επηρεάζουν την εργασία και την απασχόληση στους τομείς αυτούς.

Το δεύτερο κεφάλαιο πραγματεύεται την ελληνική απασχόληση και ανταγωνιστικότητα επιχειρώντας να καταδείξει την εθνική κατάσταση εργασιακών τάσεων αλλά και προβλέψεων στην ναυτιλία και τη ναυπηγική. Πιο αναλυτικά γίνεται προσπάθεια τοποθέτησης της ελληνικής ναυτιλίας σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο καθώς παρατίθεται επίσης και η επίδραση της εκπαίδευσης και κατάρτισης του ανθρώπινου στοιχείου.

Έπειτα, στο τρίτο κεφάλαιο ακολουθούν οι βασικές πολιτικές συστάσεις σε επίπεδο ΕΕ για τους μεμονωμένους τομείς που εξετάζονται στην παρούσα μελέτη. Παρατίθενται, επίσης, πίνακες και διαγράμματα καθώς και συμπεράσματα στο τέλος όπως και η βιβλιογραφία στην οποία βασίστηκε η εκπόνηση του πονήματος.

Συνοπτικά η εργασία επιδιώκει να καταδείξει τις δυνατότητες για την ανάπτυξη και την αύξηση της απασχόλησης στην ναυτιλία και την ναυπηγική, και τον τύπο πολιτικής δράσης που είναι απαραίτητος ώστε να πραγματοποιήσει εκείνη την δυνατότητα. Πιο συγκεκριμένα μελετάται:

- **Η ανάλυση των σύγχρονων τάσεων απασχόλησης**

Πρόκειται να παρασχεθεί μια επισκόπηση των υπάρχουσών στοιχείων και της ανάλυσης που παρέχουν οι ενδείξεις των τάσεων απασχόλησης στους οικονομικούς τομείς σχετικούς με τη Ναυτιλία και την Ναυπηγική εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι



τάσεις πρέπει να περιλάβουν όσο το δυνατόν περισσότερο τα τωρινά επίπεδα αλλαγών απασχόλησης και του ποσοστού κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση συνολικά αλλά και για την Ελλάδα ειδικότερα. Η επισκόπηση πρέπει επίσης να δείξει την ύπαρξη τριβών στην αγορά εργασίας. Η επισκόπηση περιλαμβάνει επίσης, στο μέτρο του δυνατού, μια πρόβλεψη για τα ερχόμενα δέκα έτη. Η μελέτη δείχνει τους τομείς της δραστηριότητας με τα σημαντικά πληροφοριακά κενά που πρέπει να καλυφθούν για να επιτρέψουν τις καλά θεμελιωμένες πολιτικές αποφάσεις. Πρέπει να δείξει εκείνους τους τομείς της δραστηριότητας όπου η περαιτέρω συλλογή και η ανάλυση δεδομένων θα ήταν απαραίτητες ή όπου οι μέθοδοι για τη συλλογή δεδομένων σε αυτές τις περιοχές θα πρέπει να καθαριστούν.

- **Ο προσδιορισμός των δυνατοτήτων για την αύξηση**

Η μελέτη παρέχει μια αξιολόγηση των δυνάμεων και των αδυναμιών των δραστηριοτήτων σχετικών με την Ναυτιλία και την Ναυπηγική στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με βάση αυτό, η μελέτη δείχνει τις ευκαιρίες και τις απειλές για τις οικονομικές δραστηριότητες που καλύπτονται, εστιάζοντας με το παρόν έγγραφο στα αποτελέσματά τους στην απασχόληση.

- **Οι πιθανές πολιτικές ενέργειες**

Οι συστάσεις διατυπώνονται ως προς τις περιοχές όπου η δημόσια επέμβαση μπορεί να διαδραματίσει έναν ουσιαστικό ρόλο στη διευκόλυνση της εκμετάλλευσης των ευκαιριών ή στη λήψη μέτρων ώστε να αντιμετωπιστούν οι απειλές που μπορούν να έχουν μια θετική επίδραση στη βιώσιμη δημιουργία θέσεων εργασίας. Για κάθε μια από αυτές τις περιοχές, η μελέτη συστήνει τους τύπους πολιτικών δράσεων που θα μπορούσαν να προβλεφθούν. Με το παρόν έγγραφο τα παραδείγματα της ορθής πολιτικής πρακτικής χρησιμοποιούνται για να επεξηγήσουν τις πιθανές ενέργειες. Μια διάκριση πρόκειται να γίνει για τις πολιτικές ενέργειες σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο ΕΕ. Αυτή η μελέτη συνδέεται με τη σύνταξη και τη συζήτηση της Πράσινης Βίβλου του 2006 σχετικά με τη θαλάσσια πολιτική.

## 1.ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ

### 1.1.Η Ναυπηγική Βιομηχανία της ΕΕ

Η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία έχει περάσει από μια περίοδο σημαντικού μετασχηματισμού κατά τη διάρκεια των τελευταίων 25 ετών. Αυτό συνοδεύτηκε από την έρευνα και την τεχνολογική πρόοδο, από αυξήσεις στο παγκόσμιο ανταγωνισμό καθώς και από πολλές πολιτικές και οικονομικές αλλαγές από τις χώρες της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν δούμε συνολικά την ναυπηγική, την επισκευή και την μετατροπή καθώς επίσης και τους προμηθευτές της, ο τομέας της ναυπηγικής αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη αναπτυξιακή αγορά στο σύνολο της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς μεταξύ 2005 και 2010, σύμφωνα με μια μελέτη του 2005. Η απόδοση της ξεπερνιέται μόνο από τις προβαλλόμενες αυξήσεις στη ναυτιλία και τον παράκτιο τουρισμό.

Αυτές οι θετικές προβολές εντούτοις συνδυάζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο και με ένα κλίμα σημαντικής πτώσης στην απασχόληση στην ναυπηγική, η οποία μείωσε την πανευρωπαϊκή απασχόληση στον τομέα από 461.988 το 1975 σε 116.696 το 2004<sup>1</sup> όπως επίσης και με σημαντική αβεβαιότητα και υπερχωρητικότητα στις παγκόσμιες αγορές<sup>2</sup>. Το τελευταίο οφείλεται ιδιαίτερα στην ισχυρή είσοδο στην αγορά των ανταγωνιστών της Ασίας, της Κίνας και της Κορέας κυρίως με αποτέλεσμα η ικανότητα τους κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 ετών να υπερδιπλασιαστεί. Ιστορικά, ο τομέας της ναυπηγικής έχει απολαύσει μια ισχυρή πολιτική θέση λόγω των υψηλών επιπέδων της απασχόλησης και της στρατηγικής σημασίας του τομέα που σχετίζεται με τη διατήρηση της αμυντικής ικανότητας πολλών χωρών. Επίσης, τα ναυπηγεία παρέχουν απασχόληση για τους διάφορους υπεργολάβους και κατασκευαστές. Ενεργεί επίσης ως σημαντικός οικονομικός πολλαπλασιαστής με τα υποπροϊόντα για άλλους βοηθητικούς τομείς.

<sup>1</sup> Τα στοιχεία προέρχονται από CESA – Community of European Shipyards Associations.

<sup>2</sup> Στην ΕΕ, το 2002, οι παραγγελίες νέων πλοίων υποχώρησαν σχεδόν κατά 80% σε σχέση με το 2000. Η ζήτηση μειώθηκε σε όλους σχεδόν τους κλάδους αυτής της αγοράς (πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, κρουαζιερόπλοια, δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, πλοία μεταφοράς υγραερίου). <http://www.europedia.moussis.eu>.



Σε αυτό το κεφάλαιο θα καθοριστούν οι οικονομικές τάσεις στον τομέα, επισημαίνοντας τα δυνατά σημεία, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που απασχολούν την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία. Θα διευκρινιστούν οι τάσεις απασχόλησης και οι μελλοντικές προβλέψεις απασχόλησης, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις αλλαγές, στα σχεδιαγράμματα απασχόλησης και τις απαιτήσεις δεξιοτήτων.

### 1.1.1. Οικονομική Επιρροή

Σύμφωνα με την Κοινότητα των ευρωπαϊκών ενώσεων ναυπηγείων (CESA), η Ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία παράγει σήμερα έναν ετήσιο κύκλο εργασιών €10 δισεκατομμυρίων για νεόκτιστα, ναυτική ναυπηγική και επισκευή πλοίων. Άλλες πηγές υπολογίζουν την αξία του τομέα σε €13 δισεκατομμύρια. Περίπου 300 ναυπηγεία αποτελούν τον πυρήνα της βιομηχανίας και περισσότερες από 9.000 επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουν το μεγάλο δίκτυο προμηθευτών της. Το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό έθνος ναυπηγικής από πλευρά παραγωγής είναι η Γερμανία (4η θέση παγκοσμίως με 3.4% του παγκόσμιου μεριδίου αγοράς), ακολουθούμενη από την Πολωνία (5η θέση στον κόσμο με 2.3% του παγκόσμιου μεριδίου αγοράς). Άλλες χώρες όπου ο τομέας είναι σημαντικός είναι η Ιταλία και η Ολλανδία καθώς παρήγαγαν €2 δισεκατομμύρια και το 2% από το συνολικό μερίδιο αγοράς το 2004<sup>3</sup>.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 ετών έχει υπάρξει μια σταθερή αύξηση στη συνολική ναυπηγική δυναμικότητα. Αυτή τη στιγμή, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία αποτελούν 20% αυτής της ικανότητας, η οποία προς το παρόν παρά τα σχετικά υγιή βιβλία παραγγελιών σπάνια μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο μέγιστο των δυνατοτήτων της. Στο τέλος του 2003, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία ήταν σε θέση να γεμίσουν μόνο το 60% της συνολικής ικανότητάς τους ενώ το 2006 τα ναυπηγεία της ΕΕ χρησιμοποίησαν σχεδόν την πλήρη απόδοσή τους<sup>4</sup>.

Πολλά από τα ασιατικά ναυπηγεία λειτουργούν στη πλήρη τους απόδοση. Αυτή η τάση δείχνει την αύξηση του ανταγωνισμού με τις ασιατικές χώρες. Ξεκινώντας από τις

<sup>3</sup> CESA Annual Report 2004-2005.

<sup>4</sup> European Commission, DG Energy and Transport.

αρχές της δεκαετίας του 1990, η Νότια Κορέα άρχισε τη διαδικασία διεύρυνσης της ναυπηγικής της ικανότητας με σκοπό να γίνει παγκόσμιος ηγέτης του κλάδου. Με το όφελος σημαντικής κρατικής επένδυσης, η ναυπηγική ικανότητα της Νότιας Κορέας τριπλασιάστηκε εκείνη την περίοδο. Οι βιομηχανικοί αναλυτές υποστηρίζουν ότι αυτό, μαζί με η επέκταση του τομέα της ναυπηγικής στην Κίνα, έχει συμβάλει σημαντικά στην παγκόσμια υπερχωρητικότητα και στη δημιουργία ενός καταστροφικού «πολέμου τιμών» στη διεθνή ναυπηγική αγορά. Η σχετικά πρόσφατη υποτίμηση του κορεατικού νομίσματος έδωσε στα κορεατικά ναυπηγεία πρόσθετο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ερωτηματικά έχουν τεθεί επανειλημμένα από τον ΠΟΕ σχετικά με τις διαστρεβλώσεις που προκαλούνται στον ανταγωνισμό από αυτές που θεωρούνται άμεσες και έμμεσες επιχορηγήσεις και παρέχονται από την εθνική κυβέρνηση στα νοτιοκορεάτικα ναυπηγεία. Εντούτοις, μέχρι τώρα, τέτοιες ενέργειες έχουν φανεί ανεπιτυχείς.

Το θέμα των κανόνων παγκόσμιου ανταγωνισμού, η παροχή οικονομικής βοήθειας στη βιομηχανία, καθώς επίσης και η ανάθεση των μεγάλων ναυτικών συμβάσεων είναι ιδιαίτερα σημαντικά για αυτόν τον τομέα.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ναυπηγικών Ενώσεων (CESA) έχει αναλύσει τις μελλοντικές απαιτήσεις της παγκόσμιας ικανότητας ναυπηγικής. Αναμένει τη συνολική ικανότητα να αυξηθεί σε CGT (Capital Gains Tax) 31.2 εκατομμυρίων μέχρι το 2010. Βλέποντας ενάντια το υπόβαθρο της αξιολόγησης του ΟΟΣΑ μιας ετήσιας απαίτησης CGT 22.8 εκατομμυρίων στα νέα πλοία κατασκευής, μπορεί να ειπωθεί ότι για το εγγύς μέλλον η ναυπηγική ικανότητα θα ξεπεράσει την απαίτηση κατά περίπου 30% οδηγώντας σε ένα περαιτέρω κύμα παγκόσμιου ανταγωνισμού, ο οποίος θα μπορούσε να ασκήσει καταστροφική επίδραση στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Αυτό οδηγεί σε μια παράδοξη κατάσταση στην οποία υπάρχει μια υψηλή ζήτηση για πλοία αλλά ταυτόχρονα μείωση των τιμών. Αυτό μπορεί συνεπώς να οδηγήσει στις τεράστιες οικονομικές δυσκολίες για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Εφόσον τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν τοποθετούνται καλά για να ανταγωνιστούν στην τιμή, υφίστανται όλο και περισσότερο τις μειώσεις της ικανότητας, της παραγωγής και, συνεπώς, της απασχόλησης<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Cesa Annual Report 2004-2005, p.15.



Μετά από μια ιδιαίτερα αδύνατη περίοδο, το 2003 και το 2004 μερικά μεγάλα ναυπηγεία αναγκάστηκαν να κλείσουν με ουσιαστικές απώλειες δουλειάς. Επιπλέον, μερικές χώρες αναγκάστηκαν να επαναπροσδιορίσουν την συμμετοχή τους στη ναυπηγική γενικά (όπως η Σουηδία). Παραδείγματα από τη Λετονία εικονογραφούν τη διαδικασία επαναδόμησης, όπου τα περισσότερα από τα ναυπηγεία στράφηκαν στην ναυτική κατασκευή και επισκευή κάτω από το ΣΑΟΒ (Συμβούλιο Αμοιβαίας Οικονομικής Βοήθειας)<sup>6</sup>. Μετά από την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης, η βάση του πελατολογίου επεκτάθηκε και περιλαμβάνει τώρα τις Σκανδιναβικές χώρες. Επίσης, η συγκέντρωση των ναυπηγείων κατασκευής έχει μετατοπιστεί προς τα εμπορικά πλοία.

Οι αντιπρόσωποι βιομηχανίας υποστηρίζουν ότι χωρίς τη σημαντική κρατική επέμβαση από εθνικούς ή ευρωπαϊκούς φορείς χάραξης πολιτικής, είναι απίθανο ότι η κατάσταση της πτώσης θα αλλάξει στα έτη που έρχονται. Κατά συνέπεια, μια υψηλού επιπέδου ομάδα εμπειρογνομόνων που αποτελείται από την Επιτροπή, εθνικούς και αντιπροσώπους της βιομηχανίας, καθιερώθηκε στις αρχές του 2000 για να αξιολογήσει την κατάσταση και να υποβάλλει συστάσεις πολιτικής.

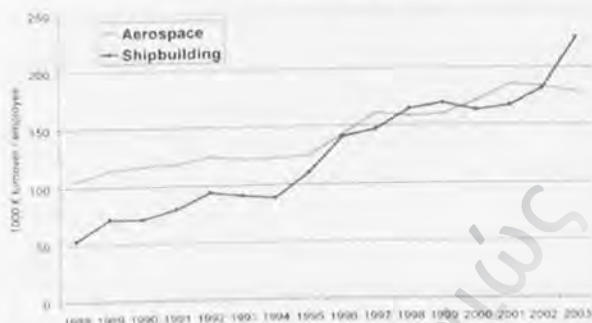
Οι βασικές δυνάμεις της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας συγκρινόμενες με την Ασιατική δύναμη βασίζονται στην ισχυρή παράδοση, το πολύ καλά καταρτισμένο εργατικό δυναμικό και την παραγωγικότητα της εργασίας του, όπως επιπρόσθετα στο καλό ως υψηλό επίπεδο επένδυσης σε έρευνα και ανάπτυξη (R&D) και στην αποτελεσματική υψηλή ειδίκευση της παραγωγής.

Παραδοσιακά, η ναυπηγική βιομηχανία έχει θεωρηθεί ως έντασης εργατικού δυναμικού. Εντούτοις, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 20 ετών η κατάσταση έχει αλλάξει και τώρα, με 36% λιγότερο εργατικό δυναμικό, η βιομηχανία έχει καταγράψει αύξηση 43% της παραγωγής. Εκείνοι οι αριθμοί προτείνουν ότι η βιομηχανία έχει γίνει υψηλής έντασης κεφαλαίου με υψηλή τεχνολογία και γνώση.

Η αυξανόμενη παραγωγικότητα έχει οδηγήσει στον αυξανόμενο κύκλο εργασιών ανά υπάλληλο, όπως παρουσιάζεται παρακάτω:

<sup>6</sup> Το Συμβούλιο για την Αμοιβαία Οικονομική Βοήθεια, το 1949-1991, ήταν οικονομική οργάνωση των κομμουνιστικών κρατών και ενός είδους συνώνυμο των ανατολικών ομάδων, αλλά γεωγραφικά πιο συμπεριλαμβανόμενη από την ευρωπαϊκή οικονομική κοινότητα. Το στρατιωτικό συνώνυμο με το ΣΑΟΒ ήταν το Σύμφωνο της Βαρσοβίας, εν τούτοις η ιδιότητα μέλους του Comecon<sup>1</sup> s ήταν σημαντικά ευρύτερη (<http://en.wikipedia.org>).

Πίνακας 1  
Παραγωγικότητα Εργασίας



Πηγή: CESA

Ο τομέας κατέχει μια ισχυρή βάση γνώσεων, η οποία συμβάλλει στην παραγωγή υψηλής τεχνολογίας και ειδίκευσης. Ο τομέας αντιπροσωπεύει επίσης ένα πολύ υψηλό περιεχόμενο έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας. Το υψηλό περιεχόμενο RDI και ένα υψηλό επίπεδο επένδυσης σε RDI επιτρέπουν στη βιομηχανία να παραγάγει υψηλής ποιότητας προσαρμοσμένα πλοία. Η βιομηχανία έχει επίσης πολύ ισχυρή θέση στην παραγωγή και την επισκευή των εξειδικευμένων και σύνθετων πλοίων (64%). Αυτά περιλαμβάνουν, παραδείγματος χάριν, τα υποβρύχια. Οι Ευρωπαίοι ναυπηγοί είναι επίσης παγκόσμιοι ηγέτες από την άποψη του κύκλου εργασιών, ο οποίος απεικονίζει τη υψηλή αξία των παραχθέντων πλοίων. Παραδείγματος χάριν, σχεδόν όλα τα κρουαζιερόπλοια αναπτύσσονται και κατασκευάζονται στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία ή ακριβέστερα σε τέσσερα ευρωπαϊκά ναυπηγεία στην Ιταλία, Γαλλία, Γερμανία και Φινλανδία. Μαζί υπολογίζεται ότι η βιομηχανία κρουαζιέρας προσέφερε απασχόληση σε 26.910 άτομα σε αυτά τα ναυπηγεία το 2004.

Η Ευρώπη είναι παγκόσμιος ηγέτης στην παραγωγή πλοίων υψηλής τεχνολογίας, τόσο σε επιφάνεια όσο και στο υποβρύχιο κομμάτι. Συνεπώς, τα ναυπηγεία της ΕΕ δεν είναι πλέον σημαντικά ενεργά στα τμήματα αγοράς χαμηλότερου κόστους όπως στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και στα βυτιοφόρα. Αυτές οι αγορές αναλήφθηκαν από Κορεάτικα, Κινεζικά και Ιαπωνικά ναυπηγεία. Τα ασιατικά ναυπηγεία έχουν ειδικευτεί

περισσότερο στην παραγωγή ετοιμοπαράδοτων μεγάλων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων με ένα χαμηλό επίπεδο περιεχομένου έρευνας και ανάπτυξης. Σαν μια από τις μελλοντικές απειλές που που θα έχει να αντιμετωπίσει ο τομέας αυτός, πρέπει να σημειωθεί ότι είναι το τρέχον ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην παραγωγή των πλοίων υψηλής προστιθέμενης αξίας που μπορεί να αλλάξει καθώς οι ασιατικοί ανταγωνιστές είναι επίσης πιθανόν να αναπτύξουν αυτόν τον τομέα εμπειρίας.

## Πίνακας 2

Ανθρώπινο δυναμικό στα ναυπηγεία μέλη της CESA (χώρες-μέλη της ΕΕ μόνο)

	1975	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
B	10,24											
E	5	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D	18,90											-
K	0	8,120	7,300	6,350	6,500	4,080	3,970	4,320	3,360	2,900	3,100	61.8 %
FI	18,00											-
	0	7,321	6,536	5,780	5,897	5,800	5,800	6,200	6,150	5,380	4,800	34.4 %
F	40,35											-
R	4	7,300	7,000	6,700	6,650	6,250	6,700	6,800	6,800	6,250	3,500	52.1 %
D	105,9	33,35	28,00	23,50	22,50		23,30	24,00	23,30	22,00	22,98	31.1
E	88	0	0	0	0	22,200	0	0	0	0	2	%
G	10,15											-
R	9	5,582	4,251	3,615	3,600	3,380	3,280	3,000	3,000	2,350	3,174	43.1 %
IE	1,633	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IT	36,26	10,21	10,50	10,76	11,24	11,845	12,95	14,04	13,43	12,72	7,765	-



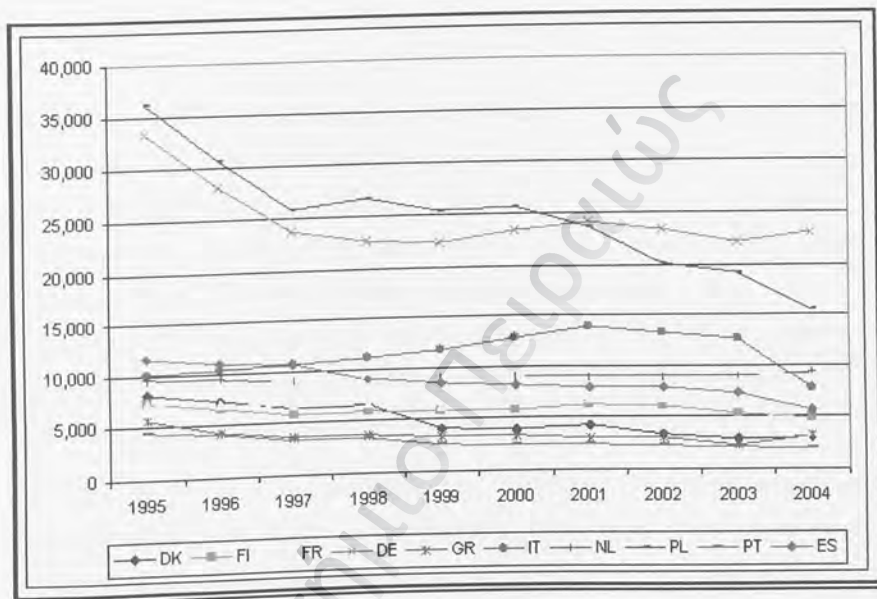
	0	3	0	2	4		7	2	8	7		24.0
												%
N	39,85											-
L	0	9,800	9,600	9,100	9,100	9,100	9,100	9,000	9,000	9,000	9,500	3.1%
												-
P		36,21	30,57	25,63	26,68		25,60	23,50	20,13	19,18	15,50	57.2
L	-	6	7	3	6	25,223	0	0	2	0	0	%
												-
P	17,10											55.1
T	0	4,415	4,171	3,418	3,328	2,530	2,430	2,400	2,350	2,184	1,981	%
												-
SP	47,00	11,69	11,05	10,76								52.4
	0	2	1	5	9,150	8,519	8,209	7,983	7,876	7,343	5,562	%
S	31,50											-
W	0	1,152	1,277	883	-	-	-	-	-	0	0	-
												+7.7
U	55,99											%
K	9	6,500	8,500	8,500	8,750	8,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	%
T												-
ot	432,9	141,9	128,7	115,0	113,1	107,67	109,3	108,2	102,4			40.2
al	8	6	6	0	5	7	4	4	0	96,31	84,86	%

Πηγή: CESA Annual Report 2004-2005

### 1.1.2.Εργασιακές Τάσεις

Η ανάλυση των τάσεων απασχόλησης για τον τομέα της ναυπηγικής είναι κάπως περίπλοκη από τη διαθεσιμότητα των διαφορετικών πηγών των στοιχείων που είναι μερικές φορές ασυμβίβαστες η μία με την άλλη. Η συλλογή μιας πλήρους εικόνας της απασχόλησης περιπλέκεται περαιτέρω από το γεγονός ότι ο τομέας χαρακτηρίζεται από τα όλο και περισσότερο υψηλά επίπεδα μεταφοράς, οδηγώντας κατά συνέπεια στα υψηλότερα επίπεδα απασχόλησης στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού. Στην πραγματικότητα ο τομέας έχει κινηθεί προς τη μεγαλύτερη ειδίκευση αφού απαιτεί δεξιότητες που δεν μπορούν απαραίτητα να κρατηθούν εσωτερικά.

Πίνακας 2  
Εργασιακές Τάσεις στα ναυπηγεία της CESA, 1995-2004



Πηγή: CESA

Κατά συνέπεια υπάρχουν ανησυχίες σχετικά με αυτό που αποτελεί πραγματικά την έμμεση απασχόληση στον τομέα της ναυπηγικής και με το τι θεωρείται ως απασχόληση στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού. Σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ η έμμεση απασχόληση στον τομέα της ναυπηγικής θεωρείται σήμερα ως απασχόληση στον τομέα του ναυτιλιακού εξοπλισμού και μόνο ένα μέρος των χωρών έχει πραγματοποιήσει τις λεπτομερείς μελέτες για τα έμμεσα αποτελέσματα του τομέα της ναυπηγικής. Συνεπώς η εστίαση αυτής της μελέτης δίνεται στην αξιολόγηση και την ανάλυση των τωρινών επιπέδων της άμεσης απασχόλησης και των τάσεων από την προηγούμενη δεκαετία.

