

## Περίληψη

Στο πρώτο κεφάλαιο, αρχικά, παρουσιάζεται η έννοια της παγκοσμιοποίησης και η παγκοσμιοποίηση στο πλαίσιο του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος. Η εργασία αρχίζει από αυτό το σημείο διότι η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, στον κλάδο των μεταφορών.

Η ναυτιλία βασίζεται, κυρίως, στις μεταφορικές ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας και πιο συγκεκριμένα στη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα διαφόρων χωρών. Η άνοδος ή η ύφεση του εμπορίου έχει άμεση επίδραση στην εμπορική ναυτιλία. Ένα σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό είναι η βάση για μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Η κινητήριος δύναμη της παγκοσμιοποίησης είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων οι οποίες πιστεύουν πως μέσω αυτής (και της συνακόλουθης αύξησης των κερδών τους) θα επιτύχουν τους μακροπρόθεσμους στόχους τους. Μια οικονομία παγκοσμιοποιημένη και υγιής έχει ως αποτέλεσμα και ένα σύστημα μεταφορών δυνατό και υγιές, το οποίο θα αναπτύσσεται σε ένα περιβάλλον ανταγωνιστικό και θα σέβεται τις νόρμες ασφαλείας, το περιβάλλον και την κοινωνία. Είναι γνωστό εξάλλου, ήδη από τους Αρχαίους χρόνους ότι η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη και την άνοδο.

Ακολούθως, γίνεται γενική ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς (εξηγείται το γεγονός ότι είναι μια αγορά η οποία δεν μπορεί από τη φύση της να μένει στα στενά όρια ενός κράτους). Εν συνεχεία στο ίδιο κεφάλαιο εξηγείται ότι οι δύο βασικές αρχές, που έχουν υιοθετηθεί από τη ναυτιλία διαχρονικά είναι αυτή του ναυτιλιακού προστατευτισμού και αυτή της ελεύθερης αγοράς.

Στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο της εργασίας παρουσιάζεται η εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας και εμπορίου και εν συνεχεία του παγκόσμιου στόλου. Σήμερα η διεθνής οικονομική κρίση και η μείωση του διεθνούς εμπορείου αποτελούν μια πρόκληση για τον τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα για τη ναυτιλία. Προκειμένου να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τη μορφή της διεθνούς ναυτιλίας είναι απαραίτητο να παρουσιαστεί η μορφή της. Επιπλέον παρουσιάζονται μέσα από τη μορφή της και διεθνείς τάσεις. Επίσης παρουσιάζονται σύγχρονα προβλήματα που επηρεάζουν τον τομέα της ενέργειας και των

μεταφορών και ειδικότερα τη Συνθήκη του Κιότο, στη λήψη μέτρων για τα οποία ήταν, σε γενικές γραμμές, αντίθετοι οι Έλληνες εφοπλιστές.

Το τρίτο κεφάλαιο εξετάζει τους διεθνείς οργανισμούς. Είναι γεγονός ότι σε μια διεθνοποιημένη αγορά είναι αναγκαία η ύπαρξη διεθνών θεσμών που να προάγουν την ανταγωνιστικότητά της. Οι οργανισμοί αυτοί θέτουν τους κανόνες ώστε να λειτουργεί η αγορά μέσω του ελεύθερου ανταγωνισμού. Παρουσιάζονται επίσης οι κυριότεροι από τους οργανισμούς, η πολιτική των οποίων επηρεάζει έντονα και την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική.

Προκειμένου να δείξουμε τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν τα διεθνή γεγονότα την ελληνική ναυτιλία γίνεται μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη της ελληνική ναυτιλίας παραθέτοντας παράλληλα τα σημαντικά γεγονότα σε παγκόσμιο επίπεδο, τις επιδράσεις τους στη ναυτιλία και την αντίδραση σε κάθε περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας. Παράλληλα παραθέτονται πίνακες που να δείχνουν και αριθμητικά την εξέλιξη αυτή. Στο ίδιο κεφάλαιο παρουσιάζεται το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου προκειμένου να δούμε την πορεία εξέλιξης του. Είναι γεγονός ότι ο ελληνικών συμφερόντων στόλος είναι από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους στην παγκόσμια κλίμακα. Εξάλλου διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο στην Ελληνική εθνική οικονομία. Η ελληνική ναυτιλία όμως, παρουσιάζει έντονες ιδιαιτερότητες. Ανήκει σχεδόν αποκλειστικά στην tramp ναυτιλία και δραστηριοποιείται για μεταφορές τρίτων χωρών. Επίσης στο ίδιο κεφάλαιο εξετάζεται η επίδραση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία καθώς και διμερείς συμφωνίες που έχει συνάψει η Ελλάδα με τρίτες χώρες.

Τέλος, παρουσιάζονται τα μέτρα που λήφθηκαν στο πρόσφατο παρελθόν καθώς και τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν ώστε να διασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

## Περιεχόμενα

Περίληψη .....	1
Κεφάλαιο 1 <sup>ο</sup> .....	7
Εισαγωγή .....	7
1.1 Εισαγωγικές έννοιες.....	7
1.2 Παγκοσμιοποίηση.....	8
1.3 Εθνική Οικονομία και Παγκοσμιοποίηση.....	11
1.4 Η παγκοσμιοποίηση στις επιχειρήσεις.....	12
1.5 Ναυτιλία και Παγκοσμιοποίηση.....	13
1.5 Γενικά για τη Ναυτιλία .....	14
1.6 Αρχές που διέπουν την ναυτιλία.....	15
Κεφάλαιο 2 <sup>ο</sup> .....	18
2.1 Σύγχρονη Παγκόσμια Οικονομία και Ναυτιλία .....	18
2.1 Ανάλυση του Παγκόσμιου στόλου .....	19
2.2 Ηλικία του Παγκόσμιου στόλου.....	24
2.4 Τάσεις της Διεθνούς Ναυτιλίας.....	33
Κεφάλαιο 3 <sup>ο</sup> .....	36
Διεθνείς Οργανισμοί.....	36
3.1 Διεθνείς Οργανισμοί.....	36
3.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O).....	36
3.3 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου/ GATS 2000.....	37
- Διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών /DDA .....	38
- Ελληνικές Προτεραιότητες.....	38
3.4 Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα (Consultative Shipping Group - C.S.G) .....	39
Κεφάλαιο 4 <sup>ο</sup> .....	40
Ευρωπαϊκή Ένωση .....	40
4.1 Ιστορικό Σημείωμα: Η ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση .....	40
4.2 Ευρωπαϊκή Ένωση και σημαία του στόλου των κρατών μελών.....	44
4.3 Ευρωπαϊκή Ένωση και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	47
4.4 Ευρωπαϊκή Ένωση και θέματα ελεύθερου ανταγωνισμού .....	47
4.5 Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης .....	49

4.6 Ευρωπαϊκή Ένωση και ναυτιλία σήμερα .....	50
Κεφάλαιο 5° .....	53
Ελληνική Ναυτιλία .....	53
5.1 Η εξέλιξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας σε σχέση με τη Διεθνή Ναυτιλία .....	53
5.2 Χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτιλίας .....	66
5.3 Η προσφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία .....	67
5.4 Συνάλλαγμα από Ελληνική ναυτιλία .....	71
5.5 Ανάλυση της κατανομής του Ελληνόκτητου στόλου .....	72
5.6 Ηλικία ελληνόκτητου στόλου .....	79
5.7 Νέες παραγγελίες από το 2007 και μετά από Έλληνες Εφοπλιστές .....	81
5.8 Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική και Ευρωπαϊκή Ένωση .....	82
5.9 Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική και Διεθνείς Σχέσεις .....	83
5.10 Μέτρα του ΥΕΝ για την ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας .....	86
5.11 Άξονες της Ελληνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής .....	88
5.12 Μελλοντικές Προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλίας .....	91
Συμπεράσματα .....	93
Βιβλιογραφία .....	99

## Πίνακες

Πίνακας 1 .....	20
Παγκόσμια Χωρητικότητα κατά τα έτη 2001-2005.....	20
Πίνακας 2.....	21
Παγκόσμιος Στόλος ανά Χώρα Μηολόγησης .....	21
Πίνακας 3 .....	23
Οι 35 χώρες με το μεγαλύτερο στόλο .....	23
Πίνακας 4 .....	24
Κατανομή ηλικίας του παγκόσμιου στόλου 2001-2005.....	24
Πίνακας 5 .....	25
Παγκόσμια Χωρητικότητα κατά τα έτη 2001-2005.....	25
Πίνακας 6 .....	26
Ηλικία πλοίων ανά Τύπο Πλοίου .....	26
Πίνακας 7.....	27
Παγκόσμιος Στόλος ανά τύπο πλοίου σε συγκεκριμένα έτη .....	27
Πίνακας 8.....	31
Ποσοστό % εκπομπών CO <sub>2</sub> .....	31
Πίνακας 7.....	43
ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε.....	43
ΠΙΝΑΚΑΣ 8.....	46
ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε.....	46
Πίνακας 9 .....	54
Ο Ελληνόκτητο Εμπορικός στόλος 1948-1994 .....	54
Πίνακας 10.....	58
Εξέλιξη των διεθνών δια θαλάσσης μεταφορών κατά τα έτη 1950-1960.....	58
Πίνακας 11 .....	70
Ελληνες και Αλλοδαποί Ναυτικοί σε Ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT	
Ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.....	70
Πίνακας 12.....	71
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ .....	71
Πίνακας 13 .....	72

Εξέλιξη Εισρεύσαντος Ναυτιλιακού Συναλλάγματος για την περίοδο 1990-2006.....	72
PROGRESS CASH INFLOW OF SHIPPING PAYMENTS, 1990-2006 (amounts in mil. \$ USA until 2002 and from 2002 in mil. €).....	72
Πίνακας 14 .....	73
Ελληνόκτητος Στόλος (υπό διάφορες σημαίες συμπεριλαμβανομένης και της Ελληνικής)....	73
Πίνακας 15 .....	74
Εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (πλοία >1000 gt, αριθ.πλοίων) .....	74
Πίνακας 16 .....	74
Εξέλιξη Χωρητικότητας Ελληνόκτητου Στόλου με βάση το dwt.....	74
Πίνακας 17 .....	75
Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 gt).....	75
Πίνακας 18 .....	76
Κυριότερες Σημαίες στον Ελληνόκτητο στόλο .....	76
Πίνακας 19 .....	77
Ανάλυση κατανομής ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία .....	77
Πίνακας 20 .....	77
Ανάλυση ελληνόκτητου στόλου ανά κατηγορία πλοίου .....	77
Πίνακας 21 .....	78
Αναλογία σε ποσοστά % ανά κατηγορία πλοίων για τα έτη 2006-2007.....	78
Πίνακας 22 .....	79
Σύγκριση Παγκόσμιου και Ελληνόκτητου στόλου ανά κατηγορία πλοίων .....	79
Πίνακας 23 .....	80
Μέσος Όρος Ηλικίας Πλοίων (σε έτη).....	80

## **Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>**

### **Εισαγωγή**

#### **1.1 Εισαγωγικές έννοιες**

Η ναυτιλία βασίζεται, κυρίως, στις μεταφορικές ανάγκες άλλων βιομηχανιών και πιο συγκεκριμένα στη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα διαφόρων χωρών. Η άνοδος ή ύφεση του εμπορίου έχει άμεση επίδραση στην εμπορική ναυτιλία. Ένα σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό είναι η βάση για μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Η κινητήριος δύναμη της παγκοσμιοποίησης είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων οι οποίες πιστεύουν πως μέσω αυτής (και της συνακόλουθης αύξησης των κερδών τους) θα επιτύχουν τους μακροπρόθεσμους στόχους τους. Μια οικονομία παγκοσμιοποιημένη και υγιείς έχει ως αποτέλεσμα και ένα σύστημα μεταφορών δυνατό και υγιές, το οποίο θα αναπτύσσεται σε ένα περιβάλλον ανταγωνιστικό και θα σέβεται τις νόρμες ασφαλείας, το περιβάλλον και την κοινωνία. Η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη και την άνοδο.

Πάνω από το 80% του διεθνούς εμπορίου με βάση τον όγκο του μεταφέρεται μέσω θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το βασικό στοιχείο στήριξης του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης.

Η έντονη αύξηση της ζήτησης για τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες ήταν το αποτέλεσμα της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου. Το 2007 το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 3,8%.

Αυτές οι αλλαγές συμπεριλαμβάνουν την αλματώδη αύξηση της τιμής του πετρελαίου, την αύξηση των λοιπών καταναλωτικών αγαθών, την δανειο-πιστωτική κρίση στις ΗΠΑ, και στο διεθνές πιστωτικό σύστημα, την πτώση του δολαρίου των ΗΠΑ σε σχέση με άλλα νομίσματα, και την εκτυλισσόμενη κρίση στον τομέα των τροφίμων καθώς και καθώς και της περιβαλλοντικές προκλήσεις όπως οι αλλαγή του κλίματος. Τα τελευταία χρόνια, ο συνδυασμός διαφόρων παραγόντων συντέλεσε στην έντονη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου με αποτέλεσμα την διαμόρφωση νέων ισορροπιών στο τομέα του εμπορίου και κατά συνέπεια και στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Αυτό συμπεριλαμβάνει την απελευθέρωση του εμπορείου και των ναυτιλιακών μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει την αυξανόμενη απελευθέρωση του εμπορείου, την τεχνολογική ανάπτυξη ιδιαίτερα σε θέματα πληροφορικής και μεταφορών (για παράδειγμα μεγέθη πλοίων, υπηρεσίες παρακολούθησης κτλ.) συστήματα/ υπηρεσίες logistics. Παρατηρείται αύξηση του εμπορείου στις αναπτυσσόμενες περιοχές του πλανήτη. Η Κίνα, η Βραζιλία, η Ινδία, το Μεξικό, η Νότια Αφρική, η Κορέα, η Ρωσία, έχουν δημιουργήσει νέες συμμαχίες. Το μερίδιο αυτών των χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο ήταν 17% το 1997, 18% το 2000 και 23% το 2007. αυτή την άποψη ενισχύει και το γεγονός ότι πάνω από 40 συμφωνίες έχουν υπογραφεί ανάμεσα στην Κίνα και διάφορες Αφρικανικές χώρες κατά το 2006 και το 2007. Αυτές οι εξελίξεις επηρεάζουν την ευρύτερη παγκόσμια οικονομία και έχουν αντίκτυπο στον όγκο των μεταφορών.

## 1.2 Παγκοσμιοποίηση

Η παγκοσμιοποίηση είναι μια έννοια πολυσύνθετη, που, όμως, εμφανίζει διάφορες πτυχές. Επιδρά και επηρεάζει όλα τα επίπεδα της κοινωνικής μας ζωής, όλη την κοινωνία γενικότερα. Αποτελεί επίσης, και πλέον πρόσφατο πεδίο πολιτικής οικονομικής και κοινωνιολογικής διαμάχης, σχετικά με τις εξελίξεις και τους στόχους αυτής.

Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης δεν είναι νέο. Η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης έχει ξεκινήσει αιώνες πριν, όπως αναφέρεται από τους Μαρξ και Ενγκελς. Από την εποχή δηλαδή που επικράτησε ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής. Μια νέα ώθηση δόθηκε στον προηγούμενο αιώνα με τις εξελίξεις των μέσων μεταφοράς εκείνης της εποχής ενώ, τα τελευταία χρόνια, οι ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία, στις τηλεπικοινωνίες και στα μέσα μεταφοράς όπως και οι συνεχής αναζήτηση της αύξησης της ανταγωνιστικότητας και του (ανταγωνιστικού) πλεονεκτήματος έχουν οδηγήσει το φαινόμενο στην πλήρη επικράτηση του. Σύμφωνα με τους Hirst και Thompson<sup>1</sup>, σήμερα «ζούμε σε μια εποχή κατά την οποία το μεγαλύτερο μέρος της κοινωνικής ζωής καθορίζεται από παγκόσμιες διαδικασίες, μέσα στις οποίες οι εθνικοί πολιτισμοί, οι εθνικές οικονομίες και τα εθνικά σύνορα διαλύονται.

---

<sup>1</sup> Σελ. 17 Hirst και Thompson «Η Παγκοσμιοποίηση σε αμφισβήτηση»



Κεντρικό σημείο αυτής της αντίληψης αποτελεί η ραγδαία εξελισσόμενη διαδικασία της οικονομικής παγκοσμιοποίησης».

Ακριβώς για αυτό το λόγο βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη ένας έντονος διάλογος μεταξύ υποστηρικτών και πολέμιων της παγκοσμιοποίησης. Οι υπέρμαχοι της παγκοσμιοποίησης έχουν κυρίως ως επιχείρημα το άνοιγμα των όλων αγορών και τη συμμετοχή τους στο παγκόσμιο εμπόριο. Θεωρούν ότι μια τέτοια εξέλιξη μόνο κέρδη μπορεί να επιφέρει στις εθνικές οικονομίες και προβάλλουν ως παράδειγμα τέτοιας εξέλιξης την οικονομία της Κίνας. Στην αντίθετη πλευρά βρίσκονται αυτοί που αντιδρούν στις αλλαγές που φέρνει η παγκοσμιοποίηση. Υποστηρίζουν πως η κύρια επίδραση που έχει είναι το άνοιγμα του χάσματος μεταξύ των αναπτυγμένων και των υπό ανάπτυξη χωρών παράλληλα με μία διαδικασία αποσάθρωσης των τοπικών κουλτουρών και πολιτισμών. Μια τρίτη ομάδα ατόμων υποστηρίζει πως η έκταση του φαινομένου έχει υπερτιμηθεί και ότι το εθνικό κράτος δεν χάνει τελείως τη δύναμη του παραμένοντας κυρίαρχο ιδιαίτερα στον εθνικό του χώρο.

Η παγκοσμιοποίηση είναι ένα φαινόμενο που επηρεάζει όλα τα επίπεδα της κοινωνικής μας ζωής. Επηρεάζει την εθνική παράδοση και πολιτισμό των χωρών, την οικονομία, την πολιτική, την επικοινωνία, την δημοκρατία, την κρατική κυριαρχία ακόμη και την φιλοσοφία της αστικής ανάπτυξης.

Το φαινόμενο, όμως, της παγκοσμιοποίησης, όπως αυτό ξεκίνησε, είναι κυρίως οικονομικό. Συμπερασματικά λοιπόν, οι βασικές της επιδράσεις είναι στο οικονομικό επίπεδο. Παλαιότερα, όμως, βασικότερος φορέας αυτής ήταν το παγκόσμιο εμπόριο. Αντίθετα σήμερα, τον κύριο ρόλο παίζουν οι άμεσες ξένες επενδύσεις (χωρίς όμως, αυτό να σημαίνει ότι το εμπόριο δεν εξακολουθεί να παίζει σημαντικό ρόλο). Ιδιαίτερα σημαντικός είναι επίσης το γεγονός ότι βασική επιδίωξη στη σύγχρονη φάση της διεθνοποίησης της οικονομίας παίζει η αναζήτηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και η επιδίωξη της αύξησης της ανταγωνιστικότητας γενικότερα (είτε μιλάμε για κράτος είτε για επιχείρηση). Ένα άλλο στοιχείο είναι η κυριαρχία και η λειτουργία των πολυεθνικών επιχειρήσεων ως βασικοί φορείς των σύγχρονων εξελίξεων. Οι πολυεθνικές επιχειρήσεις, όπως και όλες οι επιχειρήσεις έχουν ως στόχο τη μεγιστοποίηση των κερδών τους. Προκειμένου να επιτύχουν το στόχο τους εκμεταλλεύονται κάθε δυνατότητα που έχουν στη διάθεσή τους. Προκειμένου λοιπόν να επιτύχουν το στόχο τους ιδρύουν για παράδειγμα θυγατρικές εταιρείες ανά τον

κόσμο έτσι ώστε να επωφεληθούν από το μικρότερο κόστος εργασίας και από φορολογικές ελαφρύνσεις που υπάρχουν σε συγκεκριμένα κράτη.

Υπογραμμίζεται εδώ ότι σημαντικό ρόλο στην εμφάνιση, εξάπλωση και επικράτηση του φαινομένου παίζουν οι συνεχείς και ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία. Η σύγχρονη τεχνολογία δίνει τη δυνατότητα της μείωσης των αποστάσεων και του χρόνου. Αυτά εξυπηρετούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις πολυεθνικές επιχειρήσεις και κατ' επέκταση το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης.

Οι κυριότερες αρνητικές επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης, όπως αυτές περιγράφονται από τον Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ<sup>2</sup> είναι οι ακόλουθες:

- Οι επιχειρήσεις θα πιέζουν τις εθνικές κυβερνήσεις για την υιοθέτηση προστατευτικών πολιτικών προκειμένου να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Με αυτόν, όμως, τον τρόπο χώρες με χαμηλό κόστος εργασίας, ελλείψει συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης και πολιτικών προστασίας του περιβάλλοντος δεν θα μπορούν να βελτιώσουν την κοινωνική θέση των υπηκόων τους
- Μια ακόμη κοινωνική ασυνέπεια μπορεί να είναι η αύξηση της ανεργίας λόγω της ανεπάρκειας των αγαθών και υπηρεσιών με λογική συνέπεια την μείωση των τιμών
- Η συνεχή υποβάθμιση του περιβάλλοντος και εξάντληση των πόρων της γης ως αποτέλεσμα της ραγδαίας αύξησης του παγκόσμιου πληθυσμού, της λανθασμένης χρησιμοποίησης των πρώτων υλών, της συνεχούς και ανεξέλεγκτης τουριστικής ανάπτυξης και της κακής αγροτικής πολιτικής
- Επίσης ένας κίνδυνος προέρχεται από την πίεση των επιχειρήσεων για λιγότερο ευνοϊκούς εργασιακούς όρους στον αναπτυσσόμενο κόσμο, ως αποτέλεσμα του φόβου για πιθανή μελλοντική ανεργία και της μετεγκατάστασης των παραγωγικών μονάδων
- Ο τελευταίος κίνδυνος προέρχεται από την παγκοσμιοποίηση του χρηματοπιστωτικού συστήματος και πιο συγκεκριμένα ο φόβος είναι για πιθανές κρίσεις από την απουσία συγκεκριμένου παγκοσμίου ρυθμιστικού πλέγματος του συγκεκριμένου συστήματος

---

<sup>2</sup> σελ. 217 Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία»

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την πολιτική που ακολουθεί η Ελληνική ναυτιλία θα πρέπει πρώτα να εξετάσουμε τα πλαίσια μέσα στα οποία αυτή διαμορφώνεται όπως αυτά καθορίζονται από:

- Τις εξελίξεις στον παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και ελληνόκτητο στόλο
- Τις διάφορες μορφές προστατευτισμού που ακολουθούνται από κάποιες χώρες (κυρίως τις αναπτυσσόμενες)
- Τις πολυεπίπεδες εξελίξεις της παγκοσμιοποίησης
- Τις διεθνείς συμβάσεις και κώδικες που επικυρώνονται και τίθεται σε εφαρμογή από αυτούς τους οργανισμούς (πχ GATT, GATS, INCLOS, SOLAS και MARPOL)
- Τους διεθνείς οργανισμούς στους οποίους η Ελλάδα συμμετέχει (πχ ΕΕ, ΟΑΣΑ και ΠΟΕ).

### **1.3 Εθνική Οικονομία και Παγκοσμιοποίηση**

«Για να επιτευχθεί η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και η ευημερία του παγκόσμιου πληθυσμού», σύμφωνα με τον Κ. ΜΕΛΑ<sup>3</sup>, «φτάνει να απελευθερωθεί η οικονομία από οποιαδήποτε μορφή κρατικής ή κοινωνικής παρέμβασης. Αρκεί να λειτουργήσουν οι κανόνες της ελεύθερης οικονομίας και παγκόσμιο οικονομικό σύστημα θα βρει την ισορροπία του, θα αυτορυθμιστεί μακριά από οποιαδήποτε παρέμβαση πολιτικής υφής».

Αν λοιπόν θεωρήσουμε την οικονομία ως κύριο στοιχείο της παγκοσμιοποίησης τότε αυτό σημαίνει ότι το βάρος για τη λήψη αποφάσεων έχει περάσει από το πολιτικό στο οικονομικό επίπεδο και κατά συνέπεια κυρίαρχο ρόλο παίζουν οι διεθνείς (οικονομικού περιεχομένου) Οργανισμοί όπως το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, η Παγκόσμια Τράπεζα και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορείου και όχι οι εθνικές κυβερνήσεις.

Παράλληλα είναι γεγονός ότι η δύναμη των πολυεθνικών επιχειρήσεων είναι τέτοια ώστε το μέγεθος των πωλήσεων των μεγαλύτερων από αυτές να ξεπερνούν πολλές φορές και τον ΑΕΠ ολόκληρων χωρών. Επομένως, μπορούμε να πούμε ότι το οικονομικό επίπεδο παίζει

---

<sup>3</sup> σελ. 117 Κ. ΜΕΛΑΣ «Παγκοσμιοποίηση: Η Νέα Φάση Διεθνοποίησης της Οικονομίας»

σημαντικό ρόλο στην καθημερινή ζωή και αποτελεί το βασικό φορέα της όλης διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης.

#### **1.4 Η παγκοσμιοποίηση στις επιχειρήσεις**

Οι σύγχρονες πολυεθνικές εταιρείες αποτελούν τη συνέχεια μεγάλων εταιρειών εμπορείου του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι οποίες αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του διεθνούς οικονομικού συστήματος, δηλαδή στα πλαίσια της διεθνούς οικονομίας. Βασικά χαρακτηριστικά των πολυεθνικών εταιρειών είναι η εγκατάσταση του κέντρου αποφάσεων σε μια χώρα, η μεταφορά κεφαλαίων και η δημιουργία θυγατρικών επιχειρήσεων ανά τον κόσμο ως προσπάθεια για μείωση του κόστους παραγωγής αποτελούμενες από τους χαμηλότερους μισθούς και το ευνοϊκότερο θεσμικό πλαίσιο που επικρατεί σε κάποιες χώρες.

Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να γίνει η διάκριση ανάμεσα στις πολυεθνικές εταιρείες και στην παγκόσμια επιχείρηση. Με τον όρο παγκόσμια επιχείρηση εννοούμε, σύμφωνα με το Κ. ΜΕΛΑ<sup>4</sup>, «μια επιχείρηση χωρίς ιδιαίτερη εθνική ταυτότητα με διεθνοποιημένες διοικήσει, με ικανότητα και δυνατότητα να εγκαθίστανται και να επανεγκαθίστανται όπου η επιχείρηση θεωρεί ότι τα κεφάλαιά της θα έχουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα, ανεξάρτητη από χωρικές δεσμεύσεις πάσης φύσεως». Για να λειτουργήσει μια τέτοιας δομής εταιρεία θα πρέπει να βρίσκεται σε κατάλληλο οικονομικό πλαίσιο, το οποίο αποτελεί η παγκόσμια οικονομία. Στην παγκόσμια αυτή οικονομία όλες οι εθνικές οικονομίες, σε όλο τον κόσμο, διαρθρώνονται και αλληλοδιαπλέκονται σε ένα ενιαίο σύστημα μέσω διεθνών διαδικασιών και συναλλαγών. Κατά συνέπεια λοιπόν μπορούμε να πούμε πως η παγκόσμια επιχείρηση και η παγκόσμια οικονομία αποτελούν τη λογική συνέχεια της πολυεθνικής επιχείρησης και της διεθνοποιημένης οικονομίας αντίστοιχα.

Προκειμένου, οι σύγχρονες επιχειρήσεις να αντεπεξέλθουν στα νέα οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά δεδομένα καθώς και στη νέα εποχή της παγκοσμιοποίησης έπρεπε να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, μετά από συγχωνεύσεις και εξαγορές μεταξύ των επιχειρήσεων, οι τελευταίες να λάβουν τη μορφή των πολυεθνικών κολοσσών με θυγατρικές σε όλο τον κόσμο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Κ.Ν.

<sup>4</sup>

σελ. 206 Κ. ΜΕΛΑΣ «Παγκοσμιοποίηση: Η Νέα Φάση Διεθνοποίησης της Οικονομίας»

ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ<sup>5</sup> «η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας προκύπτει από τη συνεχή ανάγκη των επιχειρήσεων να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους στον οργανωτικό και τεχνολογικό τομέα καθώς επίσης και να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους σε νέες αγορές, προϊόντα και υπηρεσίες προκειμένου να ενισχύσουν την ανταγωνιστική τους θέση στη διεθνή αγορά που επιδρά αποφασιστικά στη διαμόρφωση των παγκόσμιων και περιφερειακών οικονομιών και πολιτικο-αμυντικών συσχετισμών.

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

### **1.5 Ναυτιλία και Παγκοσμιοποίηση**

Η διεθνής ναυτιλία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μια από τις πλέον διεθνοποιημένες μορφές βιομηχανίας στον κόσμο. Τα πλαίσια μέσα στα οποία κινείται η ναυτιλία είναι πολύ πιο απελευθερωμένα από τους περισσότερους άλλους τομείς της διεθνούς οικονομίας.

Βασικό χαρακτηριστικό που αποδεικνύει τη διεθνικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η δυνατότητα επιλογής νηολογίου, σημαίας καθώς και η δυνατότητα μεταπήδησης από νηολόγιο σε νηολόγιο.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστικό παράδειγμα για να κατανοήσουμε τον διεθνοποιημένο χαρακτήρα της ναυτιλίας είναι αυτό της tramp ναυτιλίας. Σε αυτή την περίπτωση, η οποία αποτελεί και τον κύριο τομέα δραστηριοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας, η εταιρεία μπορεί να αποτελείται από ένα και μόνο πλοίο όμως ο τομέας στον οποίο δραστηριοποιείται είναι ολόκληρος ο κόσμος. Αυτό σημαίνει πώς η συνολική προσφορά δεν μπορεί να επηρεαστεί από μια επιχείρηση (κατά συνέπεια δεν επηρεάζεται το σημείο ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης). Επομένως για να παραμένει μια επιχείρηση σε αυτή την αγορά πρέπει να αύξηση

---

<sup>5</sup>σελ. 215 Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία»

την ανταγωνιστικότητά της επιτυγχάνοντας την μείωση του μεταφορικού κόστους. Κατά συνέπεια ο ναυλωτής θα επιλέξει, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης του, για την πραγματοποίηση της μεταφοράς των προϊόντων του το πλοίο εκείνο (επίσης ανεξάρτητου εθνικότητας) το οποίο θα του προσφέρει την πιο ελκυστική προσφορά. Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα το λόγο για τον οποίο η tramp ναυτιλία θεωρείται μια διεθνοποιημένη αγορά θα πρέπει στα μαζί με τα παραπάνω να συνυπολογίσουμε το γεγονός ότι εξαγωγές χύδην φορτίου είναι διασπαρμένες ανά τον κόσμο και το μεγαλύτερο μέρος αυτών κατευθύνεται προς ΗΠΑ Ευρώπη και Ιαπωνία.

Όμως, όπως είναι φυσικό η παγκοσμιοποίηση έχει σημαντικές επιδράσεις στη ναυτιλία. Βασικές αλλαγές οι οποίες επηρεάζουν και τη χώρα μας σήμερα (σύμφωνα με τον Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ):<sup>6</sup>

- Η ποσοτική κα ποιοτική αύξηση των μεταφορών εξαιτίας της ανάπτυξης της παγκόσμια οικονομίας
- Οι αλλαγές στους θαλάσσιους προορισμούς, η ποικιλία των φορτίων, η αύξηση των αποστάσεων και η ανάπτυξη νέων μεγάλων οικονομιών σε Ασία, Αφρική και Ν. Αμερική
- Οι νέοι κανονισμοί σε θέματα ασφάλειας των πλοίων κα του περιβάλλοντος
- Αλλαγές που παρατηρούνται σε τρόπο χρηματοδότηση των νέων επενύσεων
- Η ραγδαία ανάπτυξη των τουριστικών δραστηριοτήτων και η συνακόλουθη αύξηση των μετακινήσεων
- Τέλος, η ανατροπή στις σχέσεις παραδοσιακών ναυτιλιακών δυνάμεων και αναπτυσσόμενων χωρών λόγω, των σημαιών ευκαιρίας.