Σύμφωνα με τις εθνικές μελέτες (συμπληρωμένες από στοιχεία της κοινότητας των ευρωπαϊκών ναυπηγικών ενώσεων CESA) η άμεση απασχόληση στον τομέα της

ναυπηγικής στην Ευρώπη στάθηκε σε 153.000 άτομα το 2004. Τα ναυπηγεία-μέλη CESA συνέβαλλαν στη δημιουργία 85.000 εργασιών τον ίδιο χρόνο. Η διαφορά εξηγείται εν μέρει από το γεγονός ότι τα μέλη CESA δεν περιλαμβάνουν στρατιωτικά ναυπηγεία και επίσης από το γεγονός ότι δεν αντιπροσωπεύουν αυτήν την περίοδο τα ναυπηγεία από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ (π.χ. από τα κράτη της Βαλτικής).

### 1.1.3. Παράγοντες που Επηρεάζουν την Εργασία

Καθώς εξετάζουμε τις τάσεις απασχόλησης στον τομέα, είναι σημαντικό να έχουμε στο μυαλό μας κάποιες από τις βασικές εξελίξεις, οι οποίες έχουν επηρεάσει την απασχόληση με διαφορετικούς τρόπους. Ο τομέας έχει υποστεί μεγάλες απώλειες απασχόλησης μετά από τη σταδιακή κατάργηση των επιχορηγήσεων και αυτή η κατάσταση επιδεινώθηκε περαιτέρω από την αδιαμφισβήτητη ύπαρξη των παράνομων επιχορηγήσεων σε άλλα μέρη του κόσμου, γεγονός που σε πολλές περιπτώσεις έχει αναγκάσει τους ευρωπαίους ναυπηγούς να μειώσουν τις δαπάνες.

Μια άλλη σημαντική τάση προκύπτει όταν, λειτουργίες που πραγματοποιούνταν προηγουμένως από τα ναυπηγεία εκτελούνται τώρα άμεσα με υπερβολαβία από εξωτερικούς προμηθευτές ως μέσο ορθολογικής οργάνωσης των διαδικασιών. Αυτό οδήγησε στη μείωση της άμεσης απασχόλησης στα ναυπηγεία τα τελευταία χρόνια. Αυτή η τάση επηρεάζει επίσης τις ανάγκες ειδικοτήτων ενώ η απαίτηση για μελλοντική εργασία ως συνεταιρισμό και σύνδεσμο με άλλες επιχειρήσεις στην αλυσίδα θαλάσσιου ανεφοδιασμού δίνει έμφαση στην ανάγκη επικοινωνίας και διαχείρισης του προγράμματος δεξιοτήτων, όπως επίσης στην απώλεια παραδοσιακών δεξιοτήτων του τομέα.



**Πίνακας 3**  
**Ανθρώπινο δυναμικό στις χώρες CESA**

ΧΩΡΑ	1975		2006	
	ΣΥΝΟΛΟ	ΝΕΟΚΤΙΣΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΝΕΟΚΤΙΣΤΑ
ΒΕΛΓΙΟ	10.245	6.586	-	-
ΚΡΟΑΤΙΑ	-	-	11.370	9.503
ΔΑΝΙΑ	18.900	15.300	3700	3.300
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	18.000	17.000	4.400	4.400
ΓΑΛΛΙΑ	40.354	24.938	16.600	3.500
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	105.988	71.598	21.600	16.100
ΕΛΛΑΔΑ	10.159	2.316	2.496	400
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	1.633	1.427	-	-
ΙΤΑΛΙΑ	36.260	21.460	11.837	8.666
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	39.850	20.850	11.700	3.750
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	29.000	16.500	5.000	5.000
ΠΟΛΩΝΙΑ	-	-	19.120	14.858
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	17.100	7.000	1.760	972
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	-	-	16.600	15.000
ΙΣΠΑΝΙΑ	47.000	27.800	6.170	2.179
ΣΟΥΗΔΙΑ	31.500	25.000	0	-

ΗΝ.ΒΑΣΙΛΕΙΟ	55.999	48.272	5.000	500
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>461.988</b>	<b>306.047</b>	<b>137.353</b>	<b>88.128</b>

Πηγή: CESA

Επίσης η ευρωπαϊκή ναυπηγική έχει εκσυγχρονιστεί και έχει αναδομηθεί. Εντούτοις, στα νέα κράτη μέλη στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, αυτή η τάση είναι ακόμα περισσότερο έντονη απ'ό, τι στην παλαιά ΕΕ. Η αναδόμηση όχι μόνο περιέλαβε την ιδιωτικοποίηση αλλά και αλλαγές στις μεθόδους παραγωγής, όπως την αυξανόμενη εισαγωγή RDI, τη χρήση των υπερβολάβων κτλ. Οι διαδικασίες αναδιάρθρωσης περιέλαβαν επίσης μια διαφορετική εστίαση για ολόκληρη τη ναυπηγική βιομηχανία. Στην περίπτωση της Πολωνίας, η αναδιάρθρωση του τομέα, συμπεριλαμβανομένου του εκσυγχρονισμού και της ιδιωτικοποίησης, έχει οδηγήσει στην αυξανόμενη παραγωγικότητα του τομέα και συνεπώς, στην μείωση των αριθμών προσωπικού. Αυτή τη στιγμή, η παραγωγικότητα των Πολωνών εργαζομένων στην ναυπηγική είναι ακόμα χαμηλότερη απ'ότι αυτή των αντίστοιχων εργαζομένων άλλων χωρών της ΕΕ. Εντούτοις, θεωρείται ότι περαιτέρω μειώσεις των αριθμών προσωπικού μπορούν τουλάχιστον εν μέρει να αντισταθμιστούν από την αύξηση των παραγγελιών στα ναυπηγεία.

Πριν από το 1991, το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής των ναυπηγείων στα κράτη της Βαλτικής και στην Πολωνία οδηγήθηκε από την απαίτηση της πρώην ΕΣΣΔ. Η απαίτηση όχι μόνο συμπεριλάμβανε διαταγές για πλοία αλλά και τη φτηνότερη παροχή πρώτων υλών και διαφορετικές νομικές και οικονομικές εγγυήσεις για τη λειτουργία του τομέα. Το παράδειγμα της Λετονίας μπορεί να εξηγήσει αυτήν την διαδικασία, όπου τα περισσότερα από τα ναυπηγεία στράφηκαν στη ναυτική κατασκευή και επισκευή. Μετά από την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης, η βάση πελατών επεκτάθηκε και η εστίαση μετατοπίστηκε προς τα εμπορικά πλοία.

Μια άλλη σημαντική τάση που έχει ασκήσει τεράστια επιρροή στο εργατικό δυναμικό του τομέα είναι η γήρανση. Αυτό έχει αναφερθεί ότι αποτελεί ένα ζήτημα ιδιαίτερου



ενδιαφέροντος για τις Κάτω Χώρες, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Φινλανδία. Αρκετοί πολύ καλά καταρτισμένοι μηχανικοί κυρίως θα αποσυρθούν μέσα το εγγύς μέλλον και συγχρόνως θα είναι δύσκολο να αντικατασταθούν από νεότερους εργαζομένους. Δεδομένου ότι η βιομηχανία είναι ευαίσθητη στην οικονομική διακύμανση και είναι σχετική με σύμβαση, αυτοί οι κύκλοι ασκούν επίδραση στην απασχόληση. Αυτή η αβεβαιότητα μεταφράζεται σε μια μεγαλύτερη τάση αποδοχής της πρόωρης συνταξιοδότησης, ενώ συμβάλλει στη φτωχή εικόνα του τομέα ανάμεσα σε πιθανούς νεοεκπαιδευμένους.

Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του ευρωπαϊκού εργατικού δυναμικού γεννά, η βιομηχανία αντιμετωπίζει μια πρόκληση όχι μόνο ως προς τη διατήρηση του υπάρχοντος εργατικού δυναμικού αλλά και ως προς την προσέλκυση νέου. Εντούτοις, η βιομηχανία στερείται μιας ελκυστικής εικόνας, η οποία αντανακλάται από το μειωμένο αριθμό νέων πτυχιούχων από τομείς σχετικούς με τη ναυπηγική. Τέλος, η μετατόπιση ενδιαφέροντος της παραγωγής από περισσότερο έντασης εργατικού δυναμικού σε έντασης τεχνολογίας και πιο προσανατολισμένης στο πρόγραμμα παραγωγής έχει επηρεάσει την απασχόληση. Η ναυπηγική ήταν πάντα κυκλική βιομηχανία, και με την πρόσφατη επιτάχυνση των κύκλων παραγωγής και παράδοσης των προϊόντων, ο προγραμματισμός του εργατικού δυναμικού και η πρόβλεψη απασχόλησης έχει γίνει πράγματι δυσκολότερη και μπορεί να υποστεί ακόμα μεγαλύτερες αλλαγές με την πάροδο του χρόνου.

Η αντίληψη για τον τομέα επομένως έχει υποφέρει ως αποτέλεσμα ποικίλων παραγόντων συμπεριλαμβανομένων των ξεπερασμένων αντιλήψεων για τη βαριά χειρωνακτική εργασία, την εικόνα μιας βιομηχανίας παρακμής ως αποτέλεσμα των προηγούμενων προσωρινών απολύσεων και των ισχυρών τρεχουσών κυκλικών επιρροών. Προκειμένου να ωθηθεί η στρατολόγηση, εργασία πρέπει να γίνει όχι μόνο για «να ενημερωθεί» η εικόνα του τομέα ως καινοτόμος με το περιεχόμενο υψηλής τεχνολογίας, αλλά επίσης καινοτόμες λύσεις πρέπει να βρεθούν για να υπογραμμιστεί και να εξασφαλιστεί η ασφάλεια της απασχόλησης παρά η ασφάλεια της εργασίας και η εύκαμπτη εργασιακή οργάνωση. Κάποια εργασία σε αυτήν την περιοχή έχει ήδη ολοκληρωθεί από τους κοινωνικούς εταίρους, που δείχνουν ότι μια ανταλλαγή ορθής πρακτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα ήταν ευεργετική για να μοιραστούν εμπειρίες.

## 1.2. Η Ναυτιλιακή Βιομηχανία της ΕΕ

### 1.2.1. Εισαγωγή

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο με τον καταχωρημένο στόλο στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΕΑ - European Economic Area)<sup>7</sup> που αντιπροσωπεύει το 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας ενώ περισσότερο από το 40% του σφαιρικού στόλου ελέγχεται από τα βασικά μέλη του ΕΟΧ<sup>8</sup>.

Η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι ουσιαστική κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών. Ο ΕΟΧ καταχώρησε το στόλο που αυξήθηκε σε περίπου 26% του παγκόσμιου στόλου μεταξύ 2003 και 2004. Αυτό αντιπροσωπεύει μια αύξηση περισσότερο από 50% έναντι του προηγούμενου χρόνου. Σαφώς οι στόλοι των νέων χωρών της ΕΕ συνέβαλαν σε αυτό αλλά ακόμη και χωρίς αυτούς τους στόλους υπήρξε μια αύξηση σχεδόν της τάξης του 5%.

### 1.2.2. Οικονομική Επιρροή

Σύμφωνα με στοιχεία του 2004 είχε υπολογιστεί πως η ευρωπαϊκή αγορά της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών αξίζει €151 δισεκατομμύρια, με το 90% της αξίας του εξωτερικού εμπορίου και το 40% της αξίας της παραγωγής του εσωτερικού εμπορίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση να γίνεται από τη θάλασσα<sup>9</sup>. Η σημασία αυτής της βιομηχανίας καταδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι ο ευρωπαϊκός τομέας της ναυτιλίας όχι μόνο διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές από και προς την Ευρώπη αλλά επίσης και στο παγκόσμιο εμπόριο αποτελώντας σημαντικό φορέα στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των υπόλοιπων ηπείρων εκτός Ευρώπης. Στην

<sup>7</sup> Ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος (ΕΟΧ) δημιουργήθηκε την 1 Ιανουαρίου 1994 μετά από συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Ελεύθερου Εμπορίου (ΕΦΤΑ) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σχεδιάστηκε ώστε να επιτρέψει στις χώρες της ΕΦΤΑ να συμμετάσχουν στην Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά χωρίς να χρειάζεται να γίνουν μέλη της ΕΕ.

<sup>8</sup> Ένωση Εφοπλιστών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSC), 2005.

<sup>9</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, DG Energy and Transport.



πραγματικότητα ένα ουσιαστικό μερίδιο του κύκλου εργασιών της ναυτιλίας της Ε.Ε. κερδίζεται έξω από την Ένωση.

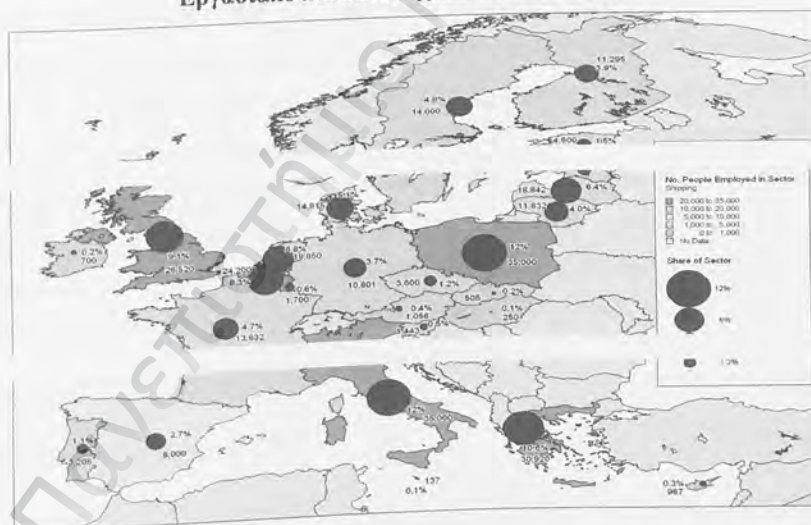
Μιλώντας σφαιρικά, η δύναμη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας θαλάσσιων μεταφορών βασίζεται στην σημαντική ευρωπαϊκή κληρονομιά, στα υψηλά πρότυπα και στην ποιότητα καθώς επίσης και στην αποτελεσματικότητα των ελέγχων των λιμένων στην Ευρώπη. Η κύρια απειλή για τη βιομηχανία είναι η δυσκολία να παραμείνει ανταγωνιστική. Γεγονός που σχετίζεται, παραδείγματος χάριν, με τις δαπάνες εργασίας και συνεπώς, οι αντιπρόσωποι των πλοιοκτητών έχουν δηλώσει ότι με την επιβολή κανόνων για τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν απευθύνονται στους ανταγωνιστές μπορεί να φέρει τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρίες σε μειονεκτική θέση. Η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας προωθεί την υιοθέτηση παγκόσμιων οδηγιών για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα εργαλεία και οι πολιτικές που έχουν υιοθετηθεί σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο με σκοπό να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου και να βελτιώσουν την κατάσταση της αγοράς εργασίας των ναυτικών της ΕΕ συζητούνται λεπτομερέστερα στη συνέχεια.

### 1.2.3. Διαθεσιμότητα των Στοιχείων Απασχόλησης

Είναι ευρέως γνωστό ότι η παρουσίαση μιας ακριβούς εικόνας του εργατικού δυναμικού της ναυτιλίας καθίσταται δύσκολη από τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της βιομηχανίας, όπως η κατάσταση των σημαίων και της εγγραφής. Υπάρχει μια έλλειψη σαφήνειας όσον αφορά την πλοιοκτησία καθώς και μια έλλειψη συστηματικής συλλογής δεδομένων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι εθνικές στατιστικές υπηρεσίες συλλέγουν τα στοιχεία για τον τομέα της θαλάσσιας και παράκτιας μεταφοράς, αλλά αυτοί οι αριθμοί καλύπτουν μόνο ένα μικρό ποσοστό της συνολικής απασχόλησης στον τομέα της ναυτιλίας αφού πολλά ευρωπαϊκά πλοία καταχωρούνται σε χώρες εκτός Ευρώπης. Συνεπώς δεν είναι εύκολο να διευκρινιστεί το επίπεδο απασχόλησης στην Ευρώπη. Επιπλέον, πολλά ευρωπαϊκά σκάφη πλέον από ήπειρο σε ήπειρο εκτός Ευρώπης με αποτέλεσμα τα πληρώματα να χρησιμοποιούν βραχυπρόθεσμες συμβάσεις. Όλοι αυτοί οι παράγοντες περιπλέκουν την προβολή της απασχόλησης σε αυτόν τον τομέα.

Ο ακόλουθος πίνακας συγκεντρώνει τα στοιχεία απασχόλησης για τον τομέα της ναυτιλίας, που συλλέγεται από εθνικές συστάδες μελετών, εθνικές οργανώσεις πλοιοκτητών, ναυτιλιακές ενώσεις, εθνικά υπουργεία και τομεακά συνδικάτα. Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι αυτά τα στοιχεία απασχόλησης, σχεδόν χωρίς εξαιρέσεις<sup>10</sup>, περιλαμβάνουν όλους τους υπαλλήλους ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσής τους και την απασχόληση στους στόλους που καταχωρούνται κάτω από την ΕΕ και άλλες χώρες. Συνεπώς, τα στοιχεία απασχόλησης είναι μια υπερεκτίμηση της απασχόλησης που παράγεται από τους υπηκόους της ΕΕ ή από πλοία που καταχωρούνται κάτω από τις σημαίες της ΕΕ. Οι στατιστικές ποικίλλουν επίσης με την έννοια ότι σε μερικές χώρες το εργατικό δυναμικό του ναυτιλιακού τομέα περιλαμβάνει ναυτικούς μόνο, ενώ σε κάποιες άλλες περιλαμβάνει εκτός από ναυτικούς, προσωπικό στις υποστηρικτικών υπηρεσιών και στεριανές ναυτιλιακές εταιρίες.

**Πίνακας 3**  
**Εργασιακό ποσοστό της ΕΕ των 25 το 2004**



Πηγή: ECOTEC Research and Consulting, 2006

<sup>10</sup> Οι εξαιρέσεις είναι οι περιβαλλόμενες από ξηρά χώρες Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Αυστρία, Σλοβακία, Τσεχία, και η Μάλτα, η Πορτογαλία και το Λουξεμβούργο.

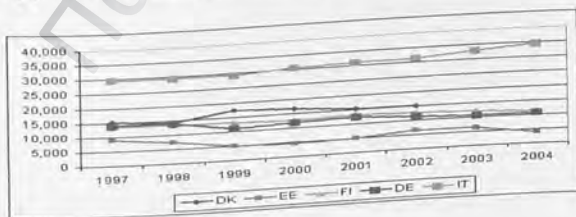
#### 1.2.4.Εργασιακές Τάσεις

Ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών παρείχε συνολικά 303.000 εργασίες για την ΕΕ και τους εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπηκόους κατά το 2004 και το 2005, κάτω από τις σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και Τρίτων χωρών. Αυτή η γενική ομολογία απεικονίζει την απασχόληση των ναυτικών που εργάζονται επί του πλοίου (ενεργοί ναυτικοί) και εκείνων που εργάζονται στις ναυτιλιακές εταιρίες στην ξηρά.

Οι γενικές τάσεις απασχόλησης παρουσίασαν μια εικόνα πτώσης την τελευταία δεκαετία. Η Εσθονία (- 57%), Η Γερμανία (- 26%), η Ελλάδα (- 21%) και η Πολωνία (- 22%) βεβαίωσαν μερικές από τις πιο δραματικές μειώσεις στην απασχόληση. Η απασχόληση έχει παραμείνει σχετικά σταθερή στο Βέλγιο και στη Δανία ενώ έχει αυξηθεί στις Κάτω Χώρες μεταξύ των ετών 1997 - 2002 και βαθμιαία στην Ιταλία μεταξύ των ετών 1997 - 2004. Οι ιρλανδικές στατιστικές επίσης αποκαλύπτουν ότι η απασχόληση είχε αυξητική πορεία κατά τη διάρκεια των προηγούμενων επτά ετών, αλλά τα reflagging σχέδια της μεγαλύτερης ιρλανδικής επιχείρησης κρουαζιέρας μετέτρεψαν αυτήν την τάση για τα έτη 2005 και 2006. Η βρετανική κατάσταση καταδεικνύει μια πιο μακροπρόθεσμη σταθερή πτώση, αλλά από το 2001 ο τομέας έχει επιδείξει μικρή αύξηση στην απασχόληση λόγω των επιτυχών κυβερνητικών παρεμβάσεων. Εντούτοις, το μερίδιο των Βρετανών ναυτικών συγκριτικά με το συνολικό ναυτικό πληθυσμό στο Ηνωμένο Βασίλειο έχει μειωθεί.

#### Πίνακας 4

#### Εργασιακές Τάσεις 1997 - 2004



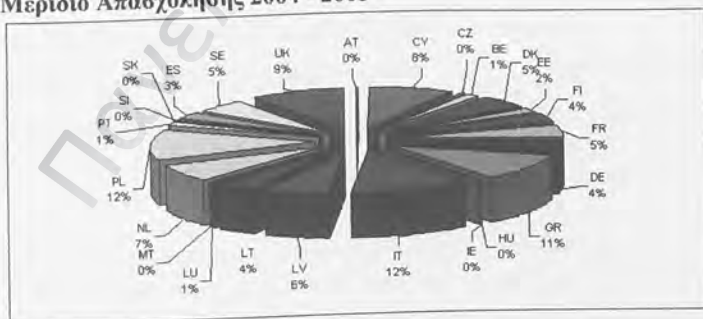
Πηγή: ECOTEC Research & Consulting, 2006



Όπως παρουσιάζεται στη γραφική παράσταση παραπάνω, η Ιταλία, η Ελλάδα και η Πολωνία είναι τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη στην Ευρώπη από την άποψη του αριθμού ναυτικών. Περίπου 35.000 εργαζόμενοι στον τομέα της ναυτιλίας που εγγράφηκαν στην Ιταλία το 2003 αποτελούν περίπου 12% του συνολικού ποταπόρου πληθυσμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Από τους 35.000 ενεργούς ναυτικούς περίπου 27.000 εργάζονται σε πλοία που φέρουν την ιταλική σημαία. Επιπρόσθετα, περίπου 19.000 ναυτικοί από το σύνολο των 35.000 ήταν προέρχονταν από την ΕΕ το 2003.

Η Πολωνία παρέχει επίσης 35.000 θέσεις εργασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τόσο σε πλοία υπό την Πολωνική σημαία όσο και σε πλοία άλλων σημαιών. Η Ελλάδα ακολουθεί την Πολωνία και την Ιταλία στενά με σχεδόν 31.000 ναυτικούς (το 11% του συνολικού εργατικού δυναμικού ναυτιλιακού τομέα στην Ευρώπη), ακόμα κι αν το ελληνικό ναυτικό εργατικό δυναμικό μειώθηκε κατά ένα πέμπτο (21%) μεταξύ των ετών 1994 και 2004. Κατά τη διάρκεια του ίδιου χρόνου το ποσοστό των ξένων ναυτικών στον ελληνικό στόλο αυξήθηκε από 34% σε 43%. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες απασχολούν περαιτέρω 11.000 άτομα στην ξηρά. Άλλα σημαντικά ναυτιλιακά κράτη είναι το Ηνωμένο Βασίλειο φτάνοντας το 9% του συνολικού εργατικού δυναμικού, ακολουθούμενο από τη Κύπρο (8%), τις Κάτω Χώρες (7%) και τη Λετονία (6%).

**Πίνακας 5**  
**Μερίδιο Απασχόλησης 2004 - 2005**



Πηγή: ECOTEC Research & Consulting, 2006

Το παραπάνω σχήμα περιγράφει το επίπεδο απασχόλησης στα παλαιά κράτη μέλη. Βασισμένο κυρίως σε στοιχεία της περιόδου 2004/2005, βλέπουμε ότι ο τομέας παρείχε περίπου 195.000 θέσεις εργασίας στα 15 παλαιά κράτη μέλη. Η Δανία, η Σουηδία, η Ελλάδα και η Γαλλία είναι τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη μετά από τους παίχτες κλειδιά της βιομηχανίας (Ιταλία, Ηνωμένο Βασίλειο και Κάτω Χώρες). Το ποσοστό της Δανίας περιλαμβάνει επίσης το προσωπικό που εργάζεται στις ναυτιλιακές εταιρίες στην ξηρά, ενώ τα ποσοστά χωρών όπως της Γερμανίας και της Φινλανδίας περιλαμβάνουν μόνο τα ποντοπόρα μέλη του προσωπικού.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία εργατικού δυναμικού, η ναυτιλία είναι σε γενικές γραμμές μεγαλύτερη βιομηχανία στα νέα κράτη μέλη απ' ό,τι στα παλαιά κράτη μέλη μιλώντας για την Ευρώπη των 15. Την περίοδο 2004 - 2005 ο τομέας απασχόλησε περίπου 97.500 άτομα από τα τότε νέα κράτη μέλη. Σύμφωνα με τις πληροφορίες από τις θαλάσσιες αρχές υπήρξαν περίπου 72.000 εγγεγραμμένοι ναυτικοί το 2004 στα 10 νέα κράτη μέλη.

Όπως προσδιορίζεται ήδη η Πολωνία έχει το μεγαλύτερο ποντοπόρο εργατικό δυναμικό, ενώ ακολουθείται από τη Κύπρο και τα τρία κράτη της Βαλτικής. Ο κυπριακός στόλος παρέχει απασχόληση για 24.000 άτομα, ακόμα κι αν μόνο το οριακό ποσοστό όλων των ναυτικών είναι κυπριακής προέλευσης και περίπου 7.200 είναι από άλλα κράτη της ΕΕ. Εντούτοις, μια πλειοψηφία της παράκτιας περιοχής απασχόλησης είναι κατελιμμένη από υπηκόους (π.χ. το 81% της απασχόλησης που σχετίζεται έ την ναυτιλία στην ξηρά αποτελείται από ντόπιους Κύπριους). Τα κράτη της Βαλτικής είναι επίσης συγκριτικά σημαντικοί φορείς στην ναυτιλία, ειδικά αν λάβουμε υπόψη τα μεγέθη των χωρών. Αλλά παραδείγματος χάριν στην περίπτωση της Λιθουανίας μόνο 2.000 των σχεδόν 12.000 λιθουανικών ναυτικών απασχολήθηκε σε λιθουανικά πλοία.

#### 1.2.5. Παράγοντες που Επηρεάζουν την Απασχόληση

Η απασχόληση στον τομέα της ναυτιλίας επηρεάζεται από πολλούς διαφορετικούς παράγοντες. Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που έχει επιπτώσεις στην απασχόληση σε αυτόν τον τομέα στην ΕΕ και που τείνει να εμφανίσει ακόμα μεγαλύτερες στα επερχόμενα έτη είναι το θέμα της γήρανσης του εργατικού δυναμικού

της ΕΕ, και συγχρόνως η αδύναμη εικόνα του τομέα, η οποία προκύπτει από τους χαμηλούς αριθμούς των νέων που εκπαιδεύονται έ σκοπό να εισέλθουν στον τομέα αυτό καθώς επίσης και από τη χαμηλή ελκυστικότητα του επαγγέλματος για το λόγο ότι απαιτεί μακροχρόνια απουσία μακριά από το σπίτι. Πράγματι, αυτοί οι παράγοντες παρουσιάζουν μια πραγματική απειλή για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Αυτήν την περίοδο, πάνω από 25% των ανώτερων υπαλλήλων από τις χώρες του ΟΟΣΑ είναι πάνω από 50 ετών και ένα ποσοστό της τάξης του 50% είναι πάνω από 40 ετών. Ο αντίκτυπος της αποχώρησής τους, χωρίς επαρκείς αριθμούς καλά - εκπαιδευμένων και έμπειρων αντικαταστατών, μπορεί να είναι σοβαρός.

Ένας άλλος παράγοντας - κλειδί που έχει επιπτώσεις στην απασχόληση του τομέα είναι ο αυξανόμενος αριθμός υπηκόων εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο στόλο της ΕΕ, μαζί με τις ανησυχίες από τα συνδικάτα όσον αφορά την ποιότητα και την ισότητα στην απασχόληση.

Εάν εξετάσουμε την κατάσταση κατά την περίοδο 2001 - 2002 περισσότερο, οι μη-υπήκοοι αποτέλεσαν πάνω από το μισό του ποντοπόρου εργατικού δυναμικού στο Βέλγιο και την Πορτογαλία, ενώ ήταν σχεδόν τόσοι μη-υπήκοοι όσοι και υπήκοοι που εγγράφηκαν στις Κάτω Χώρες. Αντιθέτως, οι ξένοι ναυτικοί αποτέλεσαν μόνο ένα οριακό μερίδιο του ναυτικού εργατικού δυναμικού στη Φινλανδία και τη Σουηδία. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία, μόνο το ένα τρίτο όλων των ναυτικών σε δύο από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κράτη, την Ιταλία και την Ελλάδα, ήταν ξένης προέλευσης το 2001 και 2002 (32% και 29% αντίστοιχα). Σύμφωνα με τη Δανική Ένωση Πλοιοκτητών, μεταξύ 1995 και 2005 ο αριθμός δανικών ναυτικών παρουσίασε μια πτώση περίπου 900 ατόμων, ενώ ο αριθμός άλλων υπηκόων ΕΕ/ΕΟΧ από 700 το 1995 διπλασιάστηκε σε σχεδόν 1.500 το 2005. Ο αριθμός των ναυτικών εκτός ΕΕ/ΕΟΧ αυξήθηκε επίσης.

Λόγω της ιστορικής ναυτικής παράδοσης της πρώην Σοβιετικής Ένωσης περίπου το 70% των Λετονών ναυτικών προέρχεται είτε από τη Ρωσία, είτε από τη Λευκορωσία είτε από την Ουκρανία. Σύμφωνα μια μελέτη του Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών πάνω στον ναυτικό τομέα του Ηνωμένου Βασιλείου περίπου το 70% όλων των ειδικών στα βρετανικά καταχωρημένα πλοία είναι υπήκοοι ΗΒ, ο αριθμός πέφτει στο 54% για τους



κόριους μηχανικούς πλοίων, στο 37% για τους ανώτερους υπαλλήλους και ακριβώς κάτω από το 33% για τους ανώτερους υπαλλήλους Β' Βαθμού.

Ευρωπαϊκοί κανονισμοί και καθεστάτα, όπως και ο βαθμός στον οποίο μεμονωμένα κράτη μέλη ανταποκρίνονται σε αυτά, είχε επίσης μια ισχυρή επιρροή στην απασχόληση στον τομέα της ναυτιλίας. Από την ευρωπαϊκή προοπτική, οι πρώτες οδηγίες σχετικές με την κρατική βοήθεια στις θαλάσσιες μεταφορές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδόθηκαν το 1989 αφενός για να εξασφαλισθεί σύγκλιση μεταξύ των ενεργειών των Κρατών μελών στον τομέα και αφετέρου για να αντιστραφεί η πτώση του κοινοτικού στόλου. Εντούτοις, οι οδηγίες βρέθηκαν να είναι ατελέσφορες στην επίλυση του προβλήματος των ανοικτών καταλόγων και συνεπώς αναθεωρήθηκαν το 1997.

Το 2003, ο αντίκτυπος αυτών των οδηγιών αναθεωρήθηκε με τη διαπίστωση ότι εκείνες οι χώρες που είχαν εφαρμόσει τα μέτρα ενίσχυσης είχαν δει μια ιδιαίτερη αύξηση της χωρητικότητας να επιστρέφει στις εθνικές σημαίες και μια ουσιαστική αύξηση του όγκου του φορτίου στις χώρες του ΕΟΧ (50% αύξηση το 2003 έναντι του 2002). Αν και η γενική απασχόληση μειώθηκε κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού πλαισίου στα υπό σημαίας ΕΕ πλοία, τα πλοία οδηγήθηκαν σε βελτιωμένη παραγωγικότητα. Τα σχέδια χωρητικότητας, εντούτοις, έχουν προστατεύσει την απασχόληση εν πλω και έχουν αυξήσει σε μερικές περιπτώσεις τον αριθμό των ναυτικών (π.χ. στο Βέλγιο) όταν εφαρμόστηκαν μαζί με τα σχετικά μέτρα. Αβάσιμη ένδειξη παρουσιάζει αυξήσεις στην υψηλής ποιότητας χερσαία απασχόληση ως αποτέλεσμα της εισαγωγής φορολογικών καθεστώτων χωρητικότητας, όπως η διαχείριση της ναυτιλίας και της ασφάλειας, η μεσιτεία και η χρηματοδότηση (π.χ. η περίπτωση του ΗΒ).

Η αναθεώρηση οδήγησε στη διατήρηση των οδηγιών του 1997 από την άποψη της επένδυσης, της κατάρτισης και του επαναπατρισμού αλλά έγιναν αλλαγές στα προγράμματα κρατικής βοήθειας για τους πλοιοκτήτες και τα πακέτα στήριξης της εργασίας.

Τα περισσότερα από τα κράτη μέλη επηρεάζονται επίσης από το γεγονός ότι η απασχόληση στον τομέα δεν αποτελεί πλέον ελκυστική επιλογή σταδιοδρομίας για τους νέους. Ο τομέας έχει δεχθεί κακή φήμη σε μερικές χώρες με καταστρεπτικό αντίκτυπο

στην εικόνα του (π.χ. στην Ελλάδα) και συχνά ο τομέας πάσχει από μια εικόνα του επαγγέλματος χαρακτηριζόμενου ως ντεμοντέ και σκληρής δουλειάς, με τους νέους να στερούνται της γνώσης για τα σημερινά πλοία υψηλής τεχνολογίας. Παραδείγματος χάριν, η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων απαιτεί νέες δεξιότητες. Οι ελιγμοί των πλοίων γίνονται όλο και πιο περίπλοκοι και πρέπει να είναι γρηγορότεροι, γεγονός που απαιτεί τη σε βάθος γνώση νέων υπολογιστικών και ηλεκτρονικών συστημάτων. Αυτές οι πληροφορίες σχετικά με τις αλλαγές στην εργασία του προφίλ ενός ναυτικού, ως ένα όλο και περισσότερο τεχνικό και ειδικευμένο επάγγελμα δεν έχουν αγγίξει τους νέους σε πολλές χώρες και πολλές ναυτικές σχολές σε ολόκληρη την Ευρώπη εμφανίζουν σημαντική πτώση στον αριθμό νέων που επιλέγουν να ακολουθήσουν ναυτιλιακές σπουδές. Για παράδειγμα, στη Λετονία ο αριθμός νέων πιστοποιητικών που εκδίδονται για τους ναυτικούς έχει μειωθεί από 15.000 πιστοποιητικά το 2002 σε ακριβώς 9.500 πιστοποιητικά το 2005. Στη Φινλανδία οι ναυτικές σχολές έχουν βεβαιώσει μια πτώση 33% στον αριθμό των ενδιαφερόμενων για ναυτικές σπουδές. Από την άλλη πλευρά στο Βέλγιο, η εικόνα και η φήμη του τομέα βελτιώνονται και οι εγγραφές για ναυτικές σπουδές αυξάνονται ως αποτέλεσμα της μεγαλύτερης επένδυσης στο μάρκετινγκ.

Άλλοι παράγοντες που έχουν επιπτώσεις στην απασχόληση στην ναυτιλία είναι οι μισθοί, η μετανάστευση της εργασίας και η διαθεσιμότητα της κατάρτισης. Στη Λετονία οι άνοδοι μισθών στον τομέα της ναυτιλίας είναι αρκετά χαμηλές και στην Ιταλία ο τομέας πάσχει από την έλλειψη κατάρτισης χρηματοδοτούμενης από το δημόσιο. Μερικά από τα νέα κράτη μέλη πάσχουν από τη μετανάστευση εργασίας με τους ανθρώπους να κινούνται για εργασία σε ξένα πλοία με ουσιαστικά υψηλότερους μισθούς. Ενώ ο τομέας ήταν ιδιαίτερα καλοπληρωμένος στην Πολωνία, σήμερα η μέση μηνιαία πληρωμή ενός ναυτικού είναι ίση με το μέσο μηνιαίο μισθό. Στη Λετονία οι νέοι έχουν αρχίσει να βλέπουν ότι οι εργασίες στη στεριά δίνουν καλύτερες ευκαιρίες για την ανάπτυξη σταδιοδρομίας με καλύτερες προοπτικές εξέλιξης.

Η έλλειψη των ανωτέρων υπαλλήλων αυξάνει επίσης την ανησυχία των Ευρωπαίων πλοιοκτητών οι οποίοι βρίσκουν όλο και περισσότερο δύσκολη την πρόσληψη ανώτερων μελών πληρώματος. Αυτό ανακυκλώνεται με την πτώση στον αριθμό των νέων που επιλέγουν ναυτικές σπουδές, με το γηράσκον προφίλ των ανώτερων

υπαλλήλων καθώς και με τα χαμηλά ποσοστά διατήρησης αυτών. Σύμφωνα με την BIMCO/ISF το 10% των εκπαιδευομένων ανωτέρων υπαλλήλων εγκαταλείπουν πριν να ειδικευτούν. Αυτές οι τάσεις ασκούν επίσης επίδραση στο ναυτιλιακό τομέα στο σύνολό του επειδή οι πρώην ναυτικοί έχουν παραδοσιακά καταλάβει σημαντικές θέσεις στη διοίκηση λιμένων και σε άλλα επαγγέλματα στη στεριά σχετικά με την ναυτιλία.

Μια άλλη ανησυχία για τη βιομηχανία είναι η πρόοδος της σταδιοδρομίας από μια απασχόληση βασισμένη στην θάλασσα σε μια εργασία στην ξηρά. Η διαδικασία μετάβασης σε μια σταδιοδρομία στην ξηρά είναι διαφορετική για έναν ανώτερο υπάλληλο καταστρώματος που βρίσκει συχνά δυσκολότερα απασχόληση στη στεριά συγκριτικά με τους μηχανικούς που επιδιώκουν να βρουν απασχόληση και ευκαιρίες σε καλά καθορισμένες περιοχές όπου οι δεξιότητές τους είναι σε ζήτηση. Ο κύριος λόγος για τις μειωμένες ευκαιρίες που έχουν οι ανώτεροι υπάλληλοι καταστρωμάτων είναι η έντονη μετατροπή των πρακτορείων πλοίων, των λιμένων, της ναύλωσης πλοίων και της προώθησης φορτίου σε επιχειρήσεις logistics, ο οποίος έχει οδηγήσει στη μεγαλύτερη αποσύνδεση του τομέα από τη ναυτική εργασία. Οι Μηχανικοί αναζητούνται ευρέως σε τέτοια επαγγέλματα ως επθεωρητές και είναι υπεύθυνοι για την ναυτιλία, τη διοίκηση, τη διαχείριση, την ταξινόμηση και τον έλεγχο των ασφαλιστικών εταιρειών, καθώς επίσης για τις διαχειριστικές λειτουργίες και την επικοινωνία με τις ναυτιλιακές εταιρείες, τα ναυπηγεία και τους κατασκευαστές μηχανών, κ.λπ.



## 2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Έχοντας περιγράψει στο παραπάνω κεφάλαιο τη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ και έχοντας αναλύσει τις εργασιακές τάσεις όπως και τους παράγοντες που επηρεάζουν την εργασία και την απασχόληση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, περνάμε στην ανάπτυξη και παρουσίαση της ελληνικής απασχόλησης και ανταγωνιστικότητας αναλύοντας την επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα και παραθέτοντας μελλοντικές προβλέψεις.

### 2.1. Γενικά

#### 2.1.1. Σύνοψη

Η Ελλάδα χρησιμεύει σήμερα ως ανατολική πύλη και κέντρο μεταφόρτωσης στην ΕΕ. Η πρόσφατη υπογραφή (2007) του πετρελαιαγωγού Bourgas / Αλεξανδρούπολη και ο φυσικός αγωγός υγραερίου Τουρκίας / Ελλάδας / Ιταλίας ενίσχυσε τη στρατηγική της σημασία ως ενεργειακή σύνδεση μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου προς την Ευρώπη. Συνεπώς, η Ελλάδα εξυπηρετεί τις ανερχόμενες αγορές των Βαλκανίων, της Μαύρης Θάλασσας και της ανατολικής Μεσογείου. Οι θαλάσσιες μεταφορές επιτρέπουν στον ενεργειακό τομέα να εκπληρώσει τον ουσιαστικό ρόλο του ως μηχανής των οικονομιών και ο ελληνικός στόλος συμβάλλει καθοριστικά σε αυτήν την διαδικασία.

Κατά τη διάρκεια του 2007, σύμφωνα με την Ευρωζώνη, το μέσο ποσοστό αύξησης του ΑΕΠ ήταν 2.6% το 2007, ενώ Ελληνικό ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 4%. Όσον αφορά το 2008, το ΑΕΠ παρουσίασε ένα ποσοστό αύξησης 3.5%. Κατά τη διάρκεια του 2007, οι ξένες αποδοχές της ελληνικής οικονομίας από ποντοπόρες υπηρεσίες αυξήθηκαν από €2,615 εκατ. φτάνοντας τα €16,939 εκατ. Αυτό είναι μια αύξηση της τάξης του 18% και συγκρινόμενη με τις ιδιαίτερα υψηλές αποδοχές του 2006, έρχεται κοντά στο 7.6% του ΑΕΠ της χώρας. Η αιτία αυτής της αύξησης ήταν η άνοδος των ποσοστών πλοίων ξηρού φορτίου, μαζί με την αυξανόμενη χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου, και

παρά την μειωμένη τάση των ποσοστών φορτίου βυτιοφόρων<sup>11</sup>. Η αύξηση στα ποσοστά ξηρού φορτίου συσχετίζονται με την αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών (από την Κίνα και την Ινδία) και με τη «συμμόρφωση» στους αυστραλιανούς λιμένες, με αποτέλεσμα την έλλειψη διαθεσιμότητας πλοίων.

Στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας διατηρήθηκε και το 2007 η εμπορική μας ναυτιλία, υπερέχοντας σε τόνάζ των στόλων των ΗΠΑ και της Ρωσίας, ενώ οι Έλληνες εφοπλιστές σημείωσαν ρεκόρ ναυπηγήσεων, με παραγγελίες 800 νέων πλοίων αλλά εκτός Ελλάδος. Τη διατήρηση από την Ελλάδα της πρωτοπορίας στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο επιβεβαιώνουν τα επίσημα στοιχεία της Διάσκεψης του ΟΗΕ για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development) τα οποία δημοσιοποιήθηκαν μέσω της ετήσιας έκδοσης του Διεθνούς Οργανισμού για τις Θαλάσσιες Μεταφορές.

Σύμφωνα με την ετήσια αυτή έκδοση που περιλαμβάνει και στατιστικά στοιχεία του τέλους του 2006 για εμπορικά πλοία μεγαλύτερα των 1.000 τόνων «η Ελλάδα και το 2007 ήλεγχε τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο» με 3.084 πλοία όλων των τύπων (τα 707 ενταγμένα στο εθνικό νηολόγιο), συνολικής χωρητικότητας 170.181.000 τόνων με δεύτερη την Ιαπωνία, τρίτη τη Γερμανία, τέταρτη τη Κίνα, πέμπτη τη Νορβηγία και στην έκτη θέση τις ΗΠΑ επί συνόλου 35 χωρών με 31.103 εμπορικά πλοία. Παρά την πρωτιά τους, από 1ης Ιανουαρίου μέχρι τέλος Οκτωβρίου 2007 οι Έλληνες εφοπλιστές, είτε με ίδιους πόρους είτε με δάνεια από ξένες τράπεζες, προχώρησαν σε ναυπηγήσεις 800 νέων πλοίων, τα οποία θα ενταχθούν στον εθνικό στόλο την προσεχή διετία.

Οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι το 2007 διαχειρίζονταν το 23% παγκοσμίως σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και το 20% σε δεξαμενόπλοια, εξυπηρετούν το 25% της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου στις ΗΠΑ και το 25% ευρύτερα των αμερικανικών εξαγωγών.

<sup>11</sup> Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου τον Απρίλιο 2009 αριθμούσε συνολικά 2.100 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 40.475.472 κόβων ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ). Σύμφωνα με την ΕΣΥΕ από τα πλοία αυτά, τα 624 ήταν φορητά, τα 540 ήταν δεξαμενόπλοια και τα 936 ήταν επιβατηγά και λοιπά πλοία, [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr).



Επιπλέον, ο ελληνόκτητος στόλος κάτω από τις σημαίες της ΕΕ αποτελεί το 44.1% της συνολικής χωρητικότητας στην ΕΕ. Οι Έλληνες ιδιοκτήτες ελέγχουν 21.7% του στόλου των παγκόσμιων βυτιοφόρων (βυτιοφόρα ακατέργαστου πετρελαίου / προϊόντων πετρελαίου) και το 20.4% του στόλου των παγκόσμιων μεταφορών χύδην φορτίου από την άποψη του DWT (εκτός των υπό παραγγελία πλοίων).

Στον τομέα της ναυπηγικής, η Ελλάδα πραγματοποιεί εντυπωσιακά ποσοστά. Μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου 2007 οι newbuilding διαταγές από τα ελληνικά συμφέροντα ανήλθαν σε 918 πλοία, αύξηση 49.8% έναντι της newbuilding χωρητικότητας στην αρχή του ίδιου χρόνου σε παραγγελία. Από αυτά τα πλοία, τα 314 είναι βυτιοφόρα που αντιστοιχούν στο 16.4% της παγκόσμιας χωρητικότητας (DWT), τα 111 είναι βυτιοφόρα ακατέργαστου πετρελαίου / προϊόντων πετρελαίου που ανέρχονται στο 17.6% της παγκόσμιας χωρητικότητας (DWT), τα 134 είναι βυτιοφόρα προϊόντων χημικών ουσιών που ανέρχονται στο 15.5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (DWT) και 69 είναι βυτιοφόρα προϊόντων που ανέρχονται στο 12.9% της παγκόσμιας χωρητικότητας (DWT) και 392 είναι bulkers που αντιστοιχούν στο 20.3% της παγκόσμιας χωρητικότητας (DWT) σε παραγγελία σε αυτήν την κατηγορία. Το εντυπωσιακό βιβλίο παραγγελιών των newbuildings εξ ονόματος των Ελλήνων πλοιοκτητών οδηγείται από τη βελτίωση της ηλικίας και της ποιότητας σχεδιάγραμμα του ελληνόκτητου στόλου. Ειδικότερα, έχει υπάρξει μια περαιτέρω μείωση του μέσου όρου ηλικίας από τον ελληνόκτητο στόλο σε 12.5 έτη έναντι 14.3 ετών το 2007, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του Greek registered στόλου είναι 9 έτη έναντι 11.1 ετών στα μέσα του 2007 (συμπεριλαμβανομένων των πλοίων σε παραγγελία).

Η ναυτιλία είναι ο βασικός οικονομικός τομέας της Ελλάδας που απασχολεί 50.000 ναυτικούς και 11.500 ειδικό προσωπικό σε εκπαίδευση. Η θαλάσσια συστάδα απασχολεί 160.000 ανθρώπους, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 4 - 4.5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Ο ελληνικός στόλος αναμένεται να συνεχίσει τις νέες παραγγελίες και με πλοία κάτω από άλλες σημαίες. Αυτό δίνει περαιτέρω ώθηση στον ελληνικό κατάλογο, παρέχοντας απασχόληση στους Έλληνες ναυτικούς, ενισχύοντας το ρόλο του Πειραιά και μεγιστοποιώντας τα οφέλη της ελληνικής οικονομίας από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες.



Το 2007, η ελληνική κοινότητα πραγματοποίησε συγκεντρωμένες προσπάθειες οργανώνοντας μια νέα συντονισμένη εκστρατεία προκειμένου να προσελκύσει νεαρά άτομα στο ναυτικό επάγγελμα. Η έλλειψη καταρτισμένων ανωτέρων υπαλλήλων είναι μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ολόκληρη η ναυπηγική βιομηχανία και αποτελεί την κορυφή των προτεραιοτήτων για την ευημερία του ναυτιλιακού τομέα.

Η ναυτιλία είναι κατά πολύ ο μεγαλύτερος εργοδότης από τους παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς αποτελώντας το 16% της συνολικής απασχόλησης με σχεδόν 42.000 εργασίες στη θάλασσα και στην ξηρά. Και η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί τα δύο τρίτα της απασχόλησης στους παραδοσιακούς ναυτιλιακούς τομείς. Συνεπώς ο παράκτιος τουρισμός παράγει περισσότερη απασχόληση από όλους τους άλλους ναυτιλιακούς τομείς συνολικά.

Όσον αφορά τους τομείς της ναυτιλίας και της ναυπηγικής, έχουν δει σημαντικές απώλειες δουλειάς κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας, ενώ ο παράκτιος τομέας του τουρισμού έχει δημιουργήσει πάνω από 30.000 νέες θέσεις μεταξύ 1998 και 2005. Εντούτοις, οι περαιτέρω μελέτες για να αξιολογηθεί η έκταση της απασχόλησης του ναυτιλιακού εξοπλισμού, των λιμένων και των παράκτιων τομέων του τουρισμού συστήνονται προκειμένου να δημιουργηθεί μια ακριβέστερη προβολή της απασχόλησης στις σχετικές με την θάλασσα δραστηριότητες στην Ελλάδα.

### 2.1.2. Γενικά μεγέθη

Η ελληνική ακτογραμμή εκτείνεται στα 13.780 χλμ. στα οποία περιλαμβάνονται 6.000 νησιά και νησίδες τα οποία αποτελούν περίπου την μισή έκταση της ακτογραμμής της χώρας. Επιπρόσθετα ένα σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού, γύρω στο 33%, κατοικεί σε παράκτιες πόλεις ή χωριά σε απόσταση 2 χλμ. από τη θάλασσα. Όσον αφορά τους σημαντικότερους παράγοντες της ελληνικής οικονομίας, αυτοί είναι ο τουρισμός και η ναυτιλία. Καλό θα ήταν να αναφερθεί ενδεικτικά πως το 2005 διακινήθηκαν 151 τόνοι εμπορευμάτων και 86 εκατομμύρια επιβάτες σε όλα τα ελληνικά λιμάνια.

### 2.1.3. Οι πιο Σημαντικές Θαλάσσιες Δραστηριότητες

Η Ελλάδα είναι ο 15<sup>ος</sup> πιο συχνός διεθνής προορισμός με αποτέλεσμα ο τουρισμός να διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιφέρειας διότι αφενός συμβάλλει πάνω από το 18% του Α.Ε.Π. και αφετέρου το 20% των θέσεων εργασίας δημιουργείται μέσω αυτού.

Ο ελληνικών συμφερόντων εμπορικός στόλος (με την ελληνική σημαία ή τη σημαία άλλων κρατών) είναι από τους μεγαλύτερους στον κόσμο με το ένα τέταρτο των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου να φέρει την ελληνική σημαία, ενώ στην ΕΕ κατέχει την πρώτη θέση με 2.999 πλοία ελληνικών συμφερόντων και πρώτη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο με μερίδιο συμμετοχής στην παγκόσμια αγορά γύρω στο 18.5%, με μεταφορικό έργο που αφορά το 20% του παγκοσμίου εμπορίου.

### 2.1.4. Το Ανθρώπινο Στοιχείο

#### Εισαγωγή

Στην ναυτιλία, ο ανθρώπινος παράγοντας περιλαμβάνει οτιδήποτε επηρεάζει την αλληλεπίδραση μεταξύ ενός ανθρώπου με οποιοδήποτε άλλο άνθρωπο ή σύστημα ή μηχανή επάνω στο πλοίο. Όμως οι άνθρωποι, τα συστήματα και οι μηχανές έχουν αλλάξει με την πάροδο των ετών, όχι μόνο μέσω της ανάπτυξης της τεχνολογίας, αλλά και λόγω της ανάγκης των operators να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητα με τη μείωση των τρεχουσών δαπανών, η οποία έχει οδηγήσει σε μια μείωση της επάνδρωσης των κλιμάκων και επίσης λόγω της απασχόλησης πολυεθνικού, πολυπολιτισμικού και πολύγλωσσου πληρώματος.