## 1.5 Γενικά για τη Ναυτιλία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι από τις πλέον διεθνοποιημένες μορφές βιομηχανίας παγκοσμίως. Ο όρος ναυτιλιακή βιομηχανία περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση τη διακίνηση

---

<sup>6</sup> σελ. 263 Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία»

αγαθών μέσω θαλάσσης, τα οποία παράγονται σε μία χώρα, αλλά και αγαθών που ανταλλάσσει αυτή με άλλες χώρες. Υπό αυτή την έννοια οι θαλάσσιες μεταφορές (αλλά και γενικότερα οι μεταφορές) επηρεάζουν έντονα την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας χώρας. Το βασικό πλεονέκτημα που παρουσιάζεται στις θαλάσσιες μεταφορές είναι το χαμηλότερο κόστος μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου προϊόντος, καθώς κάθε φορά μπορούν να μεταφερθούν μεγάλες ποσότητες του προϊόντος.

### **1.6 Αρχές που διέπουν την ναυτιλία**

Δύο είναι οι κύριες αρχές οι οποίες από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά διέπουν τη λειτουργία και διαχείριση της ναυτιλίας.

Η μία αρχή είναι αυτή της «Ελεύθερης Αγοράς». Σύμφωνα με την αρχή αυτή οι ναυτιλιακές υπηρεσίες πρέπει να παρέχονται από τον ιδιωτικό τομέα και στη βάση του ελεύθερου ανταγωνισμού. Σε αυτή την περίπτωση ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής του πλοίου φέρει την ευθύνη για την επιλογή του πλοίου και της σημαίας αυτού. Επιπλέον υποστηρίζεται ότι η ναυτιλία πρέπει να είναι διεθνοποιημένη. Η σκέψη αυτή στηρίζεται στον οικονομικό φιλελευθερισμό και βασίζεται στην αρχή «laissez-faire». Σύμφωνα με την αρχή αυτή, όσον αφορά τη ναυτιλία, δεν πρέπει να υπάρχουν εθνικές ή κρατικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή κρατική βοήθεια και περιοριστικά μέτρα για τη δημιουργία και την ανάπτυξη των εθνικών στόλων χωρών.

Η δεύτερη αρχή που διέπει τη ναυτιλία είναι ο ναυτιλιακός προστατευτισμός. Σύμφωνα με αυτή την αρχή η κυβερνήσεις των χωρών είναι αυτές που έχουν την τελική ευθύνη για την παροχή ναυτιλιακών Υπηρεσιών υπό την εθνική τους σημαία και προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος τους μπορούν να χρησιμοποιούν διάφορα μέσα προστατευτισμού όπως είναι η προτίμηση φορτίου, η διάκριση σημαίας, οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, οι διμερείς σχέσεις, το καμποτάζ κ.α..

Παρόλο που για την ανάπτυξη του εμπορίου θεωρείται ότι θα πρέπει να ακολουθείται η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού και έχουν υπάρξει ιστορικά πολλές διακηρύξεις για το ελεύθερο εμπόριο, ο προστατευτισμός συνέχισε να εξαπλώνεται. Αυτό είναι το αποτέλεσμα όταν οι εθνικές οικονομίες δυσκολεύονται να ανταποκριθούν σωστά ή να αφομοιώσουν τις

εκτεταμένες αλλαγές που γίνονται στην παγκόσμια οικονομία. Ιδιαίτερα για τη ναυτιλία σύμφωνα με το Γ.Π. Βλάχο οι κυριότεροι λόγοι λήψης προστατευτικής πολιτικής και διαστρέβλωσης του ελεύθερου ανταγωνισμού μπορούν να ταξινομηθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- Προώθηση και προστασία της εμπορικής ναυτιλίας για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας
- Ενίσχυση της εγχώριας απασχόλησης
- Προστασία της εμπορικής ναυτιλίας ιδιαίτερα σε περιόδους σκληρού ανταγωνισμού
- Αντιμετώπιση της προτημισιακής πολιτικής (αλλά και τω υπολοίπων συναφών πολιτικών διάκρισης) που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές διασκέψεις (maritime conference)
- Βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων ναυτιλιακών υπηρεσιών με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού στόλου έναντι των ανταγωνιστών του
- Αποζημίωση των εθνικών μεταφορέων που ζημιώθηκαν από την υφιστάμενη υπερεκτιμημένη τιμή συναλλάγματος
- Εξοικονομήσει συναλλάγματος
- Ενίσχυση των εμπορικών συναλλαγών με άλλες χώρες και κυρίως με τα λεγόμενα τέως αποικιακά εδάφη
- Ενίσχυση της «νηπιακής» ναυτιλίας επί τη βάση της θεωρίας της «προστασίας νεαρός βιομηχανίας» (infant industry protection)
- Ενίσχυση του γοήτρου και του εθνικού κύρους.

Η προστατευτική αυτή πολιτική συνήθως εμφανίζεται με μια (ή πολλές) από τις ακόλουθες μορφές:

- πολιτική διαφύλαξης φορτίου
- ανάθεση μεταφοράς στρατιωτικών αγαθών ή αγαθών στρατηγικής σημασίας ή επισιτιστικής βοήθειας από πλοία της ελληνικής σημαίας
- κρατική παρέμβαση στη διαμόρφωση των ναύλων



- περιορισμοί στην ελευθερία εγκατάστασης και λειτουργίας εταιρειών διαχειρίσεις πλοίων υπό αλλοδαπή σημαία (πχ εμπόδια σύστασης εταιρείας, έκδοσης απαιτητών πιστοποιητικών και εγγράφων, περιορισμοί στα μέσα χρηματοδότησης ή στον επαναπατρισμό των κερδών κτλ)
- προνομιακή μεταχείριση σε πλοία που φέρουν την εθνική σημαία
- παραχώρηση επιδοτήσεων άμεσων ή έμμεσων καθώς και πιστωτικών και φορολογικών διακανονισμών σε πλοία της σημαίας της χώρας για εξυπηρέτηση διαφόρων στόχων
- διμερείς συμφωνίες με σκοπό την προστασία των εθνικών μεταφορέων και τον αποκλεισμό τρίτων χωρών από συγκεκριμένες αγορές και θαλάσσια δρομολόγια (η πολιτική αυτή η οποία δεν εφαρμόζεται πλέον σήμερα τουλάχιστον σε καταστάσεις ειρηνικές αφορούσε κυρίως στη ναυτιλία τακτικών γραμμών)
- σύναψη περιφερειακών διακανονισμών λχ μεταξύ των χωρών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την προάσπιση και προώθηση των κοινών ναυτιλιακών και εμπορικών συμφερόντων

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>

### 2.1 Σύγχρονη Παγκόσμια Οικονομία και Ναυτιλία

Πάνω από το 80% του διεθνούς εμπορίου με βάση τον όγκο του μεταφέρεται μέσω θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν το βασικό στοιχείο στήριξης του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης. Το 2007 ο όγκος του διεθνούς εμπορίου άγγιξε τα 8,2 τρισεκατομμύρια τόνους με 4,8% αύξηση από έτος σε έτος. Πράγματι, κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες ο μέσος όρος ρυθμού ανάπτυξης του παγκόσμιου θαλασσιού εμπορίου υπολογίζεται σε 3,1%.

Η έντονη αύξηση της ζήτησης για τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες ήταν το αποτέλεσμα της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου. Το 2007 το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 3,8%. Παρόλο που η αύξηση σε σύγκριση με εκείνη του προηγούμενου έτους είχε μειωθεί, η παγκόσμια οικονομία φαίνεται να ανταποκρίνεται θετικά στις προκλήσεις. Αυτές οι αλλαγές συμπεριλαμβάνουν την αλματώδη αύξηση της τιμής του πετρελαίου, την αύξηση των λοιπών καταναλωτικών αγαθών, την δανειοπιστωτική κρίση στις ΗΠΑ, και στο διεθνές πιστωτικό σύστημα, την πτώση του δολαρίου των ΗΠΑ σε σχέση με άλλα νομίσματα, και την εκτυλισσόμενη κρίση στον τομέα των τροφίμων καθώς και καθώς και της περιβαλλοντικές προκλήσεις όπως οι αλλαγές του κλίματος. Η ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες χώρες ήταν μειώθηκε από 2,8% το 2006 σε 2,5% το 2007. Το πρόβλημα σε αυτές τις χώρες το δημιούργησε το πρόβλημα στο τραπεζικό σύστημα των ΗΠΑ, με τα αποτελέσματα που αυτό είχε στην Ευρώπη και στην Ιαπωνία. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες αυξήθηκαν κατά 7,3% και οι μεταβατικές οικονομίες στο 8,4% συνεχίζοντας την άνοδο τους το 2007. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη, κατά συνέπεια ήταν το αποτέλεσμα των δυνατών ρυθμών ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών συμπεριλαμβανομένων και της Κίνας (11,4%) και της Ινδίας (9,7%). Παρά την προσαρμοστικότητα των οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, οι οικονομικές συνθήκες στις αναπτυσσόμενες χώρες θα συνεχίσουν να έχουν άμεσο αντίκτυπο σε όλα τα μέρη του κόσμου λόγω της παγκοσμιοποίησης.

Από το 2000 η παγκόσμια οικονομία αναπτύσσεται με πρωτόγνωρους ρυθμούς, πιο γρήγορους από αυτούς της βιομηχανικής παραγωγής και του θαλάσσιου εμπορίου. Όμως αντανακλώντας τους μειούμενους ρυθμούς ανάπτυξης του ΑΕΠ και την μειωμένη εισαγωγική ζήτηση των ΗΠΑ, οι παγκόσμιες εξαγωγές αυξήθηκαν με μικρότερο ρυθμό κατά το 2007. Δηλαδή η αύξηση που καταγράφηκε μειώθηκε από 8,5% που ήταν το 2006 σε 5,5% το 2007. Επωφελούμενοι από τους νέους βελτιωμένους όρους του εμπορίου, οι εξαγωγείς καυσίμων και ορυκτών αύξησαν την ποσότητα των μεταφερόμενων αγαθών. Οι εισαγωγές αυξήθηκαν ιδιαίτερα στην Λατινική Αμερική (20%), στην Αφρική και στη Μέση Ανατολή (12,5%). Οι εξαγωγές από αυτές τις περιοχές αυξήθηκαν, όμως, με μικρότερο ρυθμό από τις εισαγωγές. Η Ασία και ιδιαίτερα η Κίνα συνεχίζει να τροφοδοτεί το παγκόσμιο εμπόριο. Οι εξαγωγές και οι εισαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν κατά 19,5 και 13,5 αντίστοιχα. Η Ιαπωνία δεν ακολούθησε τους ίδιους ρυθμούς ανάπτυξης, με τις εξαγωγές της να έχουν μικρότερο ρυθμό από το 2006 και τις εισαγωγές της να παραμένουν σχεδόν στα ίδια επίπεδα.

Τα τελευταία χρόνια, ο συνδυασμός διαφόρων παραγόντων συντέλεσε στην έντονη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου με αποτέλεσμα την διαμόρφωση νέων ισορροπιών στο τομέα του εμπορίου και κατά συνέπεια και στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Αυτό συμπεριλαμβάνει την απελευθέρωση του εμπορίου και των ναυτιλιακών μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει την αυξανόμενη απελευθέρωση του εμπορίου, την τεχνολογική ανάπτυξη ιδιαίτερα σε θέματα πληροφορικής και μεταφορών (για παράδειγμα μεγέθη πλοίων, υπηρεσίες παρακολούθησης κτλ.) συστήματα/ υπηρεσίες logistics. Παρατηρείται αύξηση του εμπορίου στις αναπτυσσόμενες περιοχές του πλανήτη. Η Κίνα, η Βραζιλία, η Ινδία, το Μεξικό, η Νότια Αφρική, η Κορέα, η Ρωσία, έχουν δημιουργήσει νέες συμμαχίες. Το μερίδιο αυτών των χωρών στο παγκόσμιο εμπόριο ήταν 17% το 1997, 18% το 2000 και 23% το 2007. αυτή την άποψη ενισχύει και το γεγονός ότι πάνω από 40 συμφωνίες έχουν υπογραφεί ανάμεσα στην Κίνα και διάφορες Αφρικανικές χώρες κατά το 2006 και το 2007. Αυτές οι εξελίξεις επηρεάζουν την ευρύτερη παγκόσμια οικονομία και έχουν αντίκτυπο στον όγκο των μεταφορών.

## **2.1 Ανάλυση του Παγκόσμιου στόλου**

Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα το μέγεθος του στόλου ελληνικών συμφερόντων και να κατανοήσουμε καλύτερα την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική, σε αυτό το

σημείο παραθέτουμε στοιχεία σχετικά με το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου και της εξέλιξης. Αρχικά γίνεται παρουσίαση για τα έτη 2000-2005 και εν συνεχεία από το 2005 μέχρι στις αρχές του 2008.

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται η εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου από τα έτη 2001-2005. Από τον πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ο παγκόσμιος στόλος από το 2001 έως το έτος 2005 παρουσιάζει αυξητική τάση τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα. Συγκεκριμένα έχει αυξηθεί από 87.939 πλοία χωρητικότητας 574.551gt σε 92.105 πλοία 675.116gt.

### Πίνακας 1<sup>7</sup>

#### Παγκόσμια Χωρητικότητα κατά τα έτη 2001-2005

World Fleet by Gross Tonnage

GT	Year	2001			2002			2003			2004			2005		
		No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%
499 or less		43 161	10 375	1.8	43 856	10 373	1.8	44 291	10 226	1.8	44 236	10 346	1.7	44 841	11 005	1.8
500 - 999		8 387	6 848	1.2	8 405	6 978	1.2	8 503	6 978	1.2	8 418	6 915	1.2	8 614	7 062	1.2
1,000 - 1,999		7 293	10 766	1.9	7 393	10 984	1.9	7 451	10 987	1.9	7 384	10 847	1.9	7 587	11 171	1.9
2,000 - 2,999		4 433	11 158	1.9	4 487	11 252	1.9	4 493	11 288	1.9	4 418	11 095	1.8	4 555	11 485	1.7
3,000 - 3,999		3 838	10 749	1.9	3 876	10 884	1.9	3 897	10 911	1.9	3 914	10 399	1.8	3 934	10 448	1.8
4,000 - 4,999		2 234	8 993	1.6	2 224	8 961	1.6	2 239	10 824	1.7	2 145	8 832	1.5	2 186	8 828	1.5
5,000 - 9,999		1 348	7 416	1.3	1 357	7 471	1.3	1 348	7 387	1.2	1 348	7 385	1.2	1 382	7 593	1.2
10,000 - 19,999		1 181	7 113	1.2	1 189	7 094	1.2	1 189	7 087	1.2	1 182	7 114	1.2	1 128	7 235	1.2
20,000 - 29,999		758	5 896	1.0	771	5 935	1.0	782	5 977	1.0	786	5 985	1.0	818	6 148	1.0
30,000 - 39,999		641	5 482	1.0	639	5 464	0.9	634	5 422	0.9	619	5 291	0.9	641	5 488	0.9
40,000 - 49,999		813	7 354	1.3	807	7 388	1.3	804	7 476	1.3	817	7 885	1.2	841	8 241	1.2
50,000 - 99,999		2 858	35 414	6.2	2 789	34 713	6.0	2 718	33 785	6.1	2 688	33 395	6.0	2 718	33 745	6.0
100,000 - 199,999		2 489	42 872	7.4	2 394	41 252	7.0	2 354	40 595	6.7	2 383	40 885	6.4	2 488	41 629	6.2
200,000 - 299,999		1 182	26 415	4.6	1 197	26 129	4.6	1 207	26 043	4.6	1 218	26 743	4.6	1 285	27 781	4.7
300,000 - 399,999		1 978	21 168	3.7	2 017	22 468	3.9	2 069	24 212	4.2	2 188	27 386	4.7	2 337	30 326	4.5
400,000 - 499,999		887	28 284	4.9	878	28 793	5.0	899	29 594	5.1	933	31 732	5.4	1 042	34 284	5.8
500,000 - 999,999		1 947	132 814	23.1	2 056	148 718	26.0	2 232	153 283	26.3	2 427	167 452	29.4	2 653	184 313	27.3
1,000,000 - 1,499,999		288	39 471	6.9	291	37 243	6.4	284	36 258	6.4	285	37 338	6.4	318	38 771	6.7
1,500,000 - 9,999,999		274	64 721	11.3	292	67 155	11.7	314	69 275	12.1	341	64 588	11.1	347	68 688	11.2
Total		87 939	574 551	100.0	88 618	585 583	100.0	89 499	605 218	100.0	89 388	632 321	100.0	92 105	675 116	100.0

Source : Lloyd's Register of Shipping, World Fleet Statistics.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα, από πλευράς χωρητικότητας, το μεγαλύτερο στόλο κατέχει ο Παναμάς ακολουθούμενος από τη Λιβερία, τις Μπαχάμες, τη Σιγκαπούρη και την Ελλάδα.

**Πίνακας 2<sup>8</sup>**  
**Παγκόσμιος Στόλος ανά Χώρα Μηολόγησης**

World Fleet by Country of Registration

Country	2001			2002			2003			2004			2005		
	No.	1,000GT	% <sup>2)</sup>	No.	1,000GT	% <sup>2)</sup>	No.	1,000GT	% <sup>2)</sup>	No.	1,000GT	% <sup>2)</sup>	No.	1,000GT	% <sup>2)</sup>
Panama	6.245	122.352	7,6	6.247	124.729	1,9	6.302	125.722	0,8	6.477	131.452	4,6	6.838	141.822	7,9
Liberia	1.566	51.784	0,6	1.535	50.400	-2,7	1.553	52.425	4,0	1.538	53.899	2,8	1.653	59.000	10,6
Bahama	1.312	33.386	0,2	1.348	35.798	7,2	1.297	34.752	-2,9	1.316	35.388	1,8	1.361	38.418	8,6
Singapore	1.729	21.023	-2,2	1.788	21.148	0,6	1.761	23.241	9,9	1.842	26.283	13,1	1.977	30.990	17,9
Greece	1.523	28.678	8,6	1.548	28.783	0,4	1.558	32.203	11,9	1.540	32.041	-0,5	1.491	30.745	-4,0
China(Hong Kong)	646	13.710	33,9	766	16.164	17,9	901	20.597	26,9	1.058	26.085	27,2	1.128	29.809	14,3
Marshall Islands	360	11.719	20,3	428	14.673	25,2	515	17.628	20,1	632	22.495	27,6	853	29.242	30,0
Malta	1.421	27.053	-4,0	1.350	26.331	-2,7	1.301	25.134	-4,5	1.181	22.353	-11,1	1.220	23.016	3,0
China	3.280	16.646	0,9	3.326	17.316	4,0	3.376	18.428	6,4	3.497	20.369	10,5	3.590	22.284	9,4
Cyprus	1.407	22.762	-1,9	1.325	22.997	1,0	1.198	22.054	-4,1	1.084	21.283	-3,5	992	19.019	-10,6
Norway(NIS)	762	19.005	1,7	722	18.415	-3,1	705	16.997	-7,7	656	15.417	-9,3	629	14.223	-7,7
Japan	7.924	14.565	-4,5	7.458	13.918	-4,4	7.151	13.562	-2,6	6.937	13.180	-2,8	6.842	12.751	-3,3
Italy	1.476	9.655	0,7	1.486	9.396	-0,6	1.504	10.246	6,8	1.516	10.996	6,9	1.539	11.016	0,0
Germany	906	6.300	-3,8	857	6.346	3,9	782	6.112	-6,6	826	8.246	34,9	894	11.497	39,4
U.K.	1.462	6.029	9,0	1.525	8.045	33,4	1.594	10.844	34,8	1.569	11.123	2,6	1.563	11.194	0,6
U.S.A.	5.824	10.997	-1,8	6.080	10.371	-4,9	6.183	10.409	0,4	6.414	10.744	3,2	6.472	11.058	2,9
Korea (South)	2.426	6.395	3,1	2.532	7.050	10,2	2.604	6.757	-4,1	2.700	7.826	15,8	2.778	9.251	18,2
Ile of Man	275	6.057	11,5	283	5.672	-6,4	302	6.416	13,1	333	7.169	11,7	362	8.406	17,3
Russia	4.727	10.248	-2,3	4.943	10.380	1,3	4.950	10.431	0,5	3.802	8.639	-17,2	3.722	8.334	-3,5
India	1.018	6.688	0,4	1.010	6.142	-8,2	1.028	6.961	13,3	1.066	7.518	8,0	1.086	8.065	7,3
Denmark(DIS)	472	6.603	3,9	453	7.095	7,3	425	7.247	2,1	413	7.285	0,5	437	7.790	6,9
Bermuda	121	5.313	-7,6	113	4.798	-9,7	106	4.844	1,0	122	6.166	27,3	136	7.312	18,6
Antigua & Barbuda	840	4.688	11,0	886	5.066	8,1	950	6.005	18,5	1.028	6.915	15,2	1.030	7.179	3,8
Saint Vincent	1.318	7.073	0,7	1.304	6.584	-6,9	1.219	6.318	-4,0	1.182	6.324	0,1	1.044	5.905	-6,6
Malaysia	882	5.207	-2,3	915	5.394	3,6	972	5.746	6,5	1.013	6.057	5,4	1.052	5.759	-4,9
Netherlands	1.337	5.605	0,5	1.316	5.664	1,1	1.313	5.703	0,7	1.276	5.623	-1,4	1.257	5.669	0,8
Iran	389	3.944	-6,9	380	4.128	4,7	382	4.852	17,5	459	5.324	9,7	453	5.271	-1,0
Philippines	1.697	6.030	-13,9	1.686	5.320	-11,8	1.703	5.116	-3,8	1.730	5.137	0,4	1.866	5.199	1,2
Turkey	1.146	5.897	1,1	1.147	5.659	-4,0	1.113	4.951	-12,5	1.114	4.679	-5,5	1.156	5.045	7,8
Indonesia	2.528	3.613	6,8	2.628	3.723	3,0	2.700	3.846	3,2	2.826	4.072	6,0	3.214	4.330	6,3
French (ANT)	108	3.088	-2,9	102	3.032	-1,8	116	3.286	8,4	126	3.525	7,3	145	4.212	19,5
Belgium	185	151	4,9	188	187	23,7	222	1.393	645,9	232	3.973	185,3	238	4.058	2,1
Sweden	578	2.958	2,5	571	3.178	7,4	581	3.579	12,6	579	3.667	2,4	567	3.766	2,7
Others	30.043	69.421	-0,2	30.784	71.281	2,7	31.830	71.502	0,3	31.995	72.110	0,9	32.510	72.281	0,2
World Total	87.333	574.551	3,0	89.010	585.083	1,9	89.899	605.215	3,4	89.960	633.321	4,6	92.103	675.116	6,6

Note :1) 100GT and above

2) % is an algorithm rate

Source : Lloyd's Register of Shipping, World Fleet Statistics.

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αυξήθηκε κατά 7,2% κατά τη διάρκεια του 2007 και έφτασε τα 1,12 τρισεκατομμύρια dwt στις αρχές του 2008. Το tonnage των πετρελαιοφόρων αυξήθηκε κατά 6,5% και των bulk carriers κατά 6,4%. Αυτά τα δύο είδη πλοίων μαζί αντιπροσωπεύουν το 71,5% του συνολικού tonnage του παγκόσμιου στόλου. Ο στόλος των πλοίων γενικού φορτίου αυξήθηκε κατά 4,5% κατά το 2007 αλλά καθώς αυτός ο αριθμός είναι κάτω από το όριο ανάπτυξης το μερίδιο αυτής της κατηγορίας στον παγκόσμιο στόλο μειώθηκε κατά 9,4%. Ο στόλος των containerships αυξήθηκε κατά 16,3 εκατομμύρια dwt και τώρα αντιπροσωπεύει το 12,9% του παγκόσμιου στόλου. Κατά το 2008 μόνο το 1,1% από τα πλοία χύδην ξηρού φορτίου είναι πλοία συνδυασμένων μεταφορών (ore/bulk/oil carriers). Ανάμεσα στους άλλους τύπους πλοίων το 2007 υπήρξε μία συνεχής αύξηση των πλοίων LNG που δείχνει την αυξανόμενη χρήση του φυσικού αερίου για την κάλυψη των παγκόσμιων ενεργειακών αναγκών, παρόλο που ο αριθμός των νεότευκτων LNG έγειρε ανησυχίες για υπερ-προσφορά tonnage στην αγορά.

Αυτός ο αυξανόμενος ρυθμός του παγκόσμιου στόλου αντικατοπτρίζει την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου την αύξηση του διεθνούς εμπορίου αγαθών μέχρι τις αρχές του 2008. Αυτό είναι ένα συμπέρασμα που μπορεί να εξαχθεί και από το γεγονός ότι παρατηρείται μια αύξηση στα containerships.

Από τον Ιανουάριο του 2008 οι 35 κύριες πλοιοκτητρίες χώρες κατέχουν συνολικά το 95,35% του παγκόσμιου στόλου, μια μικρή αύξηση στο νούμερο της προηγούμενης χρονιάς. Η Ελλάδα συνεχίζει να κατέχει την κυρίαρχη θέση ακολουθούμενη από την Ιαπωνία, την Γερμανία, την Κίνα και τη Νορβηγία. Αυτές οι πέντε τελευταίες χώρες κατέχουν μερίδιο αγοράς που ανέρχεται σε 54,2%.

### Πίνακας 3 Οι 35 χώρες με το μεγαλύτερο στόλο

The 35 countries and territories with the largest controlled fleets, as of 1 January 2008<sup>a</sup>

Country or territory of ownership <sup>b</sup>	Number of vessels			Deadweight tonnage						
	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	National flag <sup>c</sup>	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2008	Total as a percentage of world total, 1 Jan. 2007	Change in percentage share
Greece	736	2 379	3 115	55 766 365	118 804 106	174 570 471	68.06	16.81	17.39	-0.58
Japan	714	2 801	3 515	11 620 381	150 126 721	161 747 102	92.82	15.58	15.07	0.50
Germany	404	2 804	3 208	14 588 066	79 634 721	94 222 787	84.52	9.07	8.69	0.38
China	1 900	1 403	3 303	34 351 019	50 530 684	84 881 703	59.53	8.18	7.19	0.98
Norway	792	1 035	1 827	14 182 841	32 689 255	46 872 096	69.74	4.51	4.98	-0.46
United States	855	914	1 769	20 301 154	19 526 996	39 828 150	49.03	3.84	4.93	-1.10
Korea, Republic of	756	384	1 140	19 122 776	18 580 931	37 703 707	49.28	3.63	3.30	0.33
Hong Kong, China	311	346	657	18 228 651	15 195 788	33 424 439	45.46	3.22	4.60	-1.38
Singapore	536	333	869	16 440 270	12 192 284	28 632 554	42.58	2.76	2.63	0.13
Denmark	317	544	861	10 466 920	16 967 723	27 434 643	61.85	2.64	2.24	0.41
Taiwan Province of China	93	497	590	3 986 356	22 163 936	26 150 292	84.76	2.52	2.54	-0.02
United Kingdom	394	482	876	10 479 296	15 522 244	26 001 540	59.70	2.50	2.73	-0.23
Canada	206	213	419	2 352 552	16 395 893	18 748 445	87.45	1.81	0.61	1.20
Russian Federation	1 532	579	2 111	5 986 569	12 051 321	18 037 890	66.81	1.74	1.85	-0.11
Italy	559	214	773	11 419 633	6 320 035	17 739 668	35.63	1.71	1.63	0.08
India	474	60	534	13 956 575	2 096 910	16 053 485	13.06	1.55	1.51	0.03
Turkey	495	531	1 026	6 431 016	6 728 712	13 159 728	51.13	1.27	1.12	0.15
Saudi Arabia	61	103	164	801 539	12 144 926	12 946 465	93.81	1.25	1.21	0.03
Belgium	87	146	233	6 087 051	6 067 624	12 154 675	49.92	1.17	1.28	-0.11
Malaysia	314	78	392	7 399 196	3 769 710	11 168 906	33.75	1.08	0.68	0.40
Iran, Islamic Republic of	116	63	179	5 080 136	5 176 747	10 256 883	50.47	0.99	1.02	-0.03
United Arab Emirates	54	370	424	521 677	8 403 618	8 925 295	94.16	0.86	0.71	0.15
Netherlands	503	259	762	4 136 349	4 499 185	8 635 534	52.10	0.83	0.89	-0.06
Cyprus	111	144	255	2 828 540	4 484 942	7 313 482	61.32	0.70	0.63	0.08
Indonesia	728	122	850	4 807 801	2 450 354	7 258 155	33.76	0.70	0.68	0.02
Sweden	154	211	365	1 758 402	5 159 712	6 918 114	74.58	0.67	0.66	0.01
France	182	176	358	3 036 041	3 490 150	6 526 191	53.48	0.63	0.61	0.02
Kuwait	40	29	69	3 953 100	1 348 386	5 301 486	25.43	0.51	0.49	0.02
Viet Nam	358	50	408	3 192 261	1 394 075	4 586 336	30.40	0.44	0.31	0.13
Spain	190	192	382	1 422 309	3 075 812	4 498 121	68.38	0.43	0.45	-0.02
Brazil	130	14	144	2 472 017	1 949 344	4 421 361	44.09	0.43	0.50	-0.07
Thailand	302	39	341	3 520 841	500 984	4 021 825	12.46	0.39	0.30	0.09
Switzerland	29	129	158	847 265	2 731 566	3 578 831	76.33	0.34	1.28	-0.93
Bermuda	0	62	62	0	3 216 806	3 216 806	100.00	0.31	n/a	
Croatia	78	39	117	2 086 397	978 977	3 065 374	31.94	0.30	n/a	
<b>Total (35 countries)</b>	<b>14 511</b>	<b>17 745</b>	<b>32 256</b>	<b>323 631 362</b>	<b>666 371 178</b>	<b>990 002 540</b>		<b>95.35</b>	<b>95.33</b>	<b>0.02</b>
<b>World total</b>	<b>16 798</b>	<b>19 515</b>	<b>36 313</b>	<b>342 662 755</b>	<b>695 633 834</b>	<b>1 038 296 589</b>		<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Vessels of 1,000 GT and above, excluding the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets, which have a combined tonnage of 6.4 million dwt.

<sup>b</sup> The country of ownership indicates where the true controlling interest (i.e. parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for instance, Greece is shown as the country of ownership for vessels owned by a Greek national with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.

<sup>c</sup> Includes vessels flying the national flag but registered in territorial dependencies or associated self-governing territories such as Isle of Man (United Kingdom), as well as second registries such as DIS (Denmark), NIS (Norway) or FIS (France). For the United Kingdom, British flagged vessels are included under the national flag, except for Bermuda.

## 2.2 Ηλικία του Παγκόσμιου στόλου

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ηλικία του παγκόσμιου στόλου. Αρχικά θα παρατηρήσουμε πως διαμορφώνεται η ηλικία του παγκόσμιου στόλου κατά τα έτη 2000-2005 και στη συνέχεια πως διαμορφώνεται μέχρι τις αρχές του έτους 2008. Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως διαμορφώνεται η ηλικία του παγκόσμιου στόλου κατά τα έτη 2001-2005.

Από τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων είναι νεότευκτα καθώς επίσης και ότι από το έτος 2001 παρατηρούμε αύξηση στο ποσοστό των νεότευκτων πλοίων. Επίσης μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι το αμέσως μεγαλύτερο ποσοστό είναι αυτό των πλοίων 5 – 9 ετών. Ένα άλλο στοιχείο που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι ότι κατά το έτος 2005 τα πλοία μέχρι 14 ετών αποτελούν το 62,9% του παγκόσμιου στόλου. Αντίστοιχα και εδώ παρατηρούμε την αυξητική τάση πλοίων μικρότερης ηλικίας. Το 2001 το αντίστοιχα ποσοστό των πλοίων μέχρι 14 ετών αποτελούσε το 55,9% του παγκόσμιου στόλου.

Ένα άλλο στοιχείο ενδιαφέρον στοιχείο που μπορούμε να παρατηρήσουμε στον πίνακα που ακολουθεί (πίνακας 4) είναι του ότι η πλειοψηφία των νεότερων σε ηλικία πλοίων αφορά πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Το γεγονός αυτό μπορεί να αποδοθεί στην αύξηση της ζήτησης του θαλάσσιου μεταφορικού έργου και στις οικονομίες κλίμακας.