Δεν υπάρχει 'το τέλειο πλοίο', επειδή το τελικό προϊόν είναι αναπόφευκτα ένας συμβιβασμός μεταξύ αυτού που απαιτείται για να ικανοποιήσει τους κανονισμούς και τη νομοθεσία, αυτού που είναι απολύτως απαραίτητο για να εκπληρώσει το λειτουργικό ρόλο, και αυτού που είναι προσιτό.

Εντούτοις, η γενικότερη φύση της ναυτιλιακής επιχείρησής είναι τέτοια που όχι μόνο το εργατικό δυναμικό είναι πολυεθνικό και πολυπολιτισμικό, αλλά μπορούν να υπάρξουν

και διαφορετικές ερμηνείες διεθνώς οδηγιών καθώς και ασυμβίβαστα πρότυπα στον τρόπο ζωής, την κατάρτιση και την εκπαίδευση<sup>12</sup>.

### Η σημασία των ανθρώπων

Οι άνθρωποι είναι σημαντικοί και τα πλοία χρειάζονται καλούς ναυτικούς με κίνητρα, διάθεση και προσόντα για να λειτουργήσουν καλά. Πρέπει να τους παρασχεθούν τα κατάλληλα εργαλεία και να εκπαιδευθούν επαρκώς για να είναι ασφαλείς και αποδοτικοί. Έως τώρα, λίγη έμφαση είχε δοθεί στη βελτίωση των προσωπικών ιδιοτήτων των ναυτικών, όμως η ποιότητα του τελικού προϊόντος εξαρτάται όχι μόνο από τα πρότυπα της παρεχόμενης εκπαίδευσης και κατάρτισης, αλλά και από τις βασικές ανθρώπινες ανάγκες του μυαλού, του σώματος και του πνεύματος. Από την άποψη του μυαλού, του σώματος και του πνεύματος, επομένως, η προσωπική παραγωγή του ναυτικού εξαρτάται από 7 ανάγκες:

- Ικανότητα. Το επίπεδο ικανότητας του ναυτικού εξαρτάται όχι μόνο από την καλή και αποτελεσματική εκπαίδευση και πρακτική του αλλά και από τη δυνατότητα του να απορροφά τη γνώση.
- Στάση. Η στάση του ναυτικού απέναντι στην εκπαίδευση και την κατάρτιση οδηγείται από τη διανοητική του ικανότητα, την νοημοσύνη, την προσωπικότητα, το χαρακτήρα και την ευαισθησία του. Τα βασικότερα στοιχεία είναι η συνείδηση και η αυτοεκτίμηση.
- Κίνητρο. Το κίνητρο βασίζεται στην καλή επικοινωνία, κατεύθυνση, ομαδική εργασία, ενδυνάμωση και του χαρακτήρα προκειμένου να παρασχεθεί στον ναυτικό μια αίσθηση ηγεσίας, διαλειτουργικότητας και προσαρμοστικότητας.
- Ευτυχής & υγιής τρόπος ζωής. Ένας ευτυχής και υγιής τρόπος ζωής μέσω της ενθάρρυνσης της ισορροπημένης διατροφής, της καλής υγιεινής και της άσκησης, μπορεί να εξασφαλίσει ότι ο ναυτικός έχει την ενέργεια, τη σωματική ικανότητα και δύναμη, που θα του επιτρέψει να κάνει την εργασία.

<sup>12</sup> Σημαντική είναι η Οδηγία 94/58 για την εκπαίδευση των ναυτικών που περιλαμβάνει τη Διεθνή Σύμβαση του IMO για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, χορήγησης πιστοποιητικών και φυλακής (STCW) καθώς εξασφαλίζει ότι τα πληρώματα έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση ενώ ενισχύει τον ανθρώπινο παράγοντα, «Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα», Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Αθ., Συριόπουλος Θ., Τσαμουρλέγκης Γ., σ.156, Εκδόσεις Gutenberg.



- Ασφαλές εργασιακό περιβάλλον. Ορθές εργονομικές και ασφαλείς πρακτικές εργασίας, παροχή προστατευτικού εξοπλισμού, μαζί με την κατάλληλη φυσική ασφάλεια οδηγεί σε μια βελτιωμένη παιδεία σε θέματα ασφαλείας και μια μεγαλύτερη συνειδητοποίηση ασφαλείας.
- Αυτοπραγμάτωση. Προσωπικές συνήθειες, συνείδηση, πολιτιστική ολοκλήρωση μαζί με την κατάλληλη επίβλεψη και την επαρκή ανταμοιβή μπορεί να παραγάγει μια αίσθηση υπερηφάνειας και σκοπού / κινήτρου, ταυτότητας, πεποίθησης, εμπιστοσύνης, προσδοκίας, πραγματοποίησης, πίστης, εκτίμησης, υποτροφίας και προσωπικής ασφαλείας.
- Ηθικές αξίες. Οι ηθικές αξίες είναι εξίσου σημαντικές. Η συνειδητοποίηση των διαφορετικών θρησκευτικών πίστεων, μαζί με την προσωπικές πίστη και την αυτοπειθαρχία κάποιου είναι οδηγοί προς την πολιτιστική συνειδητοποίηση.

Μερικές από αυτές τις ιδιότητες διδάσκονται, ενώ άλλες αναπτύσσονται μέσω της αυτοεκπαίδευσης. Άλλες πάλι εξαρτώνται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή που έχει ως καθήκον να παρέχει ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, κόσμια εργασιακές συνθήκες και δικαίους όρους απασχόλησης.

Μερικοί εργοδότες, εντούτοις, παρουσιάζουν λίγο ενδιαφέρον όσον αφορά την υγεία, την ασφάλεια, την ευημερία, την εκπαίδευση και το κίνητρο των υπαλλήλων τους σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι έτοιμοι να προσλάβουν φτωχούς σε ποιότητα και προσόντα ναυτικούς. Δυστυχώς, υπάρχουν μερικές διοικήσεις, ιδιοκτήτες, εφοπλιστές και πρακτορεία πληρωμάτων οι οποίες, σε συνάρτηση με τέτοιες συμβάσεις όπως το STCW, και ο κώδικας ISM, επιδιώκουν μόνο τα βασικά, ιδιαίτερα για την εργασία πληρωμάτων και τις συνθήκες διαβίωσης, ασφαλείας ζωής των εν πλω και της πρόληψης ατυχήματος. Βέβαια, δίκαια μιλώντας, υπάρχουν πολλοί ιδιοκτήτες, εφοπλιστές και πρακτορεία πληρωμάτων που επενδύουν στην κατάρτιση υπερκαλύπτοντας τα ελάχιστα υποχρεωτικά διεθνή πρότυπα.

## Η ανθρώπινη επιρροή

Συχνά εκτιμάται ότι περίπου το 80% όλων των εν πλω ατυχημάτων αποδίδονται στο ανθρώπινο λάθος (ή σωστότερα σε λάθος χειρισμό) ενώ το υπόλοιπο 20% μπορεί να προκύψει από το τοίχωμα ή την αποτυχία εξοπλισμού λόγω μη αναγνωρισμένων λαθών ή έλλειψης ειδικής συντήρησης. Οι αιτίες θαλάσσιων ατυχημάτων μπορούν να συνδεθούν με διάφορους συμβάλλοντες παράγοντες:

- Φτωχό σχέδιο πλοίων ή συστημάτων
- Αποτυχία εξοπλισμού μέσω της φτωχής συντήρησης
- Κούραση
- Ατελέσφορη επικοινωνία
- Έλλειψη προσοχή στους κανόνες, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες
- Ανεπαρκής κατάρτιση λειτουργίας των εξοπλισμών
- Άγνοια των ευπάθειας των ηλεκτρονικών συστημάτων.

Καθεμία από αυτές τις αιτίες μπορεί να είναι συνδεμένη με τις ανεπάρκειες ή τις αποτυχίες όσον αφορά την εκπαίδευση ή την κατάρτιση όχι μόνο του ναυτικού, αλλά επίσης και των διάφορων συμμετεχόντων στο ναυτιλιακό τομέα.

## Οι Ανθρώπινοι παράγοντες

Οι ανθρώπινοι παράγοντες, ή ο ανθρώπινος παράγοντας, είναι όροι που παρερμηνεύονται συχνά και χρησιμοποιούνται για να καλύψουν το ανθρώπινο στοιχείο ή ακόμα και το ανθρώπινο λάθος. Οι ανθρώπινοι παράγοντες ορίζονται ως ο κορμός της επιστημονικής γνώσης που σχετίζεται με τους ανθρώπους και το πώς αυτοί αλληλεπιδρούν με το περιβάλλον τους, ειδικά κατά την εργασία.

Η εφαρμογή των ανθρώπινων παραγόντων στο σχέδιο και τη λειτουργία ενός πλοίου ή των συστημάτων του σημαίνει ότι λαμβάνονται υπόψη οι ανθρώπινες ικανότητες, οι επιδεξιότητες, οι περιορισμοί και οι ανάγκες. Οι ανθρώπινοι παράγοντες δεν πρέπει να συγχέονται με τον όρο ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο είναι μια στενά συνδεδεμένη δραστηριότητα που εξετάζει τον ανεφοδιασμό του κατάλληλα καταρτισμένου και

πεπειραμένου προσωπικού. Αλλά, κατά την εξέταση της λειτουργίας ή του σχεδιασμού οποιουδήποτε πλοίου και των συστημάτων του και οι δύο αυτές περιοχές πρέπει να εξεταστούν – το ανθρώπινο δυναμικό για την επιλογή και την προετοιμασία του προσωπικού που θα κάνει την απαραίτητη εργασία και τους ανθρώπινους παράγοντες για να αποτελέσουν τη χρησιμοποίηση των ανθρώπων ως συστατικό του συστήματος.

Και οι δύο περιοχές περιέχουν διάφορες υποπεριοχές:

Ανθρώπινοι παράγοντες (που ταιριάζουν την εργασία με το άτομο):

- ✓ **Εφαρμοσμένη μηχανική ανθρώπινων παραγόντων** - η περιεκτική ένταξη των ανθρώπινων χαρακτηριστικών στον καθορισμό, την ανάπτυξη σχεδίου, και την αξιολόγηση ενός συστήματος για να βελτιστοποιηθεί η απόδοση μεταξύ του ατόμου και της μηχανής υπό τους διευκρινισμένους όρους.
- ✓ **Κίνδυνοι υγείας** - ο προσδιορισμός, η αξιολόγηση και η αφαίρεση ή μείωση των σύντομων ή μακροπρόθεσμων κινδύνων στην υγεία που εμφανίζεται ως αποτέλεσμα της κανονικής λειτουργίας ενός συστήματος.
- ✓ **Ασφάλεια συστημάτων** - η ανθρώπινη συμβολή στο ρίσκο όταν το σύστημα λειτουργεί κατά τρόπο κανονικό ή ανώμαλο.

Ανθρώπινες πηγές (που ταιριάζουν το άτομο στην εργασία):

- ✓ **Εργατικό δυναμικό** - ο αριθμός προσωπικού που απαιτείται, και ενδεχομένως είναι διαθέσιμος, ώστε να λειτουργήσει, να διατηρηθεί, να στηριχθεί και να παρασχεθεί εκπαίδευση για ένα σύστημα.
- ✓ **Το προσωπικό** - οι γνωστικές (δυνατότητα κατάρτισης και διανοητική ικανότητα) και φυσικές (επίπεδα ικανότητας, φυσικό μέγεθος, φύλο) ικανότητες που απαιτούνται από ένα πρόσωπο για να εκπαιδευτεί, να διατηρεί και να στηρίζει ένα σύστημα, ώστε να παρασχεθεί η βέλτιστη ποιότητα και ποσότητα πληρωμάτων που θα επανδρώσουν το πλοίο.
- ✓ **Κατάρτιση** - η εκπαίδευση που απαιτείται για να παρασχεθούν στο προσωπικό οι ουσιαστικές δεξιότητες εργασίας τους, η γνώση, οι αξίες και οι στάσεις.



## Εκπαίδευση και κατάρτιση

Η εκπαίδευση είναι η βαθμιαία διαδικασία απόκτησης γνώσης μέσω της εκμάθησης και της οδηγίας. Αυτό ισχύει τόσο για την ανάπτυξη των προσωπικών ιδιοτήτων μέσω της ανατροφής και της παρατήρησης όσο και για την απόκτηση της γνώσης μέσω εγχειριδίων. Είναι μια ισόβια διαδικασία. Δεν σταματάμε ποτέ να μαθαίνουμε, είτε μέσω της βασικής εκπαίδευσης είτε μέσω του 'Πανεπιστημίου της Ζωής' (παρατήρηση και εμπειρία). Κατάρτιση είναι η ανάπτυξη των δεξιοτήτων ή η γνώση μέσω της οδηγίας ή της πρακτικής. Εάν εφαρμόζεται σωστά, είναι μια προγραμματισμένη συστηματική ανάπτυξη της ικανότητας, της γνώσης, της κατανόησης, της ικανότητας, του σχεδίου τοποθέτησης και συμπεριφοράς που απαιτείται από ένα άτομο έτσι ώστε μπορεί επαρκώς να φέρει εις πέρας έναν δεδομένο στόχο ή να επιτελέσει μια συγκεκριμένη εργασία. Εντούτοις, η εκπαίδευση και η κατάρτιση των σχεδιαστών, των επιθεωρητών, των εκπαιδευτών κ.λπ. είναι εξίσου σημαντικές. Η ικανότητα ενός ναυτικού εξαρτάται όχι μόνο από την καλή και αποτελεσματική του εκπαίδευση και κατάρτιση, αλλά και από την ικανότητά, τη γνώση και την κατανόηση του θέματος, όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των ευκαιριών για την ανάπτυξη των δεξιοτήτων του και φυσικά της εμπειρίας του.

Η Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τα πρότυπα της κατάρτισης, της πιστοποίησης και της επιτήρησης για τους ναυτικούς (STCW)<sup>13</sup> αναγνωρίζει τη σημασία των λεπτομερών υποχρεωτικών προτύπων κρίνοντάς την απαραίτητη ώστε να εξασφαλίσει ότι όλοι οι ναυτικοί εκπαιδεύονται επαρκώς και καταλλήλως, όντας πεπειραμένοι, ειδικευμένοι και ικανοί να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους. Βέβαια, το θαλάσσιο εργατικό δυναμικό είναι τώρα πολυεθνικό και πολυπολιτισμικό. Αυτό μπορεί να επιτρέψει διαφορετικές ερμηνείες των διεθνών οδηγιών και των ασυμβίβαστων προτύπων στην κατάρτιση και εκπαίδευση.

## Σύνοψη

Για να λειτουργήσει ακίνδυνα και αποτελεσματικά οποιοδήποτε πλοίο ή σύστημα, πρέπει να έχει ως σκοπό όχι μόνο να υποστηρίξει τους ανθρώπους που απασχολεί,

<sup>13</sup> *The Standards of Training, Certification & Watchkeeping (STCW)*, <http://www.stcw.org/big.html>.

χωρίς ζημία στην υγεία τους, στην ασφάλειά τους και στη συνολική τους απόδοση, αλλά επίσης και εκείνοι οι άνθρωποι πρέπει να εκπαιδευτούν επαρκώς ώστε να είναι σε θέση να το λειτουργήσουν.

Ένα πλοίο είναι μοναδικό δεδομένου ότι είναι δεν είναι μόνο μια θέση εργασίας μέσα στην οποία υπάρχουν διάφοροι τερματικοί σταθμοί, κάθε ένας από τους οποίους μπορεί να έχει τα διαφορετικά λειτουργικά κριτήρια, αλλά και είναι μια στέγη για εκείνους που εργάζονται εν πλω. Είναι επίσης μια επιπλέον πλατφόρμα που μπορεί να επηρεαστεί από τις εξωτερικές και εσωτερικές περιβαλλοντικές συνθήκες όπως ο καιρός, η θερμοκρασία, η υγρασία, ο θόρυβος, η δόνηση και η κίνηση πλοίων (ρίψη, κύλισμα και χτύπημα), οποιαδήποτε από τις οποίες μπορεί επίσης να είναι καταστρεπτική για την ασφάλεια και την απόδοση εκείνων που εργάζονται και ζουν εν πλω.

Κρίνεται σκόπιμο λοιπόν, όλοι οι αρμόδιοι να εργαστούν μαζί για να εξασφαλίσουν ότι τελικά ο καπετάνιος και το πλήρωμά του έχουν τα σωστά εργαλεία σε ισχύ, και εκπαιδεύονται κατάλληλα, για να εξασφαλίσουν την ασφαλή συμπεριφορά του πλοίου καθώς και την ασφαλή και έγκαιρη παράδοση του φορτίου του. Εργονομικοί και ανθρώπινοι παράγοντες δεν πρέπει να υπολογίζονται μόνο στο στάδιο σχεδίου ενός πλοίου και να τελειώνουν στην κατασκευή του, αλλά πρέπει να εφαρμόζονται καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου της ζωής του.

Εάν ο ναυτικός δεν είναι ικανός, υγιής, ευτυχής, καλά εκπαιδευμένος και παρακινούμενος θα επηρεαστεί αρνητικά η εμπορική απόδοση του πλοίου.

## 2.2.Ναυπηγική

### 2.2.1.Γενικά

Η ναυπηγική στην Ελλάδα περιλαμβάνει την κατασκευή, την επισκευή και τη συντήρηση πλοίων καθώς επίσης και των μεγάλων ατσάλινων κατασκευών στη στεριά όπως ρευστές δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων και γέφυρες χάλυβα.

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<sup>14</sup>.

Χαρακτηριστικό είναι ότι για τις μεγάλες μονάδες απαιτούνται πολλά κεφάλαια ενώ και ο αριθμός των εργαζομένων είναι πολύ μεγάλος. Η ανάπτυξη του κλάδου αυτού συμβάλλει στην εισροή συναλλάγματος και ταυτόχρονα στην αποφυγή διαρροής του από τέτοιες δραστηριότητες των πλοιοκτητών σε ναυπηγεία άλλων χωρών.

<sup>14</sup> Μεσαίες και μικρές μονάδες βρίσκονται κυρίως στο Πέραμα (Πειραιά) από τις οποίες ξεχωρίζουν: τα "Ενωμένα ναυπηγεία Περάματος - Γέας", το Ναυπηγείο "Αργώ", τα "Ναυπηγεία Σαλαμίνας Α.Ε.", η "Επισκευαστική Βάσις Κυνουρούρας Α.Ν.Β.Ε.", Τα "Ναυπηγεία ΝΑΥΣ" των Αφών Φιλίππου, το Ναυπηγείο "Γενικών Επιχειρήσεων Περάματος (συνκρότημα της Εμπορικής Τράπεζας), τα "Ναυπηγεία Αναστασιάδη - Τσορτανίδη", τα "Ναυπηγεία Γκούμα" Σαλαμίνας και τα "Ναυπηγεία Κορωναίου" (<http://el.wikipedia.org>).



Οι σύγχρονες δραστηριότητες ναυπηγικής άρχισαν στην Ελλάδα το 1965 όταν καθιερώθηκαν τα ελληνικά ναυπηγεία (Σκαραμαγκά), ακολουθούμενες από τη δημιουργία των ναυπηγείων Ελευσίνας, των ναυπηγείων Χαλκίδας και των ναυπηγείων Νεωρίου Σύρου. Τα ναυπηγεία ιδρύθηκαν ιδιωτικά, μεταφέρθηκαν έπειτα σε δημόσιο έλεγχο και ιδιωτικοποιήθηκαν τώρα πάλι<sup>15</sup>.

Παλαιότερα η ναυπηγική και επισκευή πλοίων ήταν μεταξύ των σημαντικότερων τομέων της ελληνικής οικονομίας, από την άποψη του κύκλου εργασιών και της απασχόλησης. Η κρίση στον τομέα άρχισε στη δεκαετία του '80 με τη διεθνή θαλάσσια κρίση, αλλά ενισχύθηκε από την ελλιπή διαχείριση και την έλλειψη αναδόμησης και επένδυσης. Στο μεταξύ, η πείρα ναυπηγικής που προωθήθηκε στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας και οι ελληνικοί πλοιοκτήτες άρχισαν να χιτίζουν τα πλοία τους εκεί. Η κατάσταση χειροτέρευσε λόγω του ανταγωνισμού από την Ιταλία, τη Μάλτα και την Ισπανία λόγω της υψηλότερης εργασίας και των λειτουργικών δαπανών που επικρατούσαν στην Ελλάδα και αργότερα από τις ανερχόμενες αγορές από το ανατολικό μπλοκ.

Μεταξύ του 2001 και του 2003 η αξία του τομέα μειώθηκε από €99 εκατομμύρια σε €57 εκατομμύρια και σε όρους λήξης προθεσμίας και παραγγελιών η Ελλάδα κατατάσσεται στη χαμηλότερη θέση στην Ευρώπη μαζί με την Πορτογαλία. Τα κύρια προβλήματα του τομέα είναι χαμηλή παραγωγικότητα, υψηλές δαπάνες εργασίας (έναντι των κύριων ανταγωνιστών), ανικανότητα παράδοσης εντός των προθεσμιών καθώς επίσης και η ξεπερασμένη τεχνολογική ικανότητα των μηχανημάτων<sup>16</sup>.

Στη συνέχεια παρατίθεται ένας πίνακας που απεικονίζει τα δυνατά σημεία, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες αλλά και τις απειλές που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία.

<sup>15</sup> Η εταιρία *Ελληνικά Ναυπηγεία* από το 2002 που ιδιωτικοποιήθηκε, έχει κάνει αλματώδη πρόοδο και βρίσκεται στο σωστό δρόμο προκειμένου να αναπτύξει το πρωτεύον ναυπηγείο της Ελλάδας σε ένα από τα κορυφαία ναυπηγεία της Μεσογείου, καθιστώντας το κορυφαίο τεχνολογικά, ανταγωνιστικό σε παγκόσμιο επίπεδο και ικανό να προσφέρει στους εργαζόμενους του μακράιωνες εργασιακές προοπτικές (<http://www-org.euro2day.gr/articles/134693/>).

<sup>16</sup> Με αφορμή πρόσφατα δημοσιεύματα που κάνουν δυσμενείς αναφορές για την πορεία των Ελληνικών Ναυπηγείων, ο Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας επισημαίνει ότι η βιωσιμότητα των Ναυπηγείων απειλείται, καθώς το Ελληνικό Δημόσιο δεν τηρεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις καθυστερώντας τις προκαθορισμένες πληρωμές (<http://www-org.euro2day.gr/articles/134693/>).

### SWOT Analysis

Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Υψηλό περιεχόμενο έρευνας & ανάπτυξης	Έλλειψη συνολικά εφαρμόσιμων εμπορικών κανόνων	Αυξανόμενο δια θαλάσσης εμπόριο και αυξανόμενη ζήτηση για πλοία	Αθέμιτος συναγωνισμός από τις ασιατικές χώρες
Υψηλή ειδικευση παραγωγής	Γηράσκον εργατικό δυναμικό και δυσκολίες με την αντικατάσταση αυτού	Αυξανόμενη απαίτηση για εξειδικευμένα πλοία	Μη ελκυστική εικόνα της βιομηχανίας
Υψηλή παραγωγικότητα εργασίας	Αυξανόμενες ελλείψεις ικανότητας και εργασίας	Καινοτομίες λόγω της επένδυσης σε έρευνα και ανάπτυξη	Παραβάσεις δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας
Ειδικευμένο εργατικό δυναμικό	Ελλιπής πλήρωση ναυπηγικής ικανότητας	Επέκταση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων	Χαμηλές τιμές των πλοίων λόγω της παγκόσμιας υπερχωρητικότητας
Δυνατή ναυπηγική παράδοση	Ανικανότητα να ανταγωνιστεί στην τιμή		

### 2.2.2.Εισαγωγή της Εθνικής Βιομηχανίας

Το πλήρες όνομα της ένωσης των ελληνικών ναυπηγείων είναι ένωση της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, με το λογότυπο (E.E.N.B.).

Τα ιδιόχρηστα ναυπηγεία μελών EENB είναι:

**Τα «Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.»**, που έχουν αναληφθεί από τα «ThyssenKrupp Marine Systems AG» από τον Ιανουάριο του 2005 και μετά.

Δραστηριότητες: Τα κύρια λειτουργούντα τμήματα είναι:

- Τμήμα υποβρυχίων: Απασχολεί περίπου 500 υπαλλήλους. Οι αρμοδιότητές του είναι newbuildings, εκσυγχρονισμός, επισκευή των συμβατικών υποβρυχίων.
- Τμήμα σκαφών επιφάνειας: Απασχολεί περίπου 215 υπαλλήλους. Οι αρμοδιότητές του είναι newbuildings και εκσυγχρονισμός των ναυτικών πλοίων.Fast Patrol Vessels, Offshore Patrol Vessels, Gun Boats and Frigates.
- Τμήμα επισκευών: Απασχολεί περίπου 210 υπαλλήλους. Οι αρμοδιότητές του είναι επισκευή και εκσυγχρονισμός ή/και μετατροπές σε όλα τα είδη πλεύσιμων μονάδων.

### «Ναυπηγεία Elefsis»

Δραστηριότητες: Κατασκευή, μετατροπή, γενικές εργασίες συντήρησης και όλοι οι τύποι επισκευών.

Η κατασκευή νέων πλοίων περιλαμβάνει Landing Ships, sophisticated Fleet Support vessels and Fast Attack Missile Crafts.

Στον τομέα μετατροπής, η βελτιωτική εργασία που εκτελέστηκε στην επιπλέοντα εγκατάσταση γεώτρησης διατρήσεων ήταν η πρώτη που εκτελέστηκε στην Ελλάδα.



### «Ναυπηγεία Νεωρίου Σύρου»

Δραστηριότητες: Επισκευή, μετατροπή σκαφών και κατασκευή. Καθιερώθηκε ένας νέος ανεγκυστήρας για την ανύψωση πλοίων μέχρι 85 μ και 2.150 τόνους μετατόπισης.

#### 2.2.3. Ναυπηγική Ανάπτυξη

Καμία νέα παραγγελία δεν τοποθετήθηκε στα ελληνικά ναυπηγεία το 2006.

Για τα ναυπηγεία Νεωρίου, πρόγραμμα κατασκευής παρέμεινε ανενεργό δεδομένου ότι δεν κατόρθωσε να υπογράψει μια ενιαία σύμβαση.

Είναι γνωστό ότι το ανθρώπινο δυναμικό στα ναυπηγεία το διάστημα 1995-2004 είχε μια μείωση της τάξης του 43.1% με αποτέλεσμα τη μείωση στις τάσεις απασχόλησης ενώ διάφορες νέες παραγγελίες τα τελευταία χρόνια τοποθετήθηκαν από τους Έλληνες ιδιοκτήτες σε ξένα ναυπηγεία.

Το Ναυπηγείο Ελευσίνας συνέχισε τις μελέτες και την έρευνα αγοράς για την κατασκευή εξειδικευμένων πλοίων όπως χημικών βυτιοφόρων με τις ανοξειδώτες δεξαμενές και των επιβατηγών πλοίων.

#### 2.2.4. Εξελίξεις στη Συντήρηση, Επισκευή & Μετατροπή Πλοίων

Βελτίωση ως προς τον αριθμό και τη χωρητικότητα των επισκευασμένων παρατηρήθηκε, έναντι του ανεπαρκούς 2005, για να κλείσει το χάσμα τιμών μεταξύ της Ελλάδας και των πιο στενών ανταγωνιστών της, στη Μαύρη Θάλασσα, δηλ. Της Τουρκίας ή του Μαυροβουνίου.

Οι αποβάθρες των ελληνικών ναυπηγείων παρουσίασαν υψηλό ποσοστό απασχόλησης κατά τη διάρκεια του 2006. Ειδικά η αποβάθρα των 500.000 DWT είχε το ποσοστό απασχόλησης 100%.

Ο συνολικός λαμβανόμενος αριθμός αιτήσεων, στην Ελευσίνα κατά τη διάρκεια του 2006, ήταν στη μειωμένους. Η πτώση οφείλεται σε μια συνέχεια της τάσης που έχει αναπτυχθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών ως αποτέλεσμα της πλειοψηφίας των

ιδιοκτητών να επιλέγουν είτε να διατηρήσουν τα πλοία τους είτε να αναβάλουν τις επισκευές για περιοχές επισκευής χαμηλότερου κόστους όπως η Κίνα.

Με ένα συνολικό εισόδημα επισκευών €86 εκατομμυρίων για το έτος 2006, ο κύκλος εργασιών των ναυπηγείων ήταν 70% υψηλότερος από το προηγούμενο χρόνο.

#### 2.2.5.Εξελίξεις στη Ναυτική Ναυπηγική

Η διαφοροποίηση στην κατασκευή και την ανακαίνιση των πλοίων, που τοποθετήθηκαν από το ελληνικό ναυτικό, συνεχίστηκε τόσο στα Ελληνικά Ναυπηγεία όσο και στα Ναυπηγεία Ελευσίνας. Στα Ελληνικά Ναυπηγεία η εργασία συνεχίστηκε για τον εκσυγχρονισμό 6 φρεγατών S-class. Η πρώτη φρεγάτα «Kountouriotis» παραδόθηκε στο ναυτικό τον Σεπτέμβριο του 2006. Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας συνέχισαν την ολοκλήρωση μιας σειράς από Fast attack Missile Crafts (Super Vita 62m.).

Ο συνολικός αριθμός του εργατικού δυναμικού των ναυπηγείων μελών μας και στο τμήμα κατασκευής και επισκευής το 2006 ήταν σε μόνιμη βάση 2.496, σε προσωρινή βάση 155 και με υπεργολαβία περίπου 172<sup>17</sup>.

#### 2.2.6.Εργασιακές Τάσεις

Ο συνολικός αριθμός των επιχειρήσεων που αναπτύσσουν δραστηριότητες στους τομείς της ναυπηγικής/επισκευής πλοίων/ναυτιλιακού εξοπλισμού είναι 996, με έναν συνολικό κύκλο εργασιών €538.70 εκατομμύρια. Εντούτοις, υπάρχουν μόνο τρία μεγάλα ναυπηγεία στην Ελλάδα τα Ελληνικά ναυπηγεία (Σκαρμαγκάς), τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και του Νεωρίου Σύρου. Τα ναυπηγεία αυτά απασχόλησαν συνολικά 3.174 άτομα το 2004. Οι υπόλοιπες επιχειρήσεις είναι μικρές, οικογενειακού τύπου με πολύ λίγους ή κανέναν υπάλληλο και μπορούν να ταξινομηθούν ως προμηθευτές των ναυπηγείων.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να τονιστεί ότι η κύρια τάση απασχόλησης στον τομέα είναι πτωτική<sup>18</sup>. Ο τομέας έχασε 2.400 εργασίες μεταξύ 1995 και 2004. Κατά τη

<sup>17</sup> Σύμφωνα με στοιχεία της CESA το ανθρώπινο δυναμικό στα ναυπηγεία το 1975 έφτανε σε σύνολο τα 10.159 και σε νεότευκτα τα 2.316 ενώ το 2006 τα 2.496 και 400 άτομα αντίστοιχα.

διάρκεια των προηγούμενων 25-30 ετών, ο αριθμός εργαζομένων στα ελληνικά ναυπηγεία μειώθηκε από 3.200 έως 1.400 υπαλλήλους και στα ναυπηγεία Ελευσίνας από 2.100 έως 800 υπαλλήλους. Η πτώση αποδίδεται στους ακόλουθους παράγοντες:

- Η εφαρμογή της κοινής θαλάσσιας πολιτικής το 1986 προκάλεσε μια σημαντική αναδόμηση, μετά την οποία ο τομέας εισήλθε σε μια περίοδο συνεχούς και γρήγορης πτώσης.
- Η εμφάνιση των νέων «παικτών» από τις χώρες χαμηλότερου κόστους προς το τέλος της δεκαετίας του '90 (Τουρκία, Ρουμανία, Κορέα, Ιαπωνία και Κίνα) που εμφανίζουν ασφυκτικό<sup>19</sup> και συχνά αθέμιτο ανταγωνισμό.
- Ο αποκλεισμός της ναυπηγικής βιομηχανίας από τις κρατικές επιχορηγήσεις, σύμφωνα με τον κανονισμό 1540/98 της ΕΕ.
- Τα παλαιού τύπου ανελαστικά συστήματα εργασιακών σχέσεων.
- Η απουσία οργανωμένων Στρατηγικών και Πολιτικών του Κράτους<sup>20</sup> για τον κλάδο τις τελευταίες τρεις δεκαετίες.
- Η ιδιωτικοποίηση και
- Η υποτίμηση του δολαρίου έναντι του ευρώ, κατά την περίοδο 2002 – 2004, γεγονός με σοβαρότατες αρνητικές επιπτώσεις, στις πληρωμές που γίνονται παραδοσιακά σε δολάριο καθώς το κόστος διαμορφώνεται από το ευρώ ενώ η εργατοώρα πωλείται σε δολάριο.

Οι παράγοντες αυτοί λοιπόν συντελούν στο να μειώνεται η απασχόληση στα ναυπηγεία με άμεση συνέπεια το ανθρώπινο δυναμικό να μην μπορεί να ανανεωθεί με την είσοδο νέων στον κλάδο. Συνεπώς οι λίγες μεγάλες ναυπηγικές επιχειρήσεις της χώρας, αγωνίζονται να επιβιώσουν, να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να βρουν μια θέση στη διεθνή ναυπηγική αγορά.

<sup>18</sup> Ο κλάδος αριθμούσε 10.000 εργαζόμενους 20 χρόνια πριν, ενώ σήμερα ο αριθμός αυτός έχει συρρικνωθεί σε 3.500 εργαζόμενους σε όλη τη χώρα.

<sup>19</sup> Οι παραδοσιακές δραστηριότητες επισκευής έχουν συρρικνωθεί κυρίως λόγω του χαμηλού εργατικού κόστους των ανταγωνιστικών χωρών της Τουρκίας, Ρουμανίας, Ουκρανίας, κλπ, με αποτέλεσμα ο κλάδος να αναζητά εναλλακτικές δραστηριότητες για να επιβιώσει.

<sup>20</sup> Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι τα θέματα του ναυπηγικού κλάδου «πελαγοδρομοί» μεταξύ των Υπουργείων Ανάπτυξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνικής Άμυνας, Απασχόλησης και πλήθους άλλων κεντρικών και περιφερειακών δημόσιων υπηρεσιών.



Στο πρόβλημα συμβάλλει επίσης η ύπαρξη ανθρώπινου δυναμικού στα ναυπηγεία με υψηλό μέσο όρο ηλικίας. Η ηλικία των εργαζομένων στην παραγωγή κυμαίνεται γύρω στα 48 με 50 έτη, ενώ σε μεγάλο βαθμό είναι απόφοιτοι βασικής εκπαίδευσης. Επίσης εντοπίζεται μια έντονη δυσαναλογία μεταξύ των εργαζομένων στην παραγωγή και των διοικητικών υπαλλήλων: 250 έναντι 150 αντίστοιχα

Δυστυχώς ή ευτυχώς, οι εποχές που ένας εργαζόμενος πέρναγε όλη την καριέρα του σε μια εταιρία, φαίνεται να έχουν περάσει ανεπιστρεπτί, για όλη την Ευρώπη. Στην περίπτωση του Νεωρίου, ο κόσμος του είναι με πολλούς τρόπους συνδεδεμένος με την ύπαρξη του ναυπηγείου και μέχρι τώρα θεωρούνταν φυσιολογική η κατάσταση όπου ο πατέρας ήταν τεχνίτης στο ναυπηγείο και όταν έβγαине στην σύνταξη τη θέση του έπαιρνε ο γιος του. Η απασχόληση πρέπει πλέον να προσαρμόζεται στο τζιρο της επιχείρησης προκειμένου να υπάρξει προοπτική.

### 2.2.7. Προβλέψεις

Το μέλλον των ελληνικών ναυπηγείων δεν είναι θετικό. Μια τάση από την προηγούμενη δεκαετία είναι αυτή της πτώσης (- 43%) και το μέλλον δεν φαίνεται θετικό καθώς οι περισσότερες παραγγελίες ακόμη και από την Ελλάδα πηγαίνουν στα νοτιοανατολικά ασιατικά ναυπηγεία. Παραδείγματος χάριν, από τα περίπου 350 ελληνικά πλοία που κατασκευάζονται προς το παρόν κανένα από τα δεν χτίζεται στην Ελλάδα<sup>21</sup>. Τα τομεακά συνδικάτα έχουν προτείνει τα εξής προκειμένου να διατηρηθούν οι εργασίες και η απασχόληση στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία:

- Η ύπαρξη διαφανούς, ειλικρινούς και τεκμηριωμένου διαλόγου καθώς και συνεννόησης μεταξύ των εμπλεκομένων, δηλαδή των εργαζομένων και της εργοδοσίας, είναι μειζονος σημασίας με απαραίτητη τη θέσπιση ενεργητικών και συνεπών πολιτικών για την απασχόληση σε εθνικό επίπεδο.
- Ο μόνος τρόπος να κατασταθεί η ελληνική ναυπηγική ανταγωνιστικότερη είναι μέσω αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης του τομέα και των τεχνολογικών βελτιώσεων - εφόσον δεν υπάρχει κανένας τρόπος μείωσης των δαπανών

<sup>21</sup> Ενδεικτικό παράδειγμα των παραπάνω είναι ότι στο α' εξάμηνο του 2006 οι Έλληνες πλοιοκτήτες πραγματοποίησαν παραγγελίες στο εξωτερικό ύψους 6 δις δολαρίων.

εργασίας. Υπάρχουν πολλά τρέχοντα προγράμματα που εξετάζουν τις τεχνολογικές μεταφορές, αλλά αυτά δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα<sup>22</sup>.

- Η έρευνα και η ανάπτυξη του τομέα χρειάζονται ουσιαστικά μεγαλύτερη επένδυση.
- Προσαρμογές και οι αλλαγές είναι απαραίτητες προκειμένου να επιταχυνθούν ο προγραμματισμός, η παραγγελία, η κατασκευή, οι δοκιμές και η παράδοση των πλοίων.
- Η παροχή κινήτρων και η καλύτερη πολιτική ανθρώπινου δυναμικού (HR policy) για την πρόσληψη και την κατάρτιση των νέων υπαλλήλων κρίνονται σκόπιμες παράλληλα με την καλύτερη διαχείριση των ναυπηγείων. Ταυτόχρονα, το ανθρώπινο δυναμικό απαιτείται να αναβαθμίζει και προσαρμόζει τα προσόντα και τις δεξιότητές του στις απαιτήσεις και τις αλλαγές της αγοράς.
- Ο τεχνολογικός εκσυγχρονισμός και η καθιέρωση των εθνικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη των πλοίων υψηλής τεχνολογίας είναι ουσιαστικά για τον τομέα της ναυπηγικής<sup>23</sup>.
- Απαραίτητα είναι ο πιο κατάλληλος προγραμματισμός και το ταιρίασμα των δεξιοτήτων<sup>24</sup> και των ανθρώπινων δυναμικών στα σχεδιαγράμματα εργασίας στα ναυπηγεία.
- Συστήνεται η κρατική υποστήριξη για το μάρκετινγκ.

<sup>22</sup> Για να είναι όμως αυτές οι ενέργειες αποτελεσματικές και βιώσιμες απαιτείται επιπλέον και η ενεργοποίηση των τοπικών και περιφερειακών θεσμών, οι οποίοι θέτουν τους στόχους και διαθέτουν τους μηχανισμούς για την προώθηση **Τοπικών και Περιφερειακών Ενεργητικών Πολιτικών και Συνεργασιών Ανάπτυξης και Απασχόλησης**.

<sup>23</sup> Η διοίκηση του ναυπηγείου κινείται βάσει ενός **επιχειρησιακού σχεδιασμού** για την αντιμετώπιση της κρίσης, με κατεύθυνση την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων, όπως οι νέες κατασκευές εξειδικευμένου τύπου, προσπαθώντας παράλληλα να εξασφαλίσει ένα ήπιο κλίμα για την εφαρμογή του και σε μία χρονική ανάπτυξη ικανή να απορροφήσει τα προβλήματα που δημιουργούνται.

<sup>24</sup> Κρίνεται σκόπιμο να τονιστεί στο σημείο αυτό ότι μέσω της πολύ-ειδίκευσης το εργατικό δυναμικό γίνεται πιο ευέλικτο εργασιακά. Με την εφαρμογή της μειώνεται το λειτουργικό κόστος παραγωγής που είναι η βασικότερη προϋπόθεση για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της εταιρίας και την καθιέρωση μιας βιώσιμης πορείας στη ναυπηγική αγορά.

### 2.2.8. Δεξιότητες και Κατάρτιση

Σύμφωνα με τον αντιπρόσωπο βιομηχανίας, το ελληνικό ναυπηγικό εργατικό δυναμικό είναι ειδικευμένο και καμία ανεπάρκεια εργασίας δεν έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα, εκτός από κάποια ανεπάρκεια σε εξειδικευμένη ικανότητα στα τμήματα θέσεων. Ένα κέντρο για την επαγγελματική κατάρτιση έχει οργανωθεί για την προετοιμασία του εργατικού δυναμικού για την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



## 2.3. Ναυτιλία

### 2.3.1. Οργανωτικές Δομές στη Θαλάσσια Μεταφορά Εμπορευμάτων

#### 2.3.1.1. Ο Ρόλος των Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ιστορία και Οικονομία της Χώρας

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μεγάλης σημασίας για την Ελλάδα<sup>25</sup>. Αυτό είναι λόγω του αναλογικά με την οικονομία της χώρας, γιγαντιαίου στόλου, και της ανάγκης να παρασχεθεί επαρκής μεταφορά στα νησιά της χώρας. Η εργασία σε αυτόν τον τομέα έχει θεωρηθεί παραδοσιακά ως κάτι θετικό, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές συνδέονται με τη μακρά ιστορία της χώρας και την εξάρτησή της από τη θάλασσα. Η ευημερία της ελληνικής ναυτιλίας εξαρτάται εντούτοις πάρα πολύ από μια υγιή παγκόσμια οικονομία και μια σταθερή κατάσταση στην ενδοχώρα των ελληνικών λιμένων.

#### 2.3.1.2. Ο Αριθμός Ναυτιλιακών Εταιριών

Ο αριθμός επιχειρήσεων<sup>26</sup> στις θαλάσσιες μεταφορές δεν μπορεί να υπολογιστεί για δύο λόγους. Ο ένας είναι ότι ως αποτέλεσμα ελληνικής νομοθεσίας, είναι πολύ εύκολο να ιδρυθεί ή να διαλυθεί μια επιχείρηση (γεγονός που οδηγεί επίσης σε έναν μεγάλο αριθμό ανενεργών επιχειρήσεων). Επιπλέον, κάθε μεμονωμένο πλοίο εξετάζεται ως επιχείρηση από μόνο του. Οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν παραδοσιακά ισχυρή βιομηχανία στην Ελλάδα με μερικές οικογένειες πλοιοκτητών που βρίσκονται στη βιομηχανία για πάνω από 100 έτη. Μερικές από αυτές τις πλοιοκτήτριες οικογένειες

<sup>25</sup> Η ναυτιλία είναι ο υγιέστερος και δυναμικότερος τομέας της ελληνικής οικονομίας που αντιπροσωπεύει 4.9% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της οικονομίας. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες το 2005 το κατέστησαν πιθανό για την Ελλάδα να εισαγάγει πάνω από 12 δισεκατομμύρια ευρώ, έχοντας κατά συνέπεια μια σημαντική συμβολή στο εθνικό ισοζύγιο πληρωμών, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, [www.yen.gr](http://www.yen.gr).

<sup>26</sup> Η ελληνική ναυτιλία εξουσιάζεται από μικρές εταιρίες που ελέγχουν μόνο ένα ή δύο πλοία., αν και το ποσοστό τους από το συνολικό αριθμό επιχειρήσεων έχει μειωθεί από 52.16% το 1998 σε 41.55% το 2006. Αξίζει να σημειωθεί ότι, ο αριθμός επιχειρήσεων που έχουν περισσότερα από 25 πλοία συνεχίζουν να αναπτύσσονται, δεδομένου ότι αυτές οι 28 επιχειρήσεις αποτελούν το 4.04% του συνόλου, συγκρινόμενες με το 2.05% το 1998, Petrofin S.A.

(Ωνάσης, Λάτσης και Λαιμός)<sup>27</sup> είχαν μια ισχυρή παρουσία στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Ο τομέας της ναυτιλίας είναι πολύ σημαντικός για την ελληνική οικονομία και παράλληλα με τον τουρισμό υποστηρίζει την εθνική οικονομία. Η ελληνόκτητη ναυτιλία διατηρεί πρωταγωνιστικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο, καθώς οι ελληνικές εταιρίες διαχειρίζονται το 18% της παγκόσμιας χωρητικότητας και τα ελληνόκτητα πλοία αποτελούν το 50% περίπου του στόλου του συνόλου των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, διαχειρίζεται το 23% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων για τη μεταφορά ξηρού φορτίου και το 20% περίπου του στόλου των τάνκερ, το 25% περίπου των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου προς τις ΗΠΑ και το 25% των εξαγωγών των ΗΠΑ. Είναι, δηλαδή, ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας με σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη και την ενίσχυση του ισοζυγίου με πόρους<sup>28</sup>.



Επιπρόσθετα ο υπό ελληνική σημαία στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24 % του αντίστοιχου

<sup>27</sup> Ο κλάδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας συνεχίζει να παραμένει ο πιο κατακερματισμένος διεθνώς (με πληθώρα οικογενειακών επιχειρήσεων) και συνεπώς η τάση αυτή αναμένουμε να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια. [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr).

<sup>28</sup> Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2006 για πλοία άνω των 100 grt) η Ελλάδα δια καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα των υπό ελληνική σημαία στόλου, ο οποίος αριθμεί 1.455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 grt. [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr).

κοινοτικού<sup>29</sup>. Κατατάσσεται επίσης ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου, η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου<sup>30</sup>.



Ο στόλος που υπάγεται κάτω από την ελληνική σημαία περιλαμβάνει από 1.540 πλοία, ενώ ο ελληνόκτητος στόλος (συμπεριλαμβανομένων των πλοίων που καταχωρούνται κάτω από την ελληνική σημαία) αποτελείται από 3.338 πλοία. Τα ελληνικά συμφέροντα ελέγχουν τώρα το 14,1% του παγκόσμιου στόλου που εκφράζεται σε gross tons, ή το 16,5% dead-weight του παγκόσμιου στόλου. Σύμφωνα με το Υπουργείο οικονομίας και οικονομικών, ο ελληνικός εμπορικός στόλος συνέβαλε περισσότερο από €12 δις. στην ελληνική οικονομία το 2004. Στο μεταξύ, σύμφωνα με νεότερα στοιχεία της Petrofin Research, η ελληνική ναυτιλία συνέχισε την αυξητική της πορεία φθάνοντας στα 4.545

<sup>29</sup> Σύμφωνα με στοιχεία της Έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος για τη χρήση του 2006 (στη σελίδα 281 δημοσιεύεται σχετικό πλαίσιο υπό τον τίτλο «Εξελίξεις και προοπτικές της ελληνικής ναυτιλίας»), ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος ανερχόταν το Φεβρουάριο του 2007 σε 3.699 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 218 εκατ. dwt, η οποία αντιστοιχεί στο 16,5% της μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου. [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr).

<sup>30</sup> Όπως σημειώνει η Τράπεζα της Ελλάδος στην έκθεσή της, η προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου ("χρόνη φορτίου") και πετρελαίου είναι εμφανής, δεδομένου ότι ειδικά για τις δύο αυτές οι κατηγορίες πλοίων το ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο ανέρχεται στο 22,3% και 21,8% αντίστοιχα. Σημειώνεται το μέσο μέγεθος των πλοίων παρουσίασε αύξηση της τάξης του 5,5% το 2007, η οποία διευκολύνει την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακος που παρατηρούνται στον τομέα της ναυτιλίας. [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr).



πλοία από 4.346 που αριθμούσε στα τέλη του 2007. Στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς.

Το βασικό μειονέκτημα του ελληνόκτητου στόλου μέχρι πρότινος ήταν η μεγάλη ηλικία των πλοίων του. Ωστόσο, οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και ο αυξανόμενος διεθνής ανταγωνισμός έβαλαν τέλος στην τακτική των Ελλήνων πλοιοκτητών να προτιμούν πλοία μεγάλης ηλικίας. Παράλληλα, σειρά παραγόντων συνέτεινε στην επιτάχυνση της διαδικασίας εκσυγχρονισμού του ελληνόκτητου στόλου: τα αυξημένα κέρδη των πλοιοκτητών από την προσοδοφόρα διετία 2003-2004, οι υψηλές τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, οι ευνοϊκές συνθήκες δανεισμού καθώς και η είσοδος στα χρηματιστήρια. Συνεπώς, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 15,3 έτη το 2006 από 20,3 έτη το 2000 - περιορίζοντας έτσι τη διαφορά με το διεθνή μέσο όρο στα 0,4 έτη το 2006 από 3,4 έτη το 1998.

Παράλληλα, λόγω οικονομικών κλίμακας και του περιβάλλοντος παγκοσμιοποίησης, παρατηρείται συνεχής τάση μείωσης του αριθμού των πλοιοκτητών (κατά την τελευταία δεκαετία), κυρίως των μικρών εταιρειών με 1-2 πλοία. Αν και οι προαναφερθείσες αλλαγές προσδοκείται να λειτουργήσουν ευεργετικά για το ναυτιλιακό κλάδο, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να έχει δύο βασικά αδύνατα σημεία όσον αφορά τη συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών μειώνεται συνεχώς, υπό την πίεση του μισθολογικού μειονεκτημάτος έναντι πληρωμάτων όπως οι Φιλιππίνες, η Ανατολική Ευρώπη και η Ινδία<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> Είναι ενδεικτικό ότι το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στο συνολικό πλήρωμα των πλοίων με NAT περιορίστηκε στο 57% το 2004 από 85% το 1986. Παράλληλα, το εθνικό νηολόγιο χάνει συνεχώς ανταγωνιστικότητα έναντι των «σημαιών ευκαιρίας», κυρίως λόγω της υποχρεωτικής ποσόστωσης Ελλήνων ναυτικών στα πληρώματα των πλοίων με ελληνική σημαία. Ενώ το 42% του ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν στο εθνικό νηολόγιο το 1996, το ποσοστό αυτό έχει μειωθεί στο 31% το 2006, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr).

**Το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001- Μάιος 2008 σημειώθηκε:**

Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 5, 0%, αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 41,6%, αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,3%, αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 24,6%, αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 12,9%, αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 57,1%, αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,3% και αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 29,3%.

Παράλληλα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν προχωρήσει και προχωρούν και για το 2008 σε ένα ευρύ πρόγραμμα ανανέωσης και επέκτασης του υπάρχοντος στόλου και εκτιμάται ότι η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου θα αυξηθεί κατά 28% έως το 2010.

Από τα στοιχεία της έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος προκύπτει ότι το 2006 συνομολογήθηκαν συμβόλαια για τη ναυπήγηση 322 νέων πλοίων συνολικής αξίας περίπου 16,6 δις. δολαρίων. Από αυτά, 221 είναι δεξαμενόπλοια και 74 πλοία ξηρού φορτίου. Η έντονη αυτή ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών συνεχίστηκε, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, και κατά το πρώτο τρίμηνο του 2007, όταν έγιναν παραγγελίες για 125 πλοία, στην πλειονότητά τους ξηρού φορτίου, αξίας 6,7 δις. δολαρίων.

Αυτό το πρόγραμμα ανανέωσης, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, έχει συντελέσει στη μείωση της μέσης ηλικίας του στόλου. Συγκεκριμένα, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου προσεγγίζει τα 10,1 έτη, καθώς η μέση ηλικία των πλοίων ξηρού φορτίου είναι 12 έτη και των πετρελαιοφόρων τα 7,4 έτη.

Τα αντίστοιχα μεγέθη για το στόλο υπό ελληνική σημαία είναι τα 5,9 έτη, τα 7,6 έτη και τα 4,8 έτη. Αυτό είναι ενδεικτικό της προσέλκυσης πλοίων μικρής ηλικίας στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόκλιση της ηλικίας μεταξύ των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και των πετρελαιοφόρων αποδίδεται στην εφαρμογή αυστηρών κριτηρίων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος σε πλοία μεταφοράς πετρελαίου και παραγώγων του. Συγκεκριμένα, η απαίτηση κατασκευής

πλοίων διπλού κύτους και το επιταχυνόμενο πρόγραμμα απόσυρσης των υπάρχοντων πλοίων μονού κύτους συνέβαλαν στην ταχύτερη αντικατάσταση των παλαιότερων πετρελαιοφόρων.