### Πίνακας 4<sup>9</sup>

#### Κατανομή ηλικίας του παγκόσμιου στόλου 2001-2005

World Fleet by Age

Year	2001			2002			2003			2004			2005		
	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%	No.	1,000GT	%
0 ~ 4 years	3 373	141 724	24,7	3 814	123 245	21,2	4 433	143 311	20,4	5 373	173 113	27,1	6 773	183 273	28,1
5 ~ 9 years	4 444	167 274	18,7	4 678	153 185	20,4	4 624	153 181	19,7	4 613	157 278	20,1	4 647	154 474	20,3
10 ~ 14 years	10 373	72 383	12,4	10 382	64 788	11,4	10 333	64 775	11,3	10 327	61 858	11,4	9 373	64 273	11,4
15 ~ 19 years	12 341	64 333	11,8	11 784	70 884	11,4	11 432	70 881	11,3	11 333	74 743	11,4	10 341	72 184	10,7
20 ~ 24 years	14 384	84 433	14,7	13 313	80 437	13,8	13 432	77 437	13,8	13 184	82 433	13,1	12 343	87 433	13,1
25 ~ 29 years	20 383	70 333	12,4	20 373	64 788	11,4	20 311	61 233	11,4	20 323	62 444	11,3	20 333	60 114	11,3
TOTAL	47 373	374 351	100,0	48 314	363 242	100,0	48 333	363 218	100,0	48 333	363 211	100,0	48 183	373 114	100,0

Source : Lloyd's Register of Shipping, World Fleet Statistics.



## Πίνακας 5<sup>10</sup> Παγκόσμια Χωρητικότητα κατά τα έτη 2001-2005

World Fleet by Gross Tonnage and Age, 2005

Age Group	0~ 4 years		5~ 9 years		10~ 14 years		15~ 19 years		20~ 24 years		25+ years		Total	
	No.	1,000GT	No.	1,000GT	No.	1,000GT	No.	1,000GT	No.	1,000GT	No.	1,000GT	No.	1,000GT
100 ~ 199	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
200 ~ 299	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
300 ~ 399	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
400 ~ 499	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
500 ~ 599	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
600 ~ 699	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
700 ~ 799	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
800 ~ 899	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
900 ~ 999	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,000 ~ 1,099	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,100 ~ 1,199	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,200 ~ 1,299	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,300 ~ 1,399	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,400 ~ 1,499	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,500 ~ 1,599	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,600 ~ 1,699	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,700 ~ 1,799	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,800 ~ 1,899	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
1,900 ~ 1,999	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111	1,111
2,000 or over	439	439	439	439	439	439	439	439	439	439	439	439	439	439
100,000 ~ 124,999	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
125,000 ~ 149,999	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
150,000 ~ 174,999	152	152	152	152	152	152	152	152	152	152	152	152	152	152
175,000 ~ 199,999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
200,000 or over	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Source : Lloyd's Register of Shipping, World Fleet Statistics 2005.

Ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου έχει μειωθεί, σημειώνεται ότι μιλάμε για αριθμό πλοίων, και τώρα βρίσκεται στα 14,4 έτη σε αντίθεση με 14.9 έτη το 2006 ,15 έτη το 2005, όταν μιλάμε για GT, βρίσκεται στα 9.5 έτη (10 έτη το 2006, 10.1 έτη 2005) και για DW 9.2 έτη (9.8 έτη για το 2006, 9.7 έτη για το 2005).

Ο μέσος όρος της κατανομής του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανά τύπο πλοίου και ανα χώρα φαίνεται στους πίνακες που ακολουθούν.

## Πίνακας 6<sup>11</sup>

### Ηλικία πλοίων ανά Τύπο Πλοίου

Age distribution of the world merchant fleet, by types of vessel,<sup>a</sup> as of 1 January 2008  
(Percentage of total dwt)

Country grouping	Types of vessel	0–4 years	5–9 years	10–14 years	15–19 years	20 years and over	Average age (years) 2008 <sup>b</sup>	Average age (years) 2007 <sup>b</sup>	Change 2008/2007
<b>World total</b>	All ships	25.8	21.3	15.8	11.7	25.2	11.8	12.0	-0.2
	Tankers	28.8	27.6	14.1	16.2	13.2	10.1	10.0	+0.1
	Bulk carriers	23.4	18.3	18.4	9.6	30.3	12.7	12.9	-0.2
	General cargo	12.0	10.8	12.2	9.2	55.9	17.1	17.4	-0.2
	Containerships	37.3	22.9	19.4	8.0	12.4	9.0	9.1	-0.2
	All others	20.5	15.8	9.8	10.0	44.0	14.7	15.1	-0.4
<b>Major open-registries<sup>c</sup></b>	All ships	28.5	20.9	16.1	11.3	23.2	11.3	11.5	-0.1
	Tankers	29.6	26.1	15.1	17.5	11.7	10.0	9.8	+0.2
	Bulk carriers	26.7	18.6	18.2	8.1	28.4	12.1	12.3	-0.3
	General cargo	13.2	11.3	14.7	9.1	51.8	16.5	16.5	+0.0
	Containerships	41.0	21.6	15.7	8.3	13.5	8.8	8.9	-0.1
	All others	24.9	15.9	8.1	7.1	44.0	14.1	14.7	-0.6
<b>Developed economies</b>	All ships	28.4	31.6	16.3	8.7	15.0	9.7	9.9	-0.2
	Tankers	35.5	38.5	12.6	8.2	5.2	7.5	7.7	-0.2
	Bulk carriers	19.0	29.1	18.8	8.3	24.9	11.9	11.9	-0.0
	General cargo	16.9	21.6	18.1	12.6	30.8	13.4	13.7	-0.3
	Containerships	33.5	29.1	21.2	6.9	9.3	8.6	8.9	-0.3
	All others	20.0	22.2	14.4	12.3	31.1	13.1	13.0	+0.1
<b>Transition economies</b>	All ships	21.8	8.3	11.2	10.6	48.0	15.5	16.2	-0.7
	Tankers	38.9	12.6	11.8	7.6	29.1	11.2	12.6	-1.4
	Bulk carriers	10.4	4.2	15.2	14.9	55.2	17.8	18.2	-0.4
	General cargo	7.5	5.0	4.5	8.2	74.8	20.0	20.1	-0.1
	Containerships	37.8	14.5	14.9	9.7	23.1	10.6	10.5	+0.2
	All others	36.5	12.7	10.1	9.1	31.6	11.8	13.1	-1.3
<b>Developing economies</b>	All ships	25.8	18.4	15.7	12.8	27.3	12.3	12.4	-0.1
	Tankers	27.1	23.0	13.8	19.9	16.2	11.0	10.8	+0.2
	Bulk carriers	24.8	16.6	18.5	9.8	30.3	12.7	12.8	-0.1
	General cargo	12.1	8.7	11.5	8.1	59.7	17.6	17.9	-0.2
	Containerships	39.2	21.2	18.9	8.0	12.8	8.9	9.1	-0.2
	All others	19.0	14.1	8.9	8.8	49.1	15.5	15.9	-0.4

*Source:* Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Vessels of 100 GT and above.

<sup>b</sup> To estimate the average age, it has been assumed that the ages of vessels are distributed evenly between the lower and upper limits of each age group. For the 20-years-and-over age group, the mid-point has been assumed to be 23.5 years.

<sup>c</sup> The open registries included in this group are the Bahamas, Bermuda, Cyprus, Liberia, Malta, Panama and Vanuatu.

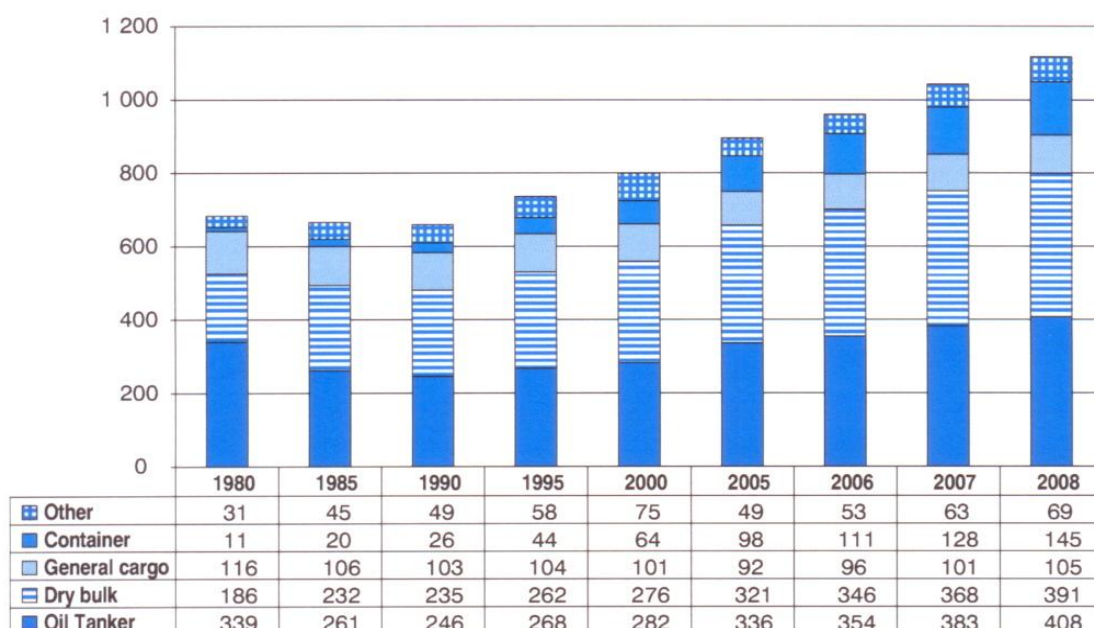
Η εκτιμώμενη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου συνεχίζει να μειώνεται και κατά το έτος 2007 ήταν τα 11,8 έτη. Αν τα δούμε ανά κατηγορία πλοίου ο νεότερος στόλος συνεχίζει να είναι αυτός των containerships με μέσο όρο ηλικίας τα 9 έτη: 37,3% του tonnage των containerships είναι νεότερο από 5 έτη και μόνο το 12,4% είναι μεγαλύτερο από 20 ετών. Η μέση ηλικία των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε οριακά σε 10.1 έτη, η μέση των bulk carriers μειώθηκε ελαφρώς από 12,9 σε 12,7 έτη και τα πλοία γενικού φορτίου συνεχίζουν να έχουν το μεγαλύτερο μέσο όρο ηλικίας με μέση ηλικία τα 17,1 έτη και το 55,9% του tonnage να είναι πάνω από 20 ετών. Μόνο το 12% των πλοίων γενικού φορτίου είναι νεότερο από 5 ετών κάτι που όμως γενικότερο αντανακλά και το γεγονός ότι τα πλοία γενικού φορτίου αντικαθίστανται από τα containerships.

### Πίνακας 7<sup>12</sup>

#### Παγκόσμιος Στόλος ανά τύπο πλοίου σε συγκεκριμένα έτη

##### World fleet by principal vessel types, selected years<sup>a</sup>

(Beginning of year figures, millions of dwt)



Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Cargo carrying vessels of 100 GT and above.

<sup>12</sup> « Review of Maritime Transport 2008 » Report by the UNCTAD secretariat

Αν τώρα δούμε την κατανομή της ηλικίας ανά χώρα νηολόγησης θα παρατηρήσουμε ότι τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αναπτυσσόμενες χώρες είναι τα νεότερα με μέση ηλικία τα 9,7 έτη (το Ιανουάριο του 2008) ακολουθούμενα από τα πλοία που ανήκουν στις αναπτυσσόμενες χώρες με μέση ηλικία 12,3 έτη και σε μεταβατικές οικονομίες με μέση ηλικία τα 15,5 έτη. Η αντικατάσταση των πλοίων γενικού φορτίου από τα containerships είναι ιδιαίτερα εμφανής σε στόλους αναπτυσσόμενων κρατών ή κρατών με μεταβατική οικονομία. Κατά συνέπεια σε αναπτυσσόμενες οικονομίες το 39,2% των containerships έχει ηλικία μικρότερη των 5 ετών σε αντίθεση με μόνο 12,1% των πλοίων γενικού φορτίου έχει αυτή την ηλικία. Σε αντίθεση από τα πλοία γενικού φορτίου που είναι εγγεγραμμένα σε χώρες με αναπτυσσόμενη οικονομία το 59,7% είναι μεγαλύτερο των 19 ετών μόνο το 12,8% των containerships ανήκει σε αυτή την ηλικιακή ομάδα. Για τις μεταβατικές οικονομίες το 74,8% των πλοίων γενικού φορτίου είναι μεγαλύτερο των 19 ετών και 37,8% των containerships μικρότερο των 5 ετών.

Μετά από μια περίοδο γήρανσης του παγκόσμιου στόλου της δεκαετίας του 1990 και μιας ανανέωσης στην παρούσα δεκαετία, στις αρχές του 2008 θα μπορούσαμε να πούμε ότι η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου είναι περίπου η ίδια με αυτή που ήταν το 1987, με τα δεξαμενόπλοια να είναι κατά μέσο όρο νεότερα, τα πλοία χύδην και γενικού φορτίου να έχουν μεγαλύτερη ηλικία από ότι δύο (2) δεκαετίες πριν.

### **2.3 Ιδιοκτησιακή Κατανομή του Παγκόσμιου στόλου**

Οι 35 χώρες με τους μεγαλύτερους στόλους είτε υπό την εθνική τους σημαία είτε υπό τρίτες σημαίες φαίνονται στους παραπάνω πίνακες. Από αυτές τις χώρες οι 69 με πλοία συμφερόντων τους ελέγχουν το 95,35% του παγκόσμιου στόλου (σε αυτό το νούμερο υπάρχει μια μικρή αύξηση σε σχέση με το 95,33% των προηγούμενων ετών). Η Ελλάδα συνεχίζει να κατέχει την πρώτη θέση έχοντας τον μεγαλύτερο στόλο συμφερόντων της, που υπολογίζεται σε 174,6 εκατομμύρια dwt και 3.115 πλοία, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία (161,7 εκατομμύρια και 3.515 πλοία), τη Γερμανία (με 94,2 εκατομμύρια dwt και 3.208 πλοία), την Κίνα (84,9 εκατομμύρια dwt και 3.303 πλοία) και τη Νορβηγία (46,9 εκατομμύρια dwt και 1.827 πλοία).

Το 32% από τον Ελληνικό στόλο χρησιμοποιεί την Ελληνική σημαία ενώ το 68% σημαίες τρίτων χωρών. Όσον αφορά τους τύπους των πλοίων ο ελληνόκτητος στόλος περιλαμβάνει 82,7 εκατομμύρια dwt από χύδην ξηρού φορτίου, 76,3 εκατομμύρια dwt δεξαμενόπλοια, 8,3 εκατομμύρια dwt containerships, 4,3 εκατομμύρια dwt πλοία γενικού φορτίου και 3 εκατομμύρια dwt από διάφορα πλοία. Το μερίδιο των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας είναι μεγαλύτερο ανάμεσα στα πλοία γενικού φορτίου (93%) και χαμηλότερο στα δεξαμενόπλοια (56%).

Ο Ιαπωνικός στόλος αποτελείται στο 93% από πλοία υπό σημαίες άλλων χωρών. Ο Ιαπωνικός στόλος αποτελείται από 86,5 εκατομμύρια τόνους χύδην ξηρού φορτίου, 44,1 εκατομμύρια dwt δεξαμενόπλοια, 12,7 εκατομμύρια dwt containerships 9,4 εκατομμύρια dwt πλοίων γενικού φορτίου και 9 εκατομμύρια dwt από διάφορα πλοία. Είναι εντυπωσιακό να τονιστεί σε αυτό το σημείο ότι το σύνολο των 880 Ιαπωνικών συμφερόντων πλοία χύδην ξηρού φορτίου βρίσκεται υπό σημαία Παναμά.

Ο Γερμανικών συμφερόντων στόλος χρησιμοποιεί σημαία ευκαιρίας στο 85% του tonnage. Περισσότερος από τον μισό γερμανικά στόλο αποτελείται από containerships (50,7 εκατομμύρια dwt) ακολουθούμενα από 20,7 εκατομμύρια dwt σε δεξαμενόπλοια.

#### **2.4 Μεταφορές και ενέργεια**

Στις 11 Δεκεμβρίου του 1997 στο Κιότο της Ιαπωνίας η 3<sup>η</sup> Συνθήκη Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματολογική αλλαγή (UNFCCC) υιοθέτησε μία νομική ρήτρα που περιείχε θεσμοθετημένους στόχους για τη μείωση των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, ώστε να αποτραπεί η απειλή της κλιματολογικής αλλαγής, ενισχύοντας σημαντικά τις δεσμεύσεις που περιέχονταν μέσα στην Συνθήκη.

Το Πρωτόκολλο του Κιότο ορίζει τη μείωση της εκπομπής αερίων για τις βιομηχανικές χώρες κατά 5% από 2008-1012.

Για τον τομέα των μεταφορών η μείωση εκπομπών αερίων που σχετίζονται με το φαινόμενο του θερμοκηπίου αποτελεί μια πρόκληση, ιδιαίτερα καθώς προβλέπεται αύξηση στον μεταφορών που μπορεί να είναι διπλασιασμός ή και τριπλασιασμός τους κατά τα επόμενα 30 χρόνια.

Το έτος 2007 η παγκόσμια πολιτική ασχολήθηκε έντονα με το πρόβλημα της αλλαγής των κλιματολογικών συνθηκών. Τα αποτελέσματα αυτής της παγκόσμιας πρωτοβουλίας ήταν ότι τα περισσότερα από τα κράτη του ΟΟΣΑ άρχισαν να παίρνουν μέτρα.

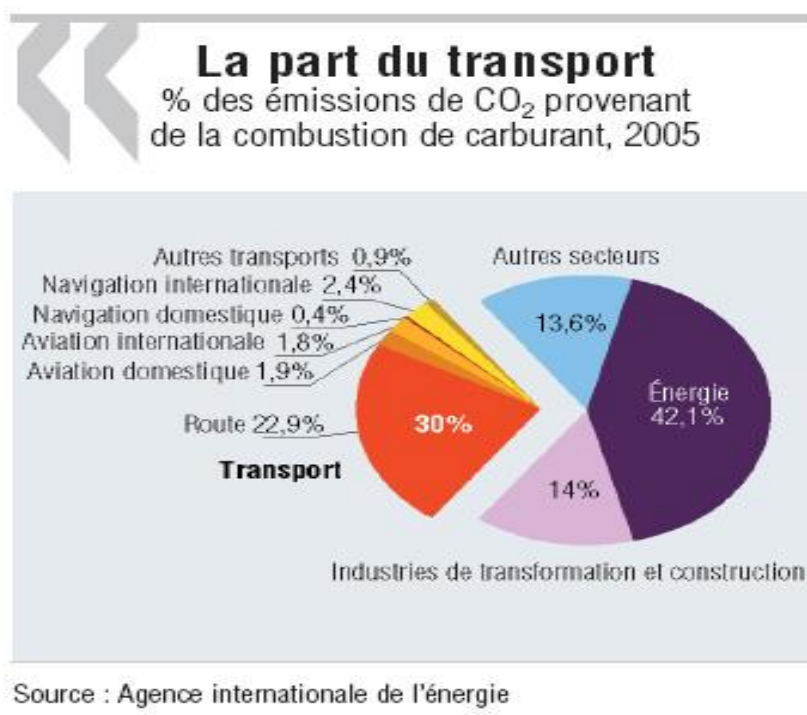
Αυτό το νέο μέτρο δίνει τη δυνατότητα στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα να συνεργαστούν ώστε να δημιουργήσουν στρατηγικές και μέτρα που να μπορούν να ενταχθούν στα εθνικά μέτρα της κάθε χώρας αλλά και στα παγκόσμια ώστε να επιτευχθεί μείωση των παγκοσμίων εκπομπών αερίων κατά 50% στα επόμενα σαράντα χρόνια. Αυτός ο στόχος θα είναι πολύ δύσκολο να επιτευχθεί εάν δεν ληφθούν μέτρα για τις μεταφορές.

Οι μεταφορές αποτελούν ένα σημαντικό τομέα για την παγκόσμια οικονομία και την κοινωνική ανάπτυξη. Για αυτό το λόγο θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό τον τομέα. Όμως, οι μεταφορές εν γένει προκαλούν έντονα προβλήματα μόλυνσης του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα σε χώρες όπου οι περιβαλλοντικοί κανόνες είναι δεν είναι ιδιαίτερα αυστηροί.

Η ναυτιλία όμως έχει ακόμη και σε αυτή την περίπτωση ιδιαιτερότητες. Η ναυτιλία είναι το πιο πολλά υποσχόμενο μέσο μεταφοράς αγαθών από τη μια ήπειρο στην άλλη και επιπλέον σε ορισμένες περιπτώσεις είναι και ο μόνος τρόπος μεταφοράς αγαθών. Η θαλάσσια μεταφορά είναι πιο οικονομική από όλα τα υπόλοιπα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς κατά συνέπεια πάνω από 80% του παγκόσμιου εμπορείου διακινείται μέσω της ναυτιλίας. Επιπλέον οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν την καλύτερη σχέση ανάμεσα στην ενέργεια που καταναλώνεται ανά μονάδα μεταφερόμενου προϊόντος. Η θαλάσσιες μεταφορές συνολικά ευθύνονται για λιγότερο από το 3% των παγκόσμιων εκπομπών CO<sub>2</sub>. το σχετικά μικρό αυτό ποσοστό οδήγησε αρχικά στην άποψη ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να μην συμπεριληφθεί στις δράσεις που σχετίζονται για την μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται το κατά πόσο συντελεί στις εκπομπές του CO<sub>2</sub>ο κάθε τομέας της βιομηχανίας και όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε ο τομέας των μεταφορών κατά το 30%, της ενέργειας κατά το 42,1%, της βιομηχανίας των μετατροπών και των κατασκευών.

**Πίνακας 8**  
**Ποσοστό % εκπομπών CO<sub>2</sub>**



Η δημόσια ασφάλεια είναι σίγουρα μια έννοια ιδιαίτερα σημαντική. Όμως η κλιματολογική αλλαγή είναι μια νέα πρόκληση εξίσου σημαντική.

Σήμερα γνωρίζουμε πως μπορούμε να μειώσουμε τους ρύπους όμως το πρόβλημα είναι πως μπορούμε να αντιμετωπίσουμε τη συνεχή αύξηση του τομέα των μεταφορών. Μπορούμε να παρατηρήσουμε στο παραπάνω διάγραμμα ότι ο τομέας των μεταφορών συμβάλει περίπου στο 30% στη ζώνη των χωρών του OCDE στην επιβάρυνση της ατμόσφαιρας με ρύπους.

Το πρόβλημα είναι ότι παρά τις νέες τεχνολογίες ο τομέας των μεταφορών χρησιμοποιεί σχεδόν αποκλειστικά ως καύσιμη ύλη το πετρέλαιο. Αυτό εκτός από το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης έχει επίσης ως αποτέλεσμα τις έντονες διακυμάνσεις των μεταφορών σε συνάρτηση με την τιμή του πετρελαίου.

Όμως είναι γεγονός ότι στον συγκεκριμένο τομέα αναμένεται έντονη ανάπτυξη στα επόμενα χρόνια. Με αποτέλεσμα να γίνεται επιτακτική η ανάγκη λήψης μέτρων. Το πρόβλημα φαίνεται ότι θα γίνει πιο έντονο στις αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία.

Το συγκεκριμένο θέμα έχει απασχολήσει, όπως είναι φυσικό, τον IMO και διεξάγεται συζήτηση για τη λήψη μέτρων για την εκπομπή αερίων ρύπων και στα ποντοπόρα πλοία. Μέσα στα μέτρα που συζητούνται στην Επιτροπή Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι και μέτρα που αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και την προετοιμασία των πλοίων, προκειμένου να διευκολύνει την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση, χωρίς να επηρεάζεται η λειτουργική αποτελεσματικότητα και η ασφάλεια των πλοίων, καθώς επίσης και τη δημιουργία κατάλληλου μηχανισμού για την επιβολή ανακύκλωσης πλοίων, που διαθέτουν πιστοποίηση.

Με βάση την υπάρχουσα νομοθεσία MARPOL AVEX VI, τα πλοία υποχρεούνται να έχουν χαμηλές εκπομπές θείου όταν πλέουν σε περιοχές SECA (Sulfur Emission Control Areas), οι οποίες προς το παρόν είναι περιορισμένες και συγκεκριμένα η Βαλτική από 19/5/06. Η Βόρειος Θάλασσα χαρακτηρίζεται σαν περιοχή SECA από 11/8/06. Επιπρόσθετα η Ε.Ε. απαιτεί τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες σε ευρωπαϊκά λιμάνια να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις χαμηλών εκπομπών θείου από 11/8/06 και παρατάθηκε μέχρι 1/8/07. Σύντομα αναμένεται να χαρακτηρισθούν SECA οι ΗΠΑ, η Μεσόγειος, ο Καναδάς και πολλές άλλες περιοχές.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στην 58η σύνοδο της αποφάσισε ομόφωνα και ενέκρινε τις τροπολογίες στο παράρτημα VI της MARPOL για τη μείωση των επιβλαβών εκπομπών διοξειδίου του θείου και οξειδίων του αζώτου από τα πλοία.

Ειδικότερα προβλέπεται ότι στο παράρτημα VI της MARPOL, θα υπάρξει σταδιακή μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου (SO<sub>x</sub>) από τα καύσιμα των πλοίων.

Αρχικά οι στόχοι είναι το όριο του 3,5% (από 4,5% σήμερα) την 1η Ιανουαρίου του 2012, ενώ σταδιακά θα μειωθεί στο 0,5% από την 1η Ιανουαρίου 2020 και ενώ θα προηγηθεί το 2018 μία μελέτη σκοπιμότητας.

Όσον αφορά τις εκπομπές θείου (SECAs) τα νέα μειωμένα όρια εκπομπών είναι το 1,00%, με έναρξη την 1η Ιουλίου 2010 (από το σημερινό 1,50%) και το 0,10%, από την 1η Ιανουαρίου 2015. Συμφωνήθηκε ακόμα και η σταδιακή μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>). Το αναθεωρημένο παράρτημα VI θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2010.

Η INTERTANKO, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα έχει προτείνει την καύση μόνο ελαφρών αποσταγμάτων καυσίμων (Distillate Fuel Oils) στο μέλλον, που είναι



καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Μειονέκτημα αυτής της λύσης είναι η ιδιαίτερα υψηλή τιμή που θα έχουν αυτά τα καύσιμα καθώς απαιτείται εκτενής εκσυγχρονισμός των υπαρχόντων διωλιστηρίων για να καλυφθούν οι ιδιαίτερα υψηλές απαιτήσεις

Ειδικότερα θα πρέπει να τονισθεί ότι το κόστος του πλοίου είναι τεράστιο, αν αναλογούμε ότι υπολογίζεται ότι το συνολικό κόστος για τον παγκόσμιο στόλο θα διαμορφωθεί πάνω από τα 50 δισ.δολάρια.

Επίσης, στα ελληνικά επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία, που από πέρυσι τον Οκτώβριο χρησιμοποιούν καύσιμα με μειωμένο θείο (σε ποσοστό 1,5% περιεκτικότητα) αυξήθηκε το κόστος λειτουργίας των συμβατικών πλοίων κατά 10%.

Σήμερα, ο τόνος καυσίμων με μειωμένο θείο έχει 385 ευρώ, ενώ ο αντίστοιχος τόνος με μειωμένο θείο σε ποσοστό κατά 3,5% - αυτό δηλαδή που χρησιμοποιούσαν τα πλοία - έχει 368 ευρώ. Επίσης, να αναφερθεί ότι σε περίπτωση που επιβληθούν νέα μέτρα, ώστε να χρησιμοποιούν τα πλοία της ακτοπλοΐας καύσιμα με μηδενικό σχεδόν θείο, το κόστος θα εκτοξευθεί στα ύψη, δεδομένου ότι ο τόνος, σε σημερινές τιμές, φθάνει τα 585 ευρώ.

. Ο αντίλογος στην άποψη της INTERTANKO είναι η καύση κανονικών βαρέων αποσταγμάτων καυσίμων με συνηθισμένα επίπεδα περιεκτικότητας θείου και χρήση ειδικών συσκευών αποθείωσης στις καπνοδόχους των πλοίων (Scrubbers).

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πήρε ως πρώτο μέτρο, για τη μείωση των ρύπων τη δημιουργία εγκαταστάσεων για την ηλεκτροδότηση ελλειμνισμένων πλοίων από την ξηρά, ιδιαιτέρως σε λιμένες όπου σημειώνονται υπερβάσεις των οριακών τιμών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα ή όπου το κοινό έχει διατυπώσει τις ανησυχίες του για την υψηλή στάθμη του θορύβου και ιδίως σε θέσεις πλεύρισης που ευρίσκονται κοντά σε κατοικημένες περιοχές.

## 2.4 Τάσεις της Διεθνούς Ναυτιλίας

Η μεταβλητότητα των ναυλαγορών είναι γνωστή. Επιπλέον, ο τομέας αυτός εξαρτάται από τον κανόνα της προσφοράς και της ζήτησης, ωστόσο με βάση προβλέψεις που αφορούν στην προσφορά, αναμένεται αύξηση της χωρητικότητας από το 2009 και έπειτα<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Ομιλία YENANΠ κ. Γ. Βουλγαράκη στο Συνέδριο Ναυτιλίας του Ελληνο-αμερικανικού Επιμελητηρίου της Νέας Υόρκης

Οι επιδόσεις των ναυτιλιακών αγορών εντυπωσιάζουν τα τελευταία χρόνια, με την αγορά ξηρού φορτίου να βρίσκεται στο επίκεντρο των εξελίξεων. Παράλληλα, οι αγορές των πλοίων γραμμής και των containers, βρίσκονται επίσης σε υψηλά σημεία εδώ και 5 χρόνια ενώ η αυξημένη ζήτηση για το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), ειδικά από τις βιομηχανικές χώρες, συνιστούν τη βασική αιτία ανάπτυξης της εν λόγω αγοράς.

Η μόνη αγορά η οποία δεν έτυχε ανάλογων επιδόσεων, είναι η αγορά των δεξαμενόπλοιων, εξαιτίας των υψηλών τιμών πετρελαίου που είχε ως αποτέλεσμα την πτώση των κερδών που προέρχονται από αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, παρά τα εντυπωσιακά αποτελέσματα που παρουσίασε ο κλάδος το α' εξάμηνο του 2006.

Η ναυτιλία, ως κύριο μέσο μεταφοράς του παγκοσμίου εμπορίου, παρουσίασε συνολική αύξηση 5,5% τονομιλίων το 2006. Όσοι εξέφρασαν αμφιβολίες λόγω υπερχωρητικότητας, δεν επαληθεύτηκαν, ένεκα της αύξησης του εμπορίου των containers κατά 10,4%. Το εμπόριο στην Άπω Ανατολή, τη Βόρεια Ευρώπη και τη Μεσόγειο παρουσίασε αύξηση 16,9% και συνέχισε την επιτυχημένη πορεία του το έτος 2007.

Εφόσον η ναυτιλία αποτελεί διεθνή δραστηριότητα, η εξάρτησή της από διεθνείς αστάθμητους παράγοντες, από την ύφεση του ρυθμού ανάπτυξης των βιομηχανικών χωρών και τη ρευστότητα των αγορών πετρελαίου είναι αυτονόητη. Μακροπρόθεσμα, διαφαίνεται η συνεχής αύξηση του όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων σε ετήσια βάση, αλλά λόγω των ασταθειών που παρατηρούνται στις παγκόσμιες αγορές, η βραχυπρόθεσμη διανομή τους πιθανόν να υποστεί αλλαγές και τροποποιήσεις.

Το παγκόσμιο εμπόριο προβλέπεται να αλλάξει μορφή τα επόμενα χρόνια. Η περίπτωση της Κίνας, ο μεγαλύτερος παγκόσμιος εισαγωγέας αλουμινίου, σιδήρου, χαλκού και λιγνίτη και ο δεύτερος μεγαλύτερος καταναλωτής πετρελαίου είναι το χαρακτηριστικό παράδειγμα των καινούργιων δυναμικών. Και δεν είναι μόνο η Κίνα.

Πρέπει όμως, σε κάθε περίπτωση να λάβουμε υπόψη τις νέες συνθήκες στην διεθνή οικονομία, οι οποίες θα επηρεάσουν το διεθνές εμπόριο και κατά συνέπεια τη διεθνή ναυτιλία. Οι τιμές της ενέργειας (πετρέλαιο κλπ) έχουν αυξηθεί με πιθανές συνέπειες στο κόστος μεταφοράς και εμπορίου (παραγωγής). Παρά τους αυξανόμενους παγκόσμιους κινδύνους και αβεβαιότητες από παράγοντες όπως η αύξηση των τιμών των μη πετρελαϊκών αγαθών, η κρίσιμη στιγμή της υποτίμησης του δολαρίου των ΗΠΑ και η υφιστάμενη κρίση

στην αγορά τροφίμων, η παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο αυτή τη στιγμή δείχνουν προσαρμοστικότητα στις αλλαγές.

Η ενοποιημένη ευρωπαϊκή αγορά, δημιουργεί νέο ανταγωνιστικότερο περιβάλλον στην ναυτιλία. Η Δανία δηλώνει ότι φιλοδοξεί να είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη της Ευρώπης μέχρι το έτος 2015, εφαρμόζοντας ένα σύγχρονο πρόγραμμα προσέλκυσης.

Αυστηρότερη διεθνής νομοθεσία. Ο ένας κανονισμός διαδέχεται τον άλλον και εδώ πρέπει να διαφυλαχτεί το συγκριτικό πλεονέκτημα των Ελλήνων, αυτό της προσαρμοστικότητας.

Η τάση των συγχωνεύσεων θα συνεχισθεί και θα επηρεάσει ένα σημαντικό αριθμό εταιριών.

Αλλαγή πολιτικής των ναυτιλιακών τραπεζών και οι επιπτώσεις αλλά και οι προοπτικές της χρηματιστηριακής αγοράς.

## **Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>**

### **Διεθνείς Οργανισμοί**

#### **3.1 Διεθνείς Οργανισμοί**

Η ναυτιλία και το ευρύτερο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών παίζουν στρατηγικό ρόλο στη διεθνή οικονομία. Με τη ναυτιλία να χαρακτηρίζεται από το διεθνή της χαρακτήρα, ένας σημαντικός αριθμός διεθνών διακυβερνητικών οργανισμών εμπλέκονται συστηματικά στη διαμόρφωση των όρων λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών, αναζητώντας λύσεις με εφαρμογή σε παγκόσμια κλίμακα. Η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή.

Σήμερα οι διεθνείς οργανισμοί αποτελούν φορείς πολιτικής και νομικής εξουσία. Τα κράτη - μέλη<sup>14</sup> συνδέονται με μόνιμους νομικούς δεσμούς σε ένα νομικό πρόσωπο με ίδια βούληση προς επιδίωξη κοινών σκοπών. Οι διεθνείς οργανισμοί διέπονται από το διεθνές δίκαιο και μέσα στο πλοίο αυτό οι σκοποί και η δράση τους δεν πρέπει να ξεφεύγουν από τη διεθνή νομιμότητα. Η δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού βασίζεται σε μια «ιδρυτική συνθήκη η οποία καθορίζει τους στόχους, τη διάρθρωση τις σχέσεις προς τρίτους και τον τρόπο συμμετοχής στον οργανισμό. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις όπου ο διεθνής οργανισμός δημιουργείται χωρίς συνθήκη.

Σ αυτή την εργασία δεν κρίνεται σκόπιμο να γίνει λεπτομερής παρουσίαση των διεθνών οργανισμών, όμως θα παρουσιάσουμε μερικούς που κρίνεται ότι παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον ως προς το ρόλο τους στη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική.

#### **3.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (I.M.O)**

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), είναι και ο μόνος αρμόδιος Διεθνής Οργανισμός για θέματα που αφορούν κυρίως τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του

---

<sup>14</sup> σελ. 26 ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π. – Α.Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική» εκδ. Σταμούλη 1996

θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την υλοποίηση των ανωτέρω στρατηγικών στόχων ο ΙΜΟ προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων και στη συνέχεια παρακινεί και ενθαρρύνει τα Κ-Μ αυτού να προβούν με την σειρά τους στην επικύρωση - ενσωμάτωση τους στην έννομη τάξη τους και στη συνακόλουθη εφαρμογή τους. Θέση της χώρας μας που επισημαίνεται συνεχώς σε κάθε ευκαιρία είναι ότι ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι μέσω της ορθής εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων του ΙΜΟ σε παγκόσμια κλίμακα και την αποφυγή με κάθε τρόπο περιφερειακών ρυθμίσεων.

Τέλος σημειώνεται η πρόσφατη επανεκλογή της Ελλάδος στην κατηγορία Α΄ του Συμβουλίου του ΙΜΟ για τη διετία 2008-2009, η οποία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της 25ης Συνόδου της Συνέλευσης του ΙΜΟ.

### **3.3 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου/ GATS 2000**

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου ιδρύθηκε το 1995 σε συνέχεια των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης (1986-1994) και εδρεύει στην Γενεύη της Ελβετίας. Τα ανώτερα όργανα του οργανισμού είναι οι Υπουργικές Διασκέψεις, οι οποίες συνέρχονται σε τακτά χρονικά διαστήματα ανά ένα ή δύο έτη και το Γενικό Συμβούλιο σε επίπεδο μονίμων αντιπροσώπων το οποίο εξειδικεύει τις λειτουργίες του κατ' αναλογία με τα θεματικά αντικείμενα προς εξέταση.

Η λειτουργία του συνίσταται στην προώθηση διεθνών πολυμερών εμπορικών συμφωνιών, στην οργάνωση εμπορικών διαπραγματεύσεων σε πολυμερές επίπεδο μεταξύ των κρατών μελών του, στην αντιμετώπιση και διαχείριση εμπορικών αντιπαραθέσεων μεταξύ των κρατών μελών του, στην εποπτεία εθνικών εμπορικών πολιτικών και τέλος στην παροχή τεχνικής βοήθειας σε αναπτυσσόμενα κράτη καθώς και στην συνεργασία σε αντικείμενα εμπορικού ενδιαφέροντος με άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Τέλος σημειώνεται, ότι η λειτουργία του ΠΟΕ βασίζεται στην αποδοχή κοινών κανόνων και διαδικασιών από τα μέλη του ως απόρροια πολυμερών διαπραγματεύσεων.

#### **- Διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών /DDA**

Παρόλα αυτά και λόγω της σπουδαιότητας του συγκεκριμένου τομέα αποφασίστηκε η επανέναρξη των διαπραγματεύσεων για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών με ημερομηνία έναρξης τους όχι πριν την 1η Ιανουαρίου 2000.

Η επανέναρξη των διαπραγματεύσεων θα είχε σαν βάση τις υπάρχουσες προσφορές για απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών με στόχο την βελτίωσή τους και την ανάληψη ικανοποιητικών δεσμεύσεων από όσο το δυνατόν περισσότερα κράτη.

Ο νέος γύρος διαπραγματεύσεων, γνωστός ως “Doha Development Agenda” ξεκίνησε το Νοέμβριο του 2001. Στο πλαίσιο του γύρου αυτού επισημάνθηκε η σπουδαιότητα της απελευθέρωσης των ναυτιλιακών μεταφορών, όρος απαραίτητος για την εξασφάλιση της απελευθέρωσης όλων των εμπορικών συναλλαγών.

Από την έναρξη του νέου γύρου διαπραγματεύσεων και έως τον Αύγουστο του 2005 παρατηρήθηκε περιορισμένη πρόοδος όσον αφορά την ανάληψη δεσμεύσεων από πλευράς κρατών για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών μεταφορών.

Τα ανωτέρω επισημάνθηκαν και στην Υπουργική Διάσκεψη του Χονγκ Κονγκ (13-18/12/2005) και αποφασίστηκε η εντατικοποίηση των διαπραγματεύσεων μέχρι 31 Οκτωβρίου 2006.

Στην παρούσα φάση και μετά την κατάρρευση του χρονοδιαγράμματος του γύρου διαπραγματεύσεων της “Doha Development Agenda” συνεχίζονται εντός πλαισίου ΠΟΕ οι διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση του τομέα των υπηρεσιών.

#### **- Ελληνικές Προτεραιότητες**

Η Ελλάδα ως παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα με μεγάλα συμφέροντα στις ναυτιλιακές μεταφορές, στο πλαίσιο του ΠΟΕ, έχει πρωτοστατήσει στις διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Ειδικότερα η Ελλάδα έχει υποστηρίξει την προσφορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία κατατέθηκε τον Ιούνιο του 2005 και στην ουσία της προτάσσει την πλήρη απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η πλήρης απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών αποτελεί πάγια θέση της Ελλάδας, τονίζοντας

την ανάγκη για την υιοθέτηση συμφωνίας, από όλα τα μέλη του ΠΟΕ, για την απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

### **3.4 Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα (Consultative Shipping Group - C.S.G)**

Το CSG συμπεριλαμβάνει τους φορείς της κεντρικής διοίκησης των θαλασσιών μεταφορών του Βελγίου, Δανίας, Φινλανδίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ελλάδας, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Σουηδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και του Καναδά, της Δημοκρατίας της Κορέας, της Πολωνίας και της Σιγκαπούρης που είναι τα νεότερα μέλη, μετά την πρόσφατη διεύρυνση της Ομάδας που έλαβε επίσημο χαρακτήρα κατά την τελευταία Σύνοδο της στην Κοπεγχάγη (27-28/09/2007).

Συστάθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '60 σαν μια άτυπη ομάδα πίεσης προκειμένου παρακολουθήσει από κοινού με τις ΗΠΑ ναυτιλιακά ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Παράλληλα, το CSG αναλαμβάνει συντονισμένες πρωτοβουλίες στην Αμερικανική Διοίκηση και στο Κογκρέσο για θέματα που προκαλούν προβλήματα στα μέλη του. Πιο πρόσφατα, χρησιμοποιείται επίσης για την ανταλλαγή απόψεων σε θέματα καταπολέμησης των περιοριστικών μέτρων που υιοθετούνται από τρίτα κράτη.

Ένας από τους κυριότερους στόχους του διαλόγου CSG –ΗΠΑ είναι η αμοιβαία εξασφάλιση πρόσβασης στα διεθνώς διακινούμενα φορτία. Στο πλαίσιο αυτό το CSG έχει προβεί σε επίσημες παραστάσεις μέσω διπλωματικών διαύλων για ναυτιλιακά θέματα σε διάφορες, χώρες.

## Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>

### Ευρωπαϊκή Ένωση

#### 4.1 Ιστορικό Σημείωμα: Η ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Από τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας το θέμα των θαλασσιών μεταφορών απασχολούσε και με το άρθρο 84 του 1957 ορίστηκε ότι «στη διαμόρφωση κανόνων για μια κοινή Πολιτική των μεταφορών (Common Transport Policy) εξαιρούνται οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές»<sup>15</sup>.

Μετά από αυτή την κίνηση της Ε.Ο.Κ. για την επόμενη δεκαετία (1960) το θέμα δεν ανακινείται. Όμως, την δεκαετία του 1970 παρατηρείται μια σειρά από γεγονότα που είχαν ως αποτέλεσμα εξελίξεις στον συγκεκριμένο τομέα. Τα γεγονότα αυτά μπορούν να συνοψισθούν ως ακολούθως σύμφωνα με το Γ. Βλάχο:

- Παρουσία της Αγγλίας και της Δανίας από το 1973 στην κοινότητα.
- Παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση, επίσης το 1973, η οποία είχε ως βασικό χαρακτηριστικό την υπερπροσφορά τονάζ (κυρίως στην αγορά των τάνκερ)
- Την αύξηση των φαινομένων της διάκρισης σημαίας και της προστατευτικής πολιτικής, οι οποίες εφαρμόστηκαν γενικά στο πλαίσιο εμπόριο και περισσότερο στα πλοία τακτικών γραμμών
- Στα ατυχήματα δεξαμενόπλοιων, τα οποία είχαν ως συνέπεια σημαντική ρύπανση των θαλασσών
- Στην είσοδο και συμμετοχή της χώρας μας από το 1981 στην Κοινότητα.

Μετά από αυτά τα γεγονότα, το Νοέμβριο του 1976, από το Συμβούλιο των Υπουργών υιοθετήθηκε ο κώδικας Συμπεριφοράς των Διασκέψεων Πλοίων Γραμμών της UNCTAD, ενώ το Μάιο του 1979 προσχώρησε και στην έκδοση σχετικού κανονισμού. Παράλληλα από

---

<sup>15</sup> ΒΛΑΧΟΣ Γ. Διεθνής ναυτιλιακή Πολιτική σελ. 931



την Ε.Ο.Κ. έγινε προσπάθεια προσέγγισης και δημιουργίας σχέσεων με τρίτα κράτη και ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών σχετικά με τη ναυτιλία.

Χρονικά την ίδια περίοδο και για πρώτη φορά κρίθηκε αναγκαία η λήψη μέτρων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και επικυρώθηκε σειρά συμβάσεων όπως η SOLAS 1974/78, η MARPOL 1973/78 (μαζί με τα πρωτόκολλα τους), η STCW 1978 και η σύμβαση του ILO N° 174. επιπλέον υπογράφηκε από τις παράκτιες χώρες της Βόρειας Θάλασσας ένα μνημόνιο για τα επίπεδα της εκπαίδευσης των ναυτικών (memorandum of understanding 1978).

Στις αρχές της δεκαετίας του '80 η Επιτροπή θέτει στο Συμβούλιο των υπουργών ένα μνημόνιο σχετικά με θέματα που αφορούσαν τη θαλάσσια πολιτική και για τα οποία θα έπρεπε να ληφθούν αποφάσεις και να υιοθετηθούν. Τα θέματα αυτά έδιναν προτεραιότητα στη δημιουργία ενός συστήματος ελέγχου στη δραστηριότητα τρίτων χωρών, στη θεσμοθέτηση κανονισμών για την ασφάλεια των πλοίων στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και στις διάφορες κρατικές και κοινωνικές παροχές προς τον κλάδο της ναυτιλίας. Στη συνέχεια έγιναν προσπάθειες για ανεύρεση συστημάτων βοήθειας από τη ξηρά και επέκτασης του προγράμματος συλλογής πληροφοριών για τις μεταφορές φορτίων από πλοία τακτικών γραμμών μεταξύ της Ε.Ε. και χωρών της Ανατολικής Αφρικής και Κεντρικής Αμερικής. Το 1982 υπογράφηκε το μνημόνιο του Παρισιού σχετικά με τα συστήματα λιμενικού ελέγχου (port state control) και το 1983 επικυρώθηκε η σύμβαση για τη ναυτική έρευνα και διάσωση του IMO (SAR 1979).

Παρατηρείται ότι η Ε.Ε. έδωσε αρχικά ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, με την ανάπτυξη ενός συστήματος λιμενικού ελέγχου και την έρευνα για καθιέρωση συστημάτων ασφάλειας για τις περιοχές κοντά στις ακτές της κοινότητας και με προσπάθειες για καλύτερη εκπαίδευση των πλοιάρχων και των πληρωμάτων που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες.

Επιπλέον στη δεκαετία του '80 έγιναν τα πρώτα βήματα προς μια κοινή Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή πολιτική. Το 1985 με το μνημόνιο της Επιτροπής για την Κοινή Πολιτική των Μεταφορών και το 1989 με την προσπάθεια δημιουργίας ενός Ευρωπαϊκού παράλληλου νηολογίου (του γνωστού EUROS) πρόταση που όμως δεν εγκρίθηκε ποτέ.

Στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη ναυτιλία είναι η δημιουργία ενός ανταγωνιστικού Ευρωπαϊκού στόλου. Βασική συνιστώσα αυτής της πολιτικής είναι η «Λευκή Βίβλος» για την απελευθέρωση του συνόλου του εμπορίου στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Φεβρουάριο του 1993 ανακοινώθηκε η εφαρμογή κοινής πολιτικής για την ασφάλεια και η οποία έχει τις παρακάτω συνιστώσες<sup>16</sup>:

- Ενίσχυση του ρόλου κράτους ελλιμενισμού αναφορικά με τη δυνατότητα επιθεώρησης πλοίων.
- Δημιουργία κατάλληλης τεχνολογικά υποδομής για την ναυτική ασφάλεια
- Εφαρμογή των διεθνών προτύπων ασφάλειας εντός ευρωπαϊκών υδάτων.
- Υποστήριξη των διεθνών οργανισμών στην υιοθέτηση και εφαρμογή διαφόρων προτύπων.

Επομένως αρχικά η Κοινή ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης βασιζόταν στους τέσσερις παρακάτω άξονες:

- Αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες και προώθηση μιας πολιτικής ανοικτών αγορών
- Εφαρμογή διεθνών υποχρεωτικών κανόνων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος
- Προώθηση της ανταγωνιστικότητας του Ευρωπαϊκού στόλου μέσω της εφαρμογής μέτρων για την εκπαίδευση και απασχόληση των ναυτικών, της πρωτοβουλίας για έρευνα και ανάπτυξη και μιας ειδικής πολιτικής κρατικών ενισχύσεων
- Ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών και της αποδοτικότητας τους. Επίσης, η θέσπιση κανονισμών για την τήρηση και εφαρμογή των κανόνων του θεμιτού ανταγωνισμού.

Στη συνέχεια το 1997 η Ευρωπαϊκή Ένωση για να ενισχύσει τα νηολόγια των κρατών μελών επιτρέπει την κρατική επιδότηση και τις φορολογικές απαλλαγές ή τις απαλλαγές από κοινωνικές εισφορές. Αυτό έχει ως στόχο να γίνουν πιο ανταγωνιστικά τα πλοία με σημαίες κρατών μελών. Όμως παράλληλα προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο του αθέμιτου ανταγωνισμού απαγορεύονται οι επιδοτήσεις για επενδύσεις. Το αποτέλεσμα της

---

<sup>16</sup> ΠΑΝΑΓΟΥΛΗΣ Κ. Ν. «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και η Διεθνής Ναυτιλία»

συγκεκριμένης πολιτικής ήταν θετικό κάνοντας κάποια κοινοτικά νηολόγια αρκετά ελκυστικά.

Ο παρακάτω πίνακας παρέχει μια συνοπτική εικόνα των μέτρων ενίσχυσης της εμπορικής ναυτιλίας, όπως αυτά ισχύουν στα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

**Πίνακας 9<sup>17</sup>**

**ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε.**

Χώρες	Ειδική Φορολογική Μεταχείριση	Οικονομικές Ενισχύσεις	Δημόσιες Υπηρεσίες & Δημ. Επιχειρήσεις	R&D	Ειδικά Μέτρα Υποκλάδων
Αυστρία	...	N	O	O	O
Βέλγιο	N	O	...	...	...
Δανία	N	N	N	N	
Φιλανδία	N	N	N	N	O
Γαλλία	N	N	N	N	N
Γερμανία	N	N	O	O	O
Ελλάδα	N	O	O	O	O
Ιταλία	...	...	N	...	...
Ιρλανδία	N	O	O	O	...
Λουξεμβούργο	N	O	O	O	O
Ολλανδία	N	O	O	N	N
Πορτογαλία	...	...	...	...	...
Ισπανία	N	N	O	...	...
Σουηδία	N	N	...	...	N
H.B.	N	N	O	O	O

Σημείωση: N =Ναι, O = Όχι

<sup>17</sup>

σελ.684 Πηγή: ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π. «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική»

## 4.2 Ευρωπαϊκή Ένωση και σημαία του στόλου των κρατών μελών

Η Ευρωπαϊκή Ένωση το 1993 με σκοπό την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού κοινοτικού στόλου και γενικότερα την ανάπτυξη των ναυτλιακών επιχειρήσεων δημιούργησε τη «Λευκή Βίβλο». Η Λευκή Βίβλος επομένως δημιουργήθηκε με σκοπό τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτλιακής βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με τη «Λευκή Βίβλο» προτάθηκε στρατηγική που αφορούσε ενέργειες ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός στις διεθνείς ανοιχτές αγορές και ένα κοινοτικό πλαίσιο για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας<sup>18</sup>.

Παρά τα μέτρα που λήφθηκαν για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας τα κράτη – μέλη για να μπορέσουν να συναγωνιστούν τις διευκολύνσεις και τις οικονομικές ελαφρύνσεις που πρόσφεραν οι σημαίες ευκαιρίας δημιούργησαν Παράλληλα ή Διπλά νηολόγια (offshore registries). Τα νηολόγια αυτά στις περισσότερες περιπτώσεις στηρίζονται σε δεσμούς ανάμεσα σε δύο χώρες και κυρίως σε πρώην αποικιακά εδάφη ή κτήσεις<sup>19</sup>.

Τα νηολόγια αυτά επιτρέπουν σε ένα εμπορικό πλοίο να υψώσει την εθνική σημαία του κράτους του και παράλληλα να απολαμβάνει μερικώς τα πλεονεκτήματα ενός ανοιχτού νηολογίου, όπως για παράδειγμα επιλογή πληρωμάτων, φορολογικές ελαφρύνσεις, κτλ.

Τυπικά παραδείγματα:

Γαλλία            French Terres Antartiques et Australes Francaise (TAAF), στη νήσο  
                         Kerguelen Wallis and Futura Islands

Ολλανδία        Ολλανδικές Αντίλλες

Πορτογαλία    Μαδέρες

Ισπανία        Κανάρια Νησιά

---

<sup>18</sup>

<sup>19</sup>            σελ.480-481 ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π. «Διεθνής Ναυτλιακή Πολιτική»

Ηνωμένο Νήσος Μαν, Channel Islands (κυριότερα από τα οποία είναι το Γκέρνσυ  
Βασίλειο και το Τζέρσυ), Γιβραλτάρ, Βερμούδες κτλ

Από τις υπόλοιπες χώρες η Ιταλία εξέταξε την περίπτωση ίδρυσης τέτοιου νηολογίου, η Σουηδία πέτυχε να εφαρμόσει φορολογικές εκπτώσεις και μειωμένη συμμετοχή των επιχειρηματιών στην κοινωνική ασφάλιση, και οι: Αυστρία, Βέλγιο και Ιρλανδία δεν έχουν δεύτερο νηολόγιο. Στην Ελλάδα δεν έχει δημιουργηθεί πλην όμως υπήρχε εκτεταμένη σκέψη για δημιουργία του.

Ένα ακόμη φαινόμενο προκειμένου να αντιμετωπίσουν τα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τον ανταγωνισμό από τις σημαίες ευκαιρίας είναι η ανάπτυξη «Διεθνών» ή «Δεύτερων» νηολογίων (international registries). τα νηολόγια αυτά επιτρέπουν στα εγγεγραμμένα πλοία να υψώσουν τη σημαία του Εθνικού νηολογίου αλλά υπόκεινται σε ειδικούς εθνικούς κανονισμούς που συνήθως αφορούν το management, την πλοιοκτησία, την επάνδρωση και τη λειτουργία του πλοίου. Τα νηολόγια αυτά δηλαδή παρέχουν δυνατότητες απασχόλησης αλλοδαπών πληρωμάτων με χαμηλούς μισθούς σε συνδυασμό με σημαντική μείωση εργοδοτικών και εργατικών εισφορών.

Τυπικά παραδείγματα:

Δανία	Danish International Registry (DIS)
Φιλανδία	Νήσος Åland
Γερμανία	German International Shipping Registry (GISR)
Νορβηγία	Norwegian International Shipping Registry (NIS)
Λουξεμβούργο	Luxembourg Ship Registry (LSR)

Ιδιαίτερα πρέπει να τονισθεί εδώ ότι η κοινότητα με γνωμοδότησή της υποστήριξε ότι τα διεθνή νηολόγια αντιβαίνουν στη συνθήκη της ρώμης (διακρίσεις τους μισθούς των πληρωμάτων). Από την άλλη πλευρά τα διεθνή νηολόγια είναι βιώσιμα και εξυπηρετούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα συμφέροντα των εφοπλιστών<sup>20</sup>.

<sup>20</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 10<sup>21</sup>**

**ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε.**

Χώρες	Δεύτερα Νηολόγια	Διεθνή Νηολόγια	B/B Ναυλώσεις	ΜΕΤΡΑ ΜΕΙΩΣΗΣ του εργατικού Κόστους στο Εθνικό Νηολόγιο
<b>Αυστρία</b>	O	O	O	N – όλοι ξένοι
<b>Βέλγιο</b>	O	O	O	O
<b>Δανία</b>	N	N	N	N
<b>Φιλανδία</b>	O	N	N	N – 50% Φιλανδοί
<b>Γαλλία</b>	N (2)	O	N	O – 35% Γάλλοι
<b>Γερμανία</b>	O	N	N	O
<b>Ελλάδα</b>	O	O	O	N – 60% Έλληνες
<b>Ιταλία</b>	...	...	...	...
<b>Ιρλανδία</b>	...	...	...	N
<b>Λουξεμβούργο</b>	N	O	N	N
<b>Ολλανδία</b>	N	O	N	N- μόνον ο καπετάνιος Ολλανδός
<b>Πορτογαλία</b>	N (2)	O	...	...
<b>Ισπανία</b>	N	O	N	N
<b>Σουηδία</b>	O	O	N	N
<b>Η.Β.</b>	N (10)	O	N	O – Δεν προβλέπεται εθνικό πλήρωμα

Σημείωση: N =Ναι, O = Όχι

<sup>21</sup>

Πηγή: ΒΛΑΧΟΣ Γ.Π. «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική» σελ.684

### **4.3 Ευρωπαϊκή Ένωση και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων**

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων ήταν ένας τομέας πάνω στον οποίο η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε μέτρα για την ανάπτυξη και την προώθησή του. Ως Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορούμε να ορίσουμε (σύμφωνα με τον ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ Κ. Ν. «η Παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η Ελληνική και η Διεθνής ναυτιλία», σελ. 187) τις «θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις θαλάσσιες ή/και ποτάμιες μεταφορές και προς τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας, συμπεριλαμβανομένων δηλαδή και των ακτοπλοϊκών μεταφορών». Σε αυτό το πλαίσιο η Ευρωπαϊκή Ένωση όρισε τους παρακάτω θαλάσσιους δρόμους για την ανάπτυξη αυτής, οι οποίοι είναι:

1. Ισπανία – Ηνωμένο Βασίλειο
2. Πορτογαλία – Ηνωμένο Βασίλειο
3. Ιταλία – Ελλάδα
4. Μπενελούξ – Γερμανία / Σκανδιναβία
5. Μπενελούξ – Γερμανία / Ηνωμένο Βασίλειο - Ιρλανδία
6. Ιταλία – Παραδουνάβιες Χώρες

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έλαβε μέτρα για την ανάπτυξη και προώθηση της ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων διότι δεν επιβαρύνει το περιβάλλον, δεν επιβαρύνει το κόστος των προϊόντων καθώς είναι οικονομική από πλευράς κατανάλωσης καυσίμων και εξόδων μεταφοράς και είναι συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα που χρησιμοποιείται στη Ευρωπαϊκή Ένωση.

### **4.4 Ευρωπαϊκή Ένωση και θέματα ελεύθερου ανταγωνισμού**

Τα μέτρα που λήφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν «για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ε.Ε., η στρατηγική που προτάθηκε αφορά ενέργειες για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια και ο θεμιτός ανταγωνισμός στις διεθνείς ανοιχτές αγορές και ένα κοινοτικό πλαίσιο για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση πάντα προσπαθεί το εμπόριο να προάγεται μέσω του ελεύθερου ανταγωνισμού. Για να υπάρξουν συνθήκες πλήρους και θεμιτού ανταγωνισμού στην παγκόσμια ναυτιλία, η Ε.Ε. επιδιώκει – μέσω του οργανισμού GAT, ATS και ΟΔΥΘΜ – την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης των πάντων σε όλες τις αγορές στον κόσμο. Για να επιτευχθεί αυτό είναι απαραίτητο να υπάρχει ένα Μάλλον Ευνομούμενο Κράτος και Εθνική Μεταχείριση.

Βασικά στοιχεία για την ύπαρξη του ανταγωνισμού σε ανοιχτές αγορές είναι:

- Παγκόσμια ισχύ των διεθνών κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος
- Έλεγχοι των πλοίων για το επίπεδο τους ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος για μείωση κόστους από sub-standard πλοία
- Τα νηολόγια όλων των κρατών θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των σύγχρονων συνθηκών.

Στα πλαίσια της αύξησης της ανταγωνιστικότητας οι προβλέψεις και επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι οι ακόλουθες:

- Μέτρα για την αύξηση των θέσεων εργασίας
- Χρηματοδότηση για την έρευνα και ανάπτυξη
- Προώθηση προγραμμάτων για την καλύτερη και ποιοτικότερη εκπαίδευση των πληρωμάτων αλλά και προσπάθεια για προσέλκυση περισσότερων νέων στη ναυτιλία
- Προγράμματα για την εφαρμογή όλων των νέων και προηγμένων τεχνολογιών, ιδιαίτερα σε ότι αφορά θέματα προστασίας περιβάλλοντος και του ανθρώπινου δυναμικού
- Αναθεώρηση της πολιτικής που ακολουθείται στις κρατικές ενισχύσεις ώστε να είναι πιο «φιλικές» προς τους πλοιοκτήτες και για να δοθεί με αυτό τον τρόπο μια ώθηση στη ναυτιλία.

Επομένως μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα από την πολιτικής της για τη ναυτιλία επιδιώκει μια πλήρη απελευθέρωση με άρση κάθε είδους προστατευτισμού και παράλληλα επιδιώκει την αειφόρο ανάπτυξη μέσω της προώθησης νέων μέσων, τεχνολογιών και πολιτικών φιλικών προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, με κυρίαρχο ενδιαφέρον για την ασφάλειά τους.



#### 4.5 Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχει μια πολύ σημαντική θέση στη διαμόρφωση διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής καθώς ο ευρωπαϊκός στόλος αποτελεί περίπου το 18,8% του παγκόσμιου και στην Ευρώπη διακινείται περίπου το 20% των εμπορευμάτων. Περίπου 12.000.000 θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Η ναυτιλία παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο για την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς η Ευρώπη διαθέτει μια ακτογραμμή 70.000χλμ και περιβάλλεται από δύο ωκεανούς και τέσσερις θάλασσες: τον Ατλαντικό και τον Αρκτικό ωκεανό, τη Βαλτική, Τη Βόρεια θάλασσα, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα. Οι θαλάσσιες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβάλουν στο 40% περίπου του ΑΕΠ και αντιπροσωπεύουν αντίστοιχο ποσοστό του πληθυσμού της. Επιπλέον το 90% του εξωτερικού και 43% του εσωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξαρτάται από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα παραπάνω σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η τεχνολογία και η τεχνογνωσία επιτρέπουν τη συστηματικότερη εκμετάλλευση του θαλάσσιου πλούτου, έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των ατόμων που ασχολούνται με τη ναυτιλία και επαγγέλματα που σχετίζονται με αυτή. Το αποτέλεσμα αυτό οδηγεί σε συγκρούσεις για τη χρήση του θαλασσίου χώρου και στην υποβάθμιση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η Ευρώπη πρέπει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό. Ειδικότερα στο πλαίσιο της ταχείας παγκοσμιοποίησης και της κλιματικής αλλαγής η επίλυση του προβλήματος καθίσταται επείγουσα.

Είναι γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αρχίσει να λαμβάνει μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτή την πρόκληση εδώ και αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα.

#### 4.6 Ευρωπαϊκή Ένωση και ναυτιλία σήμερα

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία, ως βιομηχανία και ως αγορά, αποτελεί ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο σε μια ιδιαίτερα παγκοσμιοποιημένη αγορά. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην απόφαση ότι τα νέα αυτά δεδομένα θα πρέπει να ληφθούν οπωσδήποτε υπόψη στις οποιεσδήποτε αλλαγές.

Ένα άλλο στοιχείο το οποίο καλείται να λάβει υπόψη της η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ότι όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης, διασυνδέονται και πρέπει να υπάρχει μια ολιστική προσέγγιση στις πολιτικές που σχετίζονται με τη θάλασσα.

Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική θα αυξήσει την ικανότητα της Ευρώπης να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας, της κλιματικής αλλαγής, της υποβάθμισης του θαλασσιού περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας καθώς και της ενεργειακής ασφάλειας και βιωσιμότητας.

Για να επιτευχθούν τα παραπάνω τα ακόλουθα σχέδια έχουν σημασία<sup>22</sup>:

- Ένας Ευρωπαϊκός χώρος θαλασσιών μεταφορών χωρίς σύνορα
- Μία Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα
- Εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη μέλη
- Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία
- Ένας οδικός χάρτης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών μελών
- Μία στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές
- Μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα
- Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών όπως είναι η αλιεία στην ανοιχτή θάλασσα με τράτες βυθού

---

<sup>22</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών COM (2007) 575 από 10-10-2007

- Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters)

Αναθεώρηση των παρεκκλίσεων που προβλέπει το κοινοτικό εργατικό δίκαιο όσον αφορά τους τομείς της ναυτιλίας και της αλιείας.