### 2.3.1.3. Το Εργασιακό Περιβάλλον στην Ναυτιλία

Το ανθρώπινο στοιχείο στη ναυτική βιομηχανία διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο στη λειτουργία του. Ο ανθρώπινος παράγοντας υπερνικά σαφώς τη σημασία των λειτουργικής ποιότητας, τεχνικών και μηχανικών πτυχών. Η ποιότητα της λειτουργίας ναυτιλίας εξαρτάται από την προθυμία και τη δυνατότητα των ναυτικών να απασχοληθούν αποτελεσματικά και να ολοκληρώσουν τους στόχους τους. Έτσι, είναι σημαντικό να καθοριστεί ο πολιτισμός εργασίας και τα στοιχεία του. Στο πρόγραμμα WORKFRET32, ο πολιτισμός εργασίας καθορίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία:

Εργατικό δυναμικό (π.χ. μέγεθος, χαρακτηριστικά).

Οργάνωση εργασίας (π.χ. λειτουργίες, δομές).

Εργασιακό περιβάλλον (π.χ. ασφάλεια, ζητήματα υγείας).

Όροι απασχόλησης (π.χ. μισθός, κατάρτιση).

Σχέσεις εργασίας (π.χ. ιδιότητα μέλους ένωσης, οργάνωση τομέα).

### 2.3.2. Εργασιακές Τάσεις

Υπολογίζεται ότι η ναυτιλία και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την ναυτιλία παρέχουν απασχόληση σε ένα σύνολο από 200.000 ανθρώπους τόσο άμεσα όσο και έμμεσα. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, ο αριθμός των ναυτικών που

<sup>32</sup> Το πρόγραμμα WORKFRET μπορεί να δικαιολογηθεί από την άποψη της αρχικής συμβολής του στην έρευνα για τις ανθρώπινες κοινωνικές πτυχές και τις οργανωτικές διευθυντικές δομές των συστημάτων μεταφοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ενσωματώνει την τεχνολογική και κοινωνική επιστημονική κατανόηση στη μεταφορά εμπορευμάτων για να διατυπώσει τα μελλοντικά σενάρια εγκαθιστώντας τους στενότερους δεσμούς μεταξύ της ακαδημαϊκής έρευνας και των συμφερόντων των κοινωνικών εταίρων, ιδιαίτερα των συνδικάτων μεταφορών και των οργανώσεων εργοδοτών παρέχοντάς τους σαφείς δείκτες για πολιτική διατύπωση σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο.



απασχολούνται στα πλοία του ελληνικού ελεγχόμενου στόλου υπερβαίνει τους 30.000, ενώ ένας πολύ μεγαλύτερος αριθμός ατόμων απασχολείται σε εργασίες παράκτιων περιοχών που βασίζονται σε ναυτιλιακές δραστηριότητες και βοηθητικές υπηρεσίες.

Σύμφωνα με την εθνική στατιστική υπηρεσία (δείτε τον πίνακα παρακάτω), ο αριθμός των Ελλήνων υπηκόων και των ξένων ναυτικών που καταχωρείται στα ελληνικά εμπορικά πλοία 100 GT παρουσιάζεται μειωμένος από 39.122 το 1994 σε 30.920 το 2004. Ένας αντιπρόσωπος της Πανελληνίας ένωσης ναυτικών δήλωσε ότι η πτώση στον αριθμό ναυτικών οφείλεται στις αυξανόμενες δαπάνες εργασίας των ελληνικών ναυτικών δεδομένου ότι υπάρχει μια προμήθεια της φτηνότερης, ειδικευμένης εργασίας από τις νοτιοανατολικές ασιατικές και ανατολικο-ευρωπαϊκές χώρες.

## Πίνακας 6

### Αριθμός Ναυτικών 1994-2004

	Σύνολο	Έλληνες	Ξένοι
Σύνολο			
1994	39,122	25,842	13,280
1996	36,766	23,992	12,774
1998	33,669	20,505	13,164
2000	29,385	18,450	10,935
2002	32,926	18,747	14,179
2004	30,920	17,897	13,023

Κάτω από  
ελληνική σημαία

1994	33,373	24,190	9,183
1996	30,749	22,556	8,193
1998	26,507	18,856	7,651
2000	24,365	17,202	7,163
2002	24,974	17,786	7,188
2004	24,596	16,672	7,924

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2006

Αυτά τα στατιστικά στοιχεία επίσης δείχνουν ότι το μερίδιο των ξένων ναυτικών από όλους τους ξένους ναυτικούς αυξήθηκε σημαντικά κατά την περίοδο της δεκαετίας 1994-2004. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών μειώθηκε κατά 8.000 αλλά ο αριθμός των ξένων ναυτικών παρέμεινε σταθερός.

Παραδοσιακά στην Ελλάδα η ναυτιλία είναι μια μακροπρόθεσμη σταδιοδρομία με την αποχώρηση πολλών ναυτικών κατά τη συνταξιοδότησή τους από τη ναυτιλία. Και άλλοι πάλι ναυτικοί έχουν την τάση να επιστρέφουν στο σπίτι τους με σκοπό την οργάνωση δικών τους επιχειρήσεων (συχνά σχετιζόμενων με τον τουρισμό).

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι 1.075 ξένες ναυτιλιακές εταιρίες αναπτύσσουν δραστηριότητες στην Ελλάδα και όχι μόνο προσφέρουν την άμεση απασχόληση σε πάνω από 11.000 άτομα (9.753 Έλληνες και 1.288 αλλοδαπούς) αλλά ασκούν και επίδραση σε μια σειρά οικονομικών δραστηριοτήτων σχετιζόμενων με την ναυτιλία. Αυτό φέρνει το συνολικό αριθμό των ατόμων που απασχολούνται άμεσα στον τομέα της ναυτιλίας σε 41.961 (σύμφωνα με στοιχεία της περιόδου 2004-2006).



Πηγή: ΥΠΕΝΑΝΠ

Όμως κατά τη διετία 2006 – 2008 μειώθηκαν οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά πλοία κατά 2,6%, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της τελευταίας απογραφής του ναυτεργατικού δυναμικού που πραγματοποίησε η ΕΣΥΕ. Σε σχέση με την απογραφή του 2004, η μείωση είναι της τάξεως του 12,15%.

Οι μεγαλύτερες απώλειες θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς καταγράφεται στα τάνκερ και τα φορτηγά πλοία. Στη διετία 2006 - 2008 οι Έλληνες μειώθηκαν σε αυτές τις δύο κατηγορίες κατά 6,8%.

### Απώλεια

Συγκεκριμένα, στα υπό ελληνική σημαία και στα πλοία που ήταν συμβεβλημένα με το ΝΑΤ -δηλαδή σε ένα σύνολο 1.298 πλοίων- οι ναυτολογημένοι Έλληνες το 2008 ήταν 15.721 από 16.182 το 2006, επομένως χάθηκαν στη διετία 461 θέσεις εργασίας. Το 2004 σε 1.281 πλοία ήταν ναυτολογημένοι 17.897 Έλληνες.

Συνολικά την ημέρα της τελευταίας απογραφής (20/9/2008) στα υπό ελληνική σημαία και συμβεβλημένα πλοία ήταν ναυτολογημένοι 26.893 Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί, ενώ το 2006 ο αντίστοιχος αριθμός ήταν 29.260 ναυτικοί. Από τους 26.993 ναυτικούς οι 15.721 ήταν Έλληνες και οι 11.172 αλλοδαποί.



Στη διετία 2006 - 2008 το ναυτεργατικό δυναμικό στα ελληνικά και συμβεβλημένα πλοία μειώθηκε κατά 8,1%. Στην απογραφή του 2004 οι θέσεις εργασίας ήταν 30.920 για Έλληνες και αλλοδαπούς.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, οι Έλληνες αξιωματικοί είναι 6.780 από 6.703 το 2006, ενώ 7.692 είναι ναυτολογημένοι ως κατώτερο πλήρωμα, σε 1.240 υπολογίζονται οι ναυτολογημένοι δόκιμοι, το υγειονομικό προσωπικό και οι ναυτικοί άνευ ειδικότητας. Επίσης, από την τελευταία απογραφή προκύπτει ότι το 18,3% των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτικών ήταν ηλικίας 51 - 60 ετών, το 32,5% είναι ηλικίας από 41 - 50 ετών, το 24,6% ηλικίας από 31 - 40 ετών και το 19,9% ηλικίας από 21 - 30 ετών.

### Επιβατηγά

Το 52,1% των Ελλήνων ναυτικών είναι ναυτολογημένο σε επιβατηγά πλοία και το 47,9% σε φορτηγά και τάνκερ. Στην απογραφή του 2006 υπερερεύσε ελαφρά ο αριθμός των ναυτολογημένων Ελλήνων σε τάνκερ και φορτηγά, καθώς σε αυτές τις κατηγορίες εργαζόταν το 50,1%, ενώ στα επιβατηγά το 50,1% του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού.

Η μεγάλη μείωση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών σε σύγκριση με το 2004 θα πρέπει να αποδοθεί:

- Στην έγκριση που έδωσε το 2005 η κυβέρνηση για μείωση περίπου κατά 30% του ελληνικού ξενοδοχειακού προσωπικού στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια, το οποίο αντικαταστάθηκε με χαμηλόμισθους αλλοδαπούς.
- Στην καθιέρωση από το 2007 των «ελαστικών οργανικών συνθέσεων», με τις οποίες μειώθηκε ο αριθμός των Ελλήνων ναυτεργατών στα ποντοπόρα πλοία<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> Μειώθηκαν 2,8% οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών,  
<http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11424&subid=2&tag=8334&pubid=3948817>.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι συνεχείς μειώσεις των οργανικών συνθέσεων (περίπου 10 από το 1981 και μετά), σε συνδυασμό με τη μείωση του ελληνικού στόλου εξαιτίας της προτίμησης που επέδειξαν κυρίως οι ποντοπόροι εφοπλιστές σε σημαίες ευκαιρίας, είχαν ως αποτέλεσμα τη δραματική συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού.

### Οι ναυτικοί στα ελληνικά πλοία

26.983 ναυτικοί υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το NAT πλοία. Οι 15.721 ήταν Έλληνες και 11.172 αλλοδαποί.

Σε 6.780 ανέρχονταν οι Έλληνες αξιωματικοί (6.703 στην απογραφή του 2006), σε 7.692 τα κατώτερα πληρώματα (ήταν 8.147) και 1.240 οι δόκιμοι, το υγειονομικό προσωπικό και το προσωπικό χωρίς ειδικότητα.

Το 32,5% των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτεργατών είναι ηλικίας 41 - 50 ετών, το 24,6% ηλικίας 31 - 40 ετών, το 19,9% ηλικίας 21 - 30 ετών και το 18,3% από 51 - 60 ετών.

Το 52,1% των Ελλήνων ναυτεργατών εργάζεται σε επιβατηγά και λοιπά πλοία και το 47,9% σε φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Το 2006 τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 49,9% και 50,1%, αντίστοιχα.

### 2.3.3. Προβλέψεις

Η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να έχει δύο βασικά αδύνατα σημεία όσον αφορά τη συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών μειώνεται<sup>34</sup> συνεχώς, υπό την πίεση του μισθολογικού μειονεκτημάτων έναντι πληρωμάτων όπως οι Φιλιππίνες, η Ανατολική Ευρώπη και η Ινδία.

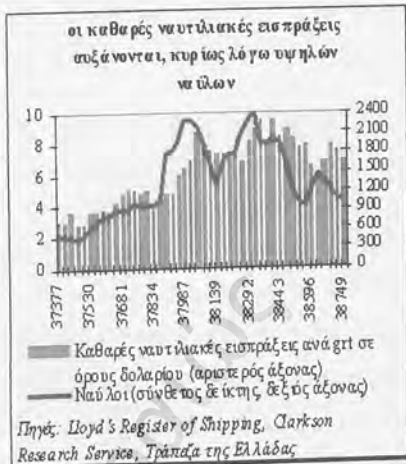
<sup>34</sup> Είναι ενδεικτικό ότι το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στο συνολικό πλήρωμα των πλοίων με NAT περιορίστηκε στο 57% το 2004 από 85% το 1986. Παράλληλα, το εθνικό νηολόγιο χάνει συνεχώς ανταγωνιστικότητα έναντι των «σημαίων ευκαιρίας», κυρίως λόγω της υποχρεωτικής ποσόστωσης Ελλήνων ναυτικών στα πληρώματα των πλοίων με ελληνική σημαία. Ενώ το 42% του ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν στο εθνικό νηολόγιο το 1996, το ποσοστό αυτό έχει μειωθεί στο 31% το 2006.

Η πιο μακροπρόθεσμη τάση απασχόλησης είναι αυτή της πτώσης<sup>35</sup> και η τάση τροφοδοτείται περαιτέρω από το γεγονός ότι το ελληνικό εργατικό δυναμικό δεν είναι φτηνό και ο τομέας θεωρείται ελκυστικός από τους νέους στην Ελλάδα. Αυτό ασκεί την πίεση στη βιομηχανία να παρακινήσει τους νέους για να επιλέξουν εκπαίδευση σχετική με τη θάλασσα. Διάφορα ζητήματα έχουν προσδιοριστεί ως πρωταρχικές αιτίες για τη χαμηλή ελκυστικότητα του τομέα. Αυτοί περιλαμβάνουν:

- Η Ναυτιλία προσελκύει κυρίως κριτική και αρνητική δημοσιότητα από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.
- Υπάρχει έλλειψη πληροφόρησης όσον αφορά τη θαλάσσια εκπαίδευση και πρακτική ακόμα και για την ύπαρξη και το μέγεθος της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτή η έλλειψη πληροφόρησης περιλαμβάνει την τοποθέτηση των ναυτικών εργασιών στην αγορά εργασίας, τα ειδικά τους χαρακτηριστικά και των προϋποθέσεων εκπαίδευσης.
- Οι άνθρωποι σήμερα θεωρούν το θαλάσσιο επάγγελμα ως σκληρό, παλιομοδίτικο και συνεπώς ως μη ελκυστικό.
- Οι άνθρωποι πιστεύουν ότι η θαλάσσια αγορά εργασίας πάσχει από κορεσμό.
- Το επάγγελμα του ναυτικού δεν είναι ελκυστικό διότι περιλαμβάνει απόσταση, μοναξιά και μακριές περιόδους μακριά από φίλους και οικογένεια.

<sup>35</sup> Η μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών εκτιμάται ότι περιορίσε την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως την τελευταία δεκαετία, [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr), πηγή: Εθνική Τράπεζα.





Μια άλλη έκθεση δείχνει ότι παρά την αρνητική εικόνα της ναυτιλίας, οι προοπτικές απασχόλησης βελτιώνονται, με καλύτερες χρηματοοικονομικές αναμοιβές και καταστάσεις υπηρεσιών για τους ναυτικούς. Για το σχετικά μικρό αριθμό ανθρώπων που επιθυμούν να αρχίσουν ένα επάγγελμα ως ναυτικοί, οι μελλοντικές προοπτικές σταδιοδρομίας είναι καλές.

Ακόμα κι αν ο αριθμός ναυτικών μειώνεται, το έτος 2004 αποδείχτηκε πολύ ευήμερο για την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία. Η άμεση συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ ήταν 4.8% και τον Ιούνιο του 2005 η θαλάσσια εισροή ανταλλαγής έφθασε σε €1.202 εκατομμύρια, αντιπροσωπεύοντας μια αύξηση της τάξης του 4.38%.

Ενώ η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι εξαιρετικά σημαντική διαχρονικά, κρίνεται περιορισμένη σε σχέση με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου διεθνώς. Συγκεκριμένα, οι συναλλαγματικές εισπράξεις στην ελληνική οικονομία ανά τόνο είναι \$150 - μόλις το 1/3 του μέσου όρου των σημαντικότερων ναυτιλιακών χωρών. Βασικό λόγο αποτελεί το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν αποτελεί κύρια χώρα προορισμού ή προέλευσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τον παγκόσμιο στόλο. Καθώς ο όγκος εμπορευμάτων που μεταφέρεται μέσω ελληνικών λιμανιών είναι μικρός, σημειώνονται επιπλέον δυσχέρειες στην ανάπτυξη εκτεταμένου πλέγματος ναυτιλιακών υπηρεσιών στην Ελλάδα. Έτσι, αν και η χώρα ελέγχει το 40% του

ευρωπαϊκού στόλου, συνεισφέρει μόνο το 3% του τζίρου του ναυτιλιακού πλέγματος της ΕΕ.

Συνεπώς, για να εκμεταλλευθεί η ελληνική οικονομία την ηγετική θέση της ναυτιλίας πρέπει να κατευθύνει τις πολιτικές της στη δημιουργία συνεργιών με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών, αεροπλάνων-πλοίων και σιδηροδρόμων-πλοίων). Πράγματι, ο όγκος φορτίων ανά χιλιόμετρο που μεταφέρεται στην Ελλάδα μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 0,2 εκατ. τόνοι σε σχέση με 1,8 εκατ. τόνους στην ΕΕ, καταδεικνύοντας τη δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Καθώς οι υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος είναι αλληλένδετες, η προώθηση των ελληνικών λιμανιών σε λιμάνια-κόμβους αποτελεί το πρώτο βήμα για την περαιτέρω επέκταση του ναυτιλιακού κλάδου. Μια τέτοια πολιτική θα είχε επίσης ως αποτέλεσμα την αύξηση της απασχόλησης σε ναυτιλιακές υπηρεσίες, ενώ παράλληλα η υψηλή ζήτηση για αξιωματικούς αυξάνεται διεθνώς δημιουργώντας θετικές προοπτικές και για την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.

#### 2.3.4. Δεξιότητες και Κατάρτιση

Προκειμένου να καλυφθούν οι απαιτήσεις του στόλου σε ποσότητα και ποιότητα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει δημιουργήσει ένα εκτενές ναυτιλιακό σύστημα εκπαίδευσης και κατάρτισης. Οι Έλληνες εκπαιδευόμενοι αξιωματικοί ακολουθούν τα εκπαιδευτικά μαθήματα που παρέχονται από τις ακαδημίες εμπορικής ναυτιλίας οι οποίες λειτουργούν σε εννέα σημεία σε ολόκληρη την Ελλάδα κάτω από τη επίβλεψη της εκπαιδευτικής διεύθυνσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν υπάρχουν δίδακτρα σε αυτήν την κατάρτιση και η στέγαση παρέχεται δωρεάν.

Ακόμα κι αν η χαμηλή ελκυστικότητα του τομέα έχει προσδιοριστεί ως ένα από τα βασικά προβλήματα, ο αριθμός πτυχιούχων από τα σχολεία ανώτερων υπαλλήλων εμπορικού ναυτικού είναι μεγαλύτερος από διπλάσιος μεταξύ του έτους 1990 και του έτους 1996, δηλαδή οι απόφοιτοι αυξήθηκαν από 1.454 σε 3.527. Ο αριθμός των σπουδαστών συνεχίζει να αυξάνεται τα τελευταία επτά χρόνια ως αποτέλεσμα μιας



έντονης και δαπανηρής διαφημιστικής εκστρατείας από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Πολλοί από εκείνους που αποφοιτούν από ναυτιλιακές σχολές βρίσκουν απασχόληση σε περιοχές σχετικές με τη ναυτιλία, π.χ. ναυτιλία, πρακτορεία. Εντούτοις, εντοπίζεται συγχρόνως ένας δείκτης ανεργίας γύρω στο 10% μεταξύ των πτυχιούχων από τις θαλάσσιες μελέτες των συνδικάτων.

### 2.3.5. Βασικές Τάσεις - Κλειδιά της Απασχόλησης

Ενώ η κατάσταση που περιγράφεται κάνει πολλές επιχειρήσεις που κοιτάζουν για να επεκτείνουν τις διαδικασίες τους απαισιόδοξες, τα θετικά νέα είναι ότι δεν υπάρχει έλλειψη υψηλής ποιότητας εκπαιδευόμενων που εισάγονται στη βιομηχανία. Η ναυτιλία είναι τώρα «περιζήτητη»<sup>36</sup> και οι επιχειρήσεις δουλεύουν πολύ σκληρότερα για να προωθήσουν την εικόνα τους και να προσελκύσουν το καλό ακατέργαστο ταλέντο. Θέσεις εκπαιδευόμενων μέσα στις επιχειρήσεις που κυριαρχούν έχουν πάντα οι πτυχιούχοι πανεπιστημίου σε όλο τον κόσμο οι οποίοι αναγνωρίζουν τον πλούτο των ευκαιριών που προσφέρονται από τη βιομηχανία.

Είναι εμφανές τώρα πως μεταξύ τριών και πέντε ετών, οι επιχειρήσεις εστιάζουν στην προσφορά ελκυστικότερων πακέτων. Βλέπουμε τις επιχειρήσεις να προσφέρουν πιο ευέλικτο ωράριο, βελτιώσεις στο περιβάλλον εργασίας, δωρεάν μεσημεριανά γεύματα και άλλες πρωτοβουλίες. Οι επιχειρήσεις δίνουν επίσης περισσότερη έμφαση στην κατάρτιση και τη μελέτη επαγγελματικών προσόντων του προσωπικού αφενός με σκοπό την αύξηση της παραγωγικότητας, αφαιρούμε με κίνητρο να παραμείνουν στον εργοδότη.

Το Shipbroking γίνεται όλο και περισσότερο επαγγελματική βιομηχανία και οι shipbroking εταιρίες προσφέρουν περισσότερη κατάρτιση ενώ στρέφονται όλο και περισσότερο στη στρατολόγηση συμβούλων για να γεμίσουν τα κενά. Οι ημέρες του

<sup>36</sup> Σημαντική είναι η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας και στην ανάπτυξη και ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας με πόρους. Από τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος προκύπτει ότι οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αντιπροσωπεύουν - κατά μέσον όρο - την τελευταία τριετία πάνω από το 4% του ΑΕΠ της Ελλάδος και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες.



«αξιοκαταφρόνητου» μεσίτη φαίνονται πολυάριθμες με περισσότερες επιχειρήσεις να αναμένουν την ύπαρξη υποψηφίων με πανεπιστημιακό τίτλο.

Η αυξανόμενη πίεση των κανονισμών και η μεγαλύτερη έμφαση από ποτέ σε ζητήματα ασφάλειας και περιβάλλοντος έχουν συμβάλει στην άνοδο της σημασίας του τμήματος operations. Οι καλοί operators πλοίων φροντίζουν ζητήματα όπως η εξέταση και η πρόληψη ατυχημάτων και μπορούν να κάνουν τη διαφορά μεταξύ ενός επιτυχούς και ενός αποτυχημένου χαρακτηριστικού.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

### 3. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΡΑΣΗΣ

Αυτό το κεφάλαιο εξετάζει μερικές από τις βασικές συστάσεις πολιτικής για τους μεμονωμένους τομείς της ναυπηγικής και της ναυτιλίας.

#### 3.1. Ναυπηγική

Αρχικά, σύμφωνα με όσα η μελέτη έχει ήδη προσδιορίσει, εντοπίζεται ένας αυξανόμενος παγκόσμιος ανταγωνισμός στη βιομηχανία της ναυπηγικής ο οποίος έχει ασκήσει μεγάλη πίεση στην απασχόληση. Λαμβάνοντας υπόψη την έντονη εξάρτηση από αυτές τις παγκόσμιες τάσεις, κρίνεται απαραίτητη η συνέχιση της παρούσας προσέγγισης προς την πολιτική διεθνούς εμπορίου καθώς και η εξασφάλιση της πλήρους δυνατότητας εφαρμογής του καθεστώτος του ΠΟΕ στον τομέα της ναυπηγικής. Είναι επίσης απαραίτητο να επαναδιαπραγματευθεί η ναυπηγική συμφωνία του ΟΟΣΑ για τον κανονισμό των επιχορηγήσεων και των πρακτικών τιμολόγησης. Δεδομένου ότι τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν τοποθετούνται καλά για να ανταγωνιστούν στην τιμή, υφίστανται όλο και περισσότερο τις μειώσεις σε ικανότητα, παραγωγή και συνεπώς σε απασχόληση εάν οι συνολικά εφαρμόσιμοι εμπορικοί κανόνες δεν εφαρμόζονται<sup>37</sup>.

Δεδομένου ότι το σημαντικότερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυπηγικής είναι το υψηλό περιεχόμενο σε RDI, η βιομηχανία και οι φορείς χάραξης πολιτικής πρέπει να συνεργαστούν για να εξασφαλίσουν την προστασία των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η τεχνολογική καινοτομία απαιτεί επίσης την ολοκλήρωση και το συντονισμό μέσω της δημιουργίας πλατφόρμων τεχνολογίας. Η εργασία που αναλαμβάνεται προς το παρόν από το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών είναι μια καλή βάση για μια τέτοια προσέγγιση.

Ο τομέας επηρεάζεται επίσης από τις δυσκολίες που παρουσιάζονται κατά τη λήψη οικονομικών εγγυήσεων ή πιστώσεων. Παραδείγματος χάριν, τα πολωνικά ναυπηγεία

<sup>37</sup> CESA, *Annual Report 2004 – 2005*, p.15.

αντιμετωπίζουν δυσκολίες στη λήψη εμπορικών πιστώσεων. Αντιθέτως, οι Κάτω Χώρες έχουν σημειώσει μια σημαντική πρόοδο με την εισαγωγή ενός οικονομικού κεφαλαίου εγγύησης για τη βιομηχανία ναυπηγικής που στοχεύει στην προχρηματοδότηση, η οποία μπορεί ενδεχομένως να επιτρέψει στη βιομηχανία να ωφεληθεί από μια αυξανόμενη διεθνή ζήτηση για τα νέα πλοία. Πράγματι, οι δυσκολίες σχετικά με τη ναυπηγική χρηματοδότηση θα μπορούσαν να διευκολυνθούν μέσω της καθιέρωσης μιας κοινοτικής χρηματοδότησης με προ και μετά παράδοσης χρηματοοικονομικά συστήματα.