Προκειμένου να πετύχει τους παραπάνω στόχους η Επιτροπή:

- Θα καλέσει τα κράτη – μέλη να αναπτύξουν ολοκληρωμένες εθνικές θαλάσσιες πολιτικές, σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς ιδιαίτερα στις παράκτιες περιφέρειες.
- Θα προτείνει το 2008 ένα σύνολο από κατευθυντήριες γραμμές για αυτές τις ολοκληρωμένες εθνικές θαλάσσιες πολιτικές και από το 2009 θα υποβάλλονται ετησίων εκθέσεις σχετικά με τα μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών ως προς το θέμα αυτό.
- Θα δημιουργήσει μια δομή διαβούλευσης των ενδιαφερόμενων μελών, η οποία θα τροφοδοτεί τη ανάπτυξη της θαλάσσιας πολιτικής και θα επιτρέπει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών.

Στο πλαίσιο της διακυβέρνησης τα μέτρα που ανακοινώθηκαν από την επιτροπή με την COM (2007)575 από 10.10.2007 ανακοίνωση της στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, ώστε να επιτευχθεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διακυβέρνησης είναι τα ακόλουθα:

- Θα προωθήσει τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των ακτοφυλακών των κρατών-μελών και των οικείων υπηρεσιών
- Θα λάβει μέτρα για την αύξηση της λειτουργικότητας του συστήματος επιτήρησης, για την προσέγγιση υφιστάμενων συστημάτων παρακολούθησης, για την προσέγγιση υφιστάμενων συστημάτων παρακολούθησης και ανίχνευσης τα οποία χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, τον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων και άλλες δραστηριότητες επιβολής νόμου
- Θα αναπτύξει οδικό χάρτη το 2008 με στόχο τη διευκόλυνση της ανάπτυξης του θαλασσίου χωροταξικού σχεδιασμού από τα κράτη μέλη.

- Θα λάβει μέτρα το 2008 με στόχο τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου θαλασσίων παρατηρήσεων και δεδομένων και θα προωθήσει την πολυδιάστατη χαρτογράφηση των υδάτων των κρατών μελών με στόχο τη βέλτιστη πρόσβαση σε δεδομένα υψηλής ποιότητας.

Ωστόσο, μεγάλο μέρος της δυναμικής που αναπτύσσεται παραμένει ανεκμετάλλευτη. Απαιτείται ένα σύγχρονο στρατηγικό όραμα για της ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας, των λιμένων και των συναφών κλάδων εάν επιθυμούμε να πετύχουμε την αειφόρο ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη θάλασσα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι θαλάσσιες δραστηριότητες αναπτύσσονται με τρόπο ο οποίος δεν απειλεί την ευρωστία του θαλασσιού οικοσυστήματος.

Η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές και το εσωτερικό εμπόριο της Ευρώπης και παραμένει η ραχοκοκαλιά των συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών.

## Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>

### Ελληνική Ναυτιλία

#### 5.1 Η εξέλιξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας σε σχέση με τη Διεθνή Ναυτιλία

Στις αρχές της δεκαετίας του 1930 η Ελλάδα καταλαμβάνει τη 10<sup>η</sup> θέση στη διεθνή ναυτιλία<sup>23</sup>. Ο στόλος της αποτελείται από 550 εμπορικά πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,4 εκατομμύρια κ.ο.χ.. Στη διεθνή ναυλαγορά υπάρχει κρίση στις αρχές αυτής της δεκαετίας, όμως, οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν να αγοράζουν πλοία με αποτέλεσμα τη βελτίωση του ποσοστού συμμετοχής και θέσης της στην παγκόσμια χωρητικότητα. Η κρίση αυτή καθώς και εσωτερικά προβλήματα της Ελληνικής ναυτιλίας έστρεψαν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στις ξένες σημαίες.

Στη διεθνή ναυτιλία η κρίση στην αγορά είχε σαν αποτέλεσμα την υποστήριξη της εθνικής ναυτιλίας από τις διάφορες χώρες μέσω του κρατικού τους μηχανισμού. Η Αγγλία για παράδειγμα το 1934 ψήφισε νομοσχέδιο που προέβλεπε επιχορήγηση της φορτηγού ναυτιλίας και την ενίσχυση των ναυπηγήσεων. Τα μέτρα αυτά επηρέασαν κατά τέτοιο τρόπο τη ναυτιλιακή βιομηχανία της Αγγλίας ώστε να θεωρούνται ως «έντονος κρατικός παρεμβατισμός». Η ελληνική ναυτιλία στη συγκεκριμένη περίοδο δεν μπορούσε να λάβει αντίστοιχα μέτρα δανειοδότησης των ναυτιλιακών επενδύσεων και τα κεφάλαια για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας βρισκόντουσαν στο εξωτερικό. Όμως, το 1931 η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, αποφάσισε την ίδρυση<sup>24</sup> του πρώτου Ελληνικού Ασφαλιστικού Οργανισμού. Επιπλέον τέθηκαν σε ισχύ μέτρα προστασίας της εμπορικής ναυτιλίας και μεταξύ των άλλων καθιστούσε ανενεργά τα πλοία ηλικίας άνω των 50 ετών. Ένα άλλο μέτρο ήταν η επιχορήγηση της «Εθνικής Ατμοπλοΐας» με 100 000\$ ετησίως ώστε τα πλοία «Εδισσω» και «Βύρων» να συνεχίσουν να εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ελλάδος – Αμερικής.

---

<sup>23</sup> σελ. 183 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

<sup>24</sup> σελ. 188 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

**Πίνακας 11**  
**Ο Ελληνόκτητος Εμπορικός στόλος 1948-1994<sup>25</sup>**

ΤΕΛΟΣ ΕΤΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ (.000 ΚΟΧ)	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ (.000 ΚΟΧ)	ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (.000 ΚΟΧ)	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (.000 ΚΟΧ)
1948	531	1.300	1.000	2.300	80.300
1949	568	1.300	1.300	2.600	82.600
1950	627	1.250	1.700	2.950	84.600
1951	717	1.250	2.400	3.650	87.300
1952	740	1.200	2.850	4.050	90.200
1953	788	1.150	3.600	4.750	93.400
1954	930	1.250	4.700	5.950	97.400
1955	1.035	1.250	5.650	6.900	100.600
1956	1.081	1.450	7.050	8.500	105.200
1957	1.368	1.600	8.900	10.500	110.300
1958	1.496	2.300	9.600	11.900	118.000
1959	1.552	3.900	8.550	12.450	125.000
1960	1.520	5.600	6.600	12.200	129.800
1961	1.850	6.500	6.700	13.200	135.900
1962	1.940	7.000	6.300	13.300	140.000
1963	2.105	7.500	7.550	15.050	145.900
1964	2.272	7.300	9.200	16.500	153.000
1965	2.515	7.200	11.400	18.600	160.400
1966	2.724	7.500	12.250	19.750	171.200
1967	2.864	7.700	14.100	21.800	182.100
1968	2.920	8.750	15.150	23.900	194.200
1969	3.057	10.600	16.350	26.950	211.700
1970	3.320	12.850	18.050	30.900	227.500
1971	3.578	14.550	19.550	34.100	247.200
1972	3.887	18.650	20.400	39.050	268.400
1973	4.126	21.850	20.750	42.600	290.000
1974	4.185	22.750	22.600	45.350	311.300
1975	4.330	25.100	23.200	48.300	342.200
1976	4.616	28.650	21.950	50.600	372.000
1977	4.936	33.750	19.100	52.850	393.700
1978	4.887	36.300	16.200	52.500	406.000
1979	4.812	38.600	14.350	52.950	413.000
1980	4.788	41.400	12.250	53.650	419.900
1981	4.749	42.300	12.050	54.350	420.900
1982	4.587	38.100	15.300	53.400	424.800
1983	4.616	37.000	18.400	56.100	422.600
1984	4.389	35.800	17.800	53.600	418.700
1985 <sup>(1)</sup>	2.800	27.800	19.100	46.900	416.300
1986	2.546	24.200	20.900	45.100	404.900
1987	2.543	21.000	26.550	47.550	403.500
1988	2.534	19.750	28.300	48.050	403.400
1989	2.433	19.250	28.600	47.850	410.500
1990	2.442	20.750	28.500	49.250	423.600
1991	2.551	22.560	29.310	51.870	436.000
1992	2.659	24.125	31.370	55.495	444.300
1993	2.793	27.885	33.650	61.535	457.900
1994	2.743	28.020	32.965	60.985	475.900

**Πηγές:** ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ/Lloyd' s Register of Shipping (Για τα έτη μέχρι και το 1990 από δημοσίευμα Λώς Μαθθ. στη Ναυτεμπορική, Ιουν. 1996. Βλ. Βιβλιογραφία)

(1) Τα στατιστικά στοιχεία πριν το 1985 περιλαμβάνουν όλα τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία άνω των 100 κοχ. Από το 1985 και μετά οι στατιστικές περιλαμβάνουν μόνον bulk carriers, πετρελαιοφόρα, μικτά πλοία και πλοία γενικού φορτίου άνω των 1.000 κοχ.

Το 1934 ο Ελληνόκτητος στόλος αποτελούνταν από 577 πλοία από τα οποία τα 104 είχαν ηλικία πάνω από 30 έτη. Εκτιμάται ότι μόνο 6% της Ελληνικής χωρητικότητας είχε ηλικία λιγότερη από 15 έτη το 1937 έναντι αντίστοιχου ποσοστού 45% για τον παγκόσμιο στόλο<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Πηγή: Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

<sup>26</sup> σελ 189 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

Ένα άλλο γεγονός που επηρέασε την ίδια δεκαετία γενικά τη διεθνή ναυτιλία αλλά και ειδικότερα την Ελληνική ήταν η έναρξη του Ιταλό-Αιθιοπικού πολέμου το 1935. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας καθώς μεγάλο ποσοστό των Ιταλικών πλοίων επιτάχθηκε.

Ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη για την Ελληνική Εμπορική ναυτιλία ήταν η δημιουργία ξεχωριστού Υφυπουργείου Ναυτιλίας αρμόδιο για ναυτιλιακά ζητήματα, που μετατράπηκε σχεδόν αμέσως σε Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το 1933 καθιερώθηκε ενιαίο μισθολόγιο για τους ναυτικούς, το οποίο όμως καταργήθηκε τον επόμενο χρόνο και το 1937 έχουμε τις πρώτες συλλογικές συμβάσεις.

Το 1933 καθιερώθηκε ενιαίο μισθολόγιο για τους ναυτικούς, το οποίο όμως καταργήθηκε τον επόμενο χρόνο και το 1937 έχουμε τις πρώτες συλλογικές συμβάσεις.

Σημαντικά επίσης γεγονότα αυτής της δεκαετίας είναι το 1938 η ίδρυση σχολής δυτών στην Ύδρα, η έναρξη εργασιών για την κατασκευή του Ναυπηγείου Σκαραμαγκά, το ίδιο έτος, καθώς επίσης και η ψήφιση το 1939 νόμων «περί συνθέσεως πληρωμάτων Ελληνικών πλοίων» και «περί διοικητικού έλεγχου ναυτικών ατυχημάτων».

Στο τέλος της δεκαετίας αρχίζει ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Το γεγονός αυτό έχει αρχικά θετικές συνέπειες στη ναυλαγορά. Οι ναύλοι ήταν ως και τρεις φορές υψηλότεροι από ότι συνήθως<sup>27</sup>.

Η δεκαετία του 1940 αρχίζει με την Ελλάδα να δέχεται επίθεση από την Ιταλία και ήδη να έχει απολέσει το 10% περίπου της χωρητικότητας της και 7% του αριθμού των πλοίων της. Οι απώλειες στα χρόνια του πολέμου για τον ελληνικό στόλο έφτασαν στο 74% των φορτηγών πλοίων<sup>28</sup> (73% της αντίστοιχης χωρητικότητας) και 96% των επιβατηγών πλοίων (92% της αντίστοιχης συνολικής χωρητικότητας) του Ελληνόκτητου στόλου σε πλοία και χωρητικότητα. Οι απώλειες ήταν τεράστιες και για τον παγκόσμιο στόλο. Οι ΗΠΑ έγιναν προμηθευτές ολόκληρης της Ευρώπης και οι μεταφορές συνεχίστηκαν αδιάκοπα.

Μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η Ελληνική Ναυτιλία αντιμετώπισε προβλήματα που οφειλόταν σύμφωνα με τους Λάζαρο Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ - Κων-νο ΖΩΗ:

---

<sup>27</sup> σελ. 191 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

<sup>28</sup> σελ. 194 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα».

- Σε διαξιφισμούς μεταξύ πλοιοκτητών, ναυτικών και κράτους
- Στο αυξημένο κόστος λειτουργίας των πλοίων λόγω αξίας πληρωμάτων
- Σε μηδαμινά κεφάλαια του εφοπλισμού
- Σε μειωμένη προσφορά για αγορά πλοίων (δεν υπήρχαν πλοία καθώς είχαν καταστραφεί) και οι παραγγελίες στα ναυπηγεία είχαν γίνει από τους εφοπλιστές της κάθε χώρας με αποτέλεσμα των αποκλεισμό των Ελλήνων εφοπλιστών.

Προκειμένου να αντιμετωπισθεί η έλλειψη διαθέσιμων πλοίων μετά από διαπραγματεύσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών με την Αμερικάνικη κυβέρνηση η Ελλάδα απέκτησε συνολικά 100 φορτηγά πλοία (Liberties) τα οποία είχαν ναυπηγηθεί για την μεταφορά υλικού και εφοδίων κατά τη διάρκεια του πολέμου.

Επιπλέον μεγάλος αριθμός πλοίων που πούλησε η Αμερικάνικη κυβέρνηση σε ξένους αγοράστηκαν από Έλληνες εφοπλιστές σε ιδιωτική βάση και σε πολλά από αυτά υψώθηκε σημαία Παναμά και Ονδούρας<sup>29</sup>. Πρέπει να τονισθεί εδώ ότι από το 1946 με το νόμο Μάρσαλ «περί πώλησεως πλοίων» η Αμερικάνικη κυβέρνηση επέτρεψε τις πωλήσεις πλοίων σε συμμαχικές κυβερνήσεις και σε ιδιώτες αλλά με κρατική εγγύηση.

Το 1948 το Αμερικάνικο κογκρέσο απαγόρευσε τις πωλήσεις πλοίων σε ξένες χώρες. Σημαντικό γεγονός της εποχής για την Ελληνική Ναυτιλία ήταν η είσοδος της στον τομέα των δεξαμενόπλοιων (η αρχή ήταν με τα πλοία Liberty που είχαν αποκτηθεί μετά τον πόλεμο).

Σύμφωνα με τους Λάζαρο Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ - Κων-νο ΖΩΗ τρεις λόγοι, εκείνη την περίοδο συντέλεσαν στην ανάπτυξη της βιομηχανίας σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά και ιδιαίτερα στις Ευρωπαϊκές χώρες:

1<sup>ο</sup> η πώληση των αμερικάνικων πλοίων «Liberty»

2<sup>ο</sup> Το σχέδιο Μάρσαλ σύμφωνα με το οποίο οι ΗΠΑ πρόσφεραν χρήματα, με τη μορφή δανείων, προκειμένου να μπορέσει να ανασυγκροτηθεί μετά τον πόλεμο, με τον όρο να υπάρχει σχεδιασμός για την απορρόφηση της οικονομικής βοήθειας. Την περίοδο αυτή παρατηρείται ανάπτυξη της ναυτιλίας καθώς το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας χρησιμοποιήθηκε για μεταφορά υλικών από τις ΗΠΑ προς την Ευρώπη.

---

<sup>29</sup> σελ. 198 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»



3<sup>ο</sup>Η Ιαπωνία μετά την πτώση της ατομικής βόμβας άλλαξε στάση στον οικονομικό και βιομηχανικό τομέα. Προέκυψε η ανάγκη της πλέον για την ανάπτυξη αυτόνομης και ανεξάρτητης ναυτιλίας. Το γεγονός αυτό έδωσε κίνητρα για την πλήρη ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ιαπωνίας, η οποία μέσα στα επόμενα έτη και μέχρι σήμερα γνωρίζει έντονη ανάπτυξη.

4<sup>ο</sup>Η Ελληνική ναυτιλία ευνοήθηκε σημαντικά από τους υψηλούς ναύλους που επικρατούσαν εκείνη την εποχή.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1940, όμως, μετά από μια περίοδο, όπως είδαμε άνθισης της Ελληνικής ναυτιλίας ακολούθησε πτώση των ναύλων και περιορισμός της Ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Οι λόγοι που συντέλεσαν σε αυτό σύμφωνα με τους Λάζαρο Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ - Ιών-να ΖΩΗ είναι οι ακόλουθοι:

- Τα 1948 ψηφίσθηκες από αμερικάνικη κυβέρνηση νόμος με τον οποίο το 50% των αμερικάνικων φορτίων έπρεπε να γίνεται με πλοία αμερικάνικων συμφερόντων.
- Πολλές Ευρωπαϊκές χώρες ακολούθησαν την προστατευτική πολιτική των ΗΠΑ περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο τα φορτία που προορίζονταν για την ελεύθερη αγορά.
- Την ίδια πολιτική ακολούθησε και η Ν. Αμερική.
- Η Ελληνική κυβέρνηση ψήφισε νόμο που επέβαλε φόρο 50% επί των καθαρών κερδών των πλοιοκτητών

Τα αποτελέσματα των παραπάνω γεγονότων ήταν τα ακόλουθα:

- Μεγάλος αριθμός πλοίων παροπλίσθηκε (περίπου το 15% της ελληνόκτητης χωρητικότητας)
- Μεγάλος αριθμός πλοίων στράφηκε σε σημαίες ευκαιρίας (μόνο το 23% του ελληνόκτητου στόλου έφερε ελληνική σημαία)

Η ναυτιλία κατά τη δεκαετία του 1950-1960 παρουσίασε άνθιση, το ίδιο και ο τομέας των ναυπηγήσεων. Ιδιαίτερη εξέλιξη παρουσίασε τομέας των δεξαμενόπλοιων καθώς η μεταφορά του πετρελαίου στο διεθνές εμπόριο αυξάνεται σε σχέση με τη μεταφορά ξηρών φορτίων.

**Πίνακας 12<sup>30</sup>**

**Εξέλιξη των διεθνών δια θαλάσσης μεταφορών κατά τα έτη 1950-1960**

Έτος	Ξηρά φορτία	Υγρά φορτία	Σύνολο
1950	300	225	525
1951	360	225	615
1952	350	285	635
1953	360	295	655
1954	390	320	710
1955	450	350	800
1956	490	390	880
1957	510	420	930
1958	480	440	920
1959	490	480	970
1960	540	540	1080

**Πηγή: OCDC, Les Transports Maritime 1976, σελ.118**

Η ελληνική ναυτιλία στη δεκαετία αυτή σχεδόν τριπλασιάζει τη δύναμή της σε χωρητικότητα. Σε αντίθεση, όμως, με την αύξηση της δυναμικότητας της ελληνικής ναυτιλίας έρχεται το γεγονός ότι ο νόμος του 1948 των ΗΠΑ είχε πλήξει γενικότερα την ελληνική ναυτιλία και η κατάσταση της ναυλαγοράς δεν ήταν πάντα καλή. Σύμφωνα με τους Λάζαρο Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ - Κων-νο ΖΩΗ τα αποτελέσματα του νόμου των ΗΠΑ για την ελληνική ναυτιλία κατά την δεκαετία του 1950 ήταν τα ακόλουθα:

- Φυγή προς τις ξένες σημαίες
- Μεγάλος αριθμός ελλήνων ναυτικών βρέθηκε άνεργος και οι νέες θέσεις εργασίας από τις ναυπηγήσεις δεν μπορούσαν να καλύψουν την ανεργία
- Παροπλισμοί ελληνικών πλοίων

<sup>30</sup> σελ 209 σελ. 198 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

Το 1953 λήφθηκαν μέτρα από την ελληνική κυβέρνηση τα οποία βοήθησαν στην ανόρθωση της ναυτιλίας:

- Αναπροσαρμογή της δραχμής σε σχέση με το δολάριο με αποτέλεσμα οι αποδοχές των ναυτικών σε δραχμές να είναι σχεδόν διπλάσιες
- Με νομοθετική ρύθμιση το NAT από το 1955 μπόρεσε να ασφαλίσει του έλληνες ναυτικούς που εργαζόντουσαν σε πλοία με ξένη σημαία, με αποτέλεσμα να αρχίσει να ανακάμπτει οικονομικά
- Στη Βουλή κατατέθηκε νομοθετικό σχέδιο που όριζε ότι «θαλάσσια υπηρεσία διανυόμενη από έλληνες ναυτικούς σε πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων τα πληρώματα είναι συλλογικά ασφαλισμένα από το NAT και λοιπά ταμεία, υπολογίζεται στο ακέραιο ως προς τη συμπλήρωση προσόντων για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας, εφόσον συντρέχουν όλες οι προϋποθέσεις κατά τις κείμενες διατάξεις».
- Ο Σταύρος Νιάρχος συμφώνησε στην ασφάλιση όλων των ναυτικών των πλοίων του οι οποίοι ξεπερνούσαν 2.000 στο NAT.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1950 παρατηρείτε άνθιση στη ναυλαγορά, που οφείλεται στο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων δρομολογίων για την κάλυψη των οποίων απαιτούνταν περισσότερα πλοία και οι ναύλοι αυξήθηκαν ιδιαίτερα για τα πλοία της τραμπναυτιλίας, που αφορά και κυρίως την Ελληνική ναυτιλία. Την ίδια περίοδο δημιουργήθηκε η σχολή Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, η αποπεράτωση του συγκροτήματος των Σχολών Ασπροπύργου και το πρότυπο Ναυτικό Γυμνάσιο Οινουσσών. Επιπλέον στη Βουλή ψηφίστηκε νόμος περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, νόμος που αφορούσε την απαγόρευση μεταφορών στρατιωτικών ειδών, με ελληνικά πλοία, στη Βόρειο Κίνα. Κατόπιν αποφάσεως του ΟΗΕ ολοκληρώθηκε σχέδιο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

Στο τέλος της δεκαετίας του 1950 η ναυτιλιακή αγορά βρέθηκε σε κρίση, με αποτέλεσμα τον παροπλισμό μεγάλου αριθμού ελληνικών πλοίων και την έντονη ανεργία στον κλάδο. Επίσης παρατηρείται πτώση στις τιμές των ναύλων. Όμως, σε μικρό χρονικά διάστημα η ναυλαγορά αρχίζει να ανακάμπτει λόγω της ζήτησης χωρητικότητας για την μεταφορά μεταλλευμάτων και σιτηρών καθώς οι πρώτες ύλες των βιομηχανικών χωρών είχαν αρχίσει να εξαντλούνται.

Ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός είναι η επίσημη ίδρυση το 1958 του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού IMO (International Maritime Organization). Ο οργανισμός αυτός είχε εγκριθεί με σύμβαση στη ναυτιλιακή συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη το 1948, με την ονομασία IMCO (Inter Maritime Consultative Organization) και ο οποίος θα είχε συμβουλευτικές δραστηριότητες σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα όπως η ναυτιλιακή ασφάλεια, η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, το διεθνές εμπόριο κτλ. Η σύμβαση επικυρώθηκε το 1958 από 21 κράτη. Πρόκειται για διεθνή οργανισμό εξειδικευμένο σε ναυτιλιακά θέματα στα πλαίσια του ΟΗΕ, με έδρα το Λονδίνο και 141 μέλη. Η μετονομασία από IMCO σε IMO έγινε το 1982.

Η δεκαετία του 1960 χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς και μεταβολές στο διεθνές εμπόριο. Το 1962 παρατηρείται κρίση στην αγορά με αποτέλεσμα την πτώση των ναύλων και παροπλισμό ελληνικών πλοίων. Αιτία του γεγονότος αυτού ήταν η μείωση των εισαγωγών στις ΗΠΑ και στην Λατινική Αμερική λόγω της άσχημης δημοσιονομικής της κατάστασης.

Το 1964 ιδρύθηκε η εξειδικευμένη οργάνωση του ΟΙΕ United Nation Conference on trade and development - UNCTAD «Συνδιάσκεψη για το εμπόριο και την ανάπτυξη» με σκοπό την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων χωρών την άνοδο του βιοτικού τους επιπέδου στα πλαίσια της επιτάχυνσης του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο. Ένα άλλο γεγονός που επηρέασε τη ναυτιλιακή αγορά ήταν η απαγόρευση από τις ΗΠΑ του εμπορίου με την Κούβα, με την απειλή αποκλεισμού των πλοίων των κρατών που θα εφοδίαζαν την υπό απαγόρευση χώρα. Στη συνέχεια όμως παρουσιάζεται ανάκαμψη στην αγορά και οι Έλληνες πλοιοκτήτες προβαίνουν σε αγορές και ναυπηγήσεις κάθε είδους πλοίων. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι δεκαετία 1960-1970 παρουσιάζει μεγαλύτερη αύξηση των φορτίων σε τόνους που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης. Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας έπαιξε το 1962 πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου με την οποία δόθηκε άδεια στις τράπεζες Εμπορική και Ιονική & Λαϊκή να εισάγουν από το εξωτερικό κεφάλαιο 8 εκατομμυρίων δολαρίων με σκοπό να ιδρυθεί εργοστάσιο κατασκευής πλοίων (ναυπηγεία Ελευσίνας). Στα πλοία παρατηρείται μια τάση για αύξηση του τονάζ η οποία κατά ένα μέρος οφείλεται στο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ, το 1967.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης περιόδου είναι η κατασκευή δυψύθμενων

δεξαμενόπλοιων. Αυτό ήταν ένα μέτρο μετά την τεράστια οικολογική καταστροφή που προξένησε, το 1967 το υπερδεξαμενόπλοιο “Torrez Canyon” κατά την προσάραξή του.

Στη συγκεκριμένη δεκαετία ο ελληνόκτητος στόλος διπλασιάστηκε τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα κατακτώντας το 1965 τη δεύτερη θέση παγκοσμίως. Η συμμετοχή της ελληνικής σημαίας στην ελληνόκτητη χωρητικότητα ανερχόταν σε ποσοστό περίπου 35%. Αύξηση επίσης παρουσίασε η ζήτηση των ναυτικών και πλέον παρατηρείται έλλειψη σε πληρώματα και αξιωματικούς. Για να αντιμετωπισθεί αυτό το φαινόμενο παρατηρείται στροφή σε αλλοδαπά πληρώματα και ιδιαίτερα σε υπηκόους αφρικανικών και ασιατικών χωρών που προσφερόντουσαν εύκολα και με χαμηλό κόστος. Η χρήση αλλοδαπών πληρωμάτων επιτρεπόταν σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία σε ποσοστό που να μην υπερβαίνει το 25% της σύνθεσης του πληρώματος. Με κριτήριο τη σημαία ο παγκόσμιος στόλος το 1970 αριθμούσε σε 52.444 πλοία συνολικής χωρητικότητας 227.490.000 κιχ, με την Ελλάδα στην 7<sup>η</sup> θέση από πλευράς συμμετοχής της, στην παγκόσμια χωρητικότητα. Η κατανομή είχε ως εξής:<sup>31</sup> Λιβερία 14,6 (3,6%), Ιαπωνία 11,9 (16%), Μ. Βρετανία 11,3 (7,3%), Νορβηγία 8,6 (5,4%), ΗΠΑ 8,1 (5,7%), Ρωσία 6,5 (11,3%), Ελλάδα 4,8 (3,5%).

Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε ότι το 50% περίπου της Λιβεριανής χωρητικότητας αφορούσε σε Ελληνόκτητα πλοία. Ένα άλλο χαρακτηριστικό της Ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι ότι η σημαία του Παναμά δεν φαινόταν να προσελκύει τόσο έντονα, όσο στο παρελθόν, τους Έλληνες πλοιοκτήτες οι οποίοι αρχίζουν να χρησιμοποιούν την Κυπριακή σημαία. Η έντονη άνθιση της ναυτιλίας τη συγκεκριμένη δεκαετία κίνησε το ενδιαφέρον των Ελληνικών τραπεζών καθώς και των ασφαλιστικών Οργανισμών. Για πρώτη φορά η ΕΤΒΑ δανειοδότησε τη ναυπήγηση και επισκευή πλοίων στην Ελλάδα Και η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας ίδρυσε τμήμα ναυτιλιακών εργασιών. Στον ασφαλιστικό τομέα η εταιρία Εθνική με την βοήθεια της Εθνικής Τράπεζας του Ομίλου Ελλήνων Εφοπλιστών και Ομίλου Ελληνικών και ξένων Ασφαλιστικών Εταιρειών συνέστησε με εισαγωγή κεφαλαίων την Ελληνική Εταιρεία Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών.

Κατά τη δεκαετία του 1970 μειώνεται η έντονη κίνηση της αγοράς και σε παγκόσμιο επίπεδο παρατηρούνται παροπλισμοί πλοίων μειωμένες παραγγελίες για ναυπηγήσει ακόμη

---

<sup>31</sup> σελ. 226 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

και ακυρώσεις παραγγελιών. Παρά το γεγονός αυτό στην Ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να υπάρχει το πρόβλημα της έλλειψης πληρωμάτων. Για να επιλυθεί το πρόβλημα υπάρχει στροφή σε ξένες σημαίες και αλλοδαπά πληρώματα. Ένα σημαντικό γεγονός της εποχής για την ελληνική πραγματικότητα είναι η αντικατάσταση του ΥΕΝ από το Υπουργείο Ναυτιλίας Μεταφορών και Επικοινωνιών που αποτέλεσε τη συγχώνευση των τριών αυτών Υπουργείων.

Το 1972 ο ελληνόκτητος στόλος κατείχε την 1<sup>η</sup> θέση σε τονάζ ακολουθούμενος από τον Ιαπωνικό, το Λιβεριανό, Βρετανικό και το Νορβηγικό. Στην αγορά υπήρχε υπερπροσφορά χωρητικότητας που όμως, δε επηρέασε ιδιαίτερα τις νέες ναυπηγήσεις, ιδιαίτερα στην αγορά δεξαμενόπλοιων. Σημαντικό γεγονός το 1972 ήταν η πολιτική του 40:40:20 που συζητήθηκε στα πλαίσια της Συνδιάσκεψης της UNCTAD στη Χιλή, όταν οι αναπτυσσόμενες χώρες αποφάσιζαν να καθιερώσουν καθεστώς σύμφωνα με το οποίο 40% των μεταφορών θα γινόταν με τα πλοία της χώρας που εξάγει, 40% με τα πλοία της χώρας που εισάγει και το υπόλοιπο 20% με τρίτα πλοία. Τελικά η σύμβαση υπογράφηκε και τέθηκε σε ισχύ το 1983. ο κώδικας αρχικά δεν έτυχε παγκόσμιας αποδοχής και πολλές χώρες όπως η Ελλάδα, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και άλλες αντιτάθηκαν στην καθιέρωσή τους καθώς ο στόλος τους θιγόταν αφού τουλάχιστον το 40% των φορτίων του θαλάσσιου εμπορίου των αναπτυσσόμενων χωρών θα μεταφερόταν με πλοία των χωρών αυτών σε βάρος του παγκόσμιου στόλου.

Η ναυλαγορά το 1973 παρουσιάζει άνοδο με έντονη αύξηση στους ναύλους όμως στη συνέχεια παρουσιάζει κάμψη και το 1974 χαρακτηρίζεται ως ασταθής. Ιδιαίτερα για την Ελληνική ναυτιλία την περίοδο αυτή έχουμε την αποκατάσταση των σχέσεων Ελλάδας και Κίνας, με αποτέλεσμα την αύξηση των μεταφορών από την Κίνα με Ελληνικά πλοία. Αντιθέτως την ίδια περίοδο δημιουργούνται προβλήματα σε ταξίδια του Ελληνικού στόλου στις Ελληνικές θάλασσες, στα Στενά του Βοσπόρου, στην Κύπρο, στην Τουρκία, στην Ιταλία και στις ΗΠΑ. Αιτία των προβλημάτων αυτών ήταν τα επασφάλιστρα που επιβλήθηκαν στα Ελληνικά πλοία λόγω της εισβολής της Τουρκίας στην Κύπρο, ενώ σε ότι αφορά τα Αμερικάνικα λιμάνια οι ΗΠΑ εφάρμοζαν νομοθεσία που προέβλεπε επιβολή φόρου για πλοία με σημαίες ευκαιρίας. Το μέτρο αυτό έθιγε την Ελληνική ναυτιλία καθώς πολλά Ελληνικά πλοία βρισκόντουσαν υπό ξένη σημαία.