Βελτιωμένη έρευνα, ανάπτυξη και επένδυση καινοτομίας στον τομέα μπορούν επίσης να προωθήσουν την ικανότητα υποστήριξης της απασχόλησης στον τομέα της ναυπηγικής. Τα έργα του βου προγράμματος πλαισίου είναι καλά παραδείγματα που οδήγησαν στην κάθετη ολοκλήρωση, τη συνεργασία και την καινοτομία μεταξύ των ναυπηγείων και των προμηθευτών. Μια αναθεώρηση των καθεστώτων ενίσχυσης των τρεχουσών καταστάσεων υπό την οπτική της καινοτομίας έχει προταθεί επίσης. Πράγματι διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γερμανία, η Ισπανία και η Γαλλία έχουν ήδη επιτυχώς υποβάλλει αιτήσεις για τις επιχορηγήσεις καινοτομίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Όσον αφορά την ναυτική ναυπηγική, προτιμούνται οι δραστηριότητες που μπορούν να ενθαρρύνουν τη μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των ναυτικών ναυπηγείων στα σύνορα στην Ευρώπη, καθώς επίσης και η συνεχής ανταλλαγή πείρας και πληροφοριών μεταξύ εμπορικών και στρατιωτικών ναυπηγών.

Ο τομέας αντιμετωπίζει μια σειρά προκλήσεων σε σχέση με την απασχόληση που πρέπει να απευθύνονται μέσω καινοτόμων λύσεων. Αυτές οι προκλήσεις περιλαμβάνουν τον κυκλικό χαρακτήρα της απασχόλησης, ένα γηράσκον εργατικό δυναμικό και αυξανόμενες ελλείψεις δεξιοτεχνίας όχι μόνο σε σχέση με τα ιδιαίτερα σχεδιαγράμματα δεξιοτήτων αλλά και με ορισμένες γεωγραφικές θέσεις που επηρεάζονται από «τη διαρροή εγκεφάλων» (π.χ. από την ανατολική στη δυτική Ευρώπη). Μια ξεπερασμένη εικόνα του τομέα ως μια από τις βαριές χειρωνακτικές εργασίες μαζί με την αντίληψη ότι αποτελεί μια βιομηχανία παρακμής ως αποτέλεσμα των παλαιών απολύσεων και του κυκλικού χαρακτήρα της απασχόλησης έχει μειώσει τον αριθμό νέων που εκπαιδεύονται και που επιδιώκουν μια σταδιοδρομία στον τομέα. Κατά συνέπεια, δουλειά χρειάζεται να γίνει όχι μόνο για να αναβαθμιστεί η εικόνα του



τομέα ως καινοτόμου με περιεχόμενο υψηλής τεχνολογίας, αλλά επίσης καινοτόμες λύσεις πρέπει να βρεθούν για να υπογραμμίσουν και να εξασφαλίσουν την ασφάλεια της απασχόλησης. Κάποια προσπάθεια σε αυτήν την περιοχή έχει επιτευχθεί ήδη από τους κοινωνικούς εταίρους, δείχνοντας ότι μια ανταλλαγή της ορθής πρακτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα ήταν ευεργετική ώστε να μοιραστεί η εμπειρία. Παραδείγματα ορθής πρακτικής περιλαμβάνουν τα εξής:

Η «εβδομάδα ναυπηγείων», καθώς επίσης και η πλωτή πλατφόρμα τεχνολογίας που οργανώνεται από την τομεακή κοινωνική επιτροπή διαλόγου είναι ένα καλό παράδειγμα μιας πρωτοβουλίας στοχευμένης στην ενίσχυση της εικόνας του τομέα. Η Κοινωνική Επιτροπή Διαλόγου Ναυπηγικής εμπλέκεται επίσης σε ένα πρόγραμμα με το ευρωπαϊκό ίδρυμα για τη βελτίωση της διαβίωσης και της εργασίας με σκοπό την εξέταση των οργάνων διαχείρισης των κυκλικών αλλαγών στη βιομηχανία και τη δημιουργία ενός χαρτοφυλακίου ορθών πρακτικών. Οι προκλήσεις που δημιουργούνται από τον προσανατολισμό προγράμματος μπορούν να ξεπεραστούν εν μέρει με την πρόωθηση της ανταλλαγής των εργαζομένων. Μια πρόσφατη γερμανική πρωτοβουλία, αποκαλούμενη 'Employment Pool', έχει κάνει ακριβώς αυτό. Εξέτασε το πρόβλημα με την εξασφάλιση της πρόσβασης στο καταρτισμένο εργατικό δυναμικό μέσω μιας συμφωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων για να ανταλλάξει τους εργαζομένους και κατά συνέπεια την ευκολότερη προσαρμογή τους στην κυκλική ζήτηση της παγκόσμιας αγοράς.

Λόγω του γηράσκοντος εργατικού δυναμικού στον τομέα, υπάρχει πρωτοβουλία που στοχεύει στη διατήρηση των παλαιότερων εργαζομένων που κατέχουν ιδιαίτερη εμπειρία και γνώση. Εντούτοις, παρά την υψηλή τεχνολογία που εισάγεται στη βιομηχανία ναυπηγικής, κάποια από τα καθήκοντα απαιτούν σωματική δύναμη και έτσι οι παλαιότεροι εργαζόμενοι δεν μπορούν να τα εκτελέσουν. Πολλά ναυπηγεία στην Ευρώπη όπως στην Ελλάδα, αντιμετωπίζουν ελλείψεις σε ικανότητα και εργατικό δυναμικό. Οι ελλείψεις δεξιοτεχνίας εκφράζουν τις αμφιβολίες ως προς την ικανότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυπηγικής να ανταγωνιστεί αποτελεσματικά και να εκμεταλλευτεί την αυξανόμενη ζήτηση για τα νέα πλοία. Επομένως, η βιομηχανία πρέπει να εξασφαλίσει πρόσβαση σε ένα ειδικευμένο εργατικό δυναμικό μέσω του εντοπισμού των μελλοντικών αναγκών ικανότητας. Ο τομεακός κοινωνικός διάλογος σε

ευρωπαϊκό επίπεδο μπορεί να διαδραματίσει έναν σημαντικό ρόλο εδώ. Στο επίπεδο κρατών μελών οι Κάτω Χώρες έχουν υιοθετήσει ήδη μια συστηματικότερη προσέγγιση εντοπισμού των αναγκών κατάρτισης στη βιομηχανία ναυπηγικής και το σχεδιασμό των κατάλληλων εκπαιδευτικών μαθημάτων.

Η ποιότητα της κατάρτισης μπορεί να είναι ένα ζήτημα, αλλά σε πολλές χώρες ο τομέας λειτουργεί ήδη στενά με τα κολέγια και τα πανεπιστήμια για να βελτιώσει τους συνδέσμους μεταξύ του τομέα και της ερευνητικής κοινότητας. Στη Γερμανία, τα ναυπηγεία προσφέρουν τις τοποθετήσεις στους μαθητές στο τελικό έτος σχολείου τους καθώς επίσης και στους σπουδαστές εφαρμοσμένης μηχανικής με την ελπίδα της προσέλευσης τους στον τομέα. Τα ναυπηγεία λειτουργούν επίσης στενά με τα πανεπιστήμια για να βοηθήσουν να αναπτύξουν το πρόγραμμα σπουδών όχι μόνο με την εφαρμοσμένη μηχανική αλλά και με το υπολογιστικό σχέδιο καθώς και άλλες λειτουργίες IT.

Εκτός της επιβεβαίωσης ότι τα προσόντα συμπίπτουν με τις ανάγκες της βιομηχανίας, αυτά κρίνεται σκόπιμο να συνοδεύονται από προγράμματα δια βίου μάθησης προκειμένου να εξασφαλιστεί μια πολιτισμική εκμάθηση και μια συνεχής ενημέρωση των δεξιοτήτων.

Επιπλέον, εφόσον η εκπαίδευση συχνά συνδέεται ως κόστος, υπάρχει μια ανάγκη να ενθαρρυνθεί η κατάρτιση στη βιομηχανία και να δοθεί όλο και περισσότερη έμφαση σε οφέλη όπως η αυξανόμενη παραγωγικότητα και η καλύτερη ποιότητα. Είναι επομένως απαραίτητο να αυξηθεί η προώθηση του τομέα ως βιομηχανία υψηλής τεχνολογίας και να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση κινήτρου για τις επιχειρήσεις για ώστε να κάνει την κατάρτιση περισσότερο ελκυστική σε αυτές.

Όλα τα παραδείγματα που έρχονται από τη διεθνή εμπειρία, δείχνουν ξεκάθαρα ότι ο μόνος δρόμος για την επιβίωση του ναυπηγείου και τη διασφάλιση της απασχόλησης, περνάει από τη δύσκολη, αλλά απολύτως απαραίτητη διαδικασία επικοινωνίας, κοινωνικού διαλόγου και συνεννόησης μεταξύ των εμπλεκόμενων, δηλαδή των εργαζομένων και της εργοδοσίας, υπό την προϋπόθεση της θέσπισης ενεργητικών και συνεπών πολιτικών για την απασχόληση σε κλαδικό και εθνικό επίπεδο. Ο διάλογος



αυτός θα πρέπει να είναι διαφανής, ειλικρινής και τεκμηριωμένος, χωρίς προκαταλήψεις και ταμπού του παρελθόντος.

Οι επιχειρήσεις που προχωρούν και επιβιώνουν, αναπτύσσουν σύγχρονες επιχειρησιακές δομές και προσαρμόζουν το εσωτερικό τους περιβάλλον στις διαρκώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της αγοράς.

Παράλληλα, το ανθρώπινο δυναμικό απαιτείται να αναβαθμίζει και προσαρμόζει τα προσόντα και τις δεξιότητές του στις απαιτήσεις και αλλαγές της αγοράς.

Για να είναι όμως αυτές οι ενέργειες αποτελεσματικές και βιώσιμες απαιτείται ενεργοποίηση και των τοπικών και περιφερειακών θεσμών, οι οποίοι θέτουν τους στόχους και διαθέτουν τους μηχανισμούς για την προώθηση Τοπικών και Περιφερειακών Ενεργητικών Πολιτικών και Συνεργασιών Ανάπτυξης και Απασχόλησης.

Με βάση όλα αυτά, η δική μου πρόταση είναι η διοίκηση των ναυπηγείων να κινηθεί βάσει ενός επιχειρησιακού σχεδιασμού για την αντιμετώπιση της κρίσης, με κατεύθυνση την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων, όπως οι νέες κατασκευές εξειδικευμένου τύπου, προσπαθώντας παράλληλα να εξασφαλίσει ένα ήπιο κλίμα για την εφαρμογή του και σε μία χρονική ανάπτυξη ικανή να απορροφήσει τους κραδασμούς που δημιουργούνται.

Όσον αφορά στο εσωτερικό περιβάλλον, απαραίτητος είναι ο εκσυγχρονισμός της οργάνωσης, όπως για παράδειγμα των μηχανογραφικών συστημάτων. Παράλληλα και με στόχο τη μείωση των ανθρωποωρών άνευ απασχόλησης, κρίνεται σκόπιμη η μελέτη της δυνατότητας βελτίωσης του βαθμού ευελιξίας του προσωπικού μέσω απασχόλησης του σε παρεμφερείς με την ειδικότητά του θέσεις εργασίας.

Θα πρέπει να υπογραμμίσουμε στο σημείο αυτό ότι στη σημερινή κατάσταση, απαιτείται πλέον η προσαρμογή του εργατικού δυναμικού μέσω εκπαίδευσης και αναβάθμισης των δεξιοτήτων του, έτσι ώστε μέσω της πολύ-ειδίκευσης να γίνει πιο ευέλικτο εργασιακά εφαρμόζοντας παράλληλα μείωση το λειτουργικό κόστος παραγωγής. Η μείωση του κόστους αυτού είναι η βασικότερη προϋπόθεση για να



βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του εκάστοτε ναυπηγείου ώστε να καθιερωθεί μια βιώσιμη πορεία στη ναυπηγική αγορά.

Όσον αφορά στο εξωτερικό περιβάλλον και θεωρώντας αυτό ως μονόδρομο για την επιβίωση των ναυπηγείων, σημαντική είναι η προσπάθεια ανοίγματος σε νέες αγορές και εξειδικευμένες, υψηλής προστιθέμενης αξίας παραγωγικές δραστηριότητες, τόσο στο επίπεδο της ελεύθερης αγοράς, όσο και σε εκείνο των κρατικών έργων.

### 3.2. Ναυτιλία

Είναι γεγονός πως στη ναυτιλία που αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην παραγωγικότητα και ανάπτυξη της Ευρώπης, πρέπει να δοθεί μεγάλη ώθηση. Οι θάλασσες που βρέχουν την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι θάλασσες σημαντικές για το διεθνές εμπόριο και ο ευρωπαϊκός στόλος κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως.

Για τους λόγους αυτούς κρίνεται απαραίτητο λοιπόν οι νέοι και κυρίως όσοι διαμένουν σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, να δουν θετικά το μέλλον στη θάλασσα και να πλαισιώσουν τη ναυτιλία.

Πρώτα απ' όλα, ένα αποδοτικό ευρωπαϊκό θαλάσσιο σύστημα μεταφοράς είναι η σπονδυλική στήλη της λειτουργίας και της οικονομικής ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης. Προκειμένου να εξασφαλιστεί το αποδοτικό θαλάσσιο σύστημα μεταφοράς μέσα στην Ευρώπη και να προστατευτεί η απασχόληση σε αυτόν τον τομέα, οι προσπάθειες πρέπει να στραφούν στην αφαίρεση των δυσχερειών από το ευρύτερο σύστημα μεταφορών στην Ευρώπη και στην εξασφάλιση της αποδοτικής λειτουργίας του συστήματος λιμένων. Αυτό πρέπει να θεωρηθεί ως βάση για οποιαδήποτε χάραξη πολιτικής.

Η δεύτερη σύσταση αφορά την πολυπλοκότητα της δημιουργίας βιώσιμης απασχόλησης στον τομέα. Οι τάσεις απασχόλησης που προσδιορίζονται σε αυτήν την εργασία σχηματίζουν την εικόνα μιας σαφούς πτώσης στη γενική απασχόληση και ιδιαίτερα στην απασχόληση των Ευρωπαίων ναυτικών. Όπως λοιπόν η ναυπηγική, έτσι και η ναυτιλία πάσχει από μια εικόνα μειωμένης απασχόλησης για τα κράτη της ΕΕ και κυρίως για την Ελλάδα που ήταν και είναι κατεξοχήν ναυτική χώρα καθώς επίσης και

από προβλήματα όπως η αντίληψη ότι είναι απασχόληση με φτωχούς όρους εργασίας, ότι απαιτεί μακροχρόνιες απουσίες μακριά από το σπίτι και ότι περιλαμβάνει δυσκολίες όσον αφορά τις συχνά διαφορετικές συνθήκες εργασίας που εφαρμόζονται σε ένα πολυεθνικό πλήρωμα. Αυτοί οι σύνθετοι παράγοντες έχουν οδηγήσει σε μια πτώση στους ναυτικούς της ΕΕ που εκπαιδεύονται για σταδιοδρομία σε πλοία. Είναι σημαντικό να εξεταστούν τέτοιες αναδυόμενες ελλείψεις δεξιοτεχνίας όχι μόνο για να εξασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας αλλά και η ευρύτερη θαλάσσια συστάδα, δεδομένου ότι ευρέως αναγνωρίζεται ότι οι δεξιότητες των προηγούμενων ναυτικών είναι ιδιαίτερα εκτιμημένες για την χερσαία απασχόληση.

#### Μειονεκτήματα σταδιοδρομίας στην θάλασσα:

- Αρνητική εικόνα ναυτιλίας
- Μικρή διασφάλιση θέσεων εργασίας
- Περιορισμένη κοινωνική ζωή
- Έλλειψη αποδοχής από το προσωπικό στη στεριά

Είναι εμφανές ότι η αυξανόμενη παγκοσμίως έλλειψη καταρτισμένων ναυτικών έχει προκαλέσει συναγερμό για την υποδομή ασφάλειας της εμπορικής ναυτιλίας της ΕΕ και θα ενταθεί χωρίς συντονισμένες προσπάθειες της ΕΕ και των κρατών μελών για την αντιμετώπισή της. Εάν δεν διασφαλιστεί η προσφορά, η Ευρώπη θα αντιμετωπίσει έλλειψη των γνώσεων και της τεχνογνωσίας που απαιτούνται στις κρίσιμες για την ασφάλεια ναυτιλιακές δραστηριότητες (όπως επιθεωρήσεις και έλεγχοι πλοίων, νομικές υπηρεσίες, ασφάλιση, υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, διάσωση, ακτοφυλακή και υπηρεσίες πλοήγησης). Εξάλλου, ολόκληρα ναυτιλιακά κέντρα μπορεί να μετεγκατασταθούν σε άλλες περιοχές.

Όπως στη βιομηχανία ναυπηγικής, πολιτικές προσεγγίσεις στην εξέταση της έλλειψης ναυτικών και ανωτέρων υπαλλήλων ειδικότερα στην ΕΕ κρίνεται σκόπιμο να είναι πολύπλευρες στην πλήρη κατανόηση των προαναφερθεισών προκλήσεων. Η κατάσταση στον τομέα της ναυτιλίας διαφέρει από αυτόν της ναυπηγικής δεδομένου ότι



είναι γενικά ένας τομέας όπου η ζήτηση είναι πιθανό να αυξηθεί στο μέλλον. Από την άλλη μεριά, υπάρχει μια μεγαλύτερη πρόκληση από τη πρόσληψη του εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσωπικού, ένα ζήτημα που καθίσταται πιο σύνθετο από την αδύναμη εφαρμογή και επιβολή των υπαρχόντων κανόνων και της νομοθεσίας (στους παγκόσμιους όρους) σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών διαφορετικών υπηκοοτήτων στα διαφορετικά πλοία σημαίας. Αυτή η μελέτη δεν εξέτασε λεπτομερώς το δύσκολο θέμα των συνθηκών εργασίας στα πλοία, αλλά η έρευνα κατέστησε σαφή την πολυπλοκότητα της συζήτησης με τους πλοιοκτήτες που επιχειρηματολογούν ενάντια στην εφαρμογή κοινών συνθηκών εργασίας στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ ή στην εφαρμογή των κανόνων που καθιστούν την απασχόληση των Ευρωπαίων ναυτικών υποχρεωτική για τους στόλους με σημαία κράτους μέλους. Τέτοιοι κανονισμοί αποδεικνύονται ως αντιπαραγωγικοί για την προαγωγή της απασχόλησης μεταξύ των Ευρωπαίων ναυτικών δεδομένου ότι είναι εύκολο για τους πλοιοκτήτες να φέρουν άλλη σημαία. Αντ' αυτού οι πλοιοκτήτες είναι ενθαρρυντικοί για την επιβολή παγκόσμιων κανονισμών σχετικών με απασχόληση και με οποιεσδήποτε πρωτοβουλίες που σκοπό έχουν την ώθηση της ελκυστικότητας της απασχόλησης στη θάλασσα.

Οι ενώσεις εμπορίου, στον αντίποδα, ενδιαφέρονται να εντείνουν την προτίμηση των πλοιοκτητών να απασχολούν ναυτικούς από Τρίτες χώρες με αποτέλεσμα να χάνουν ναυτιλιακές δεξιότητες από την Ευρώπη και να προκαλέσουν ανησυχίες σχετικές με την ισότητα στην απασχόληση και στις συνθήκες μεταξύ των υπηκόων Τρίτης χώρας και της ΕΕ.

Από αυτή την άποψη είναι ουσιαστική η προσπάθεια στόχευσης της εξασφάλισης των προτύπων εργασίας ILO Maritime Standards<sup>38</sup> το συντομότερο δυνατόν και η διαβεβαίωση της πλήρους εφαρμογής των προτύπων από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη.

Εκτός από το ζήτημα των όρων πληρωμής των ναυτικών, είναι επίσης σημαντικό για τους κοινωνικούς εταίρους να εξετάσουν τις συνθήκες εργασίας στα πλοία τα οποία θεωρείται ότι καταστούν τον τομέα λιγότερο ελκυστικό - συμπεριλαμβανομένων των μακροχρόνιων απουσιών μακριά από το σπίτι. Ενώ μερικά από αυτά τα έχει

<sup>38</sup> *International Labour Standards*,  
[http://www.ilo.org/global/What\\_we\\_do/InternationalLabourStandards/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/What_we_do/InternationalLabourStandards/lang--en/index.htm).



κληρονομήσει η ναυτιλία, νέοι τρόποι εξέτασης της οργάνωσης εργασίας και των σχεδίων εργασίας μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και επομένως να οδηγήσουν στην αύξηση της εικόνας του τομέα.

Μια βελτίωση της εικόνας του τομέα πρέπει να ενθαρρυνθεί με την προαγωγή των θετικών πτυχών της βιομηχανίας μεταξύ μαθητών και φοιτητών, με το να δοθούν προς τα έξω πληροφορίες σχετικές με τις πτυχές υψηλής τεχνολογίας της βιομηχανίας προκειμένου να αλλαχτεί η αντίληψη για τη βιομηχανία ως ντεμοντέ και με την προώθηση της σταδιοδρομίας με διάρκειας ζωής στο ναυτιλιακό κύκλωμα. Τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την ώθηση των προοπτικών απασχόλησης στην ναυτιλία (05/12/2005) περιέχουν ένα παράρτημα παραδειγμάτων ορθής πρακτικής αντιμετωπίζοντας τα προβλήματα γύρω από την μη ελκυστικότητα του επαγγέλματος του ναυτικού καθώς επίσης και μια εικόνα του τομέα της ναυτιλίας. Επίσης, η σύμβαση που υιοθετήθηκε τον Φεβρουάριο του 2006 από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) σχετικά με τα πρότυπα ναυτικής εργασίας με βασικό στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητας του επαγγέλματος του ναυτικού κρίνει απαραίτητη τη θέσπιση ελάχιστων κοινωνικών προτύπων σε ένα συνεκτικό πλαίσιο, καθώς και την επανεξέταση του τρόπου εκπαίδευσης, εφόσον τα τυπικά προσόντα και οι συνθήκες εργασίας λειτουργούν συμπληρωματικά.

#### Κίνητρα για σταδιοδρομία στην θάλασσα:

- Υψηλές αμοιβές
- Όροι εργασίας
- Ικανοποίηση από την εργασία
- Ανεξαρτησία
- Ελκυστικές προοπτικές σταδιοδρομίας στην ξηρά

Η ιδέα ενός πλωτού, ωκεανοπόρου, πανεπιστημιακού χώρου αξίζει να εξεταστεί περαιτέρω από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στα πλαίσια της προσπάθειας προσέλκυσης υψηλά καταρτισμένων σπουδαστών σε μια επαγγελματική σταδιοδρομία στη θάλασσα.

Θέματα συνδεδεμένα με τον τρόπο ζωής των ναυτικών στα πλοία χρήζουν επείγουσας αντιμετώπισης και περαιτέρω εξέτασης από τους κοινωνικούς εταίρους της ΕΕ.

Συνοψίζοντας και θέλοντας να τονίσουμε τις πολιτικές και προτάσεις όσον αφορά την ελληνική πραγματικότητα κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί μία πολιτική που θα συνδέει παραγωγικά την θάλασσα και το πλοίο με την ανάπτυξη λαμβάνοντας συστηματικά υπόψη την ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος, τη θέση των ναυτικών, τις συνθήκες εργασίας του, το επίπεδο της εκπαίδευσης του, τις δυνατότητες εξέλιξης της καριέρας του. Το πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι τα ποσοστά εγκατάλειψης των σπουδών από τις ναυτικές ακαδημίες είναι υψηλά ενώ η αποχώρηση από τη ναυτική σταδιοδρομία ατόμων που ήδη ασκούν το επάγγελμα είναι πρόωγη. Το ναυτικό επάγγελμα στην Ελλάδα μπορεί να τεθεί σε σοβαρό κίνδυνο, εκτός εάν δοθεί άμεση προσοχή στην παρούσα κρίση. Πρέπει να εξευρεθούν λύσεις στο πλαίσιο μιας ολιστικής στρατηγικής ώστε το επάγγελμα του ναυτικού να καταστεί πιο ελκυστικό. Προς τον σκοπό αυτό, η “ελκυστικότητα του επαγγέλματος του ναυτικού θα πρέπει να συνδυάζεται με μέτρα για την παραμονή του ναυτικού στο επάγγελμα. Μην ξεχνάμε ότι ενώ η ανεργία των ναυτικών είναι υψηλή στην χώρα μας, υπάρχει έλλειψη σύγχρονου ειδικευμένου προσωπικού. Η χώρα μας ως κυβέρνηση, οι παραγωγικοί φορείς και οι ενώσεις εργαζομένων στο ναυτικό κλάδο θα πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην προστασία της μεγάλης ναυτικής παράδοσης και τεχνογνωσίας τεραστίων οικονομικών συμφερόντων που διαθέτει η Ελλάδα. Η ελληνική ναυτιλία παραμένει σταθερά πρώτη δύναμη σε παγκόσμιο επίπεδο με μερίδιο συμμετοχής στην παγκόσμια αγορά γύρω στο 18,5%, με μεταφορικό έργο που αφορά το 20% του παγκοσμίου εμπορίου.

Επιπρόσθετα, πρέπει να προαγάγουμε το επάγγελμα του ναυτικού αναγνωρίζοντας την εκπαίδευση ποιότητας και καθιστώντας το επάγγελμα πιο ελκυστικό χάρη στην εξασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης. Είναι επιτακτική ανάγκη να καταστήσουμε ελκυστικότερο το επάγγελμα του ναυτικού για να αντιστρέψουμε αυτή την τάση μείωσης των επαγγελματικών δεξιοτήτων, που βλάπτει μακροπρόθεσμα τον τομέα της ναυτιλίας στο σύνολό του. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να αποτρέψουμε τις καταχρηστικές πρακτικές στα πλοία και να δημιουργήσουμε αξιοπρεπείς συνθήκες

εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς, ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου και της ιθαγένειας του πληρώματος.