Το 1975 η ναυτιλιακή αγορά βρίσκεται σε πτώση γεγονός που συνεχίζεται και το 1976 και κατά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο οι ΗΠΑ προέβησαν σε μερική άρση του

εμπάργκο που είχαν επιβάλει για πολλά χρόνια στην Κούβα και επιπλέον άνοιξε πάλι η διώρυγα του Σουέζ. Το 1976 με Προεδρικό Διάταγμα απελευθερώθηκαν τα Ελληνικά δρομολόγια προς την Κούβα. Το γεγονός που επηρέασε αρνητικά την Ελληνική ναυτιλία ήταν η πολιτική της Ρωσίας για τους ναύλους. Η ΕΣΣΔ είχε μειώσει τους ναύλους σε τέτοιο σημείο που να μην μπορούν να τους συναγωνιστούν οι στόλοι των γειτονικών Ευρωπαϊκών χωρών και κατά τα έτη 1977 και 1978 η ναυτιλία περνάει κρίση.

Ένα επιπλέον πρόβλημα για την Ελληνική ναυτιλία ήταν η απόφαση των ΗΠΑ να διαφυλάξουν υπέρ των Αμερικάνικων πλοίων σημαντικό ποσοστό των μεταφορών της σε πετρέλαιο. Την απόφαση αυτή ακολούθησε και η Αργεντινή υπέρ των πλοίων της για το σύνολο των μεταφορών της. Το 1978 η Ιταλία επηρέασε αρνητικά τον Ελληνικό στόλο κρουαζιερόπλοιων θέτοντας περιορισμούς στο ποσό του συναλλάγματος των Ιταλών τουριστών που χρησιμοποιούσαν κρουαζιερόπλοια ξένης σημαίας. Αυτή τη χρονική περίοδο έχουμε επίσης και τα πρώτα βήματα για τη σύνδεση της Ευρώπης και της μέσης Ανατολής με την υπογραφή συμφωνίας για τακτική γραμμή Ελλάδα-Συρία. Ενώ στα πλαίσια της ΣΟΚ ξεκίνησε προσπάθεια για την άρση του καμποτάζ μεταξύ των κρατών-μελών της κοινότητας.

Στο τέλος της δεκαετίας έχει ανοδική τάση η ναυτιλία. Η άνοδος αυτή δεν οφειλόταν σε άνοδο της παγκόσμιας οικονομίας, αλλά σε συγκυριακά φαινόμενα όπως η απότομη κρίση στον τομέα της παραγωγής σιτηρών σε ορισμένες περιοχές στον κόσμο, με συνέπεια την ανάγκη εισαγωγής σιτηρών και άλλων ειδών διατροφής από άλλες περιοχές.

Έντονο ρόλο στην καμπή που παρουσίασε, η ελληνική ναυλαγορά, έπαιξε η ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας. Ένα σημαντικό γεγονός που παρατηρείτε στη συγκεκριμένη δεκαετία είναι η ψήφιση νόμου με τον οποίο απαγορεύτηκε η ένταξη στην ελληνική σημαία και ασφάλιση νέων πλοίων άνω των 25 ετών. Επιπλέον απαγορεύτηκε η ασφάλιση στο ΒΑΤ Ελληνικών πλοίων με ξένη σημαία ηλικίας άνω των 20 ετών. Το 1975 όμως, το όριο ηλικίας των ελληνόκτητων πλοίων, υπό ξένη σημαία, αυξήθηκε από 20 σε 25 έτη, προκειμένου οι πλοιοκτήτες να έχουν δικαίωμα να ασφαλίζουν στο ΝΑΤ τα πληρώματά τους. Αυτό το όριο το 1978 μειώθηκε για την ένταξη πλοίων στην ελληνική σημαία στα 17 έτη και όριο για την ασφάλιση στα 20 έτη. Ένα έντονο πρόβλημα που αντιμετώπιζε η Ελληνική ναυτιλία ήταν τα ναυτικά ατυχήματα. Γενικά ο Ελληνικός

στόλος κατείχε στον τομέα αυτό την πρώτη θέση διεθνώς. Τα έτη 1978-1979 η συμμετοχή της Ελλάδας ξεπέρασε το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας που απωλέσθηκε.

Για να κατανοήσουμε τη σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα θα πρέπει να τονισθεί ότι για παράδειγμα το 1978 το 43% των ποσοτήτων που εισήχθησαν στην Ελλάδα μεταφέρθηκε δια θαλάσσης με Ελληνικά πλοία τα οποία μετέφεραν επίσης το 45% των εξαγωγών της χώρας.<sup>32</sup>

Η άνοδος της αγοράς συνεχίστηκε μέχρι το 1981 και η δεκαετία του 1980 χαρακτηρίστηκε από έντονη κρίση της ναυλαγοράς στα πρώτα χρόνια της και από άνθιση πριν το τέλος της. Ένα από τα διεθνή γεγονότα που έπληξε την ελληνική ναυτιλία ήταν ο πόλεμος Ιράν – Ιράκ. Μεγάλος αριθμός πλοίων βομβαρδίστηκε και στην πολεμική ζώνη του Περσικού Κόλπου βρέθηκαν εγκλωβισμένα Ελληνικά πλοία. Οι κακές συνθήκες της αγοράς είχαν ως αποτέλεσμα οι Έλληνες πλοιοκτήτες να μην μπορούν να εξοφλήσουν δάνεια που είχαν πάρει για την αγορά πλοίων. Επιπλέον πλοία που είχαν αγορασθεί όταν οι τιμές της αγοράς ήταν υψηλές, τώρα κάτω από τις δύσκολες αυτές συνθήκες, ήταν δύσκολο να αποπληρωθούν και η αγοραστική τους αξία είχε μειωθεί. Προκειμένου οι Έλληνες πλοιοκτήτες να αντεπεξέλθουν στις κακές συνθήκες της αγοράς στράφηκαν προς ξένες σημαίες ώστε να μειωθούν οι δαπάνες την περίοδο αυτή παρατηρούνται παροπλισμοί και διαλύσεις πλοίων. Επιπλέον οι κλάδοι της ναυτιλίας αντιμετωπίζουν έντονη ανεργία.

Το 1983 για τον περιορισμό της ανεργίας, στον κλάδο της ναυτιλίας, η Ελληνική κυβέρνηση για τις θέσεις των αξιωματικών και τις ειδικότητες με υψηλή ανεργία, περιόρισε την ετήσια απασχόλησή τους σε 7,5 έως 9,5 μήνες Ν.1376/83. ένα άλλο μέτρο που λήφθηκε ήταν στον περιορισμό του ποσοστού συμμετοχής αλλοδαπών πληρωμάτων σε 30% και την υποχρέωση ανακύκλωσης των πληρωμάτων κάθε 7,5 μήνες απολύοντας τους και προσλαμβάνοντας ανέργους ναυτικούς από σχετικό κατάλογο ανέργων που είχε καταργηθεί. Το μέτρο αυτό καταργήθηκε το 1985. ένα άλλο μέτρο ήταν ότι αλλοδαποί ναυτικοί θα απασχολούνταν σαν κατώτερα πληρώματα εφόσον δεν υπήρχε αντίστοιχη προφορά από Έλληνες. Το 1982 με το Ν.1262/82 δόθηκαν επιχορηγήσεις στην Ελληνική επιβατηγό ναυτιλία καθώς και για τη ναυπήγηση, επισκευή και μετασκευή πλοίων σε Ελληνικά ναυπηγία. Η δυσμενής κατάσταση που αντιμετώπισε η Ελληνική ναυτιλία είχε ως

---

<sup>32</sup> σελ. 275 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»



αποτέλεσμα τη μείωση εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα και κατά συνέπεια στη συρρίκνωση της δραστηριότητας των ελληνικών εφοπλιστικών επιχειρήσεων στην Ελλάδα.

Ένα άλλο μέτρο που λήφθηκε για την ενίσχυση της Ελληνικής ναυτιλίας ήταν, το 1984, η ίδρυση από την ΕΤΒΑ, της εταιρείας Ελληνική ακτοπλοΐα Α.Ε. με κεφάλαιο 1,5 δις δραχμές που σκοπό είχε την εξαγορά όλων των προβληματικών εταιρειών του κλάδου και την κρατικοποίηση της ακτοπλοΐας. Η εταιρεία δεν πέτυχε το σκοπό της και το 1988 χρεοκόπησε. Επιπλέον τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά παραχωρήθηκαν στην ΕΤΒΑ έναντι του ποσού 12 εκατομμυρίων δολαρίων. Το ίδιο έτος η ΕΣΣΔ υπέγραψε συμφωνία με την Ελλάδα που αφορούσε τη χρήση των Ελληνικών ναυπηγείων από την ΕΣΣΔ και την κατασκευή τεσσάρων πλοίων ψυγείων στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Η συμφωνία αφορούσε ακόμη τη συμμετοχή Ελληνικών πλοίων σε Σοβιετικές μεταφορές. Παρά την κρίση της αγοράς στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το 1987, η Ελλάδα, βρισκόταν στην 1<sup>η</sup> θέση του Ευρωπαϊκού στόλου και μέχρι το τέλος του έτους κατείχε την 1<sup>η</sup> θέση παγκοσμίως.

Σύμφωνα με τους Λάζαρο Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ - Κων-νο ΖΩΗ, το 1988, χαρακτηρίζεται το καλύτερο έτος από την εποχή 1979-1980 και χαρακτηρίζεται από:

- Αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης γενικά και ιδιαίτερα των ΗΠΑ, Ιαπωνία και των χωρών της Ε.Ε.
- Αύξηση της ζήτησης των θαλασσίων μεταφορών
- Από σχετική χαμηλή αύξηση της χωρητικότητας δηλαδή των καθελκύσεων νέων πλοίων αφού κατά το προηγούμενα δύσκολα χρόνια οι παραγγελίες στα ναυπηγεία ήταν περιορισμένες
- Από τάξη εξισορρόπησης της ζήτησης και προσφορά της χωρητικότητας
- Από δραστική μείωση των διαλύσεων και των παροπλισμών
- Από υψηλούς ναύλους για τα περισσότερα φορτία

Παρόλο την ανοδική τάση της ναυτιλίας μεγάλο ποσοστό του Ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν υπό σημαία ευκαιρίας. Έτσι ενώ, το 1988, ο υπό Ελληνική σημαία στόλος κάλυπτε το 5,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, το ίδιο έτος, ο ελληνόκτητος στόλος

υπερβάλλυπτε το 12%. Το ίδιο έτος το σύνολο των τότε 12 καρτών – μελών της Ε.Ε. κάλυπτε το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας.<sup>33</sup>

Με τη λήξη της δεκαετίας του 1980 σύμφωνα με τους Λάζαρο Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗ - Κων-νο ΖΩΗ τρία προβλήματα απασχολούν την Ελληνική ναυτιλία:

- Η χρήση δεξαμενόπλοιων με διπλό κύτος για τη μεταφορά πετρελαίου σε Αμερικάνικα λιμάνια και απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ρύπανσης των χωρικών υδάτων των ΗΠΑ
- Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας (καμποτάζ) σε Ελληνικές θάλασσες με απόφαση της Ε.Ε.
- Η προσέλκυση πλοίων στην Ελληνική σημαία και εξεύρεση Ελληνικών πληρωμάτων

## 5.2 Χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Ελλάδα αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις στο κόσμο. Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2006 για πλοία άνω των 100gt) η Ελλάδα καταλαμβάνει την 7<sup>η</sup> θέση στον κόσμο με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1.455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt. Επιπρόσθετα ο υπό ελληνική σημαία στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την 1<sup>η</sup> θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24% του αντίστοιχου κοινοτικού. Επίσης με βάση τους Lloyd's (Φεβρουάριος 2007 για πλοία άνω των 1.000gt) ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt μεταφορικής ικανότητας 218.229.552dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14% της παγκόσμια χωρητικότητας (gt) και το 16% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου. Εδώ θα πρέπει να τονισθεί ότι με τον όρο ελληνόκτητη ναυτιλία εννοούμε τα πλοία ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιούνται είτε με την ελληνική σημαία είτε με σημαίες δεύτερων ή ανοιχτών νηολογίων.

---

<sup>33</sup> σελ. 319 Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα»

Κατά συνέπεια, η ναυτιλία συμβάλει σημαντικά στην ελληνική εθνική οικονομία. Η Ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται άμεσα σε ένα πλέγμα κρατών, οργανισμών, διεθνών κανονισμών και προκειμένου σε κάθε περίπτωση να παραμένει ανταγωνιστική θα πρέπει να προσαρμόζει την εθνική ναυτιλιακή της πολιτική.

Όπως είναι γνωστό, η Ελληνική ναυτιλία απασχολείται κυρίως στις χύδην (bulk) μεταφορές, ή ακόμα και σε μεταφορές παραδοσιακών γενικών φορτίων με ναυλοσύμφωνα της αγοράς tramp. Αντίστοιχα η συμμετοχή της στη ναυτιλία τακτικών γραμμών είναι πολύ περιορισμένη, σε ποσοστό μικρότερο από το 5%.

Επίσης, το υπό Ελληνική σημαία πλοίο μη διαθέτοντας σημαντικό εθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει αναγκαστικά τις υπηρεσίες για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Αποτελεί έτσι έναν καθαρά εξαγωγικό κλάδο όπου όμως, σε αντίθεση με άλλους κλάδους, (όπως λχ η γεωργία ή η βιομηχανία), η δραστηριοποίηση του και η παραγωγική του διαδικασία γίνεται σχεδόν εξολοκλήρου εκτός της ελληνικής επικράτειας (ναυπηγικές πιστώσεις, ναυπηγήσει πλοίων, κλείσιμο συμβολαίων και νούλα, ναυτασφαλίσεις, επισκευές και συντηρήσεις, μετατροπές και πωλήσεις για διάλυση).

### **5.3 Η προσφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία**

Η ελληνική ναυτιλία κατέχει διεθνώς εξέχουσα θέση και ιδιαίτερα στον τομέα της tramp ναυτιλίας. Εάν στο σύνολο των πλοίων υπό ελληνική σημαία προσθέσουμε και τα πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία βρίσκονται υπό ξένη σημαία τότε η χώρα μας βρίσκεται πρώτη παγκοσμίως. Γνωρίζοντας ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης τότε εύκολα μπορούμε να καταλάβουμε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι πολύ σημαντική για τη χώρα μας. Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για τη διαμόρφωση ναυτιλιακής πολιτικής και στρατηγικής είναι το γεγονός ότι η Ελληνική ναυτιλία είναι cross-trader δηλαδή έλλειψη σημαντικής εγχώριας παραγωγής μεταφέρει εμπορεύματα μεταξύ τρίτων χωρών.

Η προσφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, σύμφωνα με τον Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ,<sup>34</sup> μπορεί να συνοψισθεί στα παρακάτω βασικά σημεία:

- Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα: ως τέτοιο θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, οι εισφορές προς το ΝΑ, οι φόροι προ το δημόσιο, όσο για επισκευές και μετασκευές
- Θέσεις Εργασίας: δημιουργούνται τόσο στη θάλασσα, στο πλοίο, όσο και στη στεριά σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες
- Ενίσχυση μιας σειράς επιχειρήσεων οι οποίες κινούνται τόσο μέσα όσο και γύρω από τη ναυτιλία: τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, πρακτορεία, τεχνικά γραφεία κτλ
- Η κυριαρχία της Ελληνικής ναυτιλίας σε επίπεδο στόλου όπως είναι λογικό να υποθέσουμε έχει ως αποτέλεσμα και τη λειτουργία του κάθε πλοίου ως πρεσβευτή της χώρας μας και του πολιτισμού αυτής, υπό αυτή την έννοια η Ελλάδα με τον πολιτισμό και κουλτούρα της ακούγεται στα πέρατα του κόσμου με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται
- Το γεγονός ότι ο ελληνικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως έχει και άλλη πτυχή, αυτή είναι η διαπραγματευτική δύναμη που προσδίδει στη χώρα μας σε διεθνείς οργανισμούς
- Η ελληνική ναυτιλία, επίσης, (με εξαίρεση την ακτοπλοΐα και το θαλάσσιο τουρισμό) αναπτύσσεται δυναμικά και αυτόνομα, με την έννοια ότι δεν απορροφά πόρους από την εγχώρια οικονομία αυτό σημαίνει ότι η ναυτιλία δεν απαιτεί την πλήρη εκροή συναλλάγματος από τη χώρα μας (για την πραγματοποίηση, για παράδειγμα επενδύσεων) όπως συμβαίνει στο ταξιδιωτικό συνάλλαγμα και στο συνάλλαγμα από εξαγωγές προϊόντων μεταποίησης. Οι μόνες εκροές από τη ναυτιλία είναι για την αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων και για τα λειτουργικά έξοδα των εταιρειών, για διακίνηση στο εξωτερικό (και αυτό αποτελεί πολύ μικρό ποσοστό σε σχέση με το εισαγόμενο συνάλλαγμα, γύρω στο 1-2%)
- Η προσφορά της ναυτιλίας γίνεται κάτω από τους καλύτερους για το κοινωνικό σύνολο όρους πράγμα που σημαίνει πως η μόνη θησεΐα στην οποία αυτό υποβάλλεται είναι οι δαπάνες για τη λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης της ναυτιλίας και των λιμένων. Αντίθετα όπως ειπώθηκε τα οφέλη είναι πολλαπλάσια

---

<sup>34</sup> σελ. 157 Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία»

- Η ναυτιλία επιτελεί και κοινωνικό έργο με την έννοια ότι και συμβάλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας αλλά και συνδέει (η ακτοπλοΐα) τις απόμακρες περιοχές βοηθώντας έτσι στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής και πολλές φορές και στην αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών

- Τέλος, πολύ σημαντικό είναι το γεγονός πως, εάν οι συνθήκες το απαιτήσουν, η ναυτιλία, μπορεί να προσφέρει και στον τομέα της εθνικής άμυνας (πχ στις μεταφορές και ανεφοδιασμό)

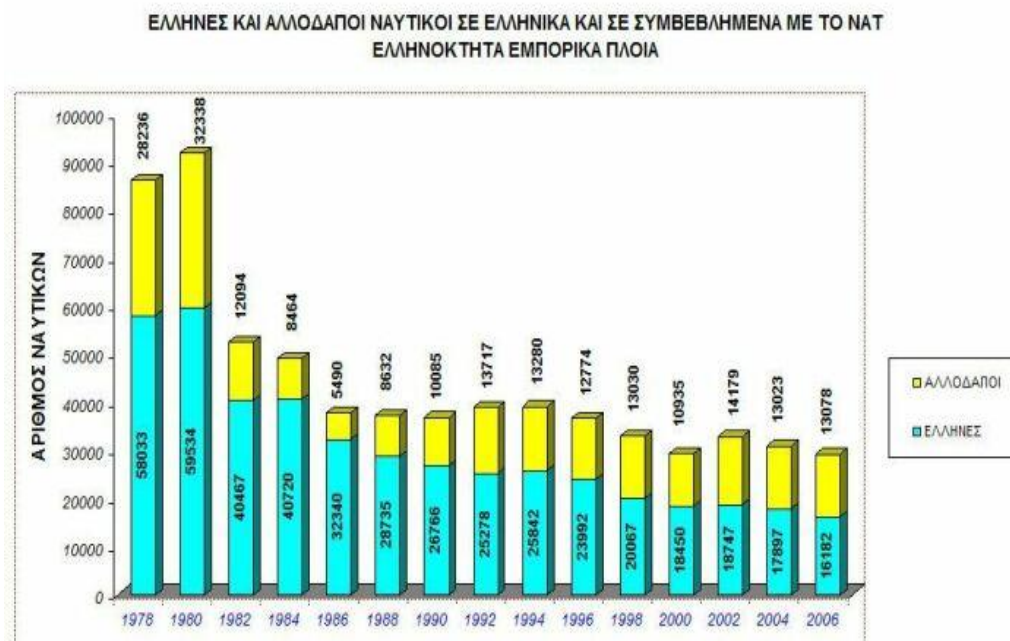
Βάσει μελέτης που διενήργησε το 2000 το Πανεπιστήμιο Πειραιώς για λογαριασμό της ΕΕΕ η μεγαλύτερη συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας έγκειται στην δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, καθώς και θέσεων εργασίας. Με βάση αυτή την διαπίστωση τα οφέλη για την εθνική οικονομία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- Τα οφέλη από την δραστηριότητα στο εξωτερικό περιλαμβάνουν:
  - ✓ Την απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία.
  - ✓ Τις αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία.
  - ✓ Το λειτουργικό πλεόνασμα του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί, δηλαδή τα κέρδη, τους τόκους και τις αποσβέσεις
- Τα οφέλη από την εσωτερική δραστηριότητα περιλαμβάνουν:
  - ✓ Την απασχόληση στα ναυτιλιακά γραφεία και τις αμοιβές των απασχολούμενων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας, που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία.
  - ✓ Τις επιδράσεις των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας πάνω στα εισοδήματα, τις εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους τους παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας.

Επισημαίνεται επίσης ότι για τη διαχείριση του ελληνόκτητου στόλου δραστηριοποιούνται μόνο στην Ελλάδα 1200 περίπου ναυτιλιακές εταιρείες μα 11,5 χιλ. και πλέον εργαζόμενους οι οποίοι στην πλειοψηφία τους είναι Έλληνες και υψηλά αμειβόμενοι. Αντιθέτως το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων δημιουργεί στη χώρα κατ' εκτίμηση από 160-200 χιλ. θέσεις εργασίας (δηλαδή 4-4,5% της συνολικής απασχόλησης)

### Πίνακας 13

## Έλληνες και Αλλοδαποί Ναυτικοί σε Ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ Ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



Πηγή: YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης ([YEN/ΔΝΠΙΑ](#))

Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα<sup>35</sup>.

Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2500 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 τέτοιες εταιρείες<sup>36</sup>.

<sup>35</sup>  
<sup>36</sup>

Πηγή: YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης ([YEN/ΔΝΠΙΑ](#))  
ο.π.

#### 5.4 Συνάλλαγμα από Ελληνική ναυτιλία

Ως ναυτικό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό, τις επισκευές, τις μετασκευές, τις εισφορές προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) καθώς και οι φόροι προς το δημόσιο.

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

#### Πίνακας 14

#### ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

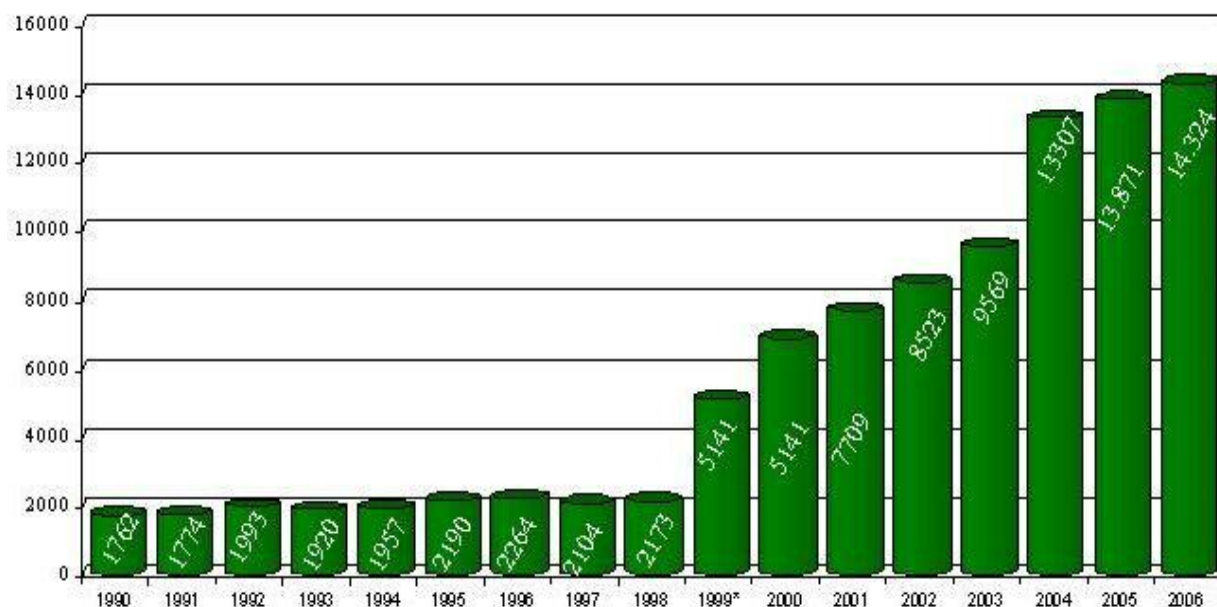
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 89/67

ΕΤΟΣ	Εκατομ. δολ. ΗΠΑ
1975	845
1976	914,1
1977	1.126,6
1978	1.177,2
1979	1.519
1980	1.816
1981	1.826
1982	1.655
1983	1.305
1984	1.100
1985	1.037
1986	1.001
1987	1.194
1988	1.379,6
1989	1.374,8
1990	1.761,9
1991	1.774
1992	1.993,1
1993	1.920
1994	1.957,1
1995	2.189,8
1996	2.263,5
1997	2.104,2
1998	2.173,2
1999	5.141
2000	7.914,2
2001	8.165,7
2002	11.127,3
2003	12.493,4
2004	17.372,3 (? 13.307)
2005	18.032,3 (? 13.871)

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα μας μόνο κατά το 10μηνο Ιανουάριος έως Οκτώβριος 2007 ανήλθε σε 13.756,5 εκατομμύρια ευρώ έναντι 11.911,9 εκατομμύρια ευρώ του αντίστοιχου 10-μηνου του έτους 2006. παρουσιάζοντας αύξηση κατά 1.844,6 εκατομμύρια ευρώ. Ειδικότερα κατά το μήνα Οκτώβριο του έτους 2007 το εισέρευσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.611,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.232,4 εκατομμύρια ευρώ το αντίστοιχο μήνα Οκτώβριο του έτους 2006.

### Πίνακας 15

**Εξέλιξη Εισρεύσαντος Ναυτιλιακού Συναλλάγματος για την περίοδο 1990-2006**  
**PROGRESS CASH INFLOW OF SHIPPING PAYMENTS, 1990-2006**  
(amounts in mil. \$ USA until 2002 and from 2002 in mil. €)



Πηγή: YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης ([YEN/ΔΝΠΙΑ](#))

### 5.5 Ανάλυση της κατανομής του Ελληνόκτητου στόλου

Η έντονη ναυπηγική δραστηριότητα Ελλήνων εφοπλιστών καθώς και οι αθρόες αγορές μεταχειρισμένων πλοίων διατηρούν την ελληνόκτητη ναυτιλία στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Σύμφωνα να τα επίσημα στοιχεία της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) στις αρχές του 2007 η ελληνόκτητη ναυτιλία αριθμούσε 3.084 πλοία συνολικής χωρητικότητας 170,181 εκατομμύρια dwt.



Το μερίδιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο (σε dwt) ανερχόταν στο 17,39% ελαφρώς μειωμένο σε σύγκριση με το 2006 που ήταν 18,2% το 2005 ήταν 18,48% και το 2004 με 20,26%. Μετά την Ελλάδα στην παγκόσμια κατάταξη ακολουθεί η Ιαπωνία με 3.330 πλοία συνολικής χωρητικότητας 147,507 εκατομμύρια dwt. Στη συνέχεια ακολουθεί η Γερμανία με 2.964 πλοία χωρητικότητας 85.043 εκατομμύρια dwt, δίνοντας, όμως, έμφαση στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ακολουθεί η Κίνα με 3.084 πλοία χωρητικότητας 70,39 εκατομμύρια dwt και η Νορβηγία με 1.810 πλοία χωρητικότητας 48,697 εκατομμύρια dwt.

Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι, όπως αναφέρεται στο άρθρο της εφημερίδας «Ναυτεμπορική» της 3-1-2008, ο ελληνόκτητος στόλος, σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, το Φεβρουάριο του 2007 ανερχόταν σε 3.699 πλοία συνολικής χωρητικότητας 218.229.552 dwt. Σύμφωνα με την ίδια πηγή η διαφορά πιθανόν να οφείλεται στις διαφορετικές ημερομηνίες καταγραφής των στοιχείων.