Σύμφωνα με τους συλλογικούς φορείς του ελληνικού εφοπλισμού, η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση μπορεί να έχει αποφασιστική συμβολή στη γενικότερη αναβάθμιση του περιεχομένου της εκπαίδευσης των Ελλήνων αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού.

Σημαντικό είναι να λαμβάνουμε υπόψη μας την ναυτική εκπαίδευση και το μέλλον της. Η σταθερή προοπτική ενός μεγάλου και σύγχρονου ελληνικού εμπορικού στόλου για το άμεσο μέλλον, αλλά και η πιεστική έλλειψη στελεχών γέφυρας και μηχανής σήμερα, επέβαλαν να συνεχισθεί και το 2009 η καμπάνια για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η οποία είχε σημειώσει ενθαρρυντική επιτυχία το περασμένο έτος. Το τρέχον έτος, η καμπάνια για την προσέλκυση πραγματοποιήθηκε σε δύο χρονικές φάσεις από την τηλεόραση σε ζώνες υψηλής θεαματικότητας και πανελληνίας εμβέλειας, καθώς και από ιστοσελίδες του Internet που συχνά επισκέπτονται οι νέοι. Αναμένονται τα σχετικά αποτελέσματα που ελπίζεται να είναι ικανοποιητικά.

Άλλωστε, είναι δεδομένη η βούληση της εφοπλιστικής κοινότητας για διαρκή όσο και συστηματική αντιμετώπιση του χρόνιου προβλήματος της αριθμητικής ανεπάρκειας στελεχών, σε συνδυασμό και με την ανάλογη ποιοτική τους βελτίωση.

Οι κρίσεις στην οικονομία και στη ναυλαγορά έρχονται και παρέρχονται, η διατήρηση όμως της ελληνικής πρωτοπορίας στο στίβο των θαλάσσιων μεταφορών, απαιτεί αποφασιστικές και έγκαιρες προσαρμογές στις εκάστοτε απαιτήσεις των καιρών και με οποιοδήποτε κόστος, υπογραμμίζει ο ελληνικός εφοπλισμός.

#### **Μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης στην ναυτική απασχόληση:**

- Αναβάθμιση της εικόνας του ναυτικού κλάδου
- Διαφήμιση των διεξόδων σταδιοδρομίας
- Εκστρατείες πληροφόρησης



Οι δύο εφοπλιστικές ενώσεις, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, (ΕΕΕ) και η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακή Συνεργασία (Committee) του Λονδίνου σημειώνουν ακόμη ότι συνεχίστηκαν οι προσπάθειες και η συνεργασία με τα αρμόδια υπουργεία για τον εκσυγχρονισμό και την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσής, ώστε οι αυριανοί αξιωματικοί των πλοίων να μπορούν να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις μιας διαρκώς εξελισσόμενης ναυτικής τεχνολογίας, παράλληλα με τη διεύρυνση των πηγών, από τις οποίες θα προέρχονται οι νέοι. Ο ρόλος της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης, στην προκειμένη περίπτωση, μπορεί να είναι αποφασιστικός.

Από τα παραπάνω μπορούμε να εξάγουμε τα εξής συμπεράσματα. Καταρχήν, έχουμε εντοπίσει τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα ιδιαίτερος πως η απροθυμία των νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα οφείλεται σε δύο βασικούς λόγους. Αφενός λόγω της γενικότερης έλλειψης αναλυτικής πληροφόρησης για τα ναυτικά επαγγέλματα και αφετέρου λόγω της επιρροής τους από τις κατά καιρούς καταστροφές του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω ναυτικών ατυχημάτων. Συνεπώς οι προτάσεις μου είναι οι ακόλουθες:

1. **Παροχή υψηλής ποιότητας πλοίων και ναυτικών:** Κρίνεται σκόπιμη η βελτίωση των προσόντων των ναυτικών της ΕΕ μέσα από την αναθεώρηση και την ανάλυση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και περιεχομένου σπουδών. Μεγαλύτερη επένδυση πρέπει να δοθεί καθώς και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη να πραγματοποιηθεί όσον αφορά τη σταδιοδρομία του προσωπικού των εταιριών από δημόσιες αρχές και πλοιοκτήτες. Επιπλέον, λύσεις ελάφρυνσης καλό είναι να βρεθούν λόγω του οικονομικού βάρους που επιφέρουν οι θέσεις εκπαίδευσης, οι θέσεις δοκίμων δηλαδή στα πλοία ώστε να αποφευχθεί η σταδιακή μείωσή τους, όπως για παράδειγμα να υπάρχει πρόβλεψη κατάλληλου αριθμού εκπαιδευτικών θέσεων.
2. **Διάθεση ναυτικών με απαραίτητες γνώσεις:** Είναι πολύ σημαντική και εξίσου απαραίτητη με την επιλογή ποιοτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους ναυτικούς, η επικαιροποίηση των γνώσεων του ναυτικού, ο οποίος

πρέπει να είναι σε συνεχή εγρήγορση και ενημέρωση επί των θεμάτων που αφορούν κυρίως τις διατάξεις της σύμβασης STCW και του κώδικα ISM.

3. **Προσαρμογή στο μεταβαλλόμενο μοντέλο του επαγγέλματος:** Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν τις απαιτούμενες γνώσεις ώστε ύστερα από χρόνια να μπορούν να αντεπεξέλθουν στη σταδιοδρομία στην ξηρά, όπου οι περισσότεροι στοχεύουν.
4. **Βελτίωση συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στα πλοία:** Η διατήρηση και προώθηση της ναυτικής απασχόλησης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι πρέπει να πράξουν αναλόγως ώστε να καταστεί η ζωή στο πλοίο πιο ελκυστική.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### 4.1. Σφαιρική Ευρωπαϊκή Επισκόπηση

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή σκηνή συνεχίζει να επεκτείνεται, με όλα τα σημαντικότερα κέντρα συμπεριλαμβανομένου του Λονδίνου, του Αμβούργου, του Όσλο, της Κοπεγχάγης και της Αθήνας βιώνοντας συνεχιζόμενη αύξηση των πρόσφατων πλεύσιμων αγορών φορτίου.

Ζητήματα φόρου εισοδήματος εταιρειών συνεχίζουν να αναδεικνύονται στις ημερήσιες διατάξεις των ναυτιλιακών εταιριών με πρόσφατες τις δυσμενείς αλλαγές στο φορολογικό καθεστώς χωρητικότητας στη Νορβηγία και τις ρυθμίσεις μίσθωσης του Ηνωμένου Βασιλείου που οδηγούν διάφορες επιχειρήσεις στην μεταφορά των θέσεών τους.

Αλλαγές στο βρετανικό φορολογικό καθεστώς, με το οποίο οι Βρετανοί κάτοικοι που όμως δεν διαμένουν εκεί, φορολογούνται τώρα στις υπερπόντιες αποδοχές τους δεν έχουν οδηγήσει μέχρι τώρα σε μεταφορά των ανθρώπων που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία στην Αθήνα, τη Γενεύη και το Μονακό όπως φοβόταν ένας αξιοσημείωτος αριθμός οργανώσεων με έδρα το Λονδίνο. Αυτό το ζήτημα είναι πιθανά ιδιαίτερα σχετικό με την αρκετά μεγάλη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα που βρίσκεται στο Λονδίνο τόσο σε επίπεδο ανώτερων στελεχών όσο και μεσαίων. Εντούτοις, μόνο ο χρόνος θα δείξει εάν η Ελληνοβρετανική κοινότητα θα κινηθεί μαζικά προς την Αθήνα.

Βεβαίως η έλξη των τοποθεσιών με καθεστώς χαμηλής προσωπικής φορολογίας όπως το Ντουμπάι, η Σιγκαπούρη και η Γενεύη δεν είναι συνήθως ένας αποφασιστικός παράγοντας για εκείνους που επιδιώκουν να φύγουν από το Η.Β. Η ποιότητα της επιχείρησης, οι προοπτικές σταδιοδρομίας, τα οφέλη, ο τρόπος ζωής και ο μισθός είναι γενικά σοβαρότεροι παράγοντες.

Η σκηνή στις ναυλώσεις στο Όσλο παραμένει ενεργή, παρόλο που δεν εξυπηρετεί πια αποκλειστικά τις τοπικές επιχειρήσεις. Έχουμε δει περισσότερη δημιουργικότητα τα πρόσφατα έτη με το άνοιγμα μικρότερων shipbroking operations.



Με πολλές επιχειρήσεις που δεν προσλάμβαναν προσωπικό κατά τη διάρκεια των φτωχών ναυτιλιακών αγορών της δεκαετίας του '80 και '90, μια γενιά εμπορικής ναυτιλίας πλησιάζει στην ηλικία συνταξιοδότησης, αλλά συνεχίζει να εργάζεται. Πιστεύεται ότι αυτό θα συνεχίζει να συμβαίνει εφ' όσον οι αγορές βυτιοφόρων και ξηρού φορτίου συνεχίζουν να παρέχουν τις ευκαιρίες με καλά επιδόματα.

Βλέπουμε ήδη περισσότερες ευκαιρίες από ποτέ άλλοτε για τους μέσου επιπέδου υποψηφίους με εμπειρία και αυτό το φαινόμενο τείνει να γίνει εντονότερο.

Η Κοπεγχάγη συνεχίζει να αυξάνεται ως κέντρο εμπορικής ναυτιλίας με ισχυρή κυβερνητική υποστήριξη για τον ναυτιλιακό τομέα. Ο τομέας είναι ενεργός και όπως σε όλες τις αγορές πολλοί από τους εργοδότες προτιμούν τοπικούς υποψηφίους για να γεμίσουν κενές θέσεις, αλλά υπάρχει ισχυρή σουηδική, νορβηγική, κροατική και πολωνική παρουσία εκεί.

Η ελληνική αγορά αντιμετωπίζει μια πρόκληση εργατικού δυναμικού. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες βρίσκονται στην πρώτη γραμμή των νέων παραγγελιών πλοίων και τώρα ελέγχουν έναν αριθμό πλοίων μεγαλύτερο από ποτέ. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν στηριχθεί παραδοσιακά στους "Ελληνες πρώην-ναυτικούς για να διαχειριστούν το operational κομμάτι τους, αλλά η ομάδα των Ελλήνων ναυτικών ελαττώνεται και οι ναυτιλιακές εταιρίες αγωνίζονται να βρουν κατάλληλους υποψήφιους. Πιστεύεται ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες θα κοιτάξουν όλο και περισσότερο σε Βουλγαρία και Ρουμανία για να καλύψουν το κενό.

Το Αμβούργο και η Βρέμη παραμένουν τα κυρίαρχα κέντρα αγορών εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη και με περισσότερα γερμανικά ελεγχόμενα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων που έρχονται προς τις σχάρες καθελκύσεως, μπορούμε να αναμένουμε μεγαλύτερη πίεση στις operations μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή.

Η ύπαρξη των ισχυρών αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των εργαζομένων και των εργοδοτών έχει μια μεγάλη ιστορία, η οποία μαζί με την τομεακή συντεχνιοκρατία, που δημιουργείται μέσω της καθιέρωσης ενός μόνιμου συστήματος της συνεργασίας του κράτους, οι πλοιοκτήτες και οι εργαζόμενοι, είναι τα δύο κύρια χαρακτηριστικά

γνωρίσματα του συστήματος της αντιπροσώπευσης στον τομέα της θάλασσας και της παράκτιας μεταφοράς νερού στην Ελλάδα. Το 2006 ο ελληνικός κύριος εμπορικός στόλος συνέβαλε €14.3 δισεκατομμύριο στο ξένο νόμισμα στην ελληνική οικονομία. Το σύστημα μεταφοράς θάλασσας είναι επίσης ζωτικής σημασίας σπουδαιότητας για την ελληνική κοινωνία και την ελληνική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη την παρουσία ομάδων πληθυσμών και τη φύση της οικονομικής δραστηριότητας (εισόδημα από τον τουρισμό) στα ελληνικά νησιά. Επιπλέον, η διαδρομή θάλασσας μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας είναι ουσιαστικά η κύρια πύλη για τη μετακίνηση των εμπορευμάτων στην ελληνική αγορά ή από την Ελλάδα σε άλλες χώρες. Η σημασία που αποδίδεται στις θαλάσσιες μεταφορές, βασισμένες εν μέρει στις εκτιμήσεις που σημειώνονται ανωτέρω, είναι ο αποφασιστικός παράγοντας στη δημιουργία ενός ιστορικά σταθερού συστήματος της συνεργασίας.

Τόσο από την ανωτέρω θεωρητική τεκμηρίωση που προήλθε από τη παράθεση θεωρητικών προσεγγίσεων σχετικά με τις ευκαιρίες και τις απειλές για τις οικονομικές δραστηριότητες που καλύπτονται, με τις δυνάμεις και τις αδυναμίες των δραστηριοτήτων εστιάζοντας στα αποτελέσματά τους στις σύγχρονες τάσεις απασχόλησης στην ναυτιλία και στην ναυπηγική εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης με έμφαση στην ελληνική πραγματικότητα προκύπτει ευκρινώς η ύπαρξη τριβών στην αγορά εργασίας όπως και ο εντοπισμός αλλαγών καθώς εισερχόμαστε από την μια δεκαετία στην άλλη. Κρίνεται λοιπόν σκόπιμη η εφαρμογή ορισμένων πρακτικών ενεργειών στο πεδίο ενίσχυσης της ναυτικής απασχόλησης. Η πρότασή μου είναι οι πλοιοκτήτες της ΕΕ να συμμετέχουν απευθείας και ουσιαστικά όχι μόνο στην εκπαίδευση αλλά και στη βελτίωση της εικόνας του ναυτιλιακού κλάδου. Οι επιρροή των δημοσίων αρχών κυρίως μέσω κρατικών ενισχύσεων στην επίτευξη αυτού του σχεδίου είναι ζωτικής σημασίας.

#### 4.2. Η Παγκόσμια Οικονομική Κρίση Και Η Επιρροή Της Στην Ελλάδα

Αν και το 2006 ήταν μια χρονιά άνευ προηγουμένου για την ναυπηγική βιομηχανία με ρεκόρ νέων παραγγελιών και ολοκληρώσεων καθώς επίσης και με υψηλές τιμές νεότευκτων αλλά και υψηλά κόστη στις νέες παραγγελίες, το 2008 σηματοδεύτηκε από



πολλά αλλά και συγκλονιστικά γεγονότα. Το πιο σημαντικό γεγονός που έλαβε χώρα το 2008 ήταν η παγκόσμια οικονομική κρίση που δεν άφησε ανεπηρέαστη την παγκόσμια ναυτιλία.

Σε μια εποχή που είχαν δημιουργηθεί ανοδικές τάσεις στις αγορές, έρχεται η κατάρρευση του χρηματοπιστωτικού συστήματος, η οποία παρασύρει τη μέχρι πρότινος ακμάζουσα βιομηχανία της ναυτιλίας με την πολύ μεγάλη ρευστότητα. Οι εφοπλιστές επένδυσαν μεγάλα κεφάλαια για αγορές πλοίων και παραγγελίες ναυπήγησης. Η κρίση είχε σαν αποτέλεσμα πολλές παραγγελίες πλοίων να ακυρωθούν, αφού οι τράπεζες αδυνατούσαν να χρηματοδοτήσουν τις κατασκευές, ενώ η μέχρι και 80% πτώση των ναύλων είχε σαν αποτέλεσμα εφοπλιστές που αγόρασαν πλοία σε πολύ υψηλές τιμές να μην μπορούν να κάνουν απόσβεση. Παράδειγμα αποτελούν οι Έλληνες<sup>39</sup> και οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες οι οποίοι μπορεί να πρωταγωνίστησαν στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων το 2007, ωστόσο περιόρισαν αρκετά τις επενδύσεις τους το 2008. Να υπενθυμίσουμε ότι, κατά τη διάρκεια του 2008, υπήρξε μία άνευ προηγουμένου αύξηση των ναύλων, τα οποία αργότερα είχαν βουλιάξει ελέω οικονομικής κρίσης.

Θα πρέπει, επίσης, να σταθούμε και σε άλλες εξελίξεις που καθόρισαν την πορεία της ναυλαγοράς. Η πιστωτική κρίση, η αδυναμία των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν<sup>40</sup> και

<sup>39</sup> Πιο συγκεκριμένα, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες από τα 445 πλοία που είχαν αγοράσει το 2007, αγόρασαν μόλις 197 κατά την διάρκεια του επόμενου έτους, μείωση αρκετά σημαντική. Οι αγοραπωλησίες πλοίων ξηρού φορτίου έφτασαν τα 107 πλοία, ενώ η αγορά τάνκερ έπεσε στα 64 πλοία. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες το 2008 δαπάνησαν στην αγορά μεταχειρισμένων σχεδόν τα μισά χρήματα (8,02 δις δολάρια έναντι των 16,94 δις του 2007, γεγονός που σύμφωνα με την Allied Shipbroking, οφείλεται κυρίως στην ύφεση που παρουσιάστηκε στις ναυτιλιακές αγορές το τελευταίο τρίμηνο του 2008, [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr).

<sup>40</sup> Μείωση της τάξεως του 25% κατέγραψε στη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους ο ρυθμός των χρηματοδοτήσεων από τις τράπεζες προς τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο. Αναλυτές της ναυτιλιακής βιομηχανίας αναμένουν περαιτέρω μείωση των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων εντός της επομένης περιόδου, εκτιμώντας ότι μόνο οι πολύ μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες θα μπορούν να είναι σίγουρες ότι δεν θα αντιμετωπίσουν προβλήματα στην υλοποίηση των πλάνων επέκτασης των στόλων τους. Ωστόσο ένας ιδιαίτερα μεγάλος αριθμός διαχειριστών σύντομα θα κληθούν είτε να ακυρώσουν παραγγελίες τους είτε να τις αυτοχρηματοδοτήσουν. Ειδικότερα, οι εταιρείες εκείνες που έχουν ήδη συνάψει συμβάσεις χρηματοδότησης εκτιμάται ότι δεν θα αντιμετωπίσουν προβλήματα.

Εκείνες όμως που προχώρησαν σε συμφωνία προγραμμάτων ναυπήγησης χωρίς να έχουν εξασφαλίσει εγκαίρως την αναγκαία χρηματοδότηση έχουν ήδη αρχίσει να αναθεωρούν τα σχέδιά τους. Για τον λόγο αυτόν άλλωστε έχει ακυρωθεί ως τώρα σχεδόν 30% των παραγγελιών νέων πλοίων διεθνώς. Αυτό όμως που όλοι θεωρούν βέβαιο είναι ότι η κρίση η οποία ήδη κάνει τα πρώτα δειλά βήματά της στη διεθνή



η έλλειψη ρευστότητας οδήγησαν την κατανάλωση αγαθών σε πτώση. Η πτώση στην κατανάλωση έχει επηρεάσει αρνητικά την παραγωγή πρώτης ύλης, όπως επίσης και τις εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευμάτων. Συνέπεια αυτών των γεγονότων ήταν η πτώση του παγκόσμιου εμπορίου, η οποία έφερε και την πτώση στη ναυλαγορά.

Οι πιέσεις που συνεχίζει να δέχεται η αγορά, αλλά και η αβεβαιότητα στο πότε θα αρθεί η παγκόσμια οικονομική κρίση, οδηγούν στο αποτέλεσμα ότι η παγκόσμια ναυτιλία θα περάσει ακόμη από μεγαλύτερες φουρτούνες.

Η έξαρση της πειρατείας ήταν ακόμη ένα σημαντικό γεγονός που σημάδεψε το 2008 στα διεθνή ναυτιλιακά πράγματα. Κυρίαρχο στοιχείο η αδυναμία ελέγχου των πειρατικών επιθέσεων που έχουν στοιχίσει σε ασφαλιστικούς Οργανισμούς, αλλά και σε εταιρείες, εκατοντάδες χιλιάδες δολαρίων. Παρά το γεγονός αυτό, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα ευελπιστεί ότι θα υπάρξει λύση, κάτι που δεν έχει επιτευχθεί ως τώρα. Γι' αυτό, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα βρίσκεται αντιμέτωπη με αυτό το μεγάλο πρόβλημα και καλείται εντός του 2009 (όσο το συντομότερο) να βρει τις λύσεις, πριν υπάρξουν περισσότερες δυσάρεστες καταστάσεις.

Αν και θα περίμενε κανείς ότι η βαθιά κρίση που διέρχεται σήμερα η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία θα έπληττε πρώτα τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις του πλανήτη, μεταξύ των οποίων δεσπόζει η ναυτιλία των Ελλήνων, εν τούτοις ως τώρα δεν καταγράφονται σημάδια πανικού αλλά μια σειρά από διορθωτικές κινήσεις που εκτιμάται ότι εξασφαλίζουν τη δυναμική που απαιτείται να έχει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία.

Βεβαίως οι περισσότεροι προβλέπουν ότι η πορεία της ναυτιλίας ώσπου να ξεπεράσει τη κρίση και μακρά θα είναι, αλλά και επώδυνη και αρκετοί πιστεύουν ότι δεν θα είναι αναίμακτη. Θεωρούν σχεδόν βέβαιο ότι κάποιοι θα αποχωρήσουν. Μεταξύ αυτών προβλέπεται ότι θα είναι και Έλληνες και κυρίως κάποιοι από εκείνους που εισήλθαν

---

*ναυτιλιακή βιομηχανία δεν θα πλήξει δυναμικά τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες πάντα διατηρούν τη δυνατότητα να ακυρώσουν νέες παραγγελίες με κόστος τις όποιες προκαταβολές έχουν δώσει, αλλά τα ναυπηγεία, [www.ionianguide.com](http://www.ionianguide.com).*

στη βιομηχανία αποκλειστικά και μόνο για να κερδίσουν από τις διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές και όχι από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα αυτή καθαυτή.

Συνοψίζοντας, τόσο από την ανωτέρω θεωρητική τεκμηρίωση που προήλθε από την παράθεση στοιχείων που αφορούν τις εργασιακές τάσεις απασχόλησης στην ναυτιλία και στην ναυπηγική, όσο και από την παράθεση θεωρητικών προσεγγίσεων σχετικά με την τοποθέτηση της ελληνικής ναυτιλίας και ναυπηγικής διεθνώς αλλά κυρίως σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκύπτει ευκρινώς η αλληλεξάρτηση πολιτικής και οικονομίας. Η παρούσα μελέτη κατέστησε σαφή την ύπαρξη πρωτικής τάσης στην ανάλυση των τάσεων απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλία και ναυπηγική τονίζοντας τις απαραίτητες πολιτικές ενέργειες και προτάσεις δράσης που δύνανται να οδηγήσουν στον προσδιορισμό των δυνατοτήτων για αύξηση. Στα συμπεράσματα λοιπόν καταλήγω στην ακόλουθη πρόταση, ότι είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων καταπολέμησης και αντιμετώπισης της κρίσης στην ναυτική απασχόληση όπως αυτά αναλύθηκαν παραπάνω.

Όσον αφορά την κρίση, οι επιπτώσεις της οποίας είναι αδύνατον να προσδιοριστούν επί του παρόντος, λειτουργούν πλέον ως μεγεθυντικός φακός πάνω σε σειρά άλλων θεμάτων που συνδέονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, όπως είναι η εμπορία ρύπων, η απασχόληση, αλλά και ο σταθερός εκσυγχρονισμός των πλοίων που διαχειρίζονται οι Έλληνες.

Ωστόσο η βιωσιμότητα και η αποτελεσματικότητα του εγχειρήματος θα κριθεί με βάση τη νέα οικονομική πραγματικότητα. Η οικονομική κρίση, που βρίσκεται σε εξέλιξη, θέτει υπό αμφισβήτηση την επιτυχία της αύξησης του εργατικού δυναμικού και της βελτίωσης της κατάρτισης και εκπαίδευσης των εργαζομένων. Ας ελπίσουμε ότι η οικονομική κρίση και τα συνακόλουθα δυσάρεστα επακόλουθα θα ξεπεραστούν σύντομα ώστε να διευκολυνθεί η επίτευξη των στόχων στην κατάσταση απασχόλησης των τομέων που αναλύθηκαν.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Στατιστικά Στοιχεία

- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (2006), Στατιστικές Εργατικού Δυναμικού 2006, Αθήνα: ΕΣΥΕ.
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (2006), Στατιστικές Εμπορικής Ναυτιλίας 2006, Αθήνα: ΕΣΥΕ.
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος (2005), Απογραφή Ναυτεργατικού Δυναμικού 1996-2004, Αθήνα: ΕΣΥΕ.

### Κείμενα Ευρωπαϊκής Επιτροπής

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), Μια ενιαία ευρωπαϊκή πολιτική για την ΕΕ. Com (2007) 575 τελικό. 10.10.2007.

### Ελληνική Βιβλιογραφία

- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Αθ., Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, Αθήνα, Εκδόσεις τυπωθήτω – Γιώργος Δάρδανος.
- Θεσοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Γ. (2008), Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα, Αθήνα, Εκδόσεις Gutenberg.

### Επιστημονικά Άρθρα και Μελέτες

- European Commission, DG Energy and Transport (2008), Maritime Transport without barriers, European initiatives for more effective and competitive maritime transport.
- European Community Shipowners Association (ECSA) (2006-2007), Annual Report. Brussels: ECSA.
- Royal Belgian Shipowners Association (2008), Annual Report 2008.



### Ιστοσελίδες

- International Chamber of Shipping / International Shipping Federation,  
[www.marisec.org](http://www.marisec.org).
- International Labour Organization (ILO), [www.ilo.org](http://www.ilo.org).
- ECSA – Community of European Shipyards Associations annual reports,  
[www.cesa-shipbuilding.org](http://www.cesa-shipbuilding.org).
- European Commission, <http://ec.europa.eu>.
- Petrofin S.A., [www.petrofin.gr](http://www.petrofin.gr)
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, [www.yen.gr](http://www.yen.gr).
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, [www.esye.gr](http://www.esye.gr).
- Εφημερίδα Ναυτεμπορική, [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr).
- Εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)
- Ποντοπόρος, Ναυτιλία, Ακτοπλοία, Λιμάνια, Ναυτική Εκπαίδευση, Ναυλαγορά,  
Εφοπλισμός, Επιχειρήσεις, [www.theseanation.gr](http://www.theseanation.gr).