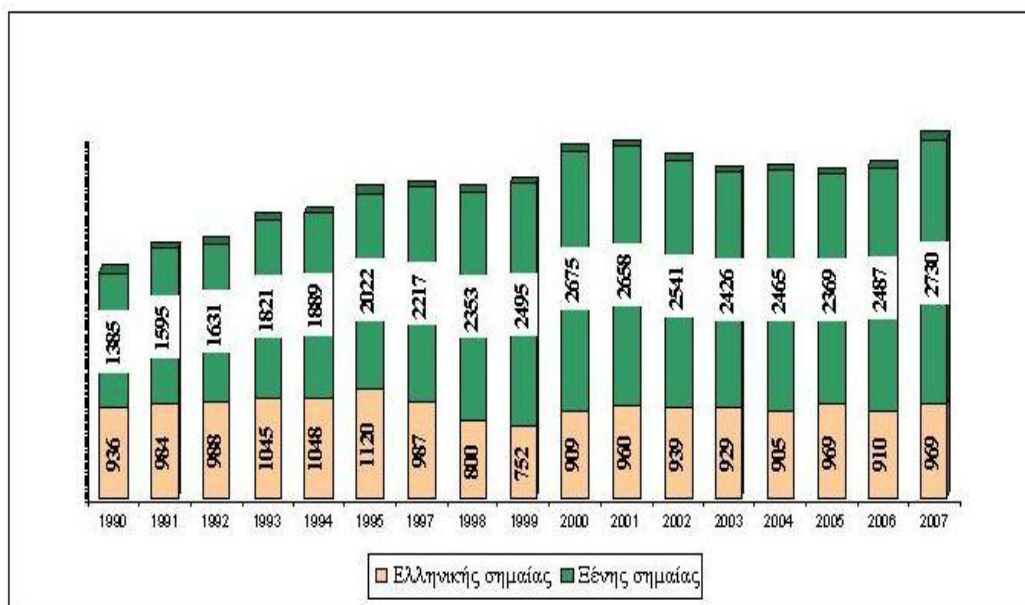
### Πίνακας 16

#### Ελληνόκτητος Στόλος (υπό διάφορες σημαίες συμπεριλαμβανομένης και της Ελληνικής)

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

**Πίνακας 17**

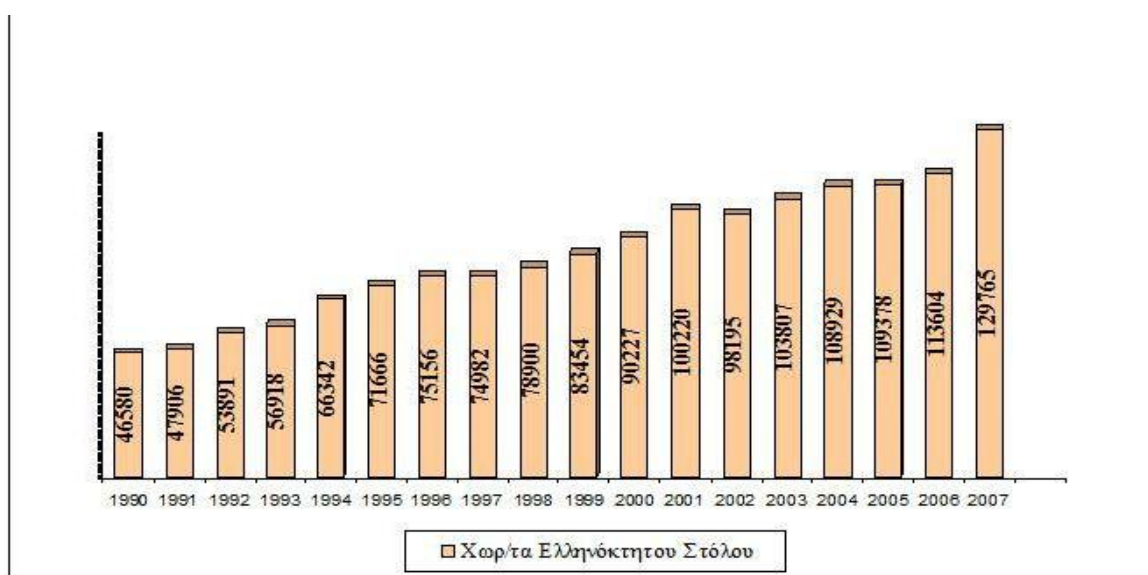
**Εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (πλοία >1000 gt, αριθ.πλοίων)**



Πηγή: Lloyd's Register – Fairplay (2/2007)

**Πίνακας 18**

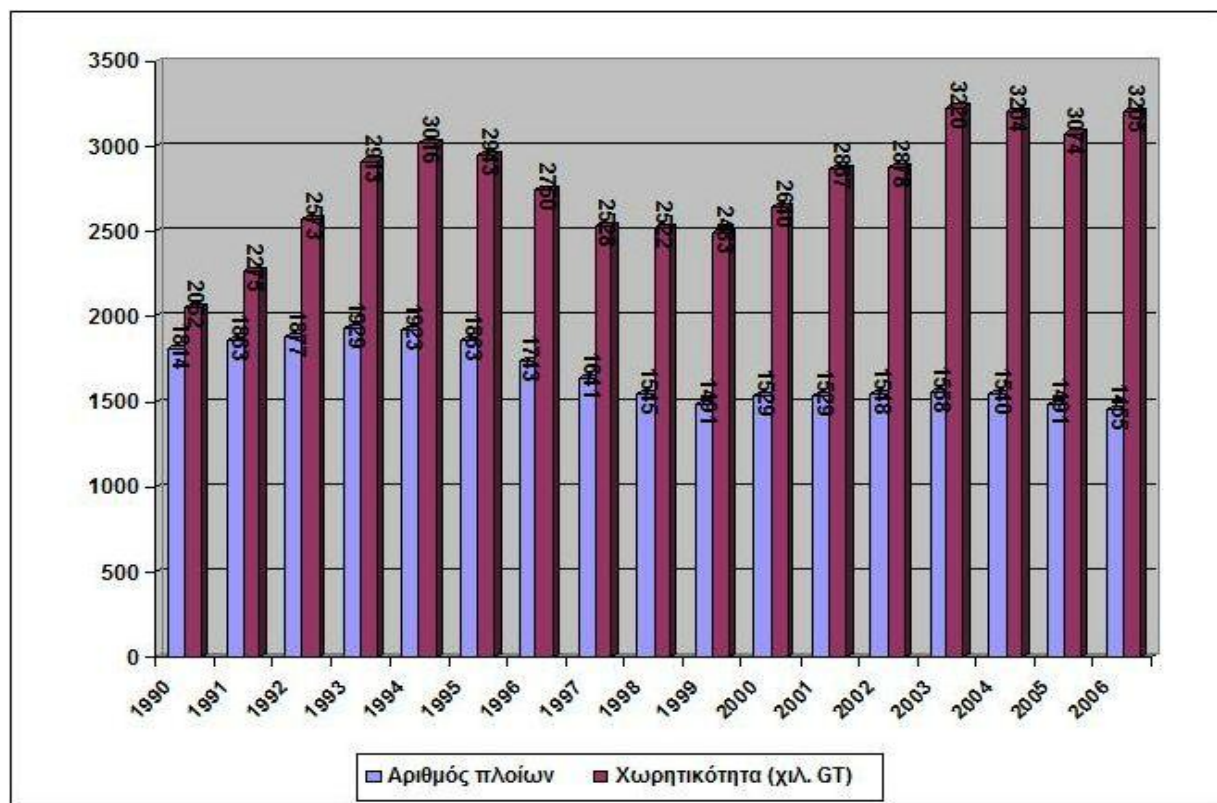
**Εξέλιξη Χωρητικότητας Ελληνόκτητου Στόλου με βάση το dwt (πλοία >1000 gt, σε χιλ gt)**



Πηγή: Lloyd's Register – Fairplay (2/2007)

### Πίνακας 19

#### Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία > 100 gt)

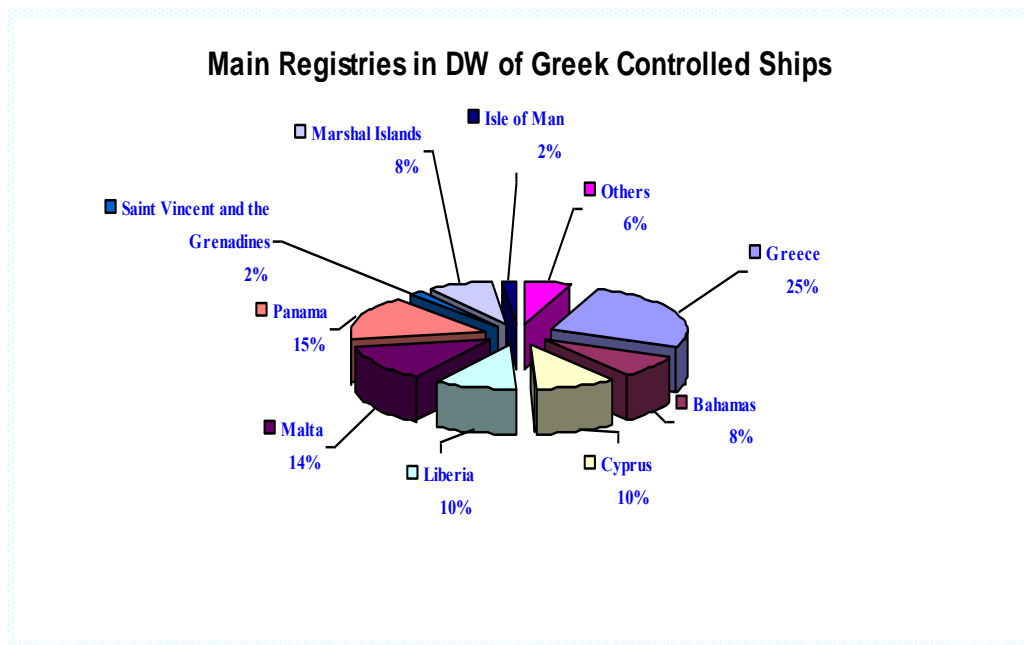


Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics

Όπως αναφέρθηκε μεγάλο μέρος του ελληνόκτητου στόλου δραστηριοποιείται υπό σημαίες διαφόρων χωρών. Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται το ποσοστό των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανά σημαία. Όπως προκύπτει από την ανάλυση του Greek Shipping Co-operation Committee based on data provided by the Lloyd's Register - Fairplay) ο ελληνόκτητος στόλος δραστηριοποιείται υπό 46 σημαίες.

## Πίνακας 20

### Κυριότερες Σημαίες στον Ελληνόκτητο στόλο



Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee based on data provided by the Lloyd's Register - Fairplay)

Με όρους χωρητικότητας μετά την ελληνική σημαία με 969 πλοία χωρητικότητας 71.584.822dw (25% του συνόλου) ακολουθεί η σημαία Παναμά με 583 πλοία χωρητικότητας 28.466.824 dw (15% του συνόλου), η Μάλτα με 502 πλοία με 27.783.097 dwt, η Λιβερία με 361 πλοία με 22.845.446 dw και η Κύπρος με 360 πλοία με 19.005.151dw. Ακολουθούν τα Νησιά Μάρσαλ με 281 πλοία με 16.603.008 dw, οι Μπαχάμες με 298 πλοία με 15.491.402dw, το Νησί Μεν με 63 πλοία με 6.009.661 dw και τέλος ο Άγιος Βικένδιος και οι Γρεναδίνες με 74 πλοία και 12.821.505 dw.

## Πίνακας 21

### Ανάλυση κατανομής ελληνόκτητων πλοίων ανά σημαία

Country	Number of ships gained/lost	DW gained/lost	GT gained/lost
Liberia	+83	<b>3,402,596</b>	1,978,230
Marshall Islands	+71	<b>3,403,706</b>	1,759,357
<b>Greece</b>	+59	<b>12,021,232</b>	6,280,533
Bahamas	+23	<b>1,320,083</b>	1,310,861
Isle of Man	+23	<b>2,386,220</b>	1,239,001
Panama	+23	<b>2,085,707</b>	1,339,232
Singapore	+8	<b>370,975</b>	198385
St. Vincent & The Grenadines	+4	<b>-150,624</b>	-66,019
Malta	0	<b>2,965,489</b>	1,471,959
Cyprus	+3	<b>599,469</b>	635945
Norway (NIS)	-6	<b>-495,026</b>	-260771

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee based on data provided by the Lloyd's Register - Fairplay)

## Πίνακας 22

### Ανάλυση ελληνόκτητου στόλου ανά κατηγορία πλοίου

Type	Ships	Tons DW
Oil Tankers	+59	+12,821,503
Chemical & Products Tankers	+129	+5,453,796
Liquefied Gas Tankers	+16	+188,500
Combination Carriers	-20	-1,436,475
Ore & Bulk Carriers	+72	+9,744,886
Containers	+20	+1,369,327
Other Cargo Ships	+17	+74,071
Passenger	+8	

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee based on data provided by the Lloyd's Register - Fairplay)

Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε για το έτος 2007 ότι μόνο στον τομέα των πλοίων Συνδυασμένων μεταφορών παρατηρείται μείωση στα πλοία. Σε όλες τις άλλες κατηγορίες παρατηρείται αύξηση της συνολικής χωρητικότητας, με τη μεγαλύτερη στον τομέα των δεξαμενόπλοιων με 12.821.503dw. Επιπλέον όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε η μεγαλύτερη αύξηση σε αριθμό πλοίων αφορά την κατηγορία Chemical & Products Tankers με 129 πλοία.

### Πίνακας 23

#### Αναλογία σε ποσοστά % ανά κατηγορία πλοίων για τα έτη 2006-2007

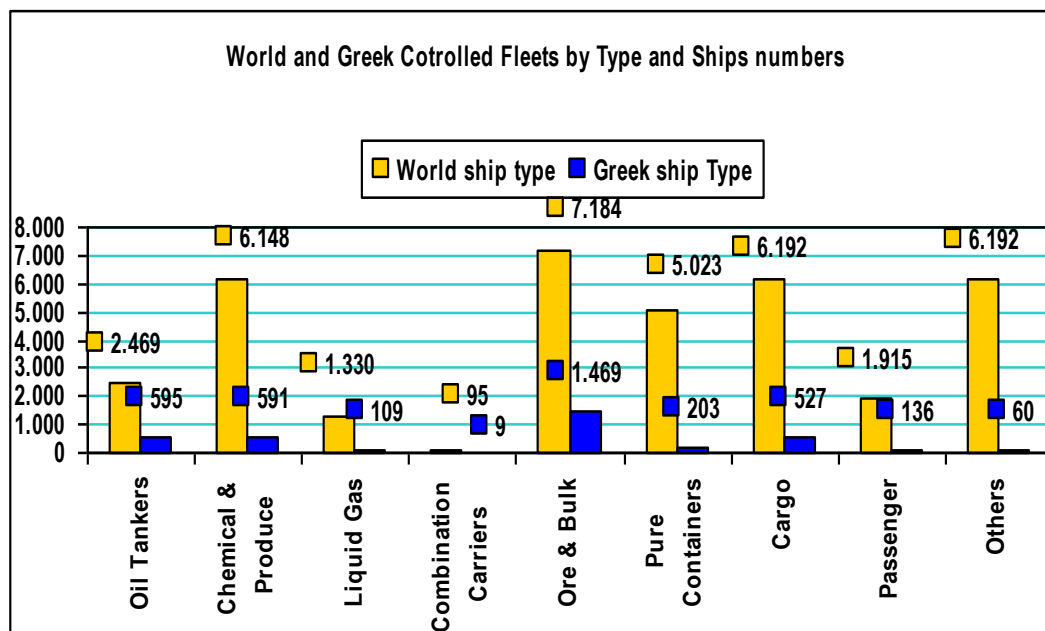
Type	2006		2007	
	Ships (%)	Tons DW (%)	Ships (%)	Tons DW(%)
Oil Tankers	24,1	21,1	24,1	21,8
Chemical & Products Tankers	8,5	12,6	9,9	14,4
Liquefied Gas Tankers	7,7	6,8	8,2	6,4
Combination Carriers	22,5	27,5	9,5	12,6
Ore & Bulk Carriers	21	22,1	20,4	22,3
Containers	4	4,4	4	4,7
Other Cargo Ships	4	5,3	4	5,1
Passenger	6,8	5,5	7,1	5,7

Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee based on data provided by the Lloyd's Register - Fairplay)

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται καθαρά το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου σε σχέση με τον παγκόσμιο.

## Πίνακας 24

### Σύγκριση Παγκόσμιου και Ελληνόκτητου στόλου ανά κατηγορία πλοίων



Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee based on data provided by the Lloyd's Register - Fairplay)

### 5.6 Ηλικία ελληνόκτητου στόλου

Παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Η σαφής τάση ανανέωσης προκύπτει και από τον αριθμό των νέων ναυπηγήσεων. Κατά τον Φεβρουάριο 2007 υφίστανται 612 παραγγελίες πλοίων για λογαριασμό Ελλήνων (εκ των οποίων 212 θα υψώσουν την Ελληνική σημαία), έναντι 256 του Μαρτίου 2004 (εκ των οποίων τα 109 θα ύψωναν την Ελληνική σημαία). Συγκεκριμένα διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγραφόμενων στα Ελληνικά Νηολόγια πλοίων είναι 7,16 έτη έναντι των αντίστοιχα διαγραφόμενων που είναι 19,15 έτη, παράγοντας που συμβάλλει στην ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διενέργεια των θαλασσίων μεταφορών.

## Πίνακας 25

### Μέσος Όρος Ηλικίας Πλοίων (σε έτη)

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003	20	5
2004	17	3
2005	18	3
2006	16	3
2007 (31-8)	14	6
<b>ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ</b>	<b>19,15</b>	<b>7,16</b>

Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε κατά το 2007, σύμφωνα με τους Lloyd's Register, και για πρώτη φορά βρίσκεται κάτω του μέσου όρου του παγκόσμιου στόλου. Δηλαδή, βρίσκεται πλέον στα 14.3 αντί για 15.3 χρόνια το 2006, 15.9 χρόνια το 2005, 16.8 χρόνια το 2004, 17.4 χρόνια το 2003, 19.6 χρόνια το 2002, 20.0 χρόνια το 2001 και 20.3 χρόνια το 2000, σημειώνοντας ότι ο μέσος όρος της ηλικίας έχει υπολογισθεί με βάση των αριθμό των πλοίων. Αν, όμως, υπολογισθεί με βάση τους GT, ο μέσος όρος του ελληνόκτητου στόλου θα βρίσκεται στα 10.5 έτη αντί των 11.7 του 2006, 11.9 έτη για το 2005, 12.6 έτη για το 2004, 13.1 έτη για το 2003, 15.9 έτη για το 2002, 16.8 έτη για το 2001 και 17.6 έτη για το 2000. Τέλος αν υπολογισμοί γίνουν με βάση το DW θα προκύψει, 10.1 το 2007 σε αντίθεση με 11.3 για το έτος 2006, 11.5 έτη για το 2005, 12.2 έτη για το 2004, 12.7 έτη για το 2003, 15.6 έτη για το 2002, 16.6 έτη για το 2001 και 17.4 έτη για το 2000. Η μέση ηλικία για τα πλοία που δραστηριοποιούνται με την Ελληνική σημαία έχει επίσης μειωθεί και με βάση την ηλικία βρίσκεται στα 11.1 έτη αντί για 11.7 έτη το 2006, 11.6 έτη το 2005, 12.7 έτη το 2004, με βάση τους GT, 6.6 αντί για 7.4 έτη το 2006, 7.1 έτη το 2005, 7.6 έτη το 2004, και με βάση το DW, 5.9 αντί για 6.9 έτη το 2006, 6.5 έτη το 2005 και 7.1 έτη το 2004.



## 5.7 Νέες παραγγελίες από το 2007 και μετά από Έλληνες Εφοπλιστές

Ιδιαίτερα έντονη ήταν η παρουσία των Ελλήνων εφοπλιστών στον τομέα των παραγγελιών νέων πλοίων τα τελευταία έτη. Κατά το έτος 2007<sup>37</sup> δόθηκαν από Έλληνες εφοπλιστές παραγγελίες που αφορούσαν τη ναυπήγηση 612 πλοίων, σε όλα τα ναυπηγεία του κόσμου. Τα πλοία αυτό μπορούν να ταξινομηθούν ως ακολούθως στις παρακάτω κατηγορίες: 120 Oil Tankers, 220 Chemical & Products Tankers, 39 Liquefied Gas Tankers, 164 Ore & Bulk Carriers, 27 πλοία Containers, 34 Cargo Ships, 7 διάφορα πλοία και ένα επιβατηγό πλοίο.<sup>38</sup> Η αξία των πλοίων αυτών ανερχόταν σε 40 δις δολάρια. Κατά το έτος 2006 ναυπηγήθηκαν για Έλληνες εφοπλιστές 332 πλοία και η αξία αυτών ήταν περίπου 16,7 δις δολάρια.

Το γεγονός της αύξησης των παραγγελιών είχε ως αποτέλεσμα την αντίστοιχα την αύξηση δανείων των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Σύμφωνα με στοιχεία της Petrofina τα δάνεια της ελληνικότατης ναυτιλίας ανήλθαν στο 46,387 δις δολάρια σημειώνοντας αύξηση 28,45% σε σχέση με το 2005 όταν και είχε ανέλθει στα 36,112 δις δολάρια. Η αμέσως προηγούμενη μεγαλύτερη αύξηση ήταν το 2004 όπου το χαρτοφυλάκιο είχε διαμορφωθεί στα 32,353 δις δολάρια έχοντας αυξηθεί σε σχέση με το 2003 κατά 26,61%. Υπογραμμίζεται ότι η μέση ετήσια αύξηση από το 2001 μέχρι το 2006 έχει διαμορφωθεί στο 23%.

Όμως πρέπει να τονιστεί ότι μετά την οικονομική και τραπεζική κρίση, πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα εξαιτίας κυρίως του δανεισμού τους, καθώς η κεφαλαιοποίησή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών βρίσκεται στο ναδίρ και ούτε κατ ελάχιστο δεν προσεγγίζει την αξία των πάγιων στοιχείων τους, την οποία κανείς δεν μπορεί να προσδιορίσει με ασφάλεια, καθώς οι ναυλαγορές κυρίως στα φορτηγά πλοία, πέφτουν συνεχώς.

Κάποιες Ελληνικές εταιρείες προχώρησαν στην μαζική ακύρωση παραγγελιών προκειμένου με τον τρόπο αυτό να διατηρήσουν σε υψηλά επίπεδα τη ρευστότητά τους.

---

<sup>37</sup> σελ. 13 εφημερίδα «Ναυτεμπορική» της 3-01-2008 άρθρο του Σάββα ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ με τίτλο «τα 10 στοιχεία για τη Ναυτιλία»

<sup>38</sup> GREEK CONTROLLED SHIPPING - Information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register - Fairplay

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι παρά την οικονομική και κατά συνέπεια ναυτιλιακή κρίση το ελληνικό νηολόγιο παρουσιάζει άνοδο από το πρώτο εξάμηνο του 2009, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν επενδύσει πάνω από 2,6 δισ. δολ. στη διάρκεια του τελευταίου εννιάμηνου, σύμφωνα με στοιχεία της Allied Shipbroking. οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αγόρασαν 129 πλοία από τα οποία τα 95 είναι πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και τα 24 τάνκερ.

## 5.8 Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική και Ευρωπαϊκή Ένωση

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ανάπτυξης οι Ελληνικές θέσεις για μια Ευρωπαϊκή Πολιτική (πράσινη βίβλος) είναι οι ακόλουθες<sup>39</sup>:

Σε εθνικό επίπεδο και προκειμένου η χώρα μας να ανταποκριθεί με επιτυχία στο στόχο για τη διαμόρφωση μιας ναυτιλιακής πολιτικής που να ικανοποιεί τα εθνικά μας συμφέροντα, έχει συσταθεί ειδική Διπλωματική Επιτροπή, υπό την Προεδρία του Γεν. Γραμματέα του ΥΕΝ καθηγητή κ. Ι. Τζωάννου, των εμπλεκομένων Υπουργείων Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Εμπορικής Ναυτιλίας, Αγροτικής Ανάπτυξης, Τουριστικής Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών, και Αιγαίου. Η ομάδα αυτή εξετάζει τα κατά περίπτωση ζητήματα προκειμένου να καθορίζονται οι θέσεις της χώρας μας. Η ανωτέρω Διπλωματική Επιτροπή υπέβαλε εγκαίρως προς τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής τις Ελληνικές θέσεις επί του συνόλου των αντικειμένων που εξετάζονται στο πλαίσιο της Πράσινης Βίβλου. Στην παρούσα φάση βρίσκεται σε εξέλιξη περίοδος διαβούλευσης μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων προκειμένου διαμορφωθεί η συνολική θέση της χώρας επί του τελικού κειμένου της Πράσινης Βίβλου.

Σημειώνεται, ότι το κείμενο της Πράσινης Βίβλου συμπεριλαμβάνει ένα ευρύτατο φάσμα θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής (σημαντικό μέρος των οποίων είχε προταθεί από την χώρα μας στο πλαίσιο της προηγηθείσας διαβούλευσης). Ενδεικτικά αναφέρονται οι κάτωθι θεματικές ενότητες, οι οποίες αξιολογούνται ότι συνάδουν με τις επί μέρους Ελληνικές προτεραιότητες: (α) αναγκαιότητα εφαρμογής διεθνών μέτρων στις ναυτιλιακές μεταφορές, (β) υιοθέτηση μέτρων για την διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας,

<sup>39</sup>

Πηγή: ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης ([ΥΕΝ/ΔΝΠΙΑ](#))

(γ) η πρόταση για την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής για την φύλαξη των θαλασσιών συνόρων και την καταπολέμηση του διασυνοριακού εγκλήματος, (δ) απόδοση πολιτικής προτεραιότητας στον επίκαιρο γύρο διαπραγματεύσεων του Π.Ο.Ε. (GATS, Doha Development Agenda) για την επίτευξη της απελευθέρωσης των ναυτιλιακών μεταφορών και (ε) η αναγνώριση της αναγκαιότητας χρήσης πόρων από τα Κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία για την ανάπτυξη των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών της Ε.Ε. Αντίθετα ως προβληματικά μπορούν κατ' αρχήν να αξιολογηθούν μεταξύ άλλων τα κάτωθι θεματικά αντικείμενα: (α) η πρόταση για επανεξέταση του Κοινοτικού νηολογίου, (β) η προτεινόμενη επανεξέταση τροποποίησης διατάξεων της UNCLOS, (γ) η πρόταση για προσχώρηση της Κοινότητας στον IMO.

Η χώρα μας υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ως μια από τις σημαντικότερες εμπορικές δυνάμεις παγκοσμίως, θα πρέπει να υιοθετήσει και εφαρμόσει μια πολιτική που θα ικανοποιεί τα συμφέροντα των φορέων που εμπλέκονται στις ευρύτερες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ο πιο πάνω στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής του διεθνούς θεσμικού πλαισίου (UNCLOS και τις Δ.Σ. άλλων Διεθνών Οργανισμών όπως του IMO).

Επίσης η μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. πρέπει να συμβάλει στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μέσω της υιοθέτησης μέτρων για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας των στόλων υπό τις σημαίες των κρατών μελών αλλά και την υιοθέτηση θετικών μέτρων για τη βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας και του ναυτικού επαγγέλματος καθώς επίσης και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

## **5.9 Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική και Διεθνείς Σχέσεις**

Προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής επιδιώκει στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του τη σύναψη Διμερών Ναυτιλιακών Συμφωνιών με όσο το δυνατόν μεγαλύτερο αριθμό Κρατών. Στόχος αυτών των συμφωνιών είναι η διευκόλυνση των υπό Ελληνική σημαία πλοίων κατά την προσέγγιση του στα λιμάνια άλλων χωρών τόσο από πλευράς λειτουργικότητας όσο και από πλευράς ανταγωνιστικότητας.

Οι βασικές ρυθμίσεις που περιέχουν οι Διμερείς αυτές Ναυτιλιακές Συμφωνίες είναι μεταξύ άλλων οι ακόλουθες:

- παροχή μεταξύ των δύο Συμβαλλομένων Μερών μεταχείρισης ίδιας προς αυτήν του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους
- ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων των Συμβαλλομένων Μερών στα διεθνώς διακινούμενα φορτία υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού
- αποχή από λήψη περιοριστικών μέτρων που εμποδίζουν τη συμμετοχή πλοίων στο θαλάσσιο εμπόριο
- κατάργηση των ισχυόντων μονομερών περιορισμών στο θαλάσσιο εμπόριο
- κατάργηση συμφωνιών διαφύλαξης και καταμερισμού φορτίων
- παροχή από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εθνικής μεταχείρισης στην πρόσβαση και παραμονή των πλοίων στους λιμένες, τη χρησιμοποίηση του λιμενικού εξοπλισμού και την πληρωμή οιονδήποτε τελών και φόρων
- διευκόλυνση της εισόδου, διέλευσης και παραμονής ναυτικών εντός της επικράτειας των Συμβαλλομένων Μερών
- παροχή από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εθνικής μεταχείρισης στα πλοία τους σε περίπτωση ναυαγίου, προσάραξης ή άλλου παρόμοιου ατυχήματος πλησίον των ακτών τους
- φορολόγηση κερδών προερχομένων από την εκμετάλλευση ή την πώληση πλοίων μόνο στη χώρα της σημαίας του πλοίου.

Στο παραπάνω πλαίσιο, κατά το έτος 2007 τέθηκαν σε ισχύ οι Ναυτιλιακές Συμφωνίες Ελλάδος-Κορέας και Ελλάδος Νιγηρίας, ενώ επίκειται η κύρωση της Ναυτιλιακής Συμφωνίας Ελλάδος-Μπαχρέιν

#### - Περιφερειακές Πρωτοβουλίες

Η Ελλάδα προκειμένου να αξιοποιήσει την γεωγραφική της θέση αλλά και την ταυτόχρονη ιδιότητά της ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πολλών Διεθνών Οργανισμών και του Συμβουλίου της Ευρώπης, δραστηριοποιείται έντονα, μέσω της

εξωτερικής της πολιτικής, με πρωτοβουλίες περιφερειακού χαρακτήρα στην Ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων της Μαύρης Θάλασσας και του Καυκάσου.

- **Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου**

Η χώρα μας μετέχει στην Πρωτοβουλία Αδριατικής και Ιονίου (Π.Α.Ι.), που θεσμοθετήθηκε στη Διάσκεψη για την Ανάπτυξη και Ασφάλεια Αδριατικής και Ιονίου (Ancona 19-20.05.2000) με τη «Διακήρυξη της Ancona», από τους Υπουργούς Εξωτερικών της Ελλάδος, της Ιταλίας, της Αλβανίας, της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, της Κροατίας και της Σλοβενίας.

Η Πρωτοβουλία έχει δημιουργήσει ένα πλαίσιο πρακτικής συνεργασίας των συμμετεχόντων κρατών, κυρίως στους τομείς του εμπορίου και της οικονομίας, του τουρισμού, της ενέργειας, των μεταφορών και την τεχνικής βοήθειας, της βιώσιμης ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος, της παιδείας, του πολιτισμού και της επιστήμης, των φυσικών καταστροφών και της καταπολέμησης των παράνομων δραστηριοτήτων.

Στα πλαίσια της Πρωτοβουλίας Αδριατικής και Ιονίου συστήθηκαν και λειτούργησαν Στρογγυλές Τράπεζες μεταξύ των οποίων και αυτή του τομέα «Μεταφορών και ναυτιλιακής Συνεργασίας»

- **BLACK SEA PETrA**

Η χώρα μας έχει υπογράψει το κείμενο του Μνημονίου Συνεργασίας (Memorandum of Understanding) για την ανάπτυξη της Πανευρωπαϊκής Περιοχής Μεταφορών Μαύρης Θάλασσας (BLACK SEA PETrA) και συμμετέχει ενεργά στις εργασίες της πρωτοβουλίας αυτής.

Η πρωτοβουλία στοχεύει στην ενδυνάμωση της περιφερειακής συνεργασίας για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου (multimodal) δικτύου υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στην περιοχή.

- **Οικονομική Συνεργασία Ευξείνου Πόντου (Ο.Σ.Ε.Π.)**

Η χώρα μας μαζί με την Αλβανία, την Αρμενία, το Αζερμπαϊτζάν, τη Βουλγαρία, τη Γεωργία, τη Μολδαβία, τη Ρουμανία, τη Ρωσία, την Τουρκία και τη την Ουκρανία συμμετέχει στον Οργανισμό για την Οικονομική Συνεργασία του Ευξείνου Πόντου (Ο.Σ.Ε.Π.).

Η Συνεργασία αυτή έχει ως απώτερο σκοπό την ίδρυση μιας διευρυμένης Ευρωπαϊκής Οικονομικής περιοχής και την επίτευξη του μεγαλύτερου δυνατού βαθμού ενσωμάτωσης των κρατών μελών της στην παγκόσμια οικονομία.

Στους στόχους της συγκαταλέγονται επίσης η συμβολή των μελών της στη εξάπλωση του εμπορίου, στην σταδιακή κατάργηση των παντός είδους εμποδίων, στην δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για επενδύσεις, διακίνησης κεφαλαίων, σύναψη συμφωνιών αποφυγής διπλής φορολογίας και προστασία επενδύσεων, ενθάρρυνση συνεργασίας στις ελεύθερες οικονομικές περιοχές κτλ.

Στους διάφορους τομείς συνεργασίας συγκαταλέγεται επίσης η Ναυτιλία, ως μέρος των μεταφορών, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος –ως μέρος της προστασίας του περιβάλλοντος-, η πάταξη του οργανωμένου εγκλήματος, η καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών – όπλων – ραδιενεργών υλικών – τρομοκρατίας – λαθρομετανάστευσης.

Η χώρα μας λαμβάνει μέρος στις συνόδους της Ομάδας Εργασίας Μεταφορών του Ο.Σ.Ε.Π., έργο της οποίας είναι η παρακολούθηση της πορείας εξέλιξης του Transport Action Plan και η λήψη μέτρων για την αποτελεσματικότερη εφαρμογής του.

## **5.10 Μέτρα του ΥΕΝ για την ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας**

Προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας και των δεσμών της με την εθνική οικονομία, τα τελευταία χρόνια έχει ληφθεί μια σειρά από σημαντικά μέτρα όπως:

Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου, με μέτρα που είχαν από χρόνια υιοθετηθεί από τις ανταγωνίστριες χώρες της Ευρώπης, με αποτέλεσμα να προσελκυσθούν δεκάδες πλοία, και το σημαντικότερο, μικρής ηλικίας αλλά και νεότευκτα. Να σημειωθεί ότι

στους 10 πρώτους μήνες του 2007, ο υπό ελληνική σημαία στόλος ενισχύθηκε με 124 πλοία, χωρητικότητας 5.100.000 κόρων περίπου.

Καλύφθηκε το νομικό κενό για τη λειτουργία P&I Clubs στην Ελλάδα. Νομοθετική διάταξη κατέστησε για πρώτη φορά δυνατή την ανάπτυξη της χώρας μας σε ναυτασφαλιστική αγορά, γεγονός που σημαίνει δυνατότητα λειτουργίας στην Ελλάδα θαλάσσιων αλληλασφαλιστικών οργανισμών, των γνωστών ως P&I Clubs.

Ενθαρρύνουμε τον θεσμό της ναυτικής διαιτησίας.

Ψηφίσθηκαν νόμοι όπως :

**α) ο ν. 3450/2006** για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης ο οποίος πέρα από την αναδιοργάνωση του εκπαιδευτικού πλαισίου καθιέρωσε την ισοτιμία του πτυχίου του Πλοιάρχου και του Μηχανικού Α τάξεως με το πτυχίο του αποφοίτου των ΤΕΙ.

**β) ο ν. 3490/2006** για την ίδρυση Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης ανέργων ναυτικών. Επισημαίνω, στο σημείο αυτό ότι αναγνωρίζοντας το ρόλο των Ελλήνων ναυτικών και τα διαρθρωτικά προβλήματα του κλάδου, έχουμε μειώσει το συντελεστή φορολογίας του εισοδήματός στα συμβολικά επίπεδα του 1% για τα κατώτερα πληρώματα και του 3% για τους αξιωματικούς.

Έγιναν ρυθμίσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό Ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοιου με σκοπό την άνθηση και πάλι της Ελληνικής κρουαζιέρας, με σημαντικά αποτελέσματα στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος και στην μείωση της ναυτικής ανεργίας.

Έγινε τροποποίηση του πλαισίου των θαλάσσιων ενδομεταφορών ώστε να είναι δυνατή η σύναψη συμβάσεως ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας 12ετούς διάρκειας αντί μονοετούς που ίσχυε, με υψηλές ποιοτικές απαιτήσεις.

Επίσης, εφαρμόστηκε πρόγραμμα δωρεάν εισιτηρίων για τους κατοίκους των μικρών νησιών. Τη φετινή περίοδο το 60% των επιβατών μετακινήθηκε με νεότευκτα πλοία, ενώ το ποσοστό αυτό θα ανέβει στο 70% το 2008. Ο ανταγωνισμός λειτουργεί σημαντικά, αφού σε όλες τις γραμμές του Αιγαίου δραστηριοποιούνται από 2 έως 6 εταιρείες.

Αρχισαν δειλά – δειλά, παρά τα τεχνικά προβλήματα, τα πρώτα βήματα της δραστηριοποίησης των υδροπλάνων στην νησιωτική συγκοινωνία.

Στο θέμα της λιμενικής πολιτικής, είναι γνωστό ότι έχει υπογραφεί με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, χρηματοδοτικό πρωτόκολλο €3 δισ. για έργα €6 δισ. Τα έργα αυτά ήδη έχουν ξεκινήσει. Υλοποιούνται έργα εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ για την ασφάλεια των λιμένων αλλά και για την κατασκευή μεγάλων λιμενικών υποδομών, όπως της προβλήτας 6 στη Θεσσαλονίκη και της προβλήτας 1 στον Πειραιά. Παράλληλα έχουν προωθηθεί σημαντικού ύψους έργα με αυτοχρηματοδότηση.

Τέλος, αναβαθμίστηκε σε σημαντικό βαθμό, το ίδιο το Υπουργείο τόσο με την ενδυνάμωσή του με το πρώην Υπουργείο Αιγαίου όσο και με την διοικητική και επιχειρησιακή του ικανότητα. Αυτός είναι άλλωστε και ένας από τους λόγους που μας δόθηκε πρόσφατα η δυνατότητα να υπογράψουμε με τον Γεν. Γραμ. του ΙΜΟ τη Συμφωνία για την εθελοντική επιθεώρηση της από μέρους μας της σωστής εφαρμογής των Διεθνών Ναυτιλιακών Συμβάσεων. Η υποστήριξη μας άλλωστε στο διεθνή αυτό οργανισμό αποδείχτηκε έμπρακτα, με την πρόσφατη συνεισφορά μας, ύψους \$1 εκατ., με στόχο να καταπολεμηθεί η πειρατεία.

### **5.11 Άξονες της Ελληνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής**

Οι τέσσερις βασικοί άξονες της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής μας, σύμφωνα με ομιλία του πρώην Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Βουλγαράκη, για το διάστημα που διανύθηκε, ήταν:

1. **ΠΡΩΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ:** Η περαιτέρω υποστήριξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας με σκοπό να γίνει πιο αποδοτική η εκμετάλλευση της ευνοϊκής συγκυρίας, που λαμβάνει χώρα την περίοδο αυτή, στην διεθνή ναυλαγορά. Ο άξονας αυτός περιλαμβάνει μέτρα που, μεταξύ άλλων, θα μειώσουν τις αγκυλώσεις και τις στρεβλώσεις της ελληνικής αγοράς.

2. **ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΑΞΟΝΑΣ:** Η εισαγωγή νέων καινοτόμων μέτρων και δράσεων για την διαφοροποίηση του ελληνικού ναυτιλιακού προϊόντος και των υπηρεσιών στην διεθνή αγορά.

3. **ΤΡΙΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ:** Η ενσωμάτωση των πολιτικών της ναυτιλίας στις νησιωτικές πολιτικές και το αντίστροφο. Οι συνέργιες και οι οικονομίες που μπορούν να δημιουργηθούν από την συνένωση των 2 Υπουργείων μπορούν να αναδείξουν, ίσως για πρώτη φορά, το αιγιακό περιβάλλον και την οικονομία του σε πρωταγωνιστές στο διεθνές στερέωμα.



4. **ΤΕΤΑΡΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ:** Η κοινωνική διαβούλευση και η αποδοχή των πρωτοβουλιών μας από όλους τους ενδιαφερόμενους. Θέλουμε συμφωνίες και συνεργασίες, δεν θα αιφνιδιάσουμε, θα ενσωματώσουμε σε κάθε πολιτική μας την φιλο-περιβαλλοντική διάσταση.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σύμφωνα με άρθρο της Εφημερίδας «Η Ναυτεμπορική» (3-1-2008) σχεδιάζει τη λήψη μέτρων για την προσέλκυση πλοίων στην Ελληνική Σημαία και την της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση του τομέα των μεταφορών γενικότερα.

Ελληνική Σημαία: να γίνει η Ελληνική Σημαία πρώτη στον κόσμο και σε ποιοτικά και σε ποσοτικά στοιχεία. Σχεδιάζοντας μέτρα που θα ενισχύουν τους όρους και τις συνθήκες ύψωσης της ελληνικής σημαίας με την παράλληλη βελτίωση των συνθηκών και των ευκαιριών ανάπτυξης των στεριανών ναυτιλιακών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού και ιδιαίτερα για τους Έλληνες ναυτικούς προτάθηκε η δημιουργία νέων πιο υψηλά αμειβόμενων θέσεων εργασίας. Επίσης προκειμένου να επιτευχθεί αυτό αλλά και να καταστούν οι Έλληνες ναυτικοί ολοένα και πιο απαραίτητοι στα νέα σύγχρονης υψηλής τεχνολογίας πλοία απαιτείται η βελτίωση στο επίπεδο εκπαίδευσης και κατάρτισης. Η ενθάρρυνση των νέων ώστε να στραφούν στο ναυτικό επάγγελμα είναι επίσης απαραίτητη για την συνέχιση της ναυτιλιακής μας παράδοσης. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής περιλαμβάνονται ολοκληρωμένες στρατηγικές αναβάθμισης της εικόνας της ναυτιλίας και της προστασίας της θάλασσας.

Στο τομέα των Συνδυασμένων Μεταφορών – Logistics προβλέπεται η δημιουργία υποδομών και μέτρων για την ανάπτυξή τους και την ένταξη της χώρας μας στους διεθνείς μεταφορικούς άξονες και στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες τροφοδοσίας. Στόχος είναι η ένταξη του πλοίου στη διαδικασία των Logistics, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στον κόσμο γενικότερα.

Στο λιμενικό τομέα απαιτείται η δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος ώστε να ενεργοποιηθούν πιο αποδοτικά και να αξιοποιηθούν οι λιμενικές υποδομές. Το νέο περιβάλλον επιβάλλει πιο ανταγωνιστικούς ρυθμούς με στόχο οι εξαγωγές των ελληνικών προϊόντων και οι εισαγωγές να γίνονται με οικονομικότερο τρόπο και διευρυνθούν οι εμπορικές αγορές αλλά και να προσελκύσουν διερχόμενα φορτία.

Ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού είναι επίσης πολύ σημαντικός. Για αυτό το λόγο κρίθηκε ότι θα πρέπει να γίνουν πιο σημαντικές επενδύσεις και να υπάρξει γόνιμη

συνεργασία ανάμεσα στα συναρμόδιους φορείς είτε αυτόν τον τομέα ο οποίος περιλαμβάνει τον τουρισμό με κρουαζιερόπλοια, yacht, σκάφη αναψυχής, μαρίνες, καταδυτικά πάρκα είτε τον αλιευτικό τουρισμό.

Στον τομέα της έρευνα και της καινοτομίας θα πρέπει να αξιοποιήσουμε στο έπακρο τις δυνατότητες που προσφέρονται από τη σύγχρονη τεχνολογία σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, με έμφαση στους τομείς της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας καθώς και των επικοινωνιών. Για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και του θαλάσσιου και νησιωτικού περιβάλλοντος πρέπει να ενισχυθεί η καινοτομία, η ποιότητα και η τυποποίηση, η εκπαίδευση και η κατάρτιση, η έρευνα και ανάπτυξη.

Το λιμενικό σώμα εγγυάται για τη διαρκή εφαρμογή και τήρηση των κανόνων ασφαλούς ναυσιπλοΐας και την άσκηση της υγιούς ναυτιλιακής και αλιευτικής δραστηριότητας αλλά και την αποτελεσματικότερη φύλαξη των συνόρων μας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος μας. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος απαιτείται η συνεχής αναβάθμιση του προσωπική και του εξοπλισμού του.

Για την ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου πρέπει να διασφαλιστεί η ποιοτική συγκοινωνιακή σύνδεση των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Επίσης θα πρέπει να δημιουργηθούν συνθήκες ώστε να νησιά να μην έχουν ανάγκη από την κεντρική Ελλάδα. Αυτό θα επιτευχθεί μόνο αν ενισχυθούν οι δομές τους, η παραγωγικότητά τους, η τοπική παραδοσιακή οικονομία τους και αν προβληθεί ο τοπικός τους πολιτισμός.

Προκειμένου να αναπτυχθεί η Ελληνική ναυτιλία θα να υπάρξουν περισσότερες πρωτοβουλίες σε διεθνή fora αποφάσεων και στο διεθνή και ευρωπαϊκά όργανα, ώστε να προωθηθούν οι ελληνικές θέσεις και τα ελληνικά συμφέροντα.

Ένας τομέας τον οποίο έχει κατηγορηθεί ότι υποβαθμίζει η ναυτιλία είναι το περιβάλλον. Προκειμένου να διαφυλαχθεί το περιβάλλον θα πρέπει να ληφθούν μέτρα φιλοπεριβαλλοντικής διάστασης του πλοίου στο διεθνές εμπόριο. Θα πρέπει να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα στις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, να βελτιωθεί η ποιότητα των θαλάσσιων υδάτων και των παραλίων. Επίσης θα πρέπει να περιοριστεί η σπατάλη σε πόρους και ενέργεια και να προστατευτεί τα ευαίσθητο οικοσύστημα των νησιών μας.

## 5.12 Μελλοντικές Προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλίας<sup>40</sup>

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

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

Η νέα χιλιετία μας βρίσκει στο μέσον μιας διαρκούς τεχνολογικής επανάστασης που συνοδεύεται από διαρκείς πολιτικές και οικονομικές μεταβολές.

Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, του οικονομικού φαινομένου της απελευθέρωσης των αγορών διεθνώς και της δημιουργίας ενιαίων κανόνων στο εμπόριο και, ευρύτερα, στην οικονομική ζωή, μέσω το οποίου δημιουργείται μία σχετικά ομοιογενής παγκόσμια αγορά προϊόντων και υπηρεσιών, οι ποιοτικές υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών θα κληθούν να παίζουν καταλυτικό ρόλο.

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

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

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

Όσον αφορά τις προκλήσεις που θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε μελλοντικά, φαίνεται βέβαιο, είναι ότι η τεχνολογική επανάσταση πρόκειται να συνεχισθεί με αμείωτο ρυθμό. Η εξέλιξη των συστημάτων επικοινωνίας, εντοπισμού στίγματος και πορείας θα βελτιώσουν

<sup>40</sup>

Πηγή: YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης ([YEN/ΔΝΠΙΑ](#))

τόσο τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο όσο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του και την δυνατότητα άμεσης παροχής συνδρομής σε περίπτωση ατυχήματος.

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

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

Μέσα σε ένα ασταθές διεθνές τοπίο, του οποίου οι ανισορροπίες επιτείνονται από κανόνες συμπεριφοράς μιας συνεχώς επεκτεινόμενης παγκοσμιοποίησης, οι μελλοντικές στρατηγικές και επιλογές του ΥΕΝΑΝΠ θα καθορίζονται και θα υλοποιούνται με βάση ένα γνώμονα:

Την εξυπηρέτηση των μακροχρόνιων συμφερόντων του εθνικού νηολογίου και των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και ναυτικών, το άθροισμα των οποίων οδηγεί στην ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμια δύναμη.

## Συμπεράσματα

Η παγκοσμιοποίηση αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο επηρεάζει σήμερα τις περισσότερες πλευρές της καθημερινής μας ζωής. Ο βασικός φορέας που επηρεάζεται είναι ο τομέας της οικονομίας. Ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιείται είναι μέσω της ανάπτυξης και γιγάντωσης των πολυεθνικών εταιρειών, οι οποίες στην αναζήτηση της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας τους εκμεταλλεύονται κάθε δυνατότητα που τους προσφέρεται σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου.

Η κινητήριος δύναμη της παγκοσμιοποίησης είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων οι οποίες πιστεύουν πως μέσω αυτής (και της συνακόλουθης αύξησης των κερδών τους) θα επιτύχουν τους μακροπρόθεσμους στόχους τους.

Η διεθνής ναυτιλία αποτελεί σήμερα μια από τις πιο διεθνοποιημένες (ίσως και την πιο διεθνοποιημένη) βιομηχανία στον κόσμο, μια βιομηχανία η οποία κινείται σε πλαίσια πολύ πιο «απελευθερωμένα» από τους περισσότερους τομείς της διεθνούς οικονομίας. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της tramp ναυτιλίας, που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς σε αυτό τον τομέα δραστηριοποιείται η ελληνική ναυτιλία. Η ιδιαιτερότητα της tramp ναυτιλίας είναι ότι σε αυτή μπορεί να δραστηριοποιηθεί και μια επιχείρηση που έχει στον έλεγχο της μόνο ένα πλοίο. Κατά συνέπεια ο αριθμός των ναυτλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα είναι απεριόριστος. Ο ναυλωτής (από οποιαδήποτε χώρα και αν προέρχεται) θα επιλέξει – για την πραγματοποίηση της μεταφοράς των προϊόντων του– το πλοίο εκείνο (επίσης ανεξαρτήτου εθνικότητας) το οποίο θα του προσφέρει τον χαμηλότερο ναύλο.

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών. Η ναυτιλία βασίζεται, κυρίως, στις μεταφορικές ανάγκες άλλων βιομηχανιών και πιο συγκεκριμένα στη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα διαφόρων χωρών. Η άνοδος ή η ύφεση του εμπορίου έχει άμεση επίδραση στην εμπορική ναυτιλία. Αυτό είναι πιο κατανοητό αν λάβουμε υπόψη ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται μέσω της ναυτιλίας και η μεταφορά αυτή γίνεται με

ασφάλεια, αποτελεσματικότητα και πολύ μικρό περιβαλλοντικό κόστος, σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς.

Η ύφεση της διεθνούς οικονομίας οδηγεί σε μείωση του διεθνούς εμπορίου και σε πτώση της εισαγωγικής ζήτησης, ως εκ τούτου πλήττονται άμεσα οι εξαγωγικές επιχειρήσεις. Δεδομένου ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες είναι αυτές που θα δεχτούν τα σημαντικότερα πλήγματα, το πρόβλημα για τις ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις θα είναι μεγάλο και τούτο διότι προς αυτές τις αγορές κατευθύνονται τα 2/3 των ελληνικών εξαγωγών και τα 4/5 των εξαγωγικών υπηρεσιών. Κατά συνέπεια ο τομέας των μεταφορών έχει υποστεί το μεγαλύτερο πλήγμα.

Κατά συνέπεια η κρίση, που διέπει την παγκόσμια οικονομία, επηρέασε έντονα τη ναυτιλία. Οι οικονομικές συνθήκες στις αναπτυσσόμενες χώρες θα συνεχίσουν να έχουν άμεσο αντίκτυπο σε όλα τα μέρη του κόσμου λόγω της παγκοσμιοποίησης, παρά την προσαρμοστικότητα των οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες, όμως, έχουν συμβάλει ώστε να μην φτάσει η κρίση της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου στο βάθος της δεκαετίας του '80. Η αδυναμία των αναπτυσσόμενων οικονομιών δεν θα επιτρέψει την ετήσια αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου πάνω από 3-4% κατά την προσηχή διετία. Κατά συνέπεια θα οδηγηθούμε σε πλεόνασμα προσφοράς του τονάζ σε σχέση με τη ζήτηση, λόγω των παραγγελιών νέων ναυπηγήσεων που καλύπτουν το 64%<sup>41</sup> περίπου του υφιστάμενου παγκόσμιου στόλου, το χάσμα ενδεχομένως θα γεφυρωθεί μετά από περίπου δύο χρόνια λόγω της προσαρμογής της προσφοράς, όταν τα νέα απόλυτα μεγέθη των αναπτυσσόμενων οικονομιών ισοσταθμιστούν με την αναπτυξιακή επιτάχυνση εκτός γεωπολιτικών απρόπτων.

Η σωστή στρατηγική μιας επιχείρησης πρέπει να έχει ως βάση, σε περίοδο ανόδου της αγοράς, την αρχή της συντηρητικής ανάπτυξης της εταιρείας. Αυτό σημαίνει να έχει εξασφαλίσει την επάρκεια των πόρων για τις οποιοσδήποτε νέες επενδύσεις προτού προβεί σε αυτές, είτε μειώνοντας τον υπάρχοντα δανεισμό της εταιρείας είτε κλείνοντας το υπάρχον τονάζ (ή μέρος αυτού) σε μακροχρόνιες ναυλώσεις με συμφέροντες ναύλους και αξιόπιστους ναυλωτές, που θα εξασφαλίσουν τις απαιτούμενες χρηματικές ροές, οι οποίες με τη σειρά τους θα «εξασφαλίσουν» την οικονομική βιωσιμότητα των νέων πλοίων. Η ρευστότητα σε μια εταιρεία είναι ιδιαίτερα σημαντική, όπως φάνηκε παραπάνω, στις περιόδους κρίσης. Εκεί

---

<sup>41</sup> Εκτίμηση του ναυλομεσιτικού οίκου "G. Moundreas"

η εταιρεία αν έχει ρευστότητα μπορεί να εκμεταλλευτεί ευκαιρίες που μπορεί να παρουσιαστούν.

Αποτέλεσμα αυτής της οικονομικής κρίσης στη ναυτιλία, κατά συνέπεια, είναι παροπλισμοί πλοίων ακυρώσεις παραγγελιών στα ναυπηγεία, μείωση των νέων παραγγελιών, υποχώρηση των τιμών πώλησης πλοίων και χαμηλοί ναύλοι.

Η υποχώρηση της τιμής πώληση πλοίων είχε ως αποτέλεσμα να κλείσουν αρκετές συμφωνίες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι και ο αριθμός των πλοίων που θα αποσυρθούν για διάλυση αναμένεται αυξηθεί προκειμένου να αντιμετωπισθεί η κρίση.

Το ενθαρρυντικό στοιχείο είναι πως οι πλοιοκτήτες άρχισαν ήδη να στέλνουν τα υπερήλικα πλοία, που μέχρι πρότινος ήταν κερδοφόρα, προς διάλυση, δίνοντας έτσι μια ανάσα για εύρεση εργασίας στα νεότερα. Ταυτόχρονα, ένας αριθμός πλοίων αποσύρθηκαν από την ενεργό δράση και έδεσαν σε ασφαλή αγκυροβόλια μειώνοντας των ανταγωνισμό.

Ένα σημείο που δείχνει ότι θα υπάρξει ανάκαμψη στον τομέα των δεξαμενόπλοιων είναι η απόσυρση μονάδων μονού τοιχώματος μέχρι το 2010, γεγονός που αναμένεται να ,δημιουργήσει ευνοϊκή επίδραση σε αυτό τον τομέα.

Σύμφωνα με μελέτη των Lloyd's Register Fairplay παρά τη μείωση των παραγγελιών των δεξαμενόπλοιων, όπως και στους υπόλοιπους τομείς πλοίων, φαίνεται ότι τελικά ο παγκόσμιος στόλος συνεχίζει να αυξάνεται. Παρόλο που αναμένεται αύξηση του όγκου του μεταφερόμενου πετρελαίου υπάρχουν φόβοι ότι θα είναι σε ρυθμούς μικρότερους από αυτούς της αύξησης της χωρητικότητας, με αποτέλεσμα να αυξηθεί ο αριθμός των αδρανούντων πλοίων.

Η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Σήμερα οι διεθνείς οργανισμοί αποτελούν φορείς πολιτικής και νομικής εξουσία. Τα κράτη - μέλη<sup>42</sup> συνδέονται με μόνιμους νομικούς δεσμούς σε ένα νομικό πρόσωπο με ίδια βούληση προς επιδίωξη κοινών σκοπών. Οι διεθνείς οργανισμοί διέπονται από το διεθνές δίκαιο και μέσα στο πλοίο αυτό οι σκοποί και η δράση τους δεν πρέπει να ξεφεύγουν από τη διεθνή νομιμότητα. Η δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού βασίζεται σε μια «ιδρυτική συνθήκη η οποία καθορίζει τους στόχους, τη διάρθρωση τις σχέσεις προς τρίτους και τον τρόπο συμμετοχής στον οργανισμό.

---

<sup>42</sup> σελ. 26 ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π. – Α.Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική» εκδ. Σταμούλη 1996

Η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχει μια πολύ σημαντική θέση στη διαμόρφωση διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής καθώς ο ευρωπαϊκός στόλος αποτελεί περίπου το 18,8% του παγκόσμιου και στην Ευρώπη διακινείται περίπου το 20% των εμπορευμάτων. Περίπου 12.000.000 θέσεις εργασίας εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Η σημασία της ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι κατανοητή αν αναλογιστούμε ότι η Ευρώπη διαθέτει μια ακτογραμμή 70.000χλμ και περιβάλλεται από δύο ωκεανούς και τέσσερις θάλασσες: τον Ατλαντικό και τον Αρκτικό ωκεανό, τη Βαλτική, Τη Βόρεια θάλασσα, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα. Οι θαλάσσιες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβάλουν στο 40% περίπου του ΑΕΠ και αντιπροσωπεύουν αντίστοιχο ποσοστό του πληθυσμού της.

Σημαντικό είναι επίσης και πρέπει να αναφερθεί ότι το 90% του εξωτερικού και 43% του εσωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξαρτάται από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα παραπάνω σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η τεχνολογία και η τεχνογνωσία επιτρέπουν τη συστηματικότερη εκμετάλλευση του θαλάσσιου πλούτου, έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των ατόμων που ασχολούνται με τη ναυτιλία και επαγγέλματα που σχετίζονται με αυτή. Το αποτέλεσμα αυτό οδηγεί σε συγκρούσεις για τη χρήση του θαλασσιού χώρου και στην υποβάθμιση του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Η Ευρώπη πρέπει να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό. Ειδικότερα στο πλαίσιο της ταχείας παγκοσμιοποίησης και της κλιματικής αλλαγής η επίλυση του προβλήματος καθίσταται επείγουσα.

Είναι γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αρχίσει να λαμβάνει μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτή την πρόκληση εδώ και αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί από την Ε.Ε. σχετικά με την ναυτιλία ήταν αρχικά το 1981 αυτά που αφορούσαν τον προστατευτισμό και τις διακρίσεις σημαίας. Εν συνέχεια το πακέτο κανονισμών του 1986 σχετικά με την απελευθέρωση του εμπορίου και κατά συνέπεια του θαλασσιού εμπορίου. Αυτό εξυπηρετούσε ιδιαίτερα την Ελλάδα καθώς ο ελληνικός εμπορικός στόλος δραστηριοποιείται κυρίως προσφέροντας υπηρεσίες σε τρίτες χώρες. Στη συνέχεια ο στόχος ήταν η ανταγωνιστικότητα του εμπορίου, δηλαδή η απελευθέρωσή του και κατά αντιστοιχία η ανταγωνιστικότητα των κοινοτικών στόλων. Τέλος τα πιο πρόσφατα μέτρα αφορούσαν νομοθετική δέσμη για την ασφάλεια στη θάλασσα. (ERIKΑ III). Στόχος



ήταν η ποιοτική αναβάθμιση της ναυτιλίας, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η αποφυγή ατυχημάτων

Η θέση της Ελλάδας είναι ότι η ναυτιλία είναι μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία η οποία θα πρέπει να εφαρμόζει τους διεθνείς κανονισμούς και συμβάσεις αποφεύγοντας πρακτικές ναυτιλιακού προστατευτισμού. Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι υπάρχει ανάγκη για μια σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική προσαρμοσμένη στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον και κυριότερος στόχος θα πρέπει να είναι η επιστροφή των πλοίων ελληνικών συμφερόντων, τα οποία δραστηριοποιούνται υπό σημαίες ευκαιρίας, στην ελληνική σημαία. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος θα πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε η ελληνική σημαία να γίνει πιο ανταγωνιστική.

Η ελληνική ναυτιλία, η οποία δραστηριοποιείται είτε με την ελληνική σημαία είτε με άλλες σημαίες καταλαμβάνει τις πρώτες θέσεις τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος, σήμερα, διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία, χωρητικότητας 129.765.470gt μεταφορικής ικανότητας 218.229.552dwt και κατατάσσεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως ελέγχοντας το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας του παγκοσμίου στόλου (dwt).

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2006 στα 14,32 δισεκατομμύρια ευρώ, συνεισφέροντας θετικά στη διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.

Για τη διαχείριση του ελληνόκτητου στόλου δραστηριοποιούνται μόνο στην Ελλάδα 1200 περίπου ναυτιλιακές εταιρείες, με 11.500 και πλέον εργαζόμενους, στην συντριπτική τους πλειονότητα Έλληνες. Το πλέγμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων δημιουργεί στη χώρα μας, κατ' εκτίμηση, από 160.000 έως 200.000 θέσεις εργασίας (δηλαδή το 4 – 4,5% της συνολικής απασχόλησης)

Για τη χάραξη ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής συνεργάζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, δηλαδή το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η ΠΝΟ, οι εφοπλιστικές Ενώσεις, το Υπουργείο Οικονομικών και Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Η Εθνική ναυτιλιακή Πολιτική επίσης χαράσσεται λαμβάνοντας υπόψη τη σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS 1982) και σέβεται όλες τις αποφάσεις του IMO.

Η ναυτιλία είναι μια διεθνής δραστηριότητα και προκειμένου να αναπτύσσεται σωστά θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα τα οποία να εξασφαλίζουν συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.

Θα πρέπει να αποφεύγονται πρακτικές τέτοιες ή μονομερή μέτρα τα οποία θα παρεμποδίζουν την ομαλή διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορείου.

Δεν θα πρέπει όμως, να παραβλέπουμε και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτή την περίοδο η Ελληνική ναυτιλία. Από τη μια πλευρά είναι η διεθνής οικονομική ύφεση και από την άλλη η αναθεώρηση του πρωτόκολλου του Κιότο.

Παρόλα αυτά θα πρέπει να τονιστεί ότι παρά τη ναυτιλιακή κρίση το ελληνικό νηολόγιο παρουσιάζει άνοδο κατά το πρώτο εξάμηνο του 2009, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ.

Η ελληνική ναυτιλία όμως, όπως είδαμε και μέσα από τα ιστορικά στοιχεία, είναι ευέλικτη και ανθεκτική. Η ελληνική ναυτιλία, επιπλέον, έχει καλές υποδομές και σωστό προγραμματισμό. Το στοιχείο της εμπιστοσύνης επίσης είναι πολύ ισχυρό και η ναυτιλία είναι μέσα στα γονίδια των Ελλήνων. Πιστεύουμε ότι όπως και τις προηγούμενες φορές έτσι και τώρα θα καταφέρει να επιβιώσει και σε αυτές τις δύσκολες συνθήκες.

## Βιβλιογραφία

### Βιβλία

- Λάζαρος Θ. ΧΟΥΜΑΝΙΔΗΣ - Κων-νος ΖΩΗΣ «Συνοπτική Θεώρησης της Εξελίξεως της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από Αρχαιοτάτων Χρόνων μέχρι σήμερα» εκδ. «Σύγχρονη Εκδοτική» Δεκέμβριος 1996
- Φαίδων ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ «Σκληρές Διαπραγματεύσεις για το Ελεύθερο Παγκόσμιο Εμπόριο» εκδ. Παπαζήση 1989
- ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π. «Διεθνής ναυτιλιακή Πολιτική» εκδ. Σταμούλη 2007
- Joseph SUSSMAN «Εισαγωγή στο Σύστημα Μεταφορών» εκδ. Σταμούλη 2003
- Douglas C. NORTH «Δομή και μεταβολές στην Οικονομική Ιστορία» εκδ. Κριτική 2000
- ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π. – Α.Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική» εκδ. Σταμούλη 1996
- Κ.Ν. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία» εκδ. Σταμούλη 2002
- Δονάτος ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ «Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο» εκδ. Σάκουλα 1999
- ΒΛΑΧΟΣ Γ. Π. – Μ. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης» εκδ. J&J ΕΛΛΑΣ 1999
- Ελ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ - Γ.Π. ΒΛΑΧΟΣ «Ναυτιλιακή Οικονομική» εκδ. J&J ΕΛΛΑΣ 1997
- Κ.ΜΕΛΑΣ «Παγκοσμιοποίηση: Η Νέα Φάση Διεθνοποίησης της Οικονομίας» εκδ. Εξάντας 1999
- ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ Ευάγγελος, «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών» εκδ. Σταμούλη 2001
- Ελ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ «Σύγχρονες Εξελίξεις και Προβλήματα στη Διεθνή Ναυτιλιακή Οικονομία», Πειραιεύς 1978
- ΕΛΕΝΗ Α. ΘΑΝΟΠΟΥΛΟΥ «Ελληνική και διεθνής ναυτιλία: αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία. Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου»
- ΧΛΩΜΟΥΔΗΣ Αθανάσιος Α. «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική- Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου ανάπτυξης» Ελληνικά Γράμματα, 2001.

## INTERNET

- [www.nee.gr](http://www.nee.gr)
- [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
- [www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)
- [www.coltoncompany.com](http://www.coltoncompany.com)
- [http://europa.eu](http://http://europa.eu)
- [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)
- [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)
- [www.imo.org](http://www.imo.org)
- [www.ilo.org](http://www.ilo.org)
- [www.un.org](http://www.un.org)
- [www.ocde.org](http://www.ocde.org)
- [www.wto.org](http://www.wto.org)
- [www.lloyds.com](http://www.lloyds.com)
- [www.unctad.org](http://www.unctad.org)

## Εφημερίδες

- σελ. 13 εφημερίδα «Ναυτεμπορική» της 3-01-2008 άρθρο του Σάββα ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ με τίτλο «τα 10 στοιχεία για τη Ναυτιλία»
- Η Βραδυνή 31.01.08 «Ο ελληνόκτητος στόλος όπλο για επίτευξη των εθνικών στόχων»
- ΑΞΙΑ της 09.12.07 «Η στρατηγική μας για τη Ναυτιλία»
- ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 09.12.07 «Ελληνική επένδυση στο Maritime Cluster»
- ΑΓΓΕΛΙΟΦΟΡΟΣ 25.11.07 «Μονόδρομος η αναβάθμιση για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης»
- «ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ» 15.12.2006 Άρθρο του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη «Η οικονομική πολιτική του ΥΕΝ για το 2007»
- «ΕΞΠΡΕΣ» 04.03.2008 «Διάσταση απόψεων για τις εκπομπές αέριων ρύπων θερμοκηπίου από πλοία»

- «Κέρδος» 12.10.2008 Άρθρο του ΣΑΒΒΑ Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ «Στα 9 δις δολ. το κόστος της Ελληνικής Ναυτιλίας από τους ρύπους»
- «Το Βήμα» 23.11.2008 Άρθρο του Γ. ΣΚΟΡΔΙΛΗ «Η κρίση δένει τα καράβια στα λιμάνια – Στο κόκκινο έχουν πλέον μπει οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι εισηγμένες στη Γουόλ Στριτ, όπου η ελληνική ναυτιλία έχει έντονη παρουσία με αρκετές εταιρείες, οι περισσότερες εκ των οποίων αντιμετωπίζουν ήδη σοβαρά προβλήματα»

### **Διάφορα**

- GREEK CONTROLLED SHIPPING - Information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register – Fairplay
- Ομιλία YENANΠ κ. Γ. Βουλγαράκη στο Συνέδριο Ναυτιλίας του Ελληνο-αμερικανικού Επιμελητηρίου της Νέας Υόρκης 06.02.08
- Ομιλία YENANΠ κ. Γιώργου Βουλγαράκη στο συνέδριο του Ελληνο-Αμερικανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου. 04.12.07
- Transport et énergie : le défi du changement climatique άρθρο L'Observateur de l'OCDE n° 266, mars 2008
- «Review of Maritime Transport 2008» Report by the UNCTAD secretariat
- ΒΑΒΟΥΡΑΣ Ι. / ΒΛΑΧΟΣ Γ. / ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ., Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στην Εμπορική ναυτιλία, Άρθρο σε επιστημονικό Συνέδριο Παν. Πειραιώς “Globalization: Illusions and Reality”, Πειραιάς 30/11-1/12/2